

Sjöfart & miljö

Initiativ inom teknik leder ofta till politiska beslut

Intressant utvecklingsarbete pågår för att göra sjöfarten mer miljövänlig. I samband med klimatmötet i Cancun diskuteras transportslagens miljöpåverkan. Debatten handlar ofta om båtbottnfärger, tungmetaller och ballastvatten. Sjöfartens koldioxidutsläpp har nu hamnat i fokus genom en artikel i Svenska Dagbladet den 6 december. De är i princip lika stora som flygets, nämligen 2,7 procent av de globala utsläppen av koldioxid. Men då ska man veta att sjöfarten står för över 80 procent av allt transportarbete enligt Svenska Redareföreningen!

- Att frakta gods till sjöss är en energieffektiv transportform, säger Per Nordström, sjöfartsdirektör på Transportstyrelsen.

Ny teknik inom flera områden betyder mycket för miljön. Från klimatmötet i Cancun i Mexiko rapporterar bl. a SvD att arbetet inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO är tunggrott, vilket gör att regelverk för att åstadkomma bättre miljö inte kommer fram snabbt nog. Internationellt sett finns dock påtagliga resultat inom miljöområdet anser Transportstyrelsen. Nu är ny teknik för båtbottnfärger ett ämne för ett lunchmöte hos IMO.

- Transportstyrelsen är positiv till pågående arbete med alternativa båtbottnfärger, fortsätter Per Nordström. Vid ett möte med I-Tech i Göteborg nyligen bestämdes att vi ska ordna en visning av ny teknik - som I-Tech arbetat fram - på ett lunchmöte med IMO. Det innebär inte att frågan om regelskärpning när det gäller båtbottnfärger därmed är uppe till beredning, men det är av vikt att Sverige visar upp metoder/produkter, som kan innebära teknikskiften.

Utvecklingsarbete där ny teknik gör det möjligt att göra sjöfarten mer miljövänlig pågår inom flera områden. Ett exempel är länsvattenseparatorer, som nu är ett internationellt krav. Inom IMO har beslut fattats om att få ner svavelutsläppen ur bränslet. Det är nu möjligt att "tvätta" avgaser från fartyg för att få bort svavel.

En nordisk teknik som hanterar kvävereduktion är ett annat exempel och teknik för separering av farliga organismer ur ballastvatten är en svensk lösning som nu används. Antifouling är ytterligare ett viktigt område. Antifouling innebär att man arbetar med att få fram bottenfärger som hindrar olika sorters påväxt – ett problem som har stor betydelse för mängden bränsle som fartygen förbrukar. Mindre mängd bränsle ger lägre utsläpp. Bottenfärger som ger en slät yta leder också till mindre bränsleförbrukning och mindre miljöpåverkan.



- Alla initiativ inom teknikområdet är betydelsefulla för utvecklingen, säger Per Nordström. Över tid kan man se att dessa ofta leder till politiska beslut.

I-Techs teknik för kopparfri båtbottnfärg testas nu i reel miljö, bl a genom provmålning av ett av Wallenius fartyg. Diskussioner pågår med flera rederier för test av den nya produkten i olika marina miljöer.

Metoden/produkten som I-Tech arbetat fram har namnet Selektope och ligger nu för godkännande på EU-nivå. Forskningen som lett fram till metoden, har till stor del finansierats av medel från Mistra. Chalmers Tekniska högskola och Göteborgs Universitet har involverats i forskningsarbetet. Fakta om projektet finns på I-Techs hemsida www.i-tech.se

För mer information, kontakta;

Per Jansson, vd, I-Tech 0709-17 47 46