

# Premiär för Stockholms nya elbusslinje

publicerat av ULO • 16 MARS 2015 • SIDA FÖR UTSKRIFT



*Kraften kommer från ovan. Två av Stockholms nya laddhybridbussar, Volvo Electric Hybrid, vid laddstationen i Ropsten i nordöstra Stockholm. Bussen kör in under laddstationen från Siemens och batterierna laddas på sex minuter. Föraren behöver inte göra något. Foto: Ulo Maasing.*

**I strålande solsken invigdes på måndagen Stockholms nya elbusslinje. Från och med nu och ett par år framåt ska linje 73 i Stockholm köras med laddhybridbussar. Bussarna ska gå på el nästan hela linjesträckningen, från Rosten, via Odenplan till Karolinska institutet. Sju av åtta kilometer körs på el. Åtta laddhybridbussar ska trafikera linjen.**

Allt av toppar från de engagerade aktörerna fanns på plats på SL:s och Keolis bussdepå i Stockholms Frihamn vid invigningen

av linjen. På eftermiddagen rullade sedan bussarna ut i reguljär trafik.

– Vår ambition är att vara världsledande när det gäller hållbar kollektivtrafik. Framtiden är elektrisk med hybridbussar och helelektriska bussar. Det öppnar möjligheterna att bygga hållbara städer till rimliga infrastrukturkostnader, framhöll Volvo Bussars vd Håkan Agnevall på invigningen.

– Redan idag bor hälften av världens befolkning i städer. Om några årtionden kommer en klar majoritet av människorna att bo i städer. Det visar på behovet av hållbara städer.

### **Främsta kollektivtrafikstaden**

På plats fanns också Kristoffer Tamsons(M), trafiklandstingsråd i Stockholms läns landsting. Han såg stora framtidsmöjligheter med en elektrifiering av busstrafiken.

– Vår ambition är att Stockholm ska vara Sveriges främsta kollektivtrafikstad. Det här är en del i arbetet med att förverkliga ambitionen. I trafikdebatten fokuserar vi ofta på utsläppen, men i en stadsmiljö är bullerfrågorna och tystnaden ett viktigt inslag, förklarade Kristoffer Tamsons.

### **Fakta om Volvo 7900 Electric Hybrid**

Tyst och avgasfri vid eldrift.

Bussen kan köra cirka sju kilometer på el, tyst och utan utsläpp. .

60 % lägre energiförbrukning än konventionell dieselbuss.

75 % – 90 % lägre utsläpp av koldioxid än en konventionell dieselbuss beroende på bränsle.

Snabbladdad vid ändstation på 6 minuter.



*Kristoffer Tamsons(M),  
trafiklandstingsråd i Stockholms läns  
landsting. Foto: Ulo Maasing.*

Till bussmagasinet.se säger han också att om försöket med laddhybrider på linje 73 faller väl ut kommer det också att påverka vilka krav man ställer på framtida upphandlingar av busstrafik.

Linje 73 i Stockholm körs av Keolis som också kommer att köra trafiken på den elbusslinje som i sommar invigs i Göteborg som en del av projektet ElectriCity. Där kommer tre av de tio bussarna att vara helelektriska. I Stockholm körs trafiken med åtta Volvo Electric Hybrid och för att klara topparna kommer i högtrafik en nionde, biogasbuss att

användas.

– För oss som operatör är det viktigt att vara med och ta del av det tekniksprång som vi nu upplever. Både vi som företag och våra medarbetare får på det här sättet viktiga erfarenheter, sa Magnus Åkerhielm, vd fört Keolis Sverige.

I Stockholm har Keolis sedan sommaren 2014 ett femtiotal MAN hybridbussar i trafik i Stockholm.

– Vi har fått många positiva reaktioner från resenärer men inte minst från våra förare som uppskattar bussarna, säger Magnus Åkerhielm till bussmagasinet.se.

För linje 73 har man idag ett tjugotal dedikerade förare som har fått särskild utbildning, men fler förare ska efterhand utbildas för de nya bussarna.

– När vi kombinerar BRT med elektriska drivlinor tar vi ett stort steg framåt. Då skapar vi kapacitetsstarka, effektiva, miljövänliga och finansiellt fördelaktiga lösningar för kollektivtrafik i städerna med elbussar som tar 200 – 250 passagerare, tillade Håkan Agnevall.



*Magnus Åkerhielm, vd Keolis Sverige. Foto: Ulo Maasing.*

## Satsa på samarbete

På plats vid invigningen fanns också Stockholms miljöborgarråd, Daniel Helldén(MP) som ställde frågan vad Stockholms stad kunde göra för att bidra till utvecklingen av eldriven busstrafik.

– Engagera er tidigt i ett samarbete med alla övriga parter, löd rådet från Magnus Åkerhielm.

– Det är viktigt att redan i stadsplaneringen beakta vad elbussar kan bidra med, kompletterade Håkan Agnevall.



*Håkan Agnevall, vd Volvo Bussar. Foto: Ulo Maasing.*

– Och ni behöver inte oroa er för att elkraften inte skulle räcka,

sa Andreas Regnell, strategichef vid Vattenfall som i likhet med Keolis, Volvo, SL och Siemens är engagerade i projektet. Siemens har levererat laddstationerna.

– Vi är övertygade om att mer kollektivtrafik i våra städer kommer gå på el i framtiden och vi är glada att kunna introducera vår nya laddteknik till elhybridbussar här i Stockholm. Vi kommer få se mer av dessa smarta och hållbara kollektivtrafiklösningar framöver, säger Ulf Troedsson vd, Siemens AB.

## **Snabbladdning**

Bussarna på linjen har litiumbatterier som försörjer elmotorn på 150 kW. Jämfört med konventionella dieselbussar har laddhybriderna 75 procent lägre bränsleförbrukning och en minskning av koldioxidutsläpp med 90 procent, då bussarna kommer att använda el och biodiesel. I detta fall vindel från Vattenfall. Den totala energibesparingen är cirka 60 %. Bussarna är betydligt tystare än vanliga dieselbussar; ljudnivån vid eldrift är i nivå med normal samtalston.

Batterierna kommer att snabbladdas av Siemens laddstationer som finns placerade i direkt anslutning vid bägge ändhållplatserna. För laddning krävs endast att bussföraren parkerar bussen under laddstationen som då automatiskt faller ner en utliggare. När utliggaren får kontakt med bussens påbörjas en sex minuters snabbladdning. En laddning gör att bussarna kan åka sju kilometer med eldrift.

– Elen är en viktig del av lösningen av framtidens transportsystem. Infrastruktur för elektrifiering är viktigt för renare och tystare kollektivtrafik. Vattenfalls medverkan i projektet ger oss möjlighet att demonstrera framtidens bränsle på en hel busslinje i skarp trafik, säger Andreas Regnell.

Projektet i Stockholm är en del av [EU-projektet ZeEUS](#) (Zero Emission Urban Bus System) som drivs av den internationella



*Laddade för premiär. Foto: Ulo Maasing.*

kollektivtrafikunionen UITP. Över 40 företag och organisationer deltar. Efter det inledande demonstrationsprojektet som pågår fram till årsskiftet 2016/2017 är avsikten att fortsätta använda laddhybriderna i Stockholm i kommersiell trafik.

– Det är viktigt för operatörerna att lära sig olika tekniker och för politikerna att se vilka olika alternativ som finns för emissionsfri kollektivtrafik, sa Pauline Bruge, projektledare för ZeEUS-projektet.