



Vätgaståget Alstom Coradia iLint visades i tisdags för första gången upp i Sverige. Enligt bolagets nordiske vd Rob Whyte var syftet med dagen att visa på att tekniken finns redo. Nu handlar det om att ta politiska beslut om man vill göra tågtrafiken helt fossilbränslefri i Sverige.

Intresset var stort när vätgaståg visades upp

ÖSTERSUND Världens första vätgasdrivna passagerartåg visades på tisdagen för första gången upp i Sverige.

Budskapet var tydligt. Tekniken finns. Revolutionen har börjat. All tågtrafik kan göras fossilbränslefri.

– Vi hoppas få fart på debatten i Sverige. Vi måste börja prata om hur vi ska fasa ut dieseltågen, sade Rob Whyte, vd för Alstom Nordic.

Rob Whyte, vd för Alstom Nordic med omkring 2 000 anställda i Sverige, hade en hektisk morgon. Presentationen av det vätgasdrivna tåget Alstom Coradia iLint började med webbsända föredrag där han var med och berättade om tågets framtagande och teknik. Och de miljömässiga fördelarna.

– Vätgaståg är en av lösningarna för att avveckla fossilbränsletåg. Men det handlar egentligen inte om tåget utan om tekniken. Tänk på möjligheterna. Detta tåg kan köra 1 000 kilometer på en tankning. Och med endast vatten som biprodukt, inledde han sin presentation.

Alstom är en gigant inom järnvägsbranschen. Med över 1 000 levererade tåg är de störst på den svenska järnvägsmarknaden. De producerar alla varianter: tåg för elektrifierade banor, för batteridrift, för dieseldrift och numera också med bränsleceller och vätgas.

Det vätgasdrivna tåget började utvecklas 2014 och har under flera år testats inom passagerartrafik i flera europeiska länder. De senaste åren har intresset för vätgastågen exploderat. Rob Whyte kallar det en revolution. Tyskland har beställt 41 tåg som nu är under produktion. Italien och Frankrike har beställningar på omkring tio tåg var. Holland och Österrike är på gång.

Enligt Rob Whyte är vätgastågen nu också ekonomiskt konkurrenskraftiga.

– De är omkring 25 procent dyrare i inköp. Men jämfört med dieseltåg kräver de mindre underhåll så sett över tid är vätgastågen billigare att driva. Och då har vi räknat utifrån dagens priser. Men mest troligt kommer ju diesel bli allt dyrare och vätgas allt billigare.

Ett vätgaståg är ett eltåg som drivs med elkraft producerad i bränsleceller drivna av vätgas. Framställs vätgasen i sin tur av grön el är systemet koldioxid fritt. Bäst lämpar sig tekniken för långa oelektrifierade järnvägssträckor.

– Sen måste infrastrukturen runt omkring funka också. Man måste kunna tanka tåget med vätgas någonstans. På kortare distanser är ett batteritåg förmodligen bättre, säger Rob Whyte.

Att Alstom visade upp vätgaståget i just Östersund som första och enda plats i landet är tack vare Inlandsbanan AB och dotterbolaget Inlandståget.

– Vi har samma grundvision alla tre. Vi vill alla erbjuda miljövänliga transporter, säger Maria Cederberg, vd för Inlandståget.

Hon berättar att Inlandståget fortfarande väntar på sina fem nyinköpta tåg.

– Vi har ju tyvärr inte plånboken för att köpa nya vätgaståg. Och än finns inget vätgassystem utbyggt efter järnvägen. Vi har i stället köpt in gamla dieseltåg och renoverar de till nya. Det gör vi ju för att spara pengar men också för att återanvända av miljöhänsyn. Och vi kör alla våra tåg på HVO 100.

Mats Portinson, tillförordnad vd och infrastrukturchef på Inlandsbanan AB, är endast med via länk under morgonens webbsändning. Han ser stor potential för bolaget kopplat till vätgas.

– Vi driver ett projekt som vi kallar "Vätgas i inlandet". Inlandsbanan har en unik möjlighet, banan passerar alla stora älvar i Norrland men även ett antal stora vindkraftparker. Vår tanke är att etablera produktionsanläggningar för vätgas längs med sträckan, säger han.

Lyckas man med detta kan sedan Inlandsbanans 105 mil långa järnväg från Mora till Gällivare bli den naturliga distributionsleden för vätgas.

– Att köra vätgascontainrar är en framtida power pipe. Både norrut till stora industrietableringar men även till Mellansverige. Detta kommer vi arbeta vidare med i workshops under hösten, säger Mats Portinson.

Inlandsbanan tittar också, tillsammans med olika samarbetspartners, på möjligheten att ta hand om den befintliga dieseldrivna fordonsflottan för ombyggnation till vätgasdrift. Detta då många dieseltåg anses ha längre livslängd än användandet av diesel.

– Vi har också en prototyp av en vätgas-kraftvagn. Ett containerbaserat system med bränsleceller och ett vätgaslager i en tågcontainer.

De mobila kraftstationerna, som de hoppas kunna ha i provdrift inom ett par år, kan användas på flera sätt, menar Mats Portinsson: Som elförsörjning till vissa personvagnar, till kyltåg med fisk från Narvik till Oslo eller till LKAB:s tippvagnar. Elkraft som idag produceras med dieselaggregat.

– Eller kan de lastas av och användas stationärt som reservkraft vid sjukhuset i Lycksele eller kanske vid O-ringen i Åre?

Men ska vätgasplanerna bli verklighet krävs först en totalrustning av Inlandsbanan för nära nio miljarder kronor. Något som kräver politiska beslut.

– Och ska vi få i stånd en vätgasutveckling längs Inlandsbanan så krävs det en finansiering via EU, avslutar han.

Hittills har intresset för vätgaståg varit svalt från svensk sida berättar Rob Whyte. Något han förvånas över. Och kritiserar.

– Givet att klimatfrågan är högt upp på agendan i Sverige och tillgången på förnybar energi stor. Varför har vi inte ens börjat diskutera hur vi ska fasa ut dieseltågen? Det finns 15 000 kilometer järnväg i Sverige varav lite mer än hälften är elektrifierad. Vi måste börja prata om detta, säger han.

Enligt Trafikverkets hemsida finns cirka 15 600 kilometer järnvägsspår i Sverige. Totalt är 78 procent av järnvägsnätet elektrifierat, vilket gör det till ett av Europas mest elektrifierade – genomsnittet för EU-länderna är cirka 50 procent.

Text & foto

Anders Olsson

063-161628

anders.olsson@mittmedia.se