

Danske brinttankstationer gør Island grønnere

Den 15. juni blev to nye brint-tankstationer åbnet på Island. Tankstationerne er blevet bygget og leveret af Nel Hydrogen i samarbejde med deres lokale partner på Island, Skeljungur. En tredje tankstation forventes klar til brug i starten af 2019.

Af Sofie Ulrik Neergaard

Direktør for Nel Hydrogen, Jacob Krogsgaard, er stolt af at være leverandør af brinttankstationerne:

– Hvis der er ét sted på jorden, hvor grøn energi er en reel mulighed, så er det på Island. Nel Hydrogen har nu efterhånden stor erfaring med at bygge brinttankstationer, og det er rigtig vigtigt at tænke i netværk. Hvis infrastrukturen ikke er med, er det svært at få flere til at køre på brint. Derfor er det godt, at vi leverer flere tankstationer på én gang.

Netværkstanken er også kernen i det europæiske projekt H2ME2, som har støttet projektet. Brinttankstationerne er produceret på Nels egen fabrik i Herning. Tankstationerne gør nu brug af 700 kW elektrolyse, men er forberedt på at kunne skaleres til mange megawatt, som Krogsgaard formulerer det. Nok til at kunne klare en flåde af brintkøretøjer.

Tankstationerne, som ligger lidt uden for Reykjavik (Vesturlandsvegur)



Fra åbningen af en af de nye brinttankstationer på Island. Det Skeljungurs mærke Orkan står for den daglige drift af tankstationerne.

og ved lufthavnen i Reykjanesbær, får de næste par måneder deres brint leveret. Derefter vil brinten blive produceret lokalt af ON Power ved deres geotermiske kraftværk, Hellisheiði, 25 kilometer uden for Reykjavik.

De to nye tankstationer er med til at skabe et netværk af brinttankstationer på Island. Dermed er det muligt for flere og flere brintbiler at køre hele øen rundt uden at løbe tør for brint. At dette allerede nu er muligt, beviste Jacob Krogsgaard efter åbningen af tankstationerne. I en spritny Toyota Mirai kørte han en udvidet version af Golden Circle på 422 kilometer uden at skulle tanke brint.

Krogsgaard: – Jeg kan anbefale alle at kører denne tur. Ikke kun fordi man oplever en helt exceptionel natur, men også fordi man kommer helt tæt på de geotermiske kilder, som producerer den brint, vi kører på. Det gør jo også, at man kan køre de mange kilometer med god samvittighed, fordi man ikke udleder andet end rent vand.

Sofie Ulrik Neergaard er konsulent i Brintbranchen, e-mail sun@brintbranchen.dk

Står til søs med brændselsceller i MW-klassen

Industrigiganten ABB vil i samarbejde med Ballard Systems udvikle brændselsceller med en effekt på tre MW til større passagerskibe.

Det er ikke første gang, at ABB beskæftiger sig med brændselsceller til skibsfart. Sidste år meddelte virksomheden, at de tester et 100 kW-anlæg på et krydstogtskib, ligesom de deltager i EU-projektet Marandra, hvor et forskningsfartøj udstyres med brændselsceller. Det skriver [Ny Teknik](#).

En effekt på tre MW er nærmest gigantisk, når det handler om brændselsceller, men det er langt fra nok til at kunne erstatte dieselmotorerne på et stort passagerskib. Brændselsceller er et supplement, så man for eksempel kan lukke ned for dieselmotorerne, når et krydstogtskib ligger i havn.

Ifølge FN's Maritime Organisation, IMO, skal skibsfarten halvere CO₂-udslippet i 2050 i forhold til 2008-niveauet. Det betragtes som skibsfartens bidrag til at opfylde målene i Paris-aftalen. TS