

Brint kan skabe balance i elsystemet

I de kommende år vil der ske en markant stigning i elproduktionen fra vindmøller og solceller, så der bliver næppe mangel på energi. Den store udfordring består i at skabe balance i energisystemet, og her kan produktion af brint blive en vigtig faktor.

Brintproduktion ved tankstationer kan nemlig skrues op og ned alt efter hvor meget strøm, der er tilgængelig i elsystemet, og på den måde kan tankstationerne være med til at skabe balance mellem udbud og efterspørgsel.

I 2035 vil brintproduktion ved tankstationer i Danmark kunne dække hele behovet for såkaldt "negativ balancering", hvor brintproduktionen øges for at reducere mængden af strøm i elsystemet. Tilsvarende vil brintproduktionen kunne reduceres i perioder, hvor der er mangel på



Foto: Vestas

strøm, men her vil det være nødvendigt at øge produktionskapaciteten med otte procent, hvis man samtidig skal kunne dække behovet for brint til transport. Det skriver nyhedsbrevet brintbiler.dk.

Beregningerne fremgår af Mega-Balance-projektet, som H2 Logic står bag, og som er støttet af ForskEl-programmet. Projektet har taget udgangspunkt i et scenarie, hvor halvdelen af den danske bilpark frem mod 2050 består af brintbiler. Det vil kræve 400 brinttankstationer i 2035 og 700 tankstationer i 2050.

I 2050 kan brintproduktionen reducere såkaldt "el-overløb" på op til 20 procent – hvor der altså produceres 20 procent mere strøm, end der kan afsættes i Danmark og overføres via udlandsforbindelserne.

Ved at producere brint på tidspunkter, hvor der er rigeligt med el, er det muligt at reducere prisen på brint med 4-12 procent. Brint ved tankstationer i Danmark sælges i dag til samme pris som benzin per kørt kilometer. TS

Læs mere på brintbiler.dk.

Sådan får vi ti procent VE ind i transportsektoren

Energistyrelsen har udarbejdet en analyse, der opstiller forskellige eksempler på, hvordan EU's mål om 10 procent vedvarende energi i transportsektoren kan nås i 2020. Analysen forventes drøftet i energiforligskredsen i starten af februar.

Energistyrelsen konkluderer blandt andet, at det er blevet lettere at opfylde målet siden den seneste energiaftale fra 2012. Det er således ikke længere nødvendigt at øge iblandingskravet for biobrændstoffer til ti procent, som det er angivet i energiaftalen fra 2012.

I dag indeholder brændstof til transportsektoren 5,6 procent biobrændstoffer. Derudover bidrager VE-el med 0,1 procent til vejtransporten og 1,9 procent til togdriften. Det efterlader en manko på 2,4 procent, som for eksempel kan opfyldes gennem:

1. Et generelt iblandingskrav på 8,15 procent for biobrændstoffer og et krav om 0,5 procent avancerede biobrændstoffer.

- Som eksempel 1, bortset fra at kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer øges og målrettes mod 2G bioethanol.
- Et generelt iblandingskrav for biobrændstoffer på 7,65 procent, 340 busser på biogas samt 0,25 procent avancerede biobrændstoffer.

løsning. Det første eksempel vil koste samfundet omkring 730 millioner kroner, eksempel 2 vil koste 770 millioner, mens man i eksempel 3 kan nøjes med en samfundsøkonomisk omkostning på 660 millioner kroner.

For bilisterne vil det betyde, at de skal betale mellem 15 og 20 øre mere for en liter benzin og 1-3 øre mere for en liter diesel.

TS

Samfundsøkonomisk er der ikke den store forskel på den ene eller anden

