

ZEROs høringssvar til KVV Green - hovedrapport

Zero Emission Resource Organization (ZERO) viser til høring om KVV Greens hovedrapport og takker for muligheten til å komme med innspill.

Miljøstiftelsen ZERO er en uavhengig, ideell organisasjon som jobber for at alle skal kunne bidra og bli en del av klimaløsningen. Vårt mål er å drive fram nullutslippsløsninger, på bekostning av løsninger som gir utslipp. Vår posisjon er partipolitisk uavhengig.

KVV Green er konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Konklusjonene er at de såkalte «dieselstrekningene» bør bli utslippsfrie ved å erstattes diesel med andre drivstoff/drivlinjer, og at Nordlandsbanen bør være først ut. ZERO støtter denne konklusjonen, men stiller spørsmål ved tidsambisjonen. Vi mener man burde velge den teknologien som raskest gir utslippsfrie togstrekninger. Her er våre innspill til det videre arbeidet.

Vi trenger utslippsfri jernbane raskt: i kapittel 4.4 (s. 26) står det at størst mulig klimaeffekt skal akkumuleres fra tiltaket utslippsfri jernbane frem mot 2050, og videre at tid skal prioriteres høyt. Samtidig står under delkapittel 6.5.6 på side 47 at det forventes en gradvis innfasing av hydrogen fra 2035-2038 og under delkapittel 6.6.6 på side 54 står det at driftsettelse av jernbane på batteri/elektrifisering kan oppnås i 2034. Videre står det på s. 47 og på s. 54 at hvorvidt det er mulig å oppnå reduserte klimagassutslipp innen 2030 avhenger av forutsetningene i analysene.

Vi stiller derfor spørsmål ved om KVV Green i stor nok grad har lett etter og vurdert løsninger som kan gi utslippsfri jernbane raskt? Grunnen er ikke bare utslippskutt (som vil være en viktig, men liten andel av nødvendige utslippskutt fra transportsektoren mot 2030 og 2050), men at toget har en sentral rolle i grønne korridorer. Dette gjelder særlig Nordlandsbanen, som næringslivet ønsker skal være en del av en grønn korridor mellom Nord- og Sør-Norge/utlandet. Her finnes både matvareaktører, transportører av nye, alternative drivstoff (som e-fuels), samlastere med mer, som gjerne ønsker å benytte tog i sine godstransporter, men stiller krav til at disse skal være utslippsfrie. Vi har fått signaler om og frykter at næringslivet vil velge elektriske lastebiler på strekningen dersom utslippsfri jernbane ikke realiseres før på 2030-tallet.

På s.8 står det å lese at «For skiftelokomotiver anses det som rimelig å forvente at disse byttes ut med hybride batterikjøretøy, eventuelt hydrogenkjøretøy om operatøren lokalt anser det mer hensiktsmessig, slik at utslippsreduksjoner kan oppnås frem mot 2030.». Dette gir inntrykk av at det åpnes for ulike teknologier lokalt, og vi lurer også på om dette bør vurderes for ulike formål (for eksempel gods- og persontransport) på en og samme strekning. Dette kan muliggjøre en raskere omstilling av godstog enn persontog, som er ønskelig for å sikre grønne korridorer og togets konkurransekraft for næringslivet.

Staten kan være en nøkkelbrikke i et norsk hydrogenmarked: Vi tror at flere av disse strekningene, og kanskje særlig Nordlandsbanen, kan spille en viktig rolle i å få opp et hydrogenmarked i Norge. Mulig tilknytning mellom hydrogen på jernbanen og andre hydrogenprosjekter som Vestfjordsambandet i Bodø og planlagt produksjon i Mo i Rana nevnes (kapittel 6.5.2 s. 44), men det gjøres ingen vurderinger av ringvirkninger mot andre transportmidler eller næringer. Vårt innspill er at kombinasjonen av hydrogen som drivmiddel på Nordlandsbanen og SVVs krav om hydrogen til bruk i Vestfjordfergene kan gi oss det vippepunktet vi trenger for et velfungerende hydrogenmarked i Bodø og Salten. Både Nordlandsbanen og Vestfjordfergene har start-/endepunkt i Bodø, og det er flere mulige anvendelser innen maritim sektor, hvor hydrogen vurderes som et av fremtidens drivstoff, sammen med blant annet ammoniakk, metanol og elektrisitet (DNV, 2023). Internasjonale aktører vurderer nye Bodø lufthavn som en aktuell hydrogenhub for luftfarten, og det er flere bruksområder



for hydrogen innen landtransport (for eksempel hydrogenlastebiler på strekninger som er for lange og avsidesliggende til at de egner seg for elektriske lastebiler).

Er forutsetningene bak de ulike alternativene nøye nok vurdert? Hva vi får for pengene er en viktig faktor i vurderingen av fremtidens jernbane, og hydrogen kommer i mange tilfeller ut som et dyrt alternativ sammenliknet med batteri. Vi har blitt gjort oppmerksomme på at kostnaden per tonn hydrogen kan være for høy og at risikoen ved å innføre hydrogen som energibærer på jernbanen er overvurdert. Vi viser til høringsvaret fra Norsk Hydrogenforum for en utdyping av dette.

Forutsetningene og vurderingene som ligger til grunn bak de ulike alternativene har også en betydning for vurderingen av de ikke-prissatte virkningene. Slik vi leser vurderingen av de ikke-prissatte virkningene i vedlegg 6.1 (for eksempel i Tabell 10 Sammenstilling av påvirkning på IPV for konsepter på Nordlandsbanen) avhenger den samlede vurderingen av ikke-prissatte virkninger av forutsetninger for pålitelighet, sikkerhet og arealbruk knyttet til hydrogenfyllerstrasjoner. Det er viktig at sammenstillinger mot natur og miljø gjøres på rett grunnlag, og det er uheldig dersom utdaterte forutsetninger og manglende grunnlag for vekting gjør at natur og miljø kommer tapende ut.

Kilder:

DNV (2023) Nordic roadmap webinar on future fuels. <https://futurefuelsnordic.com/nordic-roadmap-webinar-on-future-fuels/>

Kontaktpersoner i ZERO:

Ingvild Kilen Rørholt, fagansvarlig transport: ingvild@zero.no,

Elise Caspersen, rådgiver transport: elise.caspersen@zero.no