

DN DEBATT

## DN Debatt. ”Rusta upp Inlandsbanan för att transportera vätgas”



UPPDATERAD I GÅR 22:11 PUBLICERAD I GÅR 18:00



Inlandsbanan används i dag på vissa delar för persontrafik och även godstrafik. Men en restaurering av sträckan skulle skapa betydligt större möjligheter, menar artikelförfattarna Foto: Helena Larsson/TT

DN DEBATT 26/12.

**Katarina Nyberg Finn, Inlandsbanan AB, med flera:  
Regeringen behöver satsa 2 miljarder kronor.**

**Den drygt 100 mil långa Inlandsbanan behöver rustas upp. Järnvägssträckan med anslutningar skulle hundra år efter att den byggdes kunna minska Sveriges koldioxidutsläpp med 10 procent.**

#### UTVALD LÄSNING I DIN MEJLBOX

DN:s klimatreporter Peter Alestig ger dig veckans viktigaste läsning om klimatkrisen – nyheter, granskningar, fördjupningar och intervjuer.

Skaffa nyhetsbrev

DN har på sin ledarsida (19/9) uppmärksammat att det pågår en ”norrländsk renässans” framkallad av ”digitalisering och klimatkris”. Det är bra att journalister följer den dynamiska marknad som nu utvecklas i norr. Denna renässans drivs just nu av olika industriföretag med planer på att ställa om till fossilfri

produktion och transport. För att realisera många av de planerna behövs nu politiska beslut för att möta de enorma satsningar som görs.

El från vindkraft på 25 terawattimmar utmed Inlandsbanans sträckning skulle kunna göra det möjligt att producera 500 000 ton grön vätgas per år före 2030.

**I snart 20 år** har tekniken för grön vätgas stått redo för att användas såväl industriellt som inom transportsektorn. Under den här tiden har många alternativa lösningar prövats som inte svarar upp mot att minska utsläppen i tillräcklig grad eller tillräckligt snabbt.

EU:s vätgasplan har tydliga mål för en historisk omställning. Planen stödjer förväntade investeringar inom området på över 4 000 miljarder kronor före 2030.

Runt om i Europa svarar nu olika aktörer med ett tydligt vägval med sina miljardinvesteringar i vätgasproduktion. I Sverige ser vi världsledande vätgassatsningar inom stålindustrin, men inom svensk transportsektor är det fortsatt trevande med en förhoppning om att enstaka teknologier ska lösa problematiken. För längre eller tyngre transporter finns det i dag egentligen bara en lösning: vätgas.

**Den oelektrifierade** Inlandsbanan som är 105 mil lång ägs av staten och förvaltas av 19 kommuner, från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr. Banans nuvarande sträckning mellan Mora och Gällivare har direktanslutning till svensk basnäring inom stål- och gruvindustri, skogsnäring, vind- och vattenkraftproduktion samt till besöksnäring i området.



Inlandsbanans sträckning går från värmäländska Kristinehamn i söder till Gällivare i norr.

Järnvägssträckan, som invigdes 1937, byggdes för att fungera som en transportlänk för råvaror till landets södra delar för att öka exploateringsmöjligheterna i norra Sverige.

Inlandsbanan AB, som ägs av de 19 kommunerna, driver sedan 2017 projektet Inlandsbana som syftar till en upprustning av järnvägssträckan. En sådan investering skulle omfatta ett spårbyte längs hela banan, vilket vore ett avsevärt kapacitetstillskott till transportsystemet med en järnvägsanläggning som har högre bärighet och högre medelhastighet – till gagn för industrin i norra Sverige.

**En upprustad** Inlandsbana skulle också innebära en möjlighet att utveckla en grön godskorridor. I svenska inlandet finns

troligen Europas bästa förutsättningar för produktion av förnyelsebar el och grön vätgas. Elbehovet är stort och växande inte bara i Norrland, utan i hela Sverige och Europa samtidigt som vår överföringskapacitet är fortsatt begränsad under lång tid framåt.

Inlandsbanan ligger i nära anslutning till både vind- och vattenkraft. Med hjälp av ett containerbaserat system skulle större volymer vätgas kunna lagras och fraktas kostnadseffektivt på järnväg samt att tågen också skulle drivas med vätgas. Då skulle hela landet kunna få tillgång till grön vätgas även på platser där elkraftkapaciteten inte är tillräcklig för konkurrenskraftig vätgasproduktion.

