

2020-01-09 Artikel i Östersundsposten www.op.se

Inlandsbanan bygger om lok för vätgas – vd Peter Ekholm: ”Förnybart bränsle duger inte”

Inlandsbanan och Statkraft har tillsammans startat ett projekt för att bygga om lok till vätgasdrift och testa hur godstrafiken ska kunna bli koldioxidfri trots att det saknas elledningar.

– Kunderna är tydliga. Ska de flytta gods till oss duger det inte med förnybart som bränsle. Det måste vara helt koldioxidfritt, säger Peter Ekholm.



Peter Ekholm, vd Inlandsbanan som ägs av 19 kommuner längs med banan.

Bild: Jens Stenman

Inlandsbanan har bråttom, säger bolagets vd Peter Ekholm. Just nu finns ett litet fönster på glänt för den som är påhittig och förstår att utnyttja det tågtryck som finns i hela Sverige.

– Det finns inte spårkapacitet i dag och persontrafiken prioriteras före godstrafiken. Det innebär att allt annat än persontrafiken måste flytta på sig, säger han.

Men för oelektrifierade Inlandsbanan skulle trängseln på järnvägarna kunna bli ett stort lyft, menar Peter Ekholm. Inlandsbanan står outnyttjad för långväga transporter. Om de fyra största så kallade transportsystemen flyttade över från Stambanan genom övre Norrland till Inlandsbanan skulle 25 procents järnvägskapacitet frigöras för persontrafik, enligt bolagets uträkningar.



En av stationerna längs med Inlandsbanan som sträcker sig genom Norrlands inland mellan Mora och Gällivare, plus en förlängning till Kristinehamn från Mora som förvaltas av Trafikverket.

Bild: Stefan Nolervik, Skribent och krönikör på ÖP

Det handlar om tåg som bland annat stålpendeln som går mellan Borlänge och Luleå och om laxtågen som går från Nordnorge via Ånge söderut. Och papperståg.

– De här kunderna är mycket tydliga med oss. De vill inte flytta över transporter som i dag går under tråd och är koldioxidfria till oss om vi kör våra lok med HVO till exempel, säger Peter Ekholm och refererar till förnybar diesel gjord på raps eller gammal matolja från storkök.

Orsaken är att förnybara bränslen trots allt släpper ut koldioxid vid förbränning, även om den anses ingå i kretsloppet eftersom den inte kommer från fossila bränslen.

Men om Inlandsbanan i stället drev sina lok med vätgas skulle linjen vara mer intressant för godstrafiken. Och i dagarna startar det projekt som Inlandsbanan har satt igång med Statkraft.

Statkraft är Sveriges fjärde största kraftbolag och äger både vattenkraft och de stora vindkraftparkerna i Östjämtland.

Satsningen syftar till att få fram koldioxidfria transporter utan att kontaktledningar behöver sättas upp. Ett av de lok som i dag drivs med diesel ska på försök byggas om till vätgasdrift.



Ett av de senaste vindkraftbyggena i Jämtland, Åskälen. Statkraft äger de stora parkerna i Östjämtland.

Bild: Jens Larsson

– Vi tror mycket på detta. En hel industri forskar just nu på hur vätgas kan tillverkas och lagras. Om vi kan erbjuda kundavtal kan vi bli intressanta. Det finns ett fönster just nu där Inlandsbanan kan göra skillnad, säger Peter Ekholm.

Projektet ska bland annat svara på frågan vad vätgaskonverteringen kostar. En poäng är att de fem motorvagnar som Inlandsbanan [har köpt begagnade](#) från Nederländerna kan konverteras till vätgasdrift.

Statkraft Energihandels vd Per Rosenqvist hoppas mycket på projektet.

– Vi tror att vi kan producera vätgas lokalt, maximalt 15 mil från Inlandsbanan. Vi har både vattenkraft och vindkraft mellan Östersund och Sollefteå där det kan vara lämpligt. Men vi kan också köpa in vätgas om någon annan producerar det. Det här är spännande.

Maria Lindholm
maria.lindholm@mittmedia.se