

**REFERAT**

Sted	Fauske, Fauske hotell
Tidspunkt	28. og 29. april 2022
Klokkeslett	Dag 1 start kl. 11:30 Dag 2 slutt kl. 11:30 m/lunsj
Møte nr.	1 - 2022
Møteleder	Monika Sande
Referent	Stian Jensen

**Deltakere:**

Monika Sande, Ellen Schjølberg, Per Kristian Arntzen, Rune Berg, Svein Øien Eggesvik, Kristian Torve, Per Gaute Pettersen, Rune Johan Arnøy, Robert Jakobsen, Gjermund Evanger, Roar Seljevoll, Magnus Myrvoll, Kjell Idar Juvik, Evgenia Marvold, Håkon Møller, Britt Kristoffersen, Trine Stenvold, Marlen Rendall Berg, Karl Gunnar Strøm, Snorre Lund, Håvard Johansen, Gaute Rolv Dahl, Ragnhild Harsvik Ødegaard, Kent Inge Beiermann, Kristin Hemminghytt, Karl Hans Rønning, Frank Lauritz Jensen, Jan Kristian Tangstad og Stian Jensen

**Innledere:**

Børge Edvardsen Klingan, Paul Agnar Røvik, Åsmund Oma Aanestad-Bakke, Tor Nicolaisen, Thor Brækkan, Henning Aandal, Ståle Thoresen, Dag Aarland, Kurt Jessen Johansson, Rune Barlindhaug, Kenneth Strømsnes, Sanna Kristine Mikaelson, Hilde Lyng, Silje Svenkerud Førner, Andreas Østigård og Madeleine Kristensen

**Møteagenda:**

Dag 1 – 28. april			
Sak	Tid	Tema	Ansvarlig
	11:30	Åpning	Monika Sande
		Saker til eventuelt	Monika Sande
		Godkjenning av møtereferat	Monika Sande
1	11:45	Godstransporter på skinner i Salten	Rune Barlindhaug, Supply Chain Manager, Nexans AS Kenneth Strømsnes, fabrikkssjef, Saltdalshytta AS Kristin Hemminghytt, logistikkssjef, Hepro AS Sanna Kristine Mikaelson, avd.leder, Hepro AS
	12:45	<b>Lunsj</b>	
2	13:30	Muligheter og utfordringer for videre vekst i godstransporter på jernbane	Åsmund Oma Aanestad-Bakke, Key Account Manager, CargoNet Henning Aandal, gründer og daglig leder, Onrail AS
	14:30	<b>Pause</b>	
3	14:45	Tiltak for videre trafikkvekst på jernbane nord-sør aksene	Tor Nicolaisen, sjefingeniør, Jernbanedirektoratet Thor Brækkan, områdedirektør, Bane NOR
4	15:45	Asko – Klimavennlige transporter	Ståle Thoresen, transportsjef, ASKO Midt-Norge
5	16:05	Ace Green III – Status og fremdrift	Kurt Jessen Johansson, styreleder, Ace Green

	<b>16:20</b>	<b>Befaring - Fauske Godsterminal</b>	
		– Busstransport t/r til godsterminalen – Befaring, v/Bane NOR	Paul Agnar Røvik, regional terminalleder, Bane NOR
	<b>19:00</b>	<b>Middag, Fauske hotel</b>	
<b>Dag 2 – 29. april</b>			
<b>Sak</b>	<b>Tid</b>	<b>Tema</b>	<b>Ansvarlig</b>
6	08:00	Persontogtilbud på Nordlandsbanen	Hilde Lyng, informasjonssjef, SJ Norge AS
7	08:45	Fornyelse av togmateriell på Nordlandsbanen	Sille Svenkerud Førner, Senior prosjektleder, Norske tog
	<b>09:05</b>	<b>Pause</b>	
8	09:20	Nytt godstog fra Narvik til Haparanda/Tornio i Finland	Børge Edvardsen Klingan, havnedirektør, Narvik Havn
9	09:40	Nullutslippsteknologi på Nordlandsbanen	Dag Wilhelm Aarsland, seniorrådgiver, Jernbanedirektoratet Andreas Østigård, Project Manager, Norwegian Hydrogen
	<b>10:30</b>	<b>Pause</b>	
10	10:40	KVU Nord-Norgebanen	Madeleine Kristensen, seniorrådgiver, Jernbanedirektoratet
11	11:00	Jernbaneforum Nord og veien videre	Monika Sande
12		Saker til eventuelt	Monika Sande
13		Tid, sted og aktuelle temaer til neste møte	Monika Sande
	<b>11:30</b>	<b>Lunsj</b>	

### Referat fra forrige møte

- Ingen merknader.

