



MINISTEREN

Dato 10. januar 2012
J. nr. 2011-4459

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 19. december 2011 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål nr. 256:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 16. december 2011 fra Lean Energy vedr. en ny hybrid skraldebil, jf. TRU alm. del - bilag 122.

Svar:

Lean Energy Cluster i Region Syddanmark vil præsentere en skraldebil, der betegnes som en hybrid skraldebil, og som efter det oplyste kan nedbringe CO₂-udslippet med 15 tons om året samt nedbringe støjen i byrummet.

Jeg har bedt Trafikstyrelsen om at vurdere køretøjet og styrelsen har oplyst følgende:

”Der er ikke tale om en hybridbil i traditionel forstand, hvor bilens motor understøttes af en batteridreven elmotor.

En almindelig skraldebils komprimator og skraldekasse får kraft fra en hydraulikpumpe. I skraldebilen fra Lean Energy Cluster drives hydraulikpumpen af en elmotor, der får strøm fra et lithium-ion batteri. Normalt driver lastbilens dieselmotor hydraulikpumpen. Fordelen ved elmotoren er, at den er betydeligt mere energieffektiv end dieselmotoren, og at den ikke støjer. Batteriet kan give strøm til en til to arbejdsdage, og kan lades med grøn strøm i nattetimerne, når skraldebilen ikke kører.

Der findes allerede skraldebiler med elektrisk drevne hydraulikpumper. Det nye i Lean Energy Clusters løsning er, at elmotor, pumpe og batteri er sammenbygget i et modul, der kan monteres i forskellige typer skraldebiler og andre arbejdskøretøjer med hydraulik, fx kraner. Dette har selvfølgelig et grønt vækstpotentiale.

Besparselsen ved den elektrisk drevne komprimator afhænger i høj grad af skraldebilens driftsmønster og et potentiale af størrelsesorden op til 5.000 l

diesel om året, som Lean Energy Cluster oplyser, er ikke usandsynligt. Dette svarer til 13,3 tons CO₂. Heri er ikke fraregnet den CO₂, som udledes af kraftværket ved opladning af batterierne. Trafikstyrelsen anslår denne udledning til ca. 2 tons CO₂ om året.

Henvendelsen fra Lean Energy Cluster foreslår grænser for CO₂-udledning fra arbejdskøretøjer under henvisning til miljøzoneproblematikken. Denne er imidlertid ikke forbundet med CO₂, da miljøzoner retter sig mod de miljøskadelige udledninger, primært kvælstofilter (NOx) og partikler. Disse er reguleret af motorernes grænseværdier. Moderne dieselmotorer af Euroklasse V og den kommende VI har meget lav udledning af miljøskadelige stoffer, også når de benyttes til at drive en hydraulikpumpe. Ældre skraldebiler skal være monteret med partikelfilter for at operere i de større byer.

I henvendelsen omtales desuden støjgrænser for arbejdskøretøjer. Det er positivt, at der her er udviklet et aggregat, der nedbringer skraldebilens støj. Komprimering af skraldet udgør imidlertid kun en del af støjproblematikken. En dieseldrevet skraldebil vil støje, når den accelererer fra opsamlingsstedet. Denne støj kan nedbringes ved at montere det udviklede aggregat og komprimator på en hybrid eller elektrisk lastbil. Yderligere støj er skraldespande og -containere, når de transporteres til og fra bilen. Der kan derfor være et yderligere grønt vækstpotentiale i at arbejde med dette materiel, så man kan nedbringe den samlede støj fra skraldeindsamling. En tilsvarende problematik har man for varedistribution, især om natten og i de tidlige morgentimer.”

Det bliver spændende at følge produktet og dokumentationen af, om de angivne besparelser kan nås i praksis. Under alle omstændigheder er produktet et eksempel på en udvikling, der kan medvirke til at skabe grøn vækst, og det kan jeg kun bifalde.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen