

# Brintbranchen på Folkemødet

Den 14. – 17. juni løb årets Folkemøde af stablen, og som et af mødets første arrangementer stod Brintbranchen klar med to stærke kort på hånden: En brintbil fra Toyota samt meteorolog og klimaekspert Jesper Theilgaard, der styrede debatten på et velbesøgt arrangement om brint til transport.

Af Sofie Ulrik Neergaard

Jesper Theilgaard startede ud med at interviewe en række forskellige brintbilstere: Mia Nyegaard, socialborgmester i København, som har en Hyundai iX35 som borgmesterbil, rådhusbetjent Flemming Dam fra socialforvaltningen på Nørrebro og Michael Holst, der privat har kørt i en Honda Clarity det seneste års tid.

Alle var meget begejstrede for køreoplevelsen, og alle ser spændende perspektiver i brintbiler, som både er lydløse og fri for skadelige stoffer i udstødningsen.

Det er dog udfordrende at være "first mover". Særligt i forhold til infrastrukturen der tæller ti tankstationer i Danmark. Her bliver man som brintbilist ekstra sårbar, hvis der er nedbrud på en af stationerne, og man skal i højere grad planlægge sin rute end ved benzin- og dieslbiler. Fordelene vejede dog tungere hos de tre paneldeltagere, der især lagde vægt på den grønne profil, lydløsheden og ikke mindst rækkevidden.

## Grøn samvittighed

En af de ting som vægtede højest hos alle brintbilisterne i panelet, er den grønne profil.

– Jeg er glad for, at jeg kan bidrage til den grønne omstilling. Bæredygtighed skal være et kendetegn for København som storby, og det skal vi arbejde på alle de steder, hvor det giver mening, så vi som by er helt i top, når det gælder den grønne omstilling, sagde socialborgmester Mia Nyegaard.



Foto: Brintbranchen

Brintbranchens direktør, Tejs Laustsen Jensen (stående i midten), viser Toyota Mirai frem på Folkemødet.

Der var da også generelt kun roser til brintbilerne og alle gav udtryk for at det gav plus på samvittighedskontoen:

– Jeg synes, det er rart, at når vi kører ud til borgerne, og når jeg har en borgmester på bagsædet, at vi så kan sende et grønt signal og vise, at vi tager et ansvar, lød det fra rådhusbetjent Flemming Dam.

## Rækkevidde betyder meget

I socialforvaltningen i Borgercenter Børn og Unge på Nørrebro har rækkevidden været et afgørende argument for, at det blev en brintbil og ikke en batteribil, man valgte, da man i sin tid skulle investere i en elbil:

– Når man skal på opfølgingsbesøg hos en sårbar ung, så er det jo sjældent lige rundt om hjørnet, da de

ofte har behov for at komme væk fra deres vante miljø. Og så er det altså nødvendigt, at man kan køre nogle kilometer uden at skulle stoppe op og lade en halv times tid, siger Flemming Dam.

Også Michael Holst, der har en Honda Clarity som privatbil, er begejstret for rækkevidden:

– Rækkevidden er suveræn. Selvfølgelig skal man lige tilrettelægge sine ture, men når man har vænnet sig til det, er der ingen problemer. Indikatoren er meget præcis i forhold til, hvor meget brint man har tilbage, og hvor langt man kan køre. Når jeg kører pænt, ligger den på over 100 kilometer/kg. brint, hvilket giver mig cirka 500 kilometer at gøre godt med.

## Hele hønsesgården

Afslutningsvis fik Jesper Theilgaard mulighed for at skyde lidt med skarpt på en række af de aktører, der er ansvarlige for at få brint til transport udbredt i Danmark, nemlig Nicolaj Stubbe Rasmussen, Nel Hydrogen, der er en af verdens førende udviklere af brinttankstationer, Martin Grandal, Toyota Danmark, som repræsentant for bilindustrien, David Marc Gurewitch, Teknik og Miljø København, der står for indkøb og vedligehold af Københavns Kommunes bilflåde samt direktør i Brintbranchen, Tejs Laustsen Jensen.

Og her var det oplagte spørgsmål: hvor skal vi starte? Hvem har ansvaret for den grønne omstilling i transportsektoren? Er det bilproducenten eller dem, der leverer brinten, der skal op af starthullerne? Er det offentlige investeringer, der skal drive udviklingen, eller skal vi kigge et helt andet sted hen?

Der var faktisk bred enighed i panelet om, at man i Danmark er nået langt i udviklingen af brint- og brændselscelleteknologi, og at der er et rigtigt godt udgangspunkt at arbejde videre fra.

Der er dog stadig kun 83 biler på gaderne, og det gør det svært at skabe økonomi i en udvidelse af den eksisterende infrastruktur, der i dag tæller 10 tankstationer.

– Jeg vil rigtigt gerne væk fra hele diskussionen om hønen og ægget og i stedet se på hele hønsesgården, eller med andre ord: vi skal kigge på hele energikredsløbet og integrere brintba-

## At køre på brint

**Brintbranchen har for nylig udarbejdet en rapport om bilisters erfaringer med at køre i brintbiler. Rapporten “At køre på brint – et brugerperspektiv på brintbiler” er baseret på en lang række interviews med danske brintbilsbrugere, og sætter fokus på fordele og ulemper ved brint til transport.**

– Det er en vigtig rapport, som samler op på brintbilisterne erfaringer gennem de senere år i Danmark. Vi har haft en fornemmelse af, at der generelt har været stor tilfredshed blandt brugerne, men det er dejligt at kunne få bekræftet, at det også er tilfældet, siger direktør i Brintbranchen, Tejs Laustsen Jensen.

I rapporten har Brintbranchen interviewet forskellige typer af brugere, som alle benytter brintbilerne i deres dagligdag – privat såvel som i forbindelse med deres arbejde. Alle er enige om, at det betyder meget, at man kan køre i en bil uden at forurene og udlede CO<sub>2</sub>, men flere peger på, at det i flere områder af landet vil være

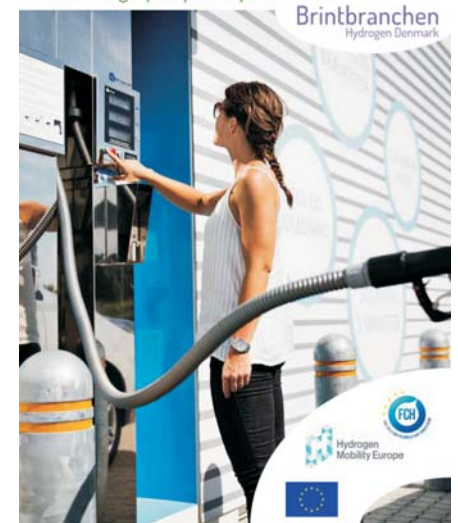
svært at have en brintbil, fordi der er for langt mellem tankstationerne.

Rapporten er udarbejdet som et led i det EU-finansierede projekt Hydrogen Mobility Europe (H2ME).

Læs hele rapporten online eller download den på [brintbiler.dk](http://brintbiler.dk).

### At køre på brint

– Et brugerperspektiv på brintbiler



serede lagringsteknologier i energisystemet og også få mere af den tunge transport over på brint, lød det fra Nicolaj Bruun Rasmussen.

Og heldigvis er der da også positive tangenter at spore på den konto, hvor regeringen tilbage i februar etablerede en pulje til energilagingsinitiativer,

der snart skal udmøntes, ligesom vi allerede i det kommende år kommer til at se de første brintbusser på danske veje.

Læs mere på [brintbranchen.dk](http://brintbranchen.dk).

Sofie Ulrik Neergaard er konsulent i Brintbranchen, [sun@brintbranchen.dk](mailto:sun@brintbranchen.dk).



Klimaekspert og meteorolog Jesper Theilgaard styrede debatten på Brintbranchen arrangement på Folkemødet.