### Saker til eventuelt

- Helgelandsspendelen.

### Sak 1 Godstransporter på skinner i Salten

#### Nexans:

Rune Barlindhaug orienterte om Nexans aktivitet og om sine markeder. Nexans Norway AS er en leverandør av kraft- og kommunikasjonskabler i Norge, og er blant verdens ledende innen høyspente sjøkabler. Selskapet har hovedkontor i Oslo, produksjonsanlegg på Rognan, Langhus og i Halden. Produksjonen vil være karbonnøytral innen 2030, og energiforbruket kommer fra grønne kilder, vann og vindkraft. Transportene består av både på veg og båt. Inngående transport består i all hovedsak av pallearer som egner seg godt til jernbane, og det er potensiale i å bruke mer tog for transporter. Bedriften vektlegger forutsigbarhet, sporbarhet og leveringsevne. Ved utgående transporter går de største volumene vi kabelbane til kai og ut over kai. Jernbane vil kunne brukes til transport av tromler, men utfordring med størrelse på lukkede vogner. Det må tilrettelegges for lastning/lossing på Rognan stasjon/Nexans område.

#### Saltdalshytta:

Kenneth Strømsnes orienterte om bedriftens aktivitet. Saltdalshytte er Norges nest største hyttebygger og har en moderne fabrikk i Saltdal. Selskapet er godt innarbeidet i markedet i hele Norge. Det aller meste av transportene skjer på veg (flere tusen lastebiler inn og ut av bedriften), men selskapet ser betydelig potensiale i å bruke tog for sine transporter til ulike huber i Sør-Norge, og for videre distribusjoner på veg til byggefelt. Dette krever tilstrekkelig kapasitet på jernbane,

jernbanen må være forutsigbar, effektive terminaler for omlastinger og ikke minst være nullutslippssløsninger.

#### Hepro:

Sanna Kristine Mikaelson orienterte om bedriftens aktivitet. Hepro er produsent og distributør av medisinsk utstyr og velferdsteknologi. Bedriften leverer tekniske hjelpemidler til barn og voksne til NAV, institusjoner, eksport og privat, samt velferdsteknologi til 200 kommuner i landet og 17 sentraler i de ulike fylkene. På Rognan har bedriften sitt hovedkontor, logistikkcenter og hjelpemiddelproduksjon. Bedriften importerer store mengder varer inn til bedriften, og har vært svært store utfordringer i koronatiden å få levert varer inn til bedriften. Bedriften øker omsetning og volum på transport av varer inn og ut fra Rognan. Gode logistikk-løsninger blir enda viktigere i tide fremover og fokus på å redusere transportkostnader. Kortere og sikrere transport vektlegges, samt trafiksikkerhet. Bedriften har stort fokus på reduksjon av klimagassutslipp. Mulig logistikk-løsninger vil være å bruke mer tog nordover, unngå bil transport Rognan-Bodø, tog fra Kina og Taiwan, samt større grad av togtransporter i Norge.

