



STORTINGET

Innst. 48 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:21 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjekt med hydrogenrevet tog

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i sitt arbeid med en helhetlig hydrogenstrategi inkludere et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst én av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene i Norge – med tanke på drift på en av linjene innen 1. januar 2020.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget og departementets svar av 17. oktober 2018.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er i likhet med forslagsstillerne positive til å ta i bruk hydrogen som energikilde i samferdselssektoren. Flertallet vil imidlertid i denne sammenheng vise til departementets brev. Her pekes det på både sikkerhetsmessige og økonomiske utfordringer:

1. Hydrogen er én av flere aktuelle teknologier sammen med biodiesel, biogass og batteridrift.
2. Hydrogen har, i likhet med biogass, noen sikkerhetsmessige utfordringer spesielt knyttet til tunnelene ved uhell og større utslipp av gass.
3. Hydrogen krever både innkjøp av rullende materiell og bygging av annen nødvendig infrastruktur.
4. Investeringsbehovet ved hydrogen må veies opp mot kostnader og miljøgevinst ved elektrifisering.

Flertallet vil, i likhet med forslagsstillerne, peke på at produksjonsstasjoner for hydrogen til togdrift også kan betjene annen transport og infrastruktur. Flertallet vil vise til at det pågår forskning på området både her i landet og i utlandet.

Flertallet slutter seg derfor til at dette eventuelt bør inngå i en helhetlig hydrogenstrategi, men vil avvende denne før man tar stilling til et konkret pilotprosjekt, og vil be regjeringen komme tilbake til saken på egnet måte.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at forslaget om en hydrogenstrategi ble fremmet av en enstemmig energi- og miljøkomité i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid, våren 2018. Denne omfatter energisektoren generelt. Dette

flertallet legger til grunn at dette blir behandlet av energi- og miljøkomiteen på et senere tidspunkt. Dette flertallet er kjent med at regjeringen nå utarbeider en plan for fossilfri kollektivtransport. Den vil gi et bredt grunnlag for strategivalg og tiltak for bruk av framtidsrettede energibærere. Hydrogen er en naturlig del av denne planen. Dette flertallet forutsetter at hydrogendrevne tog vurderes som et alternativ til elektrifisering av ikke-elektrifiserte strekninger på jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker seg bærekraftig hydrogen som en viktigere del av overgangen til nullutslippsteknologi innen samferdselssektoren i Norge. Disse medlemmer viser til at saken er blitt aktualisert ved at to hydrogentog ble satt i ordinær drift den 17. september 2018 i Niedersachsen i Tyskland.

Disse medlemmer understreker at Nordlandsbanen kan egne seg godt for et pilotprosjekt med bruk av hydrogen på tog, men også Raumabanen, Rørosbanen og de andre strekningene drevet med diesellokomotiver i dag, kan være aktuelle.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i sitt arbeid med en helhetlig hydrogenstrategi inkludere et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst én av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene i Norge – med tanke på drift på en av linjene innen 1. januar 2020.»

Disse medlemmer merker seg at Norsk vindenergiserter har utarbeidet en rapport som konkluderer

med at hydrogendrift framstår som et realistisk alternativ for nullutslippsdrift av passasjertrafikken på Raumabanen fra 2021. Disse medlemmer mener analysene fra denne rapporten også er relevante for andre strekninger, og ber regjeringen ta med denne rapporten i videre utredninger om hvilke strekninger som egner seg for hydrogentog.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i sitt arbeid med en helhetlig hydrogenstrategi inkludere et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst én av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene i Norge – med tanke på drift på en av linjene innen 1. januar 2020.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og til sine merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:21 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjekt med hydrogendrevet tog – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2018

Helge Orten

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 17. oktober 2018****Dokument 8:21 S (2018-2019) frå representantane Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjektet med hydrogendreiv tog**

Eg viser til brev frå Transport- og kommunikasjonskomiteen datert 4. oktober 2018 vedlagt representantforslag Dokument 8:21 S (2018-2019) frå stortingsrepresentantane Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjekt med hydrogendrivne tog.

Representantane fremjar følgjande forslag:

"Stortinget ber regjeringa i sitt arbeid med en helhetlig hydrogenstrategi inkludere et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst en av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene i Norge - med tanke på drift på en av linjene innen 1. januar 2020."

Denne regjeringa har store ambisjonar på samferdsleområdet. Regjeringa si transportpolitikk er uttrykt i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Ei av målsettingane med planen er å lytte norsk jernbane til eit moderne og godt fungerande transportsystem, og vi er no i den mest hektiske og ambisiøse byggeperioden for jernbanen sidan Nordlandsbanen blei ferdigstilt i 1962. Samstundes legg Nasjonal transportplan 2018-2029 tilrette for monalege kutt i klimagassutsleppa frå sektoren.

Togtrafikken i Noreg nyttar i dag i all hovudsak nullutsleppsløysingar. Meir enn 80 prosent av togtrafikken i Noreg i dag drivast med elektriske tog. Dei samla utsleppa frå jernbanen i Noreg er svært låge og er på om lag 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette tilsvarar om lag 0,1 prosent av dei samla utsleppa i Noreg. Til samanlikning var utsleppa frå vegtrafikken 8,8 mill. tonn. Vi ønskjer sjølv sagt å redusere desse utsleppa, men det er viktig at vi set inn tiltak der vi får størst mogleg utsleppsreduksjon for pengane. Ved å utbetre infrastrukturen til jernbanen får vi lagt til rette for overføring av gods frå veg til bane, noko som kan gi store utsleppsreduksjonar.

Det er uttrykt ein tydeleg ambisjon om å ta i bruk nye nullutsleppsløysingar på jernbanen i Nasjonal transportplan, og regjeringa vil at nullutsleppsløysingane skal leggjast til grunn i framtidige offentlege materialanskaffelser. Ved kjøp av nytt rullande materiell skal dette skje i den grad teknologiutviklingen tillet det. Jernbanedirektoratet skal ha ei aktiv rolle i å koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid mellom togoperatørar, togmateriellselskap, togmateriellprodusentar og infrastrukturforvaltar for å leggje til rette for at nullutsleppsteknologien blir teken i bruk i Noreg.

Jernbanedirektoratet har i sitt konkurransegrunnlag for Trafikkpakke 2 Nord lagt inn ein økonomisk bonus for uttesting av nullutsleppsteknologi, men val av teknologi og tidspunkt for driftssetjing må av juridiske grunnar overlatast til togoperatøren. Bonusordninga i Trafikkpakke 2 Nord gjeld kun for togmateriell som har eit framdriftssystem som ikkje slepp ut CO₂, NO_x, partiklar eller andre klima- eller miljøskadelege stoff under drift.

Hydrogen er ein av fleire aktuelle teknologiar som på sikt kan bidra til å gjere togframføringa på dei «ikkje elektrifiserte» banestrekningane utsleppsfri. Andre aktuelle teknologiar som kan redusere utsleppa er, i tillegg til konvensjonell elektrifisering, biodisel, biogass og batteridrift. Biodiesel er den einaste teknologien som per i dag kan setjas i drift på kort sikt. Dei andre teknologiane vil trenge meir tid før dei kan nyttast i drifta. Biogass og hydrogen har nokre tryggleiksmessige utfordringar i kombinasjon med utslepp og eksplosjonsfare i dei norske jernbanetunnelane som er konstruert for å kunne drenere vatn. Tunellar der begge opningane ligg på same høgde er difor bygd med det høgaste punktet midt i tunnelen. Ved uønska hendingar vil då eksplosjonsfarlege gassar kunne fangast inne i tunnelen og utgjere ein tryggleiksrisiko for dei som er inne i tunnelen. Hydrogen- og biogass vil ikkje kunne nyttast på dei strekningane som har denne type tunnelar før det er funne ei løysing som handterer denne utfordringa.

Jernbanelovgivinga er vidare innretta slik at det er den togoperatør og innehavar av tryggleikssertifikat og lisens som har ansvaret for sikker drift. Ny teknologi vil då utan unntak kunne nyttast i drifta dersom den aktuelle togoperatøren har vurdert det slik at dei meiner at tryggleiken er så godt tatt vare på at dei er villige til å risikere sitt tryggleikssertifikat for denne teknologien, og er i stand til å dokumentere at tryggleiken ikkje vert svekka ovanfor den nasjonale tryggleiksmyndigheita (Statens Jernbanetilsyn) som utferdar og fylgjer opp operatøren sitt tryggleikssertifikat.

I tillegg til naudsynte tilpassingar av infrastrukturen, vil eit prøveprosjekt med hydrogendrift eller liknande krevje investeringar i rullande materiell, samt infrastruktur for produksjon og distribusjon av hydrogen. Kostnadane ved eit slikt prosjekt kan bli høge. Det er viktig at vi ikkje påfører jernbanen kostnader som gjer den mindre konkurransedyktig samanlikna med transport på veg. For å redusere risikoen for jernbanedrifta har Noreg ei haldning om at vi ikkje skal vere pionerar, men heller basere oss på utprøvd teknologi.

Sjølvs om eg meiner tida ikkje er inne for hydrogen-tog i Noreg no, så er eg som samferdsleminister oppteken av verkemidla våre for å fremje ny teknologi, og fylgjer nøye med på den teknologiske utviklinga og kva for teknologiar som er tilgjengelege for bruk på jernbanemateriell. Gjennom deltaking i forskingsprosjektet MoZEEs og SH21FT fylgjer Jernbanedirektoratet og nøye med på utviklinga innan forskning på hydrogen og batteriteknologi. Dei to forskingsprosjekta handsamar tryggleiksspørsmål samt forhold knytt til kapasitetar og fysiske eigenskapar som syner mogelegheitene for bruk av dei ulike teknologiane innanfor jernbanen.