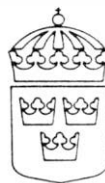


Motion till riksdagen

1988/89:N474

av Bo Holmberg m.fl. (s)

Ett projekt i Västernorrland med vätgasdrivna fordon



Mot.
1988/89
N474-477

Västernorrland är ett län med påtagliga miljöskador. Regeringen har också utpekat Sundsvallsområdet som särskilt prioriterat för miljöförbättrande insatser.

Med denna motion vill vi att miljöarbetet kraftsamlas under arbetsnamnet "Västernorrland – ekolän år 2000". Viktiga mål att uppnå inom miljöpolitiken är att skydda ozonlagret i atmosfären samt att nedbringa fordonsutsläppen, som skadar både människor och natur.

I Sverige släpps 170 000 ton vätgas per år ut i atmosfären. Tidigare ansågs inte vätgasen skada miljön. Nu säger man att vätgasen skadar ozonskiktet. Det är således angeläget att diskutera vätgasens förhållande till ozonskiktet.

Vätgasen kan dock tillvaratas som drivmedel i bilar, bussar, motordrivna rälsbussar och flyg. Försök i Sverige (Härnösand), Västtyskland, USA och Sovjet visar att detta är möjligt. Ombyggnaderna kan göras till en förhållandevis låg kostnad. Gjorda kostnader för vätgasbussen visar att den skulle kunna köras med lägre driftkostnader jämfört med bensin- eller dieselbussar. Det gäller då drift på "spillväg". Miljöeffekten blir att fordonsutsläppen helt bortfaller – då restprodukten blir vattenånga. De samhällsekonomiska vinsterna kan således bli betydande.

Vätgasen som drivmedel i alla motorfordon och i flyg skulle bli epokgörande – inte minst med tanke på hur miljöskadorna radikalt skulle nedbringas. Därför skulle ett fullskaligt projekt behöva prövas i Sverige.

I Sverige finns vätgas som restprodukt från industrin i den omfattning att alla landets bussar skulle kunna försörjas. På den lediga kapaciteten i vattenkraften skulle vätgas i storleksordningen 150–200 000 årston ytterligare kunna produceras. Det skulle försörja 1/2 miljon bilar.

Västernorrland har landets bästa förutsättningar att inleda ett stort försök med vätgasdrivna fordon. Länets industri "läcker" 7 000 ton vätgas per år. Industrin är angelägen om att vätgasen tillvaratas, ansvariga för kollektivtrafiken vill hitta miljövänligare trafik och den som tillämpat vätgasen på bl.a. bil i Sverige bor och verkar i Härnösand. Internationella kontakter finns också med företag i USA som redan utvecklat en teknik för att bygga om bussar för vätgasdrift. Ombyggnaden tar enligt uppgift 6–8 månader och skulle då genom avtal byggas om i länet.

Vätagastekniken är inte ny. Det är en tidigare känd teknik, som blivit utkonkurrerad av bensintekniken. Det nya är att tillämpa denna kända teknik genom att bygga om bussar, bilar och flyg till vätgasdrift. Det är här teknik, kunskap och utbildning behöver byggas upp.

Kommunikationsdepartementet har räknat fram samhällskostnaderna för dagens bussar till 18,50 kr/mil 1987. Motsvarande siffra 1982 var 11,40 kr/mil. Således både stora och ökande samhällskostnader som folkhushållet får betala.

Projektet med vätgas i Västernorrland skulle kunna omfatta följande trafikområden:

- länsbusstrafiken på E4 sträckan Kramfors, (Lunde), Örnsköldsvik och Umeå
- lokalbusstrafiken i Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik och Ånge
- taxibilar
- motordrivna rälsbussar.

Det betyder att vätgastankstationer behöver byggas i Ånge, Sundsvall, Härnösand och Örnsköldsvik.

För att förverkliga projektet behöver ett institut för regional utveckling av vätgasteknik bildas. Programmet bör omfatta femårsperioden 1990–1995. Kostnaderna beräknas till 7,5 mkr och bygger på offerter. Programmet och kostnaderna är väl underbyggda.

Man indelar nya idéer i stegen forskning, utveckling och demonstration. Wellgasprojektet i Härnösand var ett demonstrationsobjekt. Mercedes hade redan i drygt 10 år provat vätgasbilar i Berlin.

Det är därför viktigt att framhålla att ett storskaligt projekt i länet dels kan bygga på erfarenheter från Wellgasprojektet i Härnösand åren 1985–1986, dels på internationella erfarenheter. Det är inte ytterligare forskning eller utvecklingsarbete som erfordras, utan praktiska försök.

Det nu aktuella projektet kan därför 1995 omfatta i princip all kollektivtrafik – bussar – år 1995. De kan då drivas med vätgas.

Vi anser det vara viktigt att praktiskt pröva ny teknik, våga satsa på alternativ och visa på konkreta resultat i miljöpolitiken. Det är också viktigt för den regionala utvecklingen att epokgörande projekt kan utvecklas i ett skogslän.

Hemställen

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av ett fullskaligt projekt med vätgasdrivna fordon i Västernorrland.

Stockholm den 25 januari 1989

Bo Holmberg (s)

Bo Forslund (s)

Sven Lundberg (s)

Martin Segerstedt (s)

Britta Sundin (s)