### **Sak 2 Muligheter og utfordringer for videre vekst i godstransporter på jernbane**

#### CargoNet:

Åsmund Oma Ånestad-Bakke orienterte om bedriftens aktivitet. CargoNet er Norges største godsaktør på jernbane og 66 prosent av alt gods på bane i Norge kjøres av CargoNet. Virksomheten tilbyr miljøvennlig godstransport på bane i Norge og mellom Norge og Sverige og Danmark. CargoNet driver også godsterminaler. CargoNet har fire tog i hver retning daglig på Nordlandsbanen og tre tog Oslo-Narvik via Sverige. I løpet av året vil det være fem avganger i uken fra Narvik til Malmø og Padborg. Toget har god punktlighet, særlig på Nordlandsbanen. Selskapet jobber kontinuerlig for kostnadseffektive og sikre løsninger, bedre og enklere håndtering av grenseoverskridende godstog. Det jobbes fortsatt for prioritering på tilgang til infrastruktur og attraktive slotter i tidtabellen. Bærekraft er den viktigste driveren, og vektles tyngre med årene. Betydelig volum går fortsatt på vei, transportkjøper er «låst» i transportavtaler. Transportør er låst til absolutte krav om ledetid og leveringstidspunkt. Krav til ytterligere økt frekvens og tilpassede avgangs og ankomsttider (4 tog er for lav frekvens). Hvordan belyse samfunnsnyttene? (hvem skal/ «bør» inn på krysningssporet). Bør lokal verdiskapning være en rammebetingelse? Det pekes på mulige løsninger for økt godstransporter på bane. Dette gjennom lengre tog (utnytte infrastrukturen bedre), bedre rammebetingelser slik som å få godstogene forkjørsrett og mange og korte krysningsspor, helhetlige løsninger (CargoNet leverer både togplasser og “dør til dør” transport for å gjøre tog attraktivt) og fokus på bærekraft (Bærekraft er like mye redusert trengsel og slitasje på veinettet og lokale arbeidsplasser, som det er snakk om utslipp). CargoNet har jobbet strukturert for å få nye volumer over fra vei til tog de siste årene.

Konkrete forslag til tiltak for å tilrettelegge for enda mer gods på bane er å videreføre miljøstøtteordning etter 2021. I 2019 ble det innført en miljøstøtteordning for å kompensere for manglende tiltak på infrastrukturen. Ordning utløper i 2021, men mange av tiltakene på infrastrukturen for å bedre betingelsene for godsoperatører er fortsatt ikke gjennomført. Det er varslet en betydelig økning i infrastrukturavgiften for godsoperatørene på 100-400 % fra 2023. Dette gir svekket konkurransevne mot andre modaler. En økning må derfor kompenseres gjennom at godstogene blir kompensert på lik linje med persontogene for planlagte banearbeider. Ny ytelsesordning for planlagte og uplanlagte innstillinger på grunn av banearbeider må på plass snarest mulig. Den nye ordningen bør også omfatte planlagte innstillinger (som den midlertidige ikke gjorde). Tilrettelegging for lengre tog. Lengre tog vil både øke kapasiteten og styrke

konkurranseskraften for godstransport på bane. For å realisere dette kreves langsiktig planlegging og investering i lange kryssingsspor og effektive terminaler. Det må i tillegg sikres at investeringene faktisk gir ønsket effekt. Prioritet og forutsigbarhet på infrastrukturen er viktig, hvor godstog i dag har lavere prioritet enn offentlig kjøpt persontransport ved rutetildeling. I tillegg tildeles rutene over for kort tidsrom som gjør det krevende å ta langsiktige investeringsbeslutninger.

#### OnRail:

Henning Andal orienterte om det relative nye godstogselskapet OnRail. Selskapet operer i dag på Raumabanen og har fem avganger ukentlig hver vei Åndalsnes - Oslo. Selskapet har mottatt god respons på tilbudet og oppnådde positivt resultat i første driftsåret. OnRail planlegger oppstart av nytt godstog mellom Fauske og Oslo i begynnelsen av 2023. Det tas sikte på fem avganger ukentlig hver vei. Toget stopper også i Mo i Rana. Med nye hybridlokomotiver, sørger OnRail for rekordlave utslipp på Nordlandsbanen. OnRail har mål om å erstatte diesel med hydrogen på Nordlandsbanen, men dette krever regulatoriske endringer. Kanskje et pilotprosjekt i 2024. Begrensninger for økt togtrafikk på Nordlandsbanen er flere og lengre kryssingsspor, Alnabruterminalen har begrenset kapasitet, prioriteringer mellom godstog vs persontog, og høye strømpriser. Økt frekvens stimulerer til etterspørsel og godstog gir positive ringvirkninger lokalt med tanke på arbeidsplasser på terminaler og nærtransporter.

#### **Sak 3 Tiltak for videre trafikkvekst på jernbane nord-sør aksen**

Tor Nicolaisen orienterte om Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR sine roller og ansvarsområder, og avtaler mellom aktørene. Nye avtaler gir Bane NOR større handlingsrom og bedre forutsetninger for å utvikle jernbanen, altså både drifte/vedlikeholde og investeringer. Fastpris og porteføljestyling gir nye muligheter, og langsiktig planlegging. SJ Norge er tildelt kontrakten for Trafikkkpakke 2 Nord fra juni 2020. Som oppdragsgiver har Jernbanedirektoratet satt minimumskrav til kundetilbudet på de enkelte strekningene som f.eks frekvens og antall avganger, hvor tog skal stoppe og hva en togbillett maksimalt skal koste. Minimumskravene skal sikre at togtilbudet blir minst like godt som i dag. Gjennom trafikkavtalen har Jernbanedirektoratet også anledning til å utøve opsjoner på definert tilbudsutvikling. I tillegg er trafikkavtalen slik at Jernbanedirektoratet gjennom endringsordre kan få til den videreutviklingen som ønskes etter hvert som forholdene ligger til rette for det. Det sistnevnte har trukket ut i tid pga. pandemien. Samarbeidsavtale om rute/takst/billett mellom Nordland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet følges opp gjennom årlige dialogsmøter. Det er også driftsavtaler om rute/takst/billett mellom Nordland fylkeskommune og SJ Norge. Arbeidet inn mot NTP 2026-2037 er i gang, og hvor effektpakker og porteføljestyling er sentralt.

#### **Sak 4 Askø – Klimavennlige transporter**

Ståle Thoresen orienterte om logistikkbedriften ASKO og med sine 700 lastebiler på veien hver dag er selskapet en av Norges største transportbedrifter. ASKO har en ambisjon om å bli bærekraftig og klimanøytral innen 2030. Det betyr at det skal ha fokus på energieffektiviserende tiltak, fornybare og bærekraftige ressurser og nullutslipp innen transport innen 2026. Selskapet har etablert en Sjødrone i Oslofjorden som fjerner omkring 150 tungbiler fra veien rundt Oslofjorden, totalt om lag 45.000 tungbiler i året. Det understrekes sterkt at en viktig forutsetning for å nå målet er at Nordlandsbanen finner en foretrukket bærekraftig løsning, men det er viktig å ta kunnskapsbaserte beslutninger. ASKO operer med et drivstoffhierarki, og det største fokuset i hierarkiet er å optimalisere for å redusere antall kjørte kilometer. Det er veldig lett å glemme dette nivået når man drukner i investeringsporteføljer i nye hydrogen og batterielektriske biler. ALI Kaffe har bygd nytt kaffebrenneri på Vestby og har kuttet 85% av utslippene, Vindmølleparken i Rogaland produserer 60

gigawatt fornybar strøm hvert år, som alene dekker energibehovet til alle ASKO-lagre. 100.000 m<sup>2</sup> Solcelleanlegg på alle ASKOs lager. I tillegg ser selskapet på en mulig satsning på havvind. Elektriske og hydrogendrevne distribusjonsbiler, inkludert underleverandører. ASKO har i dag 4 hydrogendrevne distribusjonsbiler med rekkevidde på 50 mil, med en teknologi som kommer til å revolusjonere transportbransjen. Erfaringen er at bilene fungerer meget godt til sin funksjon. ASKO har eget produksjonsanlegg av hydrogen som gjør at én er selvforsynt med Hydrogen for alle planlagte Hydrogenbiler innen 2026, i tillegg til at én forsyner en større mengde H<sub>2</sub>-trucker på lageret. Produksjonskapasitet på 320 kg H<sub>2</sub> i døgnet. ASKO-toget sender daglig 12 semitraller fra Trondheim på Nordlandsbanen. Disse tømmes på ulike omlastingspunkter i Mosjøen, Mo i Rana, Fauske og Bodø. Målsetningen er å fylle samtlige enheter med fisk på retur til Oslo. Etter lossing av fisk benyttes de på inngående transport til Trondheim. Retningsbalanse er et viktig stikkord når vi drifter dette toget, så det jobbes mye med utnyttelsesgrad i alle retninger. Enhetspriser på både hydrogen og elbiler er per i dag for høye til at små og mellomstore bedrifter kan ta investeringen. I tillegg mangler infrastruktur. Ingen bedrift investerer i teknologi hvor fyllestasjoner/ladestasjoner mangler. Dette er som høna eller egget. Hva må komme på plass først. Jo flere som forplikter seg til investeringer, jo større mulighet for fyllestasjoner. Og motsatt.

