

Miljökonferensen 2019

Vi inleder årets miljökonferens med en gemensam programpunkt med Stora Båtklubbsdagen på Gothia Tower.

Professor Kjell Nordberg från Göteborgs universitet inleder årets miljökonferens med att presentera en purfärsk undersökning om hur båttrafiken påverkar organismerna som lever i vatten och som förr eller senare hamnar i våra kroppar i en eller annan form. Han har sedan 2016 bedrivit forskning för att studera effekterna av avgasutsläppen från fritidsbåtar och vilka avtryck de ger i sediment och främst ostron och musslor.

Rubriken på hans föredragning var ”Båtlivet och maten från havet” och då handlade det mest om vilka avtryck båtarnas avgaser ger i vatten och sediment. Genom att ta långa sedimentprover får man tydliga arkivdata över den påverkan bottenarna utsatts för under lång tid. Detta ger en bra bild av hur förekomsten av oönskade ämnen förändrats och bidrar till relevanta undersökningsresultat.

Han börjar med att konstatera att det kan finnas närmare 900 000 båtar i vårt land och av dem är cirka 85 % småbåtar. Den påverkan de gör handlar huvudsakligen om båtbottnfärger, avgasutsläpp, skuggningen vid bryggor, toautsläpp, båtvrak och buller. Av dessa olika delar är avgasutsläppen det som hittills varit dåligt undersökt. Eftersom avgaser förutom bränslerester innehåller kväveföreningar, koloxider, sot, försurande ämnen samt en massa cancerogena polycykliska aromatiska kolväten (PAH) är det ju inga miljövänliga spår våra båtmotorer lämnar efter sig.

Utifrån de data han presenterar menar han att det inte är lämpligt med matproduktion i vatten där det är mycket båttrafik. Musslor är till exempel bra PAH-indikatorer under eftersommaren. Det Kjell Nordberg visar med all tydlighet är att vi på olika sätt måste ta krafttag mot avgasutsläppen.

Tjattet om alkylatbränsle i 2-taktsmotorer har verkligen varit befogat men något stöd från de politiska församlingarna har vi sannerligen inte haft. Att köra våra dieselmotorer på HVO-bränslen är också en fråga vi får jobba vidare på men än så länge finns frågetecken även där, med palmoljeinblandning och okunskap om långtidsverkan. Vi har ju bittert fått erfara rapsoljeinblandningens i vissa fall katastrofala följder, men enligt alla aktuella uppgifter ska HVO inte ställa till med någon sådan skada.

Söndagens program gick av stapeln på hotell Heden Liseberg och inleds med att Harald hälsar välkommen och presenterar dagens program och dess koppling till SBU:s Miljöprogram. Dessutom visar han några grafer över källorna till kopparutsläpp i naturen och utifrån dessa blir det återigen uppenbart att båtbottnfärgerna är en mycket liten del av den totala belastningen.

Roland Örtengren tar sedan vid och presenterar en sammanfattning av vad som hänt i myndighetsprojektet ”Skrovålet”. Eftersom vi i båtorganisationerna endast blivit inbjudna att delta i vissa delar har vi heller inte fått reda på så mycket vad som händer där.

Utgångspunkten är de nationella miljömålen och av dessa är det ett fåtal som berör båtlivet. Dessutom finns ett mål som heter giftfri miljö vilket inte är möjligt att uppnå under några omständigheter. Han berättar också om Miljömålsrådet och de delar som handlar om åtgärder som berör oss båtägare och där är båtbottnfärgerna centrala och hur man tar om hand om avskrap och de uppläggningsplatser som är starkt förorenade sedan länge. TBT som förbjöds för fritidsbåtar redan 1989 är fortfarande ett problem både i sediment och finns fortfarande på en del av de båtar som används. Enligt lag får en båt med TBT som aktiv biocid i bottenfärgen inte finnas och utifrån vad vi vet idag är det sannolikt tusentalsbåtar i landet som fortfarande har TBT-rester på sina skrov.

Från myndighetshåll har man länge jobbat för ett totalförbud mot koppar i båtbottnfärger men underlaget för ett sådant förbud är ytterst bristfälligt och där finns heller inget beaktande av vad detta kan innebära för spridningen av invasiva arter och avgasutsläpp. Det som är prio ett är att vi båtägare kan åka omkring med rena båtskrov men hittills har ingen hittat någon metod som fungerar rakt över.

