



**Håbløst.** På trods af skåltaler og tårnhøje politiske klimaambitioner, har vi stadig absolut ingen infrastruktur for elbiler i Danmark.

Alle fotos: Finn Frandsen.

## Jan Gintberg efter 10.000 kilometer i elbil: Vi kommer alle til at lide en pinefuld død

1 **Der er lang, lang vej hjem for de mange nye elbils kunder i Danmark. Vi har eklatant brug for krav om standarder, ensartethed, markant flere ladestandere og roamingmuligheder i opladermarkedet, hvis transportsektoren skal bidrage til den grønne omstilling.**

### ELBILER

JAN GINTBERG,  
TV-VÆRT, KOMIKER OG ELBILEJER

10 **D**et er 2020, den fade champagne fra Den Grønne Omstillings skåltaler står tilbage på bordene, vindtrykket fra de udslåede armes vingeslag vibrerer stadig i konferencelokalernes gardiner, og Greta fra Stockholm er en optræden på Nibefestivalen fra at være nogenlunde ligeså mainstream som Østkyst Hustlers.

20 De fleste har fattet det. Vi skal hver især til at ændre vores vaner! Helst ved

at lægge sig til at krepere for klodens skyld, men måske kan det ikke lige lade sig gøre, fordi man er i tvivl om, hvorvidt krudtet i den kugle, man havde tiltænkt sig selv, vil bidrage negativt til energiregnskabet.

Så kan man gøre, som mange gør inklusive undertegnede: bytte det fossildrevne køretøj ud med en elbil.

30 Jeg er en de typer, der qua min gøglervirksomhed benytter det danske vejnet i uhyrlig grad i løbet af et år, indtil nu med et dieselforbrug svarende til udledningen fra en mellemstlig golfstat. Men det er slut! Jeg vil også være med til at indfri det fragile håb om 1 million (!) elbiler i 2030, som Lars Løkke Rasmussen (V) visions- og patosfyldt satte som mål, inden han lod hvinende dæk og flyvende perlegrus tale fra sin forbrændingsmotordrevne flugtbil sidste år i Vejle.

Jeg har faktisk haft ønsket om e-kørsel i mange år, men ikke følt mig first-moveragtig nok til at være med på

Tesla-bølgen, hvor nørderiet omkring kørestil og det indforståede sprog i brugerfora på nettet har fået én til at føle sig hensat til Moonbevægelsens forskningskontor. Men hatten af for deres ildhu.

DET, JEG PRØVER at sige, er, at jeg i min naivitet troede, at når først tyskerne kom – når først de store bilfabrikantekommer på banen – så ville det meste af firstmoveriet være overstået, og at man derefter ville føle det naturligt at overgå til batteridrevet kørsel. Selvfølgelig med den væsentlige ændring i ens kørevane, at man skal allokere en del mere tid til opladning, end man hidtil har brugt på at tanke! Så vidt så godt. Efter små 10.000 km på og i det danske vejnet er min afdæmpede analyse følgende: Vi kommer alle til at dø en pinefuld død.

Ups, undskyld, stor slåfejl. Det, jeg mener, er naturligvis: Der er eklatant brug for en voksen til at kridte banen op med krav om standarder, ensartethed,

70 massiv udbygning og roamingmuligheder i oplademarkedet! Så er det sagt.

JEG HAR VALGT en tysker. Den bryster sig af at kunne køre 420 km på én opladning. Den pragmatiske sandhed ligger tættere på 260 km. Den lovede rækkevidde kan man sikkert opnå i en vindtunnel i Hannover med fuldt vakuum og en nøgen fuldbarberet ingeniør bag rattet, men *ingen* normale mennesker kører med alt slukket og ned af bakke i medvind, som i de målinger, de åbenbart benytter sig af.

Jeg vil ikke hænge bilmærket ud her, så nu opdiger jeg bare et navn: Lad os kalde det 'Audi'.