### **Sak 5 Ace Green III – Status og fremdrift**

Kurt Jessen Johansson og Reidar Ryssdal orientert om Ace Green sin status og fremdrift. Dette er en videreutvikling av prosjektet og er nå i fase III. I denne fasen skal det bidra til utvikling av en effektiv, grønn godskorridor mellom Nord-Norge og Europa. Flere daglige tog vil i kombinasjon med båtløsninger, grensekryssende tilbud, innovativ regional distribusjon og terminalutvikling styrker eksportveiene for sjømatnæring og industri i nord og grønn godstransport og forsyningsikkerhet generelt. Fra ei krise i godstogtransporten i nord i 2018/2019 er det nå blitt en suksess på Nordlandsbanen. Antall daglige godstogpar har økt fra to i 2020 til fire i 2022. Altså en dobling på knappe to år, til tross for at prognoser i gjeldende NTP viste til en økning på 5 % i perioden 2018-2022. Overføring av gods fra veg til bane kutter ca. 25.000 tonn CO<sub>2</sub>/år, tryggere veier og bedre tilbud til næringslivet. Det er i bekymring for at kapasiteten både på Nordlandsbanen og Dovrebanen kan bli utfordrende, og det er derfor viktig å få utarbeidet et kunnskapsgrunnlag som grunnlag for prioriteringer på kort sikt og på lang sikt gjennom kommende NTP. Det er sjømat, industrivarer, forbruksvarer og nå varer fra den nye grønne industrien. Prosjektet har god dialog med regjering, jernbanemyndigheter, fylkeskommunen m.fl. Det arbeides med bærekraftig transport med båt som frakter vogntog direkte fra lakseslakterier til jernbane, for slik å betjene veksten i lakseproduksjon de kommende årene.

### **Sak 6 Persontog på Nordlandsbanen**

Hilde Lyng orientert orienterte om togselskapet SJ, selskapets rutenett og innholdet i trafikkpakke 2 Nord. Covid har gjort det umulig å oppfylle avtalen med Jernbanedirektoratet, og det arbeides kontinuerlig med å kutte kostnader og se på muligheter for justering av tilbudet. Det pågår avtaleforhandlinger med Jernbanedirektoratet om en reforhandlet avtale. Selskapet vektlegger service, mat, enklere billettløsninger, regularitet/punktlighet m.m. for å øke kundegrunnlaget. Det er samarbeid mellom SJ og turistnæringen for å legge til rette for turistreiser. Fra oktober tilbyr nattogene nye liggestoler.

### **Sak 7 Fornyelse av togmateriell på Nordlandsbanen**

Sille Svenkerud Førner orientert om selskapet Norske tog AS. Selskapet er statens ekspertmiljø på tog, og som finansierer, kjøper og tar vare på togene staten trenger. Togmateriellet er svært gammelt og modent for utskiftning. Det arbeides med innføring av nye lokaltog til bl.a. Østfoldbanen

og nye fjerntog til hele landet. I tillegg til mange gamle togsett er mangel på standardisering av togtyper en stor utfordring. Dette gir liten fleksibilitet og høye kostnader til drift og vedlikehold. En bunnplanke i planen er derfor å jobbe for å få en mer standardisert flåte. En standardisering vil være en fordel med tanke på vedlikehold, felles reservedeler og opplæring av personell og fleksibel materiell disponering. Selv om togene er bygd på samme plattform kan hver type tilpasses mange ulike bruksområder. Det arbeides med å sette inn tre typer av tog i flåten. Det er ikke bestemt type tog som skal settes inn på jernbanene i Nordland, tidspunkt eller fremdriftsteknologi. De nye fjerntogene skal settes i trafikk i perioden 2026-2033.

