

## Rapport från Båtmiljökonferens 11-12 mars.

Miljökommitténs ordförande Harald Mårtensson hälsar välkommen och presenterar MiK:s verksamhet samt går igenom helgens program.

Peter Karlsson, verksamhetschef på SBU:s kansli och Anna Ehn som arbetar på Skärgårdsstiftelsen berättar om projektet "Ren botten utan gift" och bjuder alla deltagare på en byggsats till havstulpanvarnare och berättar om havstulpanvarningen och om Båtmiljö.se.

Peter går vidare med

information om Hempels erbjudande till båtklubbarna när det gäller sliputrustning och deras silikonfärg samt om utbildningen av båtmiljöcoacher.

### Båtmiljörådet

Information kring vilka frågor som är på agendan just nu;

Sophantering i skärgården, fungerande ekonomi på skrotning av båtar samt undervattensbuller  
Forskning om undervattensbuller är påbörjad, det finns ett stort kunskapsbehov på området.

Kemi:s direktiv för bottenmålning och huvudsaklig förtöjningsplats har skapat oro framförallt för de som har sina båtplatser i sötvatten men huvudsakligen befinner sig i saltvatten under sommaren. Peter replikerar att det finns skillnad mellan juridik och praktik och att det förhoppningsvis blir praktiken som vinner i längden.

Beträffande behovet av landtoaletter för båtfolk har det varit svårt att få någon som vill ta ett övergripande ansvar för dessa i dagsläget är det kommunerna ute i landet som tar ett stort ansvar. I Stockholmstrakten tycks det vara Skärgårdsstiftelsen som drar det tyngsta lasset.

Det har hävdats att våra båtar var en stor källa till mikroplasterna i våra vatten vilket visat sig vara ett stort misstag som nu även Havs och Vattenmyndigheten samt Transportstyrelsen konstaterat.

### Laget runt

De olika förbunden i Sverige informerar hur miljöarbetet fortskrider.

Stockholmsförbunden har arbetet med att blåstra båtarna samt att undvika bottenmålning.

Stockholms kommun kommer att XRF mäta alla båtar för att hitta tex TBT.

Värmland arbetar också för att undvika bottenmålning

Västerbotten har arbetet för att öka antalet toatömningsstationer.

Hälsingland arbetar med att öka miljömedvetenheten i båtklubbarna

Västkusten, Stockholm-Mälaren och Skåne har genomfört båtmiljökonferenser regionalt

### Electro-Mobile Scandinavia AB, Åke Gustafson, presentation av el-motor

Presentation av el-motor för segelbåtar, både utom- och inombordare

Dieselmotorn har ca 70% energiförlust jämfört med elmotorn som har ca 10% energiförlust.

Elmotorn har 4 rörliga delar samt batterier och underhållet är nästan obefintligt.

Gångtiden för en el-motor av denna typ är ca 3 timmar.

Dieselmotor väger en kanske 10 ggr mer än en elmotor. 100 kg batterier motsvarar ca en

liter diesel men elmotorn är 4 ggr så effektiv. Litiumbatterier ger 4 ggr effekt mot blybatterier när det gäller vikt men är fortfarande väldigt dyra. För den som vill ha mera information finns deras hemsida på följande adress:

<http://www.electro-mobile.se/>

### Handböcker

På SBU:s hemsida kan handböcker om hamnar för fritidsbåtar och egenkontroll laddas ner. Svenska sjö ger frihet från självrisk om egenkontroll sköts

## Diskussion och arbete kring miljöprogram och miljöpolicy

Med lagar och miljömål i ryggen ska vi ligga i framkant i miljöarbetet och inte bli smutskastade i pressen på grund av dåligt underbyggda forskningsresultat.

De aktuella frågorna är förutom båtbottnar, t ex gifter i marken, övergödning, skrotbåtar, miljövänligare bränslen med mera och vilka krav som kan betraktas som relevanta.

1. Vem ska läsa SBU:s miljöprogram? Policy eller riktlinjer?

Båtgärna, politiker och myndigheter. Klubbstyrelser.

2. Vad ska miljöprogrammet innehålla?

Båtgärnans och klubbarnas ansvar. Ett hållbart båtliv. Tala om var riktlinjer och lagar finns.

3. Vad ska miljöprogrammet leda till?

Större förståelse för miljöfrågor. Inspirera och vägleda medlemmar att kunna och vilja arbeta med miljöfrågor. Minimera båtägarnas miljöpåverkan.

4. Hur arbetar vi fram ett miljöprogram? Stöta och blöta frågorna. Remiss till förbunden.

Proposition till båtriksdagen.

5. Vilket stöd vill klubbarna ha? Massor och varierat. Båtmiljöcoacher och utbildning.

6. Hur förankra i förbund och klubbar? Miljökonferenser (lokala och nationella). Lägga förbundsmöten hos klubbarna. Relevant upplysning om aktuella miljöfrågor.

7. Hur sprider vi kunskapen om miljöprogrammet? Använda befintliga nätverk. Sociala medier.

8. Konkreta punkter i programmet?

Båtgärnans och klubbarnas ansvar. Lagar och förordningar. Direktiv. Kemikalier och skrotning.

### Söndag 12 mars

Bengt Hallberg inledde med en genomgång av vad som sker på havsplanerings och havsförvaltningsområdet. Havs och vattenmyndigheten har kallat till ett möte, med SBU och SXX den 14 mars, för att få till stånd en genomarbetad havsplanering och detta bottenar i ett EU-direktiv från år 2000 eftersom rent vatten börjar bli en bristvara, även i Europa. Ramdirektivet för vatten omfattar alla vattenförekomster i landet och det innebär att de vatten som inte har en bra status ska åtgärdas och inget vatten får försämrats. Man har 3 grundbultar i direktivet: 1) vattenlevande växter och djur visar vägen, 2) avrinningsområden samlar och 3) samverkan är en förutsättning.

Målen är:

1 Ingen övergödning,

2 bara naturlig försurning,

3 giftfri miljö,

4 grundvatten av god kvalitet,

5 levande sjöar och vattendrag,

6 hav i balans och levande skärgård,

7 ett rikt växt- och djurliv.

Ramdirektivet för vatten är omfattande och handlar om 5 vattendistrikt, 5 vattenmyndigheter, 5 vattendelegationer och 21 beredningssekretariat. All information finns på VISS – vatteninformation för Sverige.

Beslutsdokumenten är

a) miljökvalitetsnormer, b) åtgärdsprogram och c) förvaltningsplan.

Utmaningarna i bottenviken är 1) Fysiska förändringar 2) läckage av metaller och sura ämnen

3) storskalig påverkan av areella näringar 4) läckage av metaller från avslutad gruvdrift

5) rent dricksvatten.

Bengt berättar också om SeaGis 2.0 som är ett samarbetsprojekt mellan Sverige och Finland för hållbar utveckling i Bottenhavet och i Bottenviken. Bengt avslutar med att den som är intresserad av att åka båt i området kan hitta bra information på solrutten.fi och på ums.st finns också information.

### Blästring och epoxibehandling av båtbottnar - Hans Loewy och Rolf Andersson Årstavikens Segelsällskap –

Fokuserat på miljöarbete i ca 10 år och arbetar tätt med miljöinspektörer och myndigheter. En

viktig anledning till att hålla en hög miljöprofil är att båtarna ligger i dricksvatten. 60 båtar är blästrade i dagsläget vilket är ungefär en tredjedel av klubbens båtar. Positiva erfarenheter är att man hittat gamla skador på skroven och att det har blivit ett stort intresse för miljöförbättringar, LOVA-bidraget ger en extra skjuts och succesivt införande skapar ”gruppträck”. Negativa erfarenheter: Det kan bli omfattande merarbete vid skador, t ex böldpest, Alla är rädda för kylan – epoxi behöver värme för att härda men lösningsmedelsfri epoxi härdar även under vatten. Tyvärr finns det ingen bra lösning för träbåtsägare.

Erfarenheter att tänka på:

- Se till att båtklubben tar ansvaret för planering/kontroll, uppföljning och gemensamma inköp.
- Det är viktigt med information och motivation samt bistå med erfarenheter och kunskap.
- Avfallshanteringen måste verifieras med kvitto.
- Det går åt ca 250 -300 kg blästersand per båt, oavsett storlek.
- Nästa steg är att söka mera LOVA-bidrag,
- XRF-mäta flera båtar i vår och identifiera de värsta syndarna.
- Bara nya medlemmar med omålade båtar antas. Medlemmar med nya båtar får ett år på sig att ta bort färg.
- Kalkyl: Kostnad per båt ca 10 – 11 tkr, varav blästring ca 6500,- epoxi ca 2 500,-, täckning ca 1 300,-, deponi 600,-, diverse 300,-.

### **Måla mindre och TBT läckage, Ett hav i balans utan kemikalier - Lennart Falck**

En liten del av den försåld mängd kopparföreningar (inte utsläpp) – ca 1 % är antifoulingmedel. Spara pengar genom att måla mindre - Målningsinstruktion (västkusten)

1. Använd samma färg som du använt förut
2. Fläckbättra vid behov
3. Späd färgen ca 30 %
4. Måla från vattenlinjen ca 50 cm ner på skrovet
5. Måla framsidan på kölen och rodret

Båttester inom change;

Hur mycket färg behöver vi använda? Hur mycket spolar vi av vid högtryck? Mängden antifoulingmedel är inte intressant – det är läckagehastigheten som är avgörande!

Exempel på tester;

- Ett års resultat med 30 % utspädning är bra med de flesta färger.
- Tvåårsresultat bäst med Hempel mille extra.
- Eftertre år ökar beväxningen, något händer med färgen.
- Provning 2017 – Läckageprovning på båt mätning med XRF. Syftet är att visa att alla beräkningsmodeller som används beskriver verkligheten dåligt.

Diskussion om fortsatt organisation av miljöarbetet och avslut.