

Indlæg v/Jørgen Friis

fra

Combus på seminar i "Trafikdage på Aalborg Universitet" 24. august 1998 vedr

LPG busser i København

- Driftspåidelighed

- Energiforbrug

I samme seminar deltog Scania Busser ved Steffen Laursen med

- sikkerhed og

- miljø

Driftpåidelighed

Når man indsætter et nyt produkt, indeholdende sa meget ny teknologi, så må man regne med forskellige tekniske problemer, og det gjorde vi selvfølgelig også hos Combus.

Lad det være sagt med det samme, at selv vore værste scenarier er blevet helt indfriet. Men lad mig opdele emnet i 5 hovedafsnit.

- a. De tekniske problemer med LPG.
- b. Uheld og de politiske følgevirkninger.
- c. Kampagner.
- d. Leveringstid.
- e. Andre tekniske problemer.

a. De tekniske problemer med LPG

Var selvfølgelig ventet og prøver vi at se bort fra næste punkt (uheldene og deraf følgende tekniske problemer) må vi sige at gasdriften er blevet afviklet rimeligt. Godt nok har vi mange gange måtte tage en bus ud af drift på grund af kontrollampens fejlmelding, men ofte har det vist sig at der var tale om fejl i fejlmeldingssystemet. Noget vi fortsat kæmper for at få helt tilfredsstillende.

En bus der tages ud af drift koster selvfølgelig penge, uanset om den virkelig fejler noget.

b. Uheld og de politiske følger

Er selvfølgelig det der gennem det sidste år, hvor vi har kørt med LPG bus-serne, har belastet os mest.

Vi har nu hørt DAB's indlæg, hvoar sikkerheden nu er på et sådant niveau hvor i kan soave trygt om natten, men det skal ikke være nogen hemmelighed at de 3 små, og jeg gentager, små brande vi har haft i katalysatoren med på-følgende brand i motorrum og lidt gulvbelægning, har kostet store tidsmæs-sige og økonomiske ressourcer (sidstnævnte mest for DAB og DAF).

Der måtte laves op til flere kampagner for at få bade den primære og ikke mindst sekundære sikkerhed på plads.

Selv om der i samme periode er udbrændt flere dieselbusser, var det udryk-ningen til vore LPG busser der satte debat i aviser og TV, godt støttet af brandfolk. Dette bevirkede selvfølgelig at politikerne måtte interessere sig for om det nu alligevel var det rigtige produkt der var valgt. Og på et tidspunkt måtte LPG busserne og dermed os der havde med dern at gøre, kæmpe for livet - vi var kun en knivsbredde fra at de var blevet stoppet i København.

En anden udløber var at politikerne, og dermed også HT, krævede at der blev iværksat en uvildig undersøgelse om gasbussernes sikkerhed.

Heldigvis har denne undersegelse bevirket 2 ting:

- at gasbusserne generelt blev vurderet lige så sikker som dieselbusser, men
- at der samtidig blev peget på mange områder:
 - produktionsmæssigt,
 - sikkerhedsmæssigt og
 - uddannelsesmæssigthvor der kunne laves forbedringer.

c. Kampagner

Ovennævnte har bevirket at der har været flere kampagner, og vi er endnu ikke helt færdige.

Sådanne kampagner hvor alle busser skal ud af drift i op til flere dage, be-tyder selvfølgelig at også dette punkt bevirker at bussens effektive drifttid bliver relativ lav, set i forhold til andre busser. Havde man talt om et par for-søgsbusser var problemet til at overskue, men med det antal busser vi har i normal drift er det et stort problem.

d. Leveringstiden

I indeværende år skal Combus have 65 LPG busser og et tilsvarende antal skal til Bus Danmark. Desværre har DAB ikke kunne leve op til de ønskede og lovede leveringstider, så der køres i dag med mange ældre busser som en midlertidig løsning.

Det har ikke direkte noget med gasbussernes problemer at gøre, men det belaster alligevel værket på en sådan måde at det måske går udover gasbussene.

e. Andre tekniske problemer

På samme måde har vi en hel del tekniske problemer på LPG busserne, som ikke relaterer sig til gassen, f.eks. kølevandssystem og skrigende bremses. Igen noget som helt uforskyldt ofte vil blive henført til LPG siden, og dermed give et negativt signal.

Afslutningsmæssigt om dette emne kan siges at Combus fortsat tror på at LPG busser er kommet for at blive, at den vil være en væsentlig miljømæssig faktor i bytrafik og anvender et meget fint brandstof som vi har så meget af i Danmark at vi eksportere det.

Energiforbrug

Energiforbruget på LPG busserne og tilsvarende dieselbusser her i det første år har vi nu et overblik over (se bilag).

Groft sagt kan oplyses:

-- at der bruges dobbelt så meget LPG i liter pr. kørt kilometer som diesel,

-- at literprisen for LPG således skal koste det halve af diesel, enten i direkte pris og/eller i form af afgiftsdiferensiering,

-- at LPG prisen svinger noget mere end diesel hen over året. I sommer har den faktisk været på et niveau hvor det ikke var dyrere at køre på LPG end diesel, men vi ved at det vender til vinter.

Gennemsnittet for perioden ser således ud:

	LPG busser	Dieselbusser
vinter 1/12 97-28/2 98		
Vasbygade	1,0 km/1 (38)	2,0 km/I (33)
Glostrup	1,1 km/1 (13)	2,4 km/I (19)
forår/sommer 1/4-20/6 98		
Vasbygade	1,1 km/1 (41)	2,1 km/1 (75)
Glostrup	1,2 km/I (13)	2,4 km/1 (24)
Valby (fra 1/6)	1,2 km/1 (26)	2,1 km/1 (57)

Tal i () er antal busser i beregningen.