### **Sak 8 Nytt godstog fra Narvik til Haparanda/Tornio i Finland**

Børge Edvardsen Klingan orienterte om Narvik havn og pilotprosjektet som 1. mai åpnet en ny godstrute på Ofotbanen. Narvik havn har engasjert CargoNet AS til å kjøre varene på Ofotbanen og videre til den svensk-finske grensen. Nordland fylkeskommune bidrar med støtte til prosjektet. På finsk side tar Nurminen Logistics Oy over, og frakter godset videre til Helsinki. Der ligger verden åpen for nordnorske eksportører. Herfra går det skinnegang over hele det europeiske kontinentet og østover i Asia. Den nye ruten skal gå annenhver uke, og dersom interessen er til stede vil tilbudet utvides etter hvert. Det er et stort fokus på eksisterende markeder og utviklingsmulighetene i nordområdene. I tillegg er det mange destinasjoner som nås via Helsinki. Den nye togtruten har for eksempel alle muligheter til å åpne opp et nytt «nærmarked» for fersk fisk. Transporttilbudet kan bli en viktig del av fremtidens grønne logistikk-løsninger til og fra Narvik, byen som er Nord-Norges største knutepunkt for varetransport.

### **Sak 9 Nullutslippsteknologi på Nordlandsbanen**

Dag W. Aarsland orienterte om arbeidet med å legge til rette for nullutslippsteknologi på Nordlandsbanen. Stadig flere land i Europa legger frem offensive planer om hvordan jernbane skal bli utslippsfri. Sentralt står nye togtyper og teknologisk utvikling. Det har vært gjennomført tre mulighetsstudier i regi av Jernbanedirektoratet (JD). Disse er: *NULLFIB1: 2018-2019*, *NULLFIB2: 2020-2021* og *NULLFIB2 del 2: April 2022*. Det står i Hurdalsplattformen at det skal legges til rette for hel- eller delelektrifisering, eller bruk av annen teknologi, for å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger på jernbanen. *NULLFIB1: 2018-2019* vurderte fem nullutslippsalternativer som alternativ til fossilt drivstoff. JD besluttet at batteridrift kombinert med delelektrifisering utredes videre i *NULLFIB2: 2020-2021*, og at det skal vurderes mulig pilotprosjekt med batteridrift. *NULLFIB2: 2020-2021* har beskrevet det tekniske mulighetsrommet for del-elektrifisering og batteridrift for Nordlandsbanen, Raumabanen, Røros- og Solørbanen. I både *NULLFIB1* og *-2* er det gjennomført analyser av hvordan utviklingen av batteriteknologien kan bli i den neste 10-års perioden. Med bakgrunn i rapportene tilrår JD at det settes i gang en konseptvalgutredning (KVU) for å redusere utslipp av klimagasser fra jernbanen. Samferdselsdepartementet (statsbudsjettet 2022, med supplerende tildelingsbrev nr. 3) har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Utredningen vil omfatte både strekninger som ikke har elektrisk drift, og kjøretøy som bruker diesel. KVUen skal ferdigstilles innen medio september 2023.

Andreas Østigård orienterte om at hydrogen har mange bruksområder og et massivt markedspotensial. Hydrogen er en energibærer, ikke en energikilde. En energibærer kan brukes til å holde på energi, for senere bruk eller lagring. En energikilde kan man imidlertid produsere energi fra slik som sol, vind, vann og fossile brensler. Man kan altså ikke produsere energi fra en energibærer. Hydrogen forventes å kunne dekke omkring 22% av verdens energibehov og omkring 20 prosent av verdens avkarboniseringsbehov i 2050. Hydrogen har potensial til å erstatte flere energikilder med

negativt klimaavtrykk. Andelen av den beregnede hydrogenproduksjonen som forventes å bidra til dekarbonisering av norske industrier, har potensial til å erstatte i gjennomsnitt 7,1 kg CO<sub>2</sub> per kilo H<sub>2</sub>. Det totale utslippsreduksjonspotensialet for hydrogen summerer til 22,4 millioner tonn CO<sub>2</sub> i 2030. En satsing på hydrogen i Norge kan bidra til 33.000 nye arbeidsplasser innen 2030. Det finnes fire fargelegginger som brukes for å kategorisere hydrogen, basert på opphavet til hydrogenet – *grått, grønt, blått og turkis*. Nesten alt hydrogen som produseres i dag produseres som *såkalt grått hydrogen*, og kommer fra kull, olje eller naturgass. All CO<sub>2</sub> fra de fossile brenslene blir sluppet ut, noe som er skadelig for klimaet. *Grønt hydrogen* har en økende andel, og i Norge er og har vi vært spesielt flinke til å produsere dette. Det lages fra elektrisitet og da fortrinnsvis fra fornybar kraft. Elektrolyse er brukt i over 100 år til å produsere hydrogen, fra vann og elektrisitet. Produksjon av *blått hydrogen* tar i likhet med grå hydrogen i bruk kull, olje eller naturgass, men på en måte som i prinsippet ikke fører til utslipp. CO<sub>2</sub>-gassen som produseres blir skilt fra hydrogenet og lagres under havbunnen. *Turkis hydrogen* er relativt nytt. I stedet for å skille ut karbonet i naturgass som CO<sub>2</sub>, pyrolyserer man naturgassen slik at karbonet blir til faststoff. CO<sub>2</sub>-utslipp fra tog i Norge stammer fra jernbanestrekninger som ikke er elektrifisert. Med grønt hydrogen kan utslippene også herfra kuttes til null. Disse utslippskuttene vil Norwegian Hydrogen og Onrail nå samarbeide om å realisere. Det er inngått en samarbeidsavtale som innebærer at det skal legges ned felles innsats for å avklare hva som finnes av teknologi og hva som er teknisk mulig når det gjelder å bruke hydrogen som energibærer på norsk jernbane. Overgangen til bruk av hydrogen på tog krever innovasjon og å drive utviklingen av tekniske løsninger fremover. Raumabanen blir den første piloten for prosjektet.

### **Sak 10 KVV Nord-Norgebanen**

Madeleine Kristensen orienterte om at Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å lage en konseptvalgutredning (KVV) for Nord-Norgebanen. Utredningen skal vurdere ulike løsninger for jernbane på strekningen mellom Fauske og Tromsø, med mulig sidelinje til Harstad. KVUen skal fokusere på næringstransporter/gods og persontransporter. Utredningen skal også sees i sammenheng med Ofotbanen og Nordlandsbanen, samt å vurdere konsekvenser for andre deler av jernbanenettet i Norge og Sverige. I arbeidet skal Jernbanedirektoratet blant annet gjøre en grundig gjennomgang av konsekvenser for reindriftsnæringen, samiske interesser og klima og miljø, i tillegg finne den mest aktuelle jernbaneløsning for Nord-Norge, samfunnsøkonomi og kostnadsanslag. Utredningene vil inngå i kunnskapsgrunnlaget for neste Nasjonal transportplan. KVUen skal oversendes Samferdselsdepartementet medio august 2023. Samfunnsmålet er: «*Samfunnsmålet for utredningen er at det skal legges til rette for et jernbanetilbud som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling, samt klima og miljø, samfunnssikkerhet og beredskap.*» Departementet ber Jernbanedirektoratet utarbeide og foreslå effektmål for KVV for Nord-Norgebanen.». Arbeidet med KVV Nord-Norgebanen skal koordineres med KVV for transportløsninger i Nord-Norge. Sistnevnte KVV skal legge grunnlaget for framtidens transportsystemer i Nord-Norge – all transport, både veg, jernbane, sjøfart og luftfart.

### **Eventuelt**

- KVV Nord-Norgebane arbeidsverksted 21. juni i Tromsø. Fylkeskommuner, regionråd, kommuner og andre inviteres.
- Fylkesråd Svein Eggesvik møter jernbanedirektør og jernbaneforumene den 13. juni i Oslo. I forkant av møte holdes det møte i AU i jernbaneforum Nord.
- Rådgiver Stian Jensen representerer i programkomiteen for konferanse i Nasjonal jernbaneforum mars 2023. Dette i samråd med ressursgruppen i jernbaneforumet.
- Vurdere å koble Jernbaneforum Nord til Arendalsuka i 2023. Dette må diskuteres nærmere.

- Ordførere langs mulig jernbanetrase for Nord-Norgebanen i Nordland kan oppnevnes som medlem i Jernbaneforum Nord. Tas opp til neste møte i jernbaneforum.
- Jernbanedirektoratet presenterer rapporten om markedsvurdering av persontog på strekningen Mosjøen – Bodø. Det ble spilt inn at rapporten må utvides til å gjelde strekningen frem til Trofors.

**Neste møte i Jernbaneforum Nord**

Sted: Bodø

Dato: Avklarer nærmere dato. Lunsj til lunsj møte.