

Svar på Interpellation 2011:22 av Raymond Wigg (MP) om måluppfyllelsen i miljösteg 5

Raymond Wigg (MP) har ställt följande frågor till mig om måluppfyllelsen i miljösteg 5:

1. Är du nöjd med andelen förnyelsebart bränsle inom sjötrafiken i nuvarande läge?
2. Vilka strategier ser du framför dig när det gäller en högre målsättning i miljösteg 6?

Som svar vill jag anföra följande:

Landstinget är på fortsatt god väg att nå målet om 50 procent förnybart drivmedel. Miljöbussar utgör idag 42 procent av bussflottan. SL som står för absolut störst andel av vår trafik beräknar nå målet främst genom att nya trafikavtal träder i kraft under hösten, med krav på andel förnybart bränsle. Men för WÅAB är det fortfarande svårt att hitta ett förnybart alternativ, trots stora ansträngningar. Det är naturligtvis inte tillfredställande.

Waxholmsbolaget är unikt inom sjöfart som driver fartygen med miljöklass 1 diesel och fem procent rapsolja i en trafik som bedrivs året runt inklusive vintermörker och isbrytning. I avsaknad av förnybara bränslen har förbrukningen minskats genom besparingsåtgärder. De snabbgående fartygen har exempelvis minskat sin bränsleförbrukning med runt 20 procent. Övergång till "evolution diesel" görs så fort det finns tillgängligt för Waxholmsbolaget.

En motor i ett handelsfartyg ska vara konstruerad för ett bränsle med en flampunkt på lägst 60 grader. Den regeln betyder att det ska vara en dieselmotor. Den utesluter också bensin, etanol och andra flyktiga bränslen. Under 70-talets oljekris togs det fram ett regelverk för gasdrift (i syfte att återvinna gaser från oljelaster). Detta regelverk är skrivet av DNV och gäller inte direkt på Waxholmsbåtar men borde gå att tillämpa efter förhandling med Transportstyrelsen.

Ett bränsle måste godkännas av motortillverkaren (säkerhetsfråga) för att kunna användas. Av logistiskäl bör också de flesta fartyg köra på samma bränsle, dvs passa allt från ångmaskiner till moderna fartyg. Det måste också märkas av skatteskal och kunna levereras ut till skärgårdsbryggor där fartygen kan ta emot det. Prem tillverkar idag "evolution diesel" som innehåller omkring 20 procent

förnybar komponent (tallolja och rapsolja). Det bränslet uppfyller alla krav som ställs utom att det inte fungerar på vintern men det gör inte så mycket. Waxholmsbolaget har en nära dialog med Preem och bägge parterna önskar införa det i Waxholmsbolagets fartyg. Tyvärr är volymerna idag för små för att hanteras på ett sätt som gör att det kan märkas och levereras till Waxholmsbolaget.

Gasdrift är något som man bör titta närmare på. Förutsättningen är att logistikfrågan och tillgången till biogas kan lösas. En nackdel är att gasdrift i princip kräver nybyggnad av fartyg. De fartyg som vi ville ersätta på grund av uppnådd livslängd är svåra att bygga om – utom ett. Det har diskuterats att undersöka om Waxholm I går att bygga om till gasdrift vid en reinvestering. Att hon är lämplig för det beror på att man i princip måste byta ut akterskepp och stora delar av överbyggnaden. Waxholmsbolaget har också beslutat att ta fram ett ”konceptfartyg” där olika tekniker beskrivs - helt enkel försöka se in i framtiden.

Gällande strategier för en högre målsättning i kommande miljöprogrammet, avser jag återkomma när programmet är antaget av landstingsfullmäktige. Ambitionen är att landstingets ska uppnå 75 procent förnybart bränsle under nästa programperiod.

Mot bakgrund av ovannämnda anser jag interpellationen besvarad.

Gustav Andersson
Miljölandstingsråd (c)

