

Vivian Stampe

Teknologichef: Danmark skal være testlaboratorium

KAPLØB: Teknologichef Frank Elefsen mener, at Danmark skal være et testlaboratorium for ny teknologi. Han frygter, at Danmark taber fart i energikapløbet.

RENÉ DEICHGRÆBER

rede@jp.dk

Parkeringspladsen uden for bygning B22 er et godt sted at begynde. Det er her på den slidte asfalt midt i den aarhusianske hverdags-tristesse, at Teknologisk Instituts test af elbiler i princippet skal stå deres prøve. For hvad nytter det at nå frem til en masse data om batteriers holdbarhed og partikelfiltres tæthed, hvis forskerne bygger deres arbejde på en forkert forestilling om virkeligheden?

Frank Elefsen går hen til en ladestation med plads til tre elbiler på parkeringspladsen. To af pladserne er tomme denne skyfri junidag, den sidste optaget af en elscooter.

»Danmark er et godt sted at teste elbiler, fordi vi har et robust elnet og en høj andel af vedvarende energi. Vi har masser af vind og vand og en nogenlunde solrig sommer til produktion af bæredygtig el,« fortæller teknologichefen.

Alligevel mangler der biler i ladestationen uden for Teknologisk Institut, og det illu-

strerer meget godt Frank Elefsens pointe – at Danmark taber fart i energikapløbet:

»Et er, at tingene fungerer i et laboratorium, men det er jo først, når det ruller ude i virkeligheden, at vi får erfaringerne og kan lave den endelige markedsmåling. Derfor er det vigtigt, at tingene bliver demonstreret i praksis,« siger han og ærgres sig over, at politikerne ikke giver energisektoren bedre rammebetingelser, så der f.eks. kommer til at køre flere elbiler rundt på de danske veje.

Frist bør forlænges

»Politikerne har godt nok fritaget elbiler for registreringsafgift frem til 2015, men efter min mening skulle man forlænge fristen til 2020. Så ville der være et større incitament for udenlandske koncerner til at teste deres elbiler her i landet. Det er noget af det, jeg reklamerer for, når jeg er i udlandet: At Danmark skal være et testlaboratorium for ny teknologi. Vi er jo ikke større end Hamborg, men har det hele,« lyder det fra teknologichefen, som er en midaldrende mand med

trimmet fuldskæg, skjorte, habitjakke, notesbog og en fløjlsblød stemme, der ellers synes at være ladet med masser af tålmodighed.

Men Frank Elefsen er netop vendt hjem fra en konference i Californien, og han har set, hvad Danmark står til at vinde – eller tabe – på energiområdet de næste 10-20 år.

»Der er jo et kæmpemarked for vedvarende energi i øjeblikket. Alle i hele verden kigger på det, og når amerikanerne snakker om energiprojekter, snakker de altså om mange hundrede millioner dollars. Så vi skal virkelig op på hesten, hvis vi skal følge med,« siger han.

Teknologichefen går ind i bygning B22 og viser, at der er nok af projekter at afprøve i Testlaboratorium Danmark, hvis politikerne er med.

I en stor hal står busser og lastbiler på rullefelter, mens forskere måler, hvor effektive køretøjernes partikelfiltre er. I et andet laboratorium er en medarbejder i blå Kansasdragt ved at tørre bærfrugt ved hjælp af genanvendelig vanddamp i stedet for luft. På den måde bliver tørringen billigere, mere miljøvenlig,

og bærrerne bevarer oven i købet en større del af smagen.

»Det bliver et sundere og mere velsmagende produkt,« konstaterer Frank Elefsen og snupper med besvær et bær fra bakken, for i denne test-tørring er det ikke lykkedes at tørre bærrerne helt.

Non profit

Et andet sted i bygningen forsøger forskere at få en dieselmotor til at køre på bioethanol, et tredje sted at få frysehuse til at fungere ved hjælp af ammoniak og CO₂ frem for freon.

Projekterne bliver som regel betalt af private virksomheder, der ønsker at få testet fremtidens muligheder, og overskuddet bruger Teknologisk Institut på at investere i nyt udstyr, så det kan bevare sin position som et uafhængigt, non-profit institut.