Inlandsbanans järnväg med tvärbanor är sammankopplad med vägnätet. Våra hamnar vilket ger goda förutsättningar att distribuera kraften dit vi behöver den och när vi behöver den, såväl i Sverige som på export till andra länder. Tyskland, som redan har byggt upp en infrastruktur med över 100 tankstationer för vätgasfordon, har nu satt ett nationellt omställningsmål motsvarande 3 miljoner ton vätgas till 2030.

**Målet utgör** 30 procent av EU:s totala mål på en produktion av minst 10 miljoner ton vätgas i Europa innan 2030. Norge och Storbritannien är andra exempel på länder med samma höga nivåer i sin omställning. Volymer som är absolut nödvändiga för att nå de skärpta målen. Det finns ingen annan kvick fix än att satsa på vätgas som komplement till olika batterisystem.

I Sverige har Energimyndigheten på uppdrag av Regeringskansliet föreslagit en nationell vätgasstrategi. Strategin presenterades den 25 november med årliga produktionsmål om uppemot 1 miljon ton vätgas 2030 och 3 miljoner ton 2045.

I ett europeiskt perspektiv är strategin vägvisande i vilken omfattning Sverige ska vara med och driva den här utvecklingen. Valet står emellan att vara ledande producent och distributör av grön vätgas med tillhörande teknik kontra bli importör av densamma.

**På samma sätt** som ledande länder i Europa nu kraftfullt ställer om behöver även Sverige vara med i den här utvecklingen. För att lyckas krävs emellertid en snabbare utveckling med en årsproduktion i Sverige i storleksordningen 2 miljoner ton vätgas före 2030.

Prismässigt förväntas vätgas dessutom bli billigare än naturgas. Den här omfattningen är också vad som krävs för att halvera Sveriges utsläpp under perioden och ta på oss ledartröjan även inom andra sektorer och områden utöver ståltillverkningen.

För att producera stora volymer grön vätgas krävs tillgång på konkurrenskraftig förnybar el. Med hjälp av effektiv lagring och distribution via containrar på Inlandsbanan med tvärbanor kan vindkraft balanseras och på så sätt motivera investeringar som annars inte går att få avsättning för.

**Inlandsbanan kan fungera** som en svensk motsvarighet till den ryska gasledningen Nord Stream för grön vätgas – med den skillnaden att vätgas kan fraktas i alla väderstreck anpassat efter

behov och efterfrågan. Samtidigt kan Inlandsbanan väsentligt utöka kapaciteten för gods- och persontrafik, vilket förhindrar flaskhalsar i det kringliggande väg- och järnvägsnätet och skapar säkerhet för fortsatta investeringar i norra Sverige.

Tekniken för vätgasdrivna tåg är redo och Inlandsbanan är sedan fem år förberedd för en upprustning med det spårbyte som krävs för tyngre laster och högre hastigheter. Upprustningen skiljer sig jämfört med andra järnvägsinvesteringar främst genom att investeringen är blygsam i förhållande till storleken.

Det är ingen ny bana som ska byggas. Det handlar om att rusta det som redan finns till en standard där den kan göra stor nytta för den samlade järnvägskapaciteten. Klimatnyttan vore omfattande, dels genom att tyngre vägtransporter flyttas över på vätgasdriven Inlandsbanan med tvärbanor, dels som vätgasdistributör till andra brukare i Sverige som ersätter fossila bränslen i förbränningsmotorer. Den potential som Inlandsbanan kan bidra med att sänka Sveriges totala utsläpp med 10 procent från dagens nivåer, är unikt och fullt realistiskt att förverkliga i närtid.

**Allt som behövs** är ett regeringsbeslut om en delfinansiering på 2 miljarder kronor för att bygget av en grön vätgasbaserad godskorridor genom halva Sverige ska kunna påbörjas. Industrins behov av robust, störningssäker infrastruktur skulle därmed bli verklighet. Till detta kommer att Sverige inte bara klarar av klimatomställningen utan dessutom blir ett skyltfönster för omvärlden.

Den norrländska renässansen kan, med rätt politiska beslut, få effekter långt utanför landets gränser. Nu är det dags att gå från ord till handling!

---

## **DN Debatt. 26 december 2021**

### **Debattartikel**

Katarina Nyberg Finn, Inlandsbanan AB, med flera:

**"Rusta upp Inlandsbanan för att transportera vätgas"**

#### **TEXT**

**Katarina Nyberg Finn**, styrelseordförande Inlandsbanan AB

**Peter Enå**, vätgasstrateg, Inlandsbanan AB

**Thomas Wågberg**, professor vid institutionen för fysik, Umeå universitet

**Per Lindberg**, chef för Inlandets teknikpark