Roland gick vidare med att prata om vad som kom fram på det kopparsymposium som arrangerades av SBU och SXX på Chalmers i Göteborg 1 februari. Ett stort antal experter på området hade samlats för att berätta om sina forskningsresultat och det sammanlagda resultatet av symposiet talar i stora stycken för att myndigheternas ståndpunkter beträffande koppar i båtbottnfärger har ett mycket bristfälligt vetenskapligt underlag. Vad som våra myndigheter inte alls har förstått är skillnaden mellan totalkoppar och den biotillgängliga kopparen och skillnaden är utan tvekan avsevärd. Det finns också ett gränsvärde som är satt till 2,6 mikrogram per liter vilket kan vara bra att ha med sig när man läser rapporter om förekomsten av koppar i olika sammanhang.

Peter Karlsson som är verksamhetschef på SBU:s kansli tar vid och berättar om tankarna bakom att bygga upp ett nät av båtmiljöcoacher i landet. Mycket kunskap har samlats in genom projektet ”Ren botten uta gift” och genom att utbilda ett antal coacher kan man fortsätta jobba aktivt med frågorna. Tanken med coacherna är också att det ska vara en verksamhet som inte är avlönad men belönande. Båtmiljöcoacherna bör också vara kontaktmän för havstulpanvarningarna som numera är SBU:s ansvar.

Nästa projekt som han vill sjösättas under året är att SBU tillsammans Sweboat diskuterar samarbete om ett mätprogram för båtskrov med XRF pistoler. Detta program kan mäta koppar, zink, tenn och bly. Ett antal personer kommer att behöva utbildas för ändamålet. Eftersom arbetet är i ett inledningsskede vet vi ännu inte riktigt hur detta landar. Resultatet kan emellertid användas för att besluta om vilka båtar som behöver saneras och som identifierats som miljörisker. Det krävs också strålskyddsutbildning och tillstånd för att hantera XRF-mätaren, så det är inte vem som helst som kan göra mätningarna. Det är också viktigt att mätningarna mer får ses som en indikation än ett slutgiltigt resultat, men skulle kunna ge en bra grund för hur man kan gå vidare med de frågor som uppstår.

Roland fortsätter sedan med att redovisa de mätningar som han, Lennart Falck och Per Ivarsson gjort i vattnen i Göteborgstrakten under 2017 och 2018. Eftersom det inte finns några redovisade resultat av koppar, zink och TBT i vatten annat än vid Bullandö marina 2004 är

detta också ett angeläget projekt. Trots att det finns rätt avsevärda mängder TBT i sedimenten vid marinor och båthamnar fann man inte några mätbara värden i vattnen. För att få en uppfattning om andra bidrag till kopparhalter mätte man också i dagvatten, Nordre älv och regn. Man kunde konstatera att regnet innehöll förhållandevis höga mängder (2,1 – 2,2 µg/l och halterna var något högre på eftersäsongens mätningarna. Källorna är många och väldigt olika vilket gör det svårt att ge rättvisande bilder. Det är väldigt svårt att jämföra olika värden och dra adekvata slutsatser men slutsatsen är att det inte finns någon risk med de halter som finns i de vatten man har mätt. Återigen får man lov att ifrågasätta klappjakten på koppar i båtbottnfärgerna.

Som en naturlig fortsättning på Kjell Nordbergs undersökning gick vi vidare och förde en diskussion om framdrivningen av våra båtar. Eftersom eldrift av båtar i allmänhet är mycket kostsamt och att litiumbatterier i vissa fall kan fatta eld vid laddning och har hög explosionsrisk vid kortslutning är denna lösning tveksam för båtlivet. Rent allmänt kan man också anföra att stora batterilösningar i fritidsbåtar i allmänhet inte är att eftersträva eftersom de står outnyttjade stora delar av året och dessutom skapar tyngder som kan vara svåra att fördela i ett båtskrov. Att sätta upp laddstolpar i våra hamnar är heller inte problemfritt eftersom det finns risk för oönskade galvaniska strömmar.

En framkomlig väg tycks däremot vara eldrift med hjälp av vätgasdrivna bränsleceller. Dessa har hittills varit mycket dyra att framställa på grund av