Med sloganet »*Quadratisch, Praktisch, Gut*«<sup>1</sup> er det en kæmpe spiller på bilmarkedet, og de vil formodentlig blive leverandør af en stor mængde el-biler til det danske vejnet i årene, der kommer. De er sikkert ikke anderledes end andre bil- og hundehandlere, der overordnet beskæftiger sig med sandheden på samme måde, som Låsby Svendsen forholder sig til kondemneringstruede ejendomme.

Om muligt vil de forsøge at sælge dig et stykke toastbrød på fire hjul.

Og hvis du siger »hov, det her stykke hvide brød holder da ikke, hvad det lover, hverken som toast eller køretøj«, vil de med det største kundevenlige bostoxsmil svare: »Det er vi da kede af. Hvad vil du gøre ved det?«.

Det har de muligvis alle dage gjort og er i hvert fald sluppet gennem diverse diesel-emmissionsskandaler, fordi vi grundlæggende gerne vil have deres produkter, der signalerer potens, kraft og nu også en betydelig grad af idioti, for i elbilsammenhæng er rækkevidde på en enkelt opladning af vital betydning på grund af den latterligt begrænsede oplade-infrastruktur her i landet.

LIGE NU holder jeg stille i min elbil og venter på et fejlblad, fordi jeg er løbet tør for strøm.

Så lad mig udnytte tiden bedst muligt og prøve at skitsere problemet. Og husk, at ingen ønsker den grønne omstilling mere end jeg. Jeg er ir-grøn af spænding! Derfor skal denne opsang opfattes som et ærligt ønske, om at *alle* aktører arbejder sammen, for at overgangen til el-biler ikke går hen og bliver en eklatant fiasko.

For den urbane/semi-urbane bilist med et middelsvært kørselsbehov og mulighed for at køre hjem til garagen og lade op med sin installerede hjemmeboks henover natten er der faktisk ingen grund til ikke at anskaffe en elbil. Måske kan du lade på dit arbejde. Alt er godt.

For de fleste andre med et reelt større kørselsbehov er det, så snart du kommer væk fra motorvejen, rystende besværligt at holde en elbil kørende under de nuværende ladeforhold i Danmark. Forskellige aktører tilbyder at etablere en hjemmelader hos dig med en abonnementsordning, som du så kan bruge, når du er nået langt nok hjemmefra, til at ingen kan høre dig skribe.

Jeg valgte selv et abonnement hos Clever. Det lød tilpas fjollet og quasi-intelligent. Virksomheden har – præcis som de andre udbydere af opladning – en hjemmeside, der foregøgler dig en dansende Narnia-illusion, hvor du selv i de mest rurale strandområder kan stikke stikket ind i noget marehalm og så bare køre, køre, køre: Ad omveje, skovveje, uvejsomme veje, mens du løber formålsløst rundt i sandet og sætter drager op. Altså lige indtil nogen kom-

## BLÅ BOG

### Jan Gintberg

Født 1963. Komiker, tv-vært og skuespiller.

**Uddannet landmand** med grønt bevis fra Kalø Landbrugsskole. Har desuden en bachelor i jordbrugsvidenskab fra Veterinær- og Landbohøjskolen.

Har vundet flere priser for tv-programmet 'Gintberg på kanten' fra DR. I 2018 turnerede han landet rundt med showet Gintberg Reder Verden.



Er hele denne omstilling til e-biler bare noget, vi leger?

mer og henter din drænede elbil med kranvogn, gætter jeg på.

VIRKELIGHEDEN er denne: Så snart du kommer ud til noget, der minder om randområderne, er der større chance for at finde en nedlagt skole end en mulighed for opladning. Som ny e-billist finder du meget hurtigt ud af, at *alle* ladestander med en effekt under 50 kW er fuldstændig uinteressante for mennesker, der befinder sig i trafikken med målet om at nå fra A til B den samme dag. Og at en meget stor del af alle de fine, fine prikker på kortet, der signalerer lademulighed, blot er 11, 18 og måske 22 kW. Det er langsommelighedsladestander, der dog gør det muligt for dig at genlæse Fjodor Dostojevskijs 'Forbrydelse og straf' flere gange, inden du iler videre mod en forhåbentlig opnåelig lynlade-stander langs motorvejen.

Clever har visse steder lavet et samarbejde med firmaet E.ON om at opstille nogle standere, som begge virksomheders abonnenter skal kunne lade fra. E.ON har samtidig sine egne standere med eget abonnement, som os fra Clever ikke må lade fra. Derudover har firmaet Ionity sit eget abonnement, så hvis du er en hyppig bruger af vejnettet og en af dem, der hylder, at vi fik bygget Storebæltsforbindelsen, ender du nemt med en håndfuld ladekort og opladebrikker med et samlet budget på, hvad det vil koste at rive Stignæsværket ned.

Fælles for dem alle er, at du ikke umiddelbart kan købe strøm hos de andre uden en aftale. Det er muligt, det er hensigten, men for os i elbilerne betyder det, at alle aktørers logo meget passende kunne være en 6 meter høj strakt fuckfinger, alle kunne se fra vejen. Det ækvivalente billede er, at du med dit OK-benzinkort ikke måtte tanke på en

<sup>1</sup> *Quadratisch, Praktisch, Gut*: Slogan for det tyske chokolademærke Ritter Sport.

Shelltank, og når du venligt, men be-  
stemt, henledte opmærksomheden på,  
205 at du skam meget gerne bare vil bruge  
dit dankort eller mobilepay eller kon-  
tanter eller guld, du flår ud af dine egne  
tænder, bare du da for fanden kunne få  
lov til at købe noget brændstof, ville du  
210 få svaret: »Det er vi da kede af. Hvad  
vil du gøre ved det?«.

Sådan er virkeligheden desværre  
i Opladelandet Danmark, der flyder  
med mælk og vindenergi. Et paradok-  
215 salt Mad Max-agtigt<sup>2</sup> støvtørt mareridt  
skabt af ingeniører til andre ingeniører.  
En udørk, hvor du kan komme frem  
til den eneste 50 kW-stander i 40 ki-  
lometers afstand ude vestpå med tre  
220 udgange, hvorfra én bil er i gang med  
at lade, hvorefter du fra standen får  
beskeden, at den desværre ikke kan op-  
lade andre, så længe der allerede er én  
anden bil, der lader.

225 DET NATURLIGE og rationelle  
spørgsmål, man som ny civiliseret  
e-bilist stiller sig selv og dem, der gi-  
der lytte, er: Hvem har spist svampe  
ved det produktionsmøde? Ingen laver  
230 vel sådan et system i fuld alvor. Findes  
der overhovedet en form for opladein-  
fastruktur, når man bevæger sig væk fra  
motorvejen, eller er det kun for tilfæl-  
digt forbipasserende e-nomader uden et  
235 egentlig liv eller transportbehov?

Er hele denne omstilling til e-biler  
bare noget, vi leger?

JEG SKAL tvinges til at bruge en app  
med en skriftstørrelse, kun rovfugle  
240 kan læse, og den fortæller, at standen  
ligger omme bagved Bilka til venstre  
for hovedindgangen, bagerst nede ved  
buskbommen, nej, den anden busk-  
bom, så hvis man ikke troede, man  
245 var firstmover, så finder man ud af det  
på den hårde måde. Jeg har ofte mere



fornemmelsen af at skulle hente pot fra  
en lyssky dealer end hente strøm til et  
270 køretøj. Min app fortæller mig, at en  
lynladerstation med fire udtag er fuldt  
optaget, indtil jeg kommer derhen og  
finder den gabende tom.

Jeg oplever lynladestanderne, der  
275 proklamerer, at »ladningen er slut«,  
selv om den endnu ikke er gået i gang,  
og jeg som eneste livline hører fra en  
ældre sandsigerske i gyngestol nærved,  
at stikket lige skal vrikkes, hives ud og  
280 sættes i igen for at virke.

Alt sammen fint nok, hvis det her  
var 1978, og jeg stod med en Puch VZ  
50 med tre gear og lædersæde. Men  
det er 2020, og Greta fra Stockholm  
285 hvæser mig ind i øret, at jeg ikke gør  
nok. Selv om jeg virkelig prøver, mens  
jeg græder lidt på klodens vegne i den  
evigt Bladerunner<sup>3</sup>-silende regn og rin-  
ger fra en ikkefungerende stander til en



**Jeg har valgt en tysker. Den bryster  
sig af at kunne køre 420 km på  
én opladning. Den pragmatiske  
295 sandhed ligger tættere på 260 km**

kundeservice, der måske, måske ikke,  
270 befinder sig i et skur i Belgien et sted,  
og den sikkert søde praktikant på euro-  
engelsk fortæller mig, at »hvis kor-  
tet ikke virker, så kan de da åbne for  
strømmen, hvis jeg kan finde det lille  
275 standernummer«, der, som noget helt  
naturligt i den her Klondyke-ladever-  
den, er et langt og bogstavfyldt num-  
mer, der kræver, at man som minimum  
kan finde på forståelige ord, der passer  
280 til næsten alle alfabetets bogstaver OG  
ikke mindst ejer sprogkundskaber nok  
til ikke at lyde frygteligt patroniseren-  
de på euroengelsk.

DER ER SIKKERT nogle få krypto-  
liberale, der stadig tror, at 'markedet'  
285 med al sin skønne konkurrencevis-  
dom, Pareto-optimalitet og Ole Birk  
Olesen vil skabe en velfungerende op-  
lade e-infrastruktur i Danmark, men  
290 alle med øjne i hovedet vil kunne se,  
at 'markedet' i denne sammenhæng  
fungerer ligesom det gamle abebur i  
Knuthenborg Safaripark: På et eller  
andet tidspunkt vil nogen kaste med  
295 lort efter dig. Fordi de er ligeglade, el-  
ler simpelthen bare fordi de kan.

Vi har ikke en egentlig e-infrastruk-  
tur i Danmark. Som det er nu, er det  
mere et markedsakvarie af elektriske ål  
300 dirigeret af festligt klædte klovne, som  
i mange tilfælde har fået et ganske an-  
seeligt beløb i udviklingsstøtte fra EU.

<sup>2</sup> *Mad Max-agtigt*: Filmfiguren Mad Max er en hårdtslående politibetjent, der opererer i et fremtidigt, dystopisk Australien, som er præget af opløsning på grund af krige og mangel på ressourcer. Alle fire Mad Max-film er instrueret af den australske filminstruktør George Miller i perioden 1979-2005.

<sup>3</sup> *Blade Runner* er en science fiction-film, der foregår i en dystopisk fremtid, hvor Jorden er plaget af forurening og overbefolkning. Mange mennesker har derfor forladt planeten til fordel for rumkolonier. Filmen er fra 1982 og instrueret af Ridley Scott.

Og hvis jeg kender 'markedet' ret, så vil der inden for de kommende år poppe en skov af nye aktører op med hver deres unikke abonnementsordning, regelsæt, stiktype, gas-, bølge-, vind-, solstrøms-, plantebaseret eller ciskønet kødbaseret opladning, alt sammen, for at *alle* valgmuligheder skal være dækket ind. Til gavn for lige præcis intet andet end den fossile brændselsmotor fortsatte fremturen, fordi ingen mennesker orker en forsyningsikkerhed på størrelse med et fingerbøl.

DER ER DOG nedsat en 'kommission for grøn omstilling af personbiler', og jeg håber for formanden, den tidligere Dong-topchef Anders Eldrup, at han allerede nu sidder på hug i færd med at barsle et kæmpe blodstænket Columbusæg indeholdende ordene: **Ensartethed** (flere fælles standarder og færre stiktyper), **roaming** (mulighed for nemt at købe opladning på alle typer standere), **massiv udbygning** (af ladestandardnettet i hele landet) og



sidst, men ikke mindst: **ensartethed!** (Hov, det har jeg allerede skrevet; nå, men dejligt; det gør jo kommissionens arbejde meget nemmere)

VI HAR EN enestående mulighed for at vise omverdenen, at et så lille geografisk område som vores kan blive et velfungerende eksempel til efterfølgel-

se. Men som min gamle far altid sagde – eller også var det Steve Jobs – nej, vent, var det Greta? Nå, lige meget, nu siger jeg det:

Det skal være nemt at gøre det rigtige, ellers gør vi det ikke. Skål i fad champagne!