



Til: Borgaráðs

Frá: Sviðsstjóra fjármála- og áhættustýringarsviðs

Efni: Fyrirspurn áheyrnarfulltrúa Flokks fólksins um kostnað við tilraunaverkefni með vetnisstrætó

Á fundi borgarstjórnar þann 24. janúar 2019 var lögð fram svohljóðandi fyrirspurn áheyrnarfulltrúa Flokki Fólksins, um kostnað Reykjavíkurborgar vegna tilraunaverkefni með vetnisstrætó.

Fyrir nokkrum árum var hér í gangi tilraunaverkefni með vetnisstrætó. Óskað er upplýsinga um kostnað Reykjavíkur við það verkefni. Ástæða fyrir fyrirspurninni er sú að upp úr árinu 2000 var sett á laggirnar verkefni þar sem vetni átti að reyna sem eldsneyti á strætisvagna Strætó. Vetni fellur ekki til sem afgangsafurð í iðnaði hér á landi og er þá eina framleiðsluaðferðin að framleiða vetni með rafgreiningu sem er dýr aðferð. Árangurinn af verkefninu varð lítil. Vagnarnir entust aðeins í örfá ár. Sú bjartsýni sem birtist í byrjun tilraunarinnar gufaði upp. Sjá t.d. orð iðnaðarráðherra: „ Það er stefna stjórnvalda að stuðla að aukinni nýtingu endurnýjanlegrar orku í umhverfisskyni. Þess vegna yrði framleiðsla og notkun vetnis, efslíkt reynist fjárhagslega hagkvæmt, í samræmi við stefnu stjórnvalda." Og orð forsætisráðherra: „Takist þessi tilraun verða sigurlaunin mikil. Verulegur efnahagslegur ávinningur virðist þá blasa við ". Varla hefur verið minnst á vetnisvagna þar til nú þegar Strætó bs. hefur gert tilboð í slíkan vagn sem vekur furðu m.a. í ljósi sögunnar.

Svar við fyrirspurninni:

Verkefnið sem lagt var af stað með árið 2001 var rannsóknar- og tilraunaverkefni og var því stýrt af Íslenskri NýOrku. Ekki hafa fundist nein gögn um að Reykjavíkurborg hafi lagt fjármuni fram beint í verkefnið að öðru leiti en 730 þ.kr. vegna vetnisráðstefnu og móttöku. Undir þetta taka framkvæmdastjóri Strætó og framkvæmdastjóri NýOrku. Verkefnið var að mestu leyti kostað af ESB, NýOrku, DaimlerChrysler, Norsk Hydro, Shell Hydrogen, Swedish transport and research council, EvoBus og Skjeljungu. Vert er þó að taka fram að Orkaveita Reykjavíkur er næst stærsti hlufhafinn í NýOrku.

Meginverkefni Strætó í þessu samstarfi var að nota þessa nýju vagna í almennu leiðarkerfi við hefðbundnar aðstæður í 2 ár. Þó hefur einhver ómælanlegur kostnaður verið hjá SVR í viðamiklum viðhorfskönnunum hvernig þessi nýja tækni hafði áhrif á stjórnendur ökutækjanna sem og farþega.

Ávinningur verkefnisins fyrir Reykjavíkurborg var þó mikill. Verkefnið vakti heimsathygli og bíla- og farartækjaframleiðendur sáu Ísland sem góðan kost til að taka mikilvæg þróunarskref og leiddi til fjölda greina, fréttu og þátta um þessi fyrstu skref. Bróðurpartur þessara þátta var tekinn upp í Reykjavík sem

hafði mikið ómælanlegt auglýsingagildi því í þeim var dregin upp afar jákvæð mynd af möguleikum héraendis fyrir græna orkuframtíð.

Þessi meðbyr hefur hjálpað NýOrku að afla á þriðja milljarð króna til verkefna og hefur stór hluti þess fjármagns farið í uppbyggingu innviða, niðurgreiðslur á bílum og rannsóknir. Stærsti hluti uppbyggingarinnar hefur farið fram í Reykjavík og til dæmis fékk NýOrka í samstarfi við BL fé til að Orka Náttúrunnar gæti byggt fyrstu hraðhleðslustöðvarnar í Reykjavík.

Samkvæmt minnisblaði Strætó (2. maí 2018) þá er búið að ganga frá fjármögnum á núverandi vetnisverkefni (JIVE2) á þeim hluta sem eru umfram framlag Evrópusambandsins og framlagi Strætó og mun Íslensk NýOrka greiða það. Gert er ráð fyrir að framlag Strætó verði sambærilegt og lagt er árlega í vagnakaup. Þátttaka í vetnisverkefninu mun ekki auka kostnað við vagnarekstur Strætó, en gert er ráð fyrir að rekstrarkostnaður sé á pari við rekstur díselvagna, hinsvegar er um að ræða hreinan orkugjafa, sem fellur vel að stefnu stjórnar Strætó um kolefnislausan bílaflota 2030.

*Halldóra Káradóttir,
sviðsstjóri fjármála- og áhættustýringarsviðs.*