

KVU Green sak 202300917.**Hørings svar fra Grenland Rail AS*****Innledning***

Her er vår tilbakemelding på Høring- Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVU GREEN)

Som det står i rapporten utgjør jernbanens andel av de totale klimagassutslippene en helt marginal andel, men for jernbanens omdømme anser vi det viktig å gjøre det som er mulig med å innfri utslippsreduksjonen på 55 % innen 2030. Det er samtidig viktig å ikke pålegge bransjen så strenge miljøkrav at gods og passasjerer overføres til andre transportformer slik at utslippsreduksjonen isolert sett blir innenfor målsetningene, men totalt sett blir større.

Hvilke tiltak vi mener er realistiske

Med tanke på at det tar lang tid, typisk to til fem år, fra nytt togmateriell bestilles til det er i kommersiell drift, anbefaler vi at det i tidsperspektivet frem mot 2030 bare ses på jernbanekjøretøy med teknologi som er tilgjengelige på markedet i dag. Det vil i praksis si lok, motorvogner og noen typer arbeidsmaskiner som kan gå på både strøm fra kontaktledningen og på diesel (evt biodiesel). Flere av disse hybridkjøretøyene har i dag en mindre batteripakke som brukes i kombinasjon med dieselmotoren, samt at de kan ta vare på energi ved regenerativ bremsing.

Disse hybridlokene og motorvognene er meget egnet for å få ned bruken av dieselfremdrift på de elektrifiserte strekningene. Slik det er i dag vil det av både praktiske og økonomiske grunner foregå en god del kjøring med dieselkjøretøy på elektrifiserte baner. Typisk fordi toget kjører over flere baner, hvor noen ikke er elektrifiserte og bytte av lok flere ganger ikke er praktisk eller økonomisk ønskelig.

Vi ser også at for godsbransjen så er disse hybride lokene dyrere enn konvensjonelle el-lok, spesielt sammenlignet med el-lok som er 10-20 år gamle. Vi foreslår derfor at elektrifisering av Solørbanen (Kongsvinger – Elverum) samt Rørosbanen mellom Hamar og Koppang. Samt fortsette elektrifiseringen av Nordlandsbanen mellom Stjørdal og Steinkjer prioriteres utført før 2030. På denne måte vil det meste av tømmeret som transporteres på jernbane i Norge kunne kjøres med elektriske lokomotiver som allerede finnes i markedet. Bonusen blir at utslippsreduksjonen fra lokaltrafikken rundt Trondheimsområdet også reduseres vesentlig.

For Nordlandsbanen kan det tenke seg at en elektrifisering av strekningen Mo I Rana – Saltfjellet er fornuftig, selv om dette blir en isolert bit med elektrifisering så benyttes det i dag og sannsynligvis i fremtiden hybridlok i godstrafikken og disse vil da kunne dra nytte av å gå på strøm på den delen av strekningen som har mest forbruk pga stigningene. Samt at malmtogene mellom Mo i Rana og Ørtfjell vil kunne gå på strøm.

Vi anbefaler også at Bane NOR oppmuntrer eiere av skinnegående arbeidsmaskiner til i større grad anskaffe maskiner som kan benytte både el (fra kontaktledningsanlegget) og diesel, flere slike maskiner finnes på markedet og vil kunne settes i drift i Norge innen 2030. I rapporten er det oppgitt at 80 % av arbeidsmaskinene benyttes på elektrifiserte strekninger så her antar vi at det finnes en reel mulighet til en vesentlig reduksjon av utslippene.

Hvilke tiltak vi mener ikke er realistiske

Vi anser ikke at en storstilt omlegging til batteri eller hydrogendrevne lokomotiver eller motorvogner er realist innen 2030, disse lokomotivene og motorvognene er ikke tilgjengelige for det nordiske markedet nå og det vil ta lang tid å få de på plass i Norge, samt at de vil bli uforholdsmessig kostbare sammenlignet med el/diesel hybrider. På baner med relativ lav trafikk, eksempelvis Raumabanen vil en mindre modifikasjon av dieselmotorvognene slik at de kan bruke biodiesel nok være en bedre løsning. Infrastrukturen i verkstedene for hydrogendrevne kjøretøy er heller ikke på plass.

Med vennlig hilsen



*Daglig leder
Grenland Rail AS*