Energiflex-hus

Også uden for laboratorierne foregår der energiforsøg. I Høje Taastrup er Teknologisk Institut f.eks. ved at teste et såkaldt energiflex-hus, der helst skal forbruge mindre

energi, end huset selv producerer ved hjælp af solpaneler, varmepumper osv. Udvalgte familier med far, mor og to teenagebørn får lov at bo gratis i huset i fire måneder, og i et tilsvarende hus ved siden af registreres alle data.

Foreløbig har det overrasket forskerne, at der er så stor forskel på energiforbrug fra familie til familie. Virkeligheden ser ganske enkelt anderledes ud, end forskerne forventede, og det er med til at understrege fordelene ved at gøre Danmark til et testlaboratorium for alverdens lande, mener Frank Elefsen.

»Vores svaghed i øjeblikket er, at der ikke er nok fokus på energiområdet. Vi tager det for givet, at vi har et forspring. I stedet for bare at forlænge den nuværende udvikling med gulvbrædder i samme retning, bør vi opstille mål for, hvor langt vi skal nå fra år til år. Samtidig skal vi i langt højere grad udnytte, at Danmark egner sig som laboratorium for store virksomheder med de afledte effekter, det har for vores eget erhvervsliv. Vi er nødt til at træde en smule på speederen. Ellers når vi det ikke.«

VOXPOP

Bør afgiften fjernes på bæredygtige produkter?

RENÉ DEICHGRÆBER

rede@jp.dk



Torben Hansen (S), arbejdsmarkedsordfører.

» Vi er tilhængere af, at man anvender afgifter og fritagelser målrettet til at fremme f.eks. sundere fødevarer og bedre miljø. Intelligent regulering har været medvirkende til, at store danske virksomheder som Vestas, Grundfos, Danfoss, Novo Nordisk og Oticon har succes. Vi har foreslået, at fødevarer med meget fedt og sukker samt tobaksvarer pålægges en afgift, og at provenuet kanaliseres over i sundhedssystemet. Elbiler er allerede afgiftsfritaget frem til 2015, og vi skal have fundet en løsning for årene derefter.«

FDM: Elbilerne er på afveje

Elbiler er ikke vejen frem her og nu, så de mange nye batteriskiftestationer kan være en fatal investering, frygter FDM.

»Vi mener faktisk ikke, at vi er tossede,« lyder det fra Betterplace.

RENÉ DEICHGRÆBER

rede@jp.dk

Elbilen er et af de stærkeste symboler på, at fremtiden tilhører bæredygtig teknologi, men der er stor uenighed om, hvilken type elbil Danmark skal satse på.

Betterplace går målrettet efter en biltype, der kun kører på el og intet andet. Fra politisk side støttes denne tanke, idet elbiler – men ikke hybridbiler – er fritaget for afgift frem til 2015. Således satte klima- og energiminister Lykke Friis (V) sig for et par uger siden ind på forsædet af en Renault Fluence i Gladsaxe og indviede landets første batteriskiftestation.

De Forenede Danske Motorejere (FDM) er dog skeptisk over for en biltype, der kun kører på el.

»Hvis man følger med i medierne og den politiske debat, kan man måske få et

indtryk af, at det om ganske få år vælter med elbiler på de danske veje. Det kommer ikke til at ske. Der går nok 10-15 år, før elbiler for alvor er synlige i gadebilledet,« konstaterer Flemming Lund Kudsk, politisk chefkonsulent hos FDM.

Han tvivler på, at elbilen vil være særlig attraktiv for private danskere, så længe de ud over at betale en høj pris for bilen også skal tegne abonnement på batterier og samtidig indstille sig på, at de ikke kan køre længere end 150 km på en opladning.

Derfor tror FDM mere på hybridbiler her og nu – altså biltyper, der kører på en blanding af el og brændstof.

Især bekymrer det Flemming Lund Kudsk, at Betterplace investerer en masse kapital i batteriskiftestationer, der risikerer at stå som tomme monumenter over en fejlslagen strategi.

