



Miljökonferens 11 – 12/3 2017 på Royal Star hotell i Älvsjö samlade ett 30-tal deltagare

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

Harald går vidare med att informera om Båtmiljörådets möte 10:e mars. En av de brännande frågorna var hur man ska klara sophantering i skärgården och hur man ska få en fungerande ekonomi på skrotning av båtar. Nyligen har FOI inlett forskning om undervattensbuller och Mathias Andersson berättade om hur man jobbar och att det finns ett stort kunskapsbehov på området. Vi ser fram emot fortsättningen. 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 men vi ser fram emot en lösning på problemet. I dagsläget är det kommunerna ute i landet som tar ett stort ansvar. I Stockholmstrakten tycks det vara Skärgårdsstiftelsen som drar det tyngsta lasset.

Ett påtagligt övertramp skedde när IVL gick ut och hävdade 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

Christer Björkén från Lidingö båtförbund berättar att man kompletterat sin utrustning med spolplattor och en Hullwasher och att man nu har 1200 båtar som inte har bottenmålat.

Karl-Axel Tervell berättar att man i Värmlands BF informerar om TBT problematiken och att man försöker få folk att sluta måla sina båtbottnar men att man har dålig uppbackning från kommunerna men representerar i vattenvårdsförbund.

Bengt Hallberg berättar att han inte får någon respons för sitt arbete i Västerbottens båtförbund trots att han medverkat till ett antal toatömningsstationer med mera. Han är också representant i Södra Bottenvikens Kustvattenråd och i andra vattenvårds sammanhang och kan berätta att de är väldigt intresserade av att få representation från båtlivet. Bengt är också miljöombud i tre båtklubbar och en av de nyligen utbildade båtmiljöcoacherna.

Stellan Stark berättar om processen i Hälsinglands BF och att vi arbetar för att höja miljömedvetandet hos våra båtklubbar och att vi har hyfsad bra utbyggt med både toatömningsstationer och landtoaletter.

Jimmy Dominius SMBF berättar att Stockholms kommun har föresatt sig att XRF (TBT) mäta alla båtar i kommunen men man har ingen plan för hur man ska hantera uppkomna problem. Ett bekymmer är ju att de blockerar mätningar för andra mätintresserade. Han berättar också att man kommit långt med blästring av båtskrov och att man startat en miljöskola i form av en Power Point presentation som kan användas av alla intresserade.

Electro-Mobile Scandinavia AB, Åke Gustafson

Dieselmotorn har ca 70% energiförlust jämfört med elmotorn som har ca 10% energiförlust. Beträffande miljöpåverkan har dieselmotorn ca 100 rörliga delar, bränsle, olja, avgaser och låg verkningsgrad. Elmotorn har 4 rörliga delar samt batterier och underhållet är nästan obefintligt. Dessutom väger en dieselmotor 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. Electro-mobiles motorer är för närvarande betydligt billigare än sina konkurrenter och detta beror till största delen på att man inte har någon dyr marknadsföring. För den som vill ha mera information finns deras hemsida på följande adress: <http://www.electro-mobile.se/>

Handböcker, miljöplaner med mera

Nästa punkt handlade om SBU:s förträffliga handböcker om hamnar för fritidsbåtar och egenkontroll. I sammanhanget påminner Peter om att våra försäkringar i Svenska Sjö ger frihet från självrisk om man har gjort läxan med egenkontroll vilket är viktigt att få ut till våra klubbar.

Hans-Jörgen tar upp några viktiga "miljötänkfrågor" som handlade om hur vi förhåller oss till nedskräpningen i våra skärgårdar och hur vi kan komma tillrätta med TBT problematiken när det bara finns ett begränsat antal mätutrustningar och den metod som finns inte känns helt tillförlitlig. Vi blev också överens om att så kallade spärrfärger inte löser några problem. Jimmy fortsätter med att initiera en diskussion om SBU:s miljöprogram som vi ska försöka sätta under året.

Vem ska programmet vara till för? Vad ska det leda till? Hur ska det förankras? 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. Mycket positivt händer dock. Allt fler väljer att sanera sina "förgiftade" båtskrov och fler och fler väljer att måla mindre eller inte alls.

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?
Båtgarna, politiker och myndigheter. Klubbstyrelser.
2. Vad ska miljöprogrammet innehålla?
Båtgarnas 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 berintliga nätverk. Sociala medier.
8. Konkreta punkter i programmet?
Båtägarnas 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 bottnar 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 vattendelningar och 21 beredningssektorer. 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.

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

Vi har 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 våra båtar 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,-. Se mer info i presentationen.

Lennart Falck – Måla mindre och TBT läckage, Ett hav i balans utan kemikalier

Försåld mängd kopparföreningar (inte utsläpp) – 62 % är tryck och vakumimpregnering, ca 1 % antifoulingmedel.

Måla mindre – spara pengar 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! Ett års resultat med 30 % utspädning är bra med de flesta färger. Tvåårsresultat bäst med Hempel mille extra. Efter tre 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. Harald avslutar med att fråga om hur vi ska gå vidare med våra miljökonferenser och Peter undrar om vi ska tänka oss att slå ihop med stora båtklubbsdagen.

Vi får in åsikter och önskemål och ser fram emot en bra fortsättning kommande år.

Vid tangentbordet

Hans-Jörgen Alsing