Ikke konkurrencedygtigt

»Betterplace forventer, at 80 pct. af strømmen til elbiler skal tankes hjemme fra folks egne stikkontakter. De bygger altså et meget dyrt og kompliceret netværk af batteriskiftestationer for at servicere 20 pct. af brugerne. Det er jo ikke særlig konkurrencedygtigt,« konstaterer chefkonsulenten.

Han mener, at Danmark skal nærme sig den nye

firhulede teknologi mere forsigtigt.

Dels for at undgå en masse fejlinvesteringer, dels for at lette overgangen for de forbrugere, der i sidste ende skal finansiere elbilprojektet.

Betterplace vil dog nødt til at lette foden fra speederen i sin Renault Fluence.

»Vi skal ikke tøve for meget, hvis vi vil være langt nok fremme, når det går løs,« siger direktør Johnny Hansen.

Han forventer, at der bliver opført 16 batteriskiftestationer i år, og at elbiler allerede i 2013 er den mest solgte biltype herhjemme.

»Vi mener faktisk ikke, at vi er tossede. Det er klart, at

der er en lang række ting, der skal flaske sig, men jeg ser ikke noget til hinder for, at der i 2020 kører 500.000 elbiler i Danmark,« siger han.

Johnny Hansen vurderer, at Danmark lige nu er længst fremme i Europa, når det handler om at finde og afprøve løsninger for elbiler.

»De næste 10 år tror vi ikke på, at andre teknologier vil kunne konkurrere med elbilen. Hvis du skal bruge biomasse som brændstof i stedet for el, skal du dyrke en kvadratmeter af det for at køre otte kilometer, hvorimod en havvindmølle kan levere 25 millioner kilometer til elbiler.«

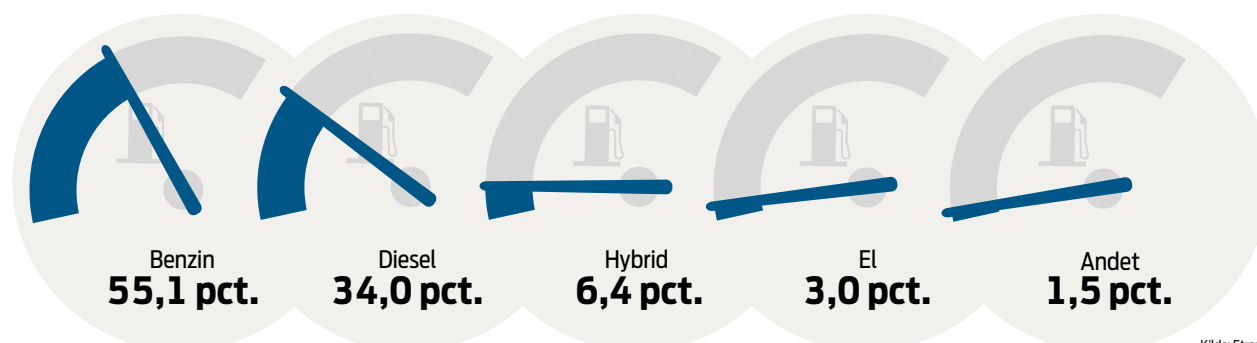


Ulla Tørnæs (V), arbejdsmarkedsordfører.

» Elbiler er fritaget for afgift frem til 2015. Herefter vil afgiften gradvist blive normaliseret. Det er kun naturligt med en sådan afgiftsstruktur. Ny teknologi er nemlig dyr i begyndelsen, men det er blot et spørgsmål om tid, før den kan konkurrere med mere traditionel teknologi. Hvad angår afgiftsfritagelse for økologisk mad mener jeg, at man ikke politisk side skal prioritere økologiske fødevarer frem for konventionelle. Det skal være op til forbrugeren at vælge, om man ønsker økologiske produkter i sin husholdning, ligesom det er forældrene i den enkelte institution, der bestemmer, om der skal serveres økologisk mad til børnene.«

Danskere tøver over for elbilen

Blot 3 pct. af danskerne hælder til at købe en elbil næste gang.



Kilde: Etrans

JP-grafik: MARTIN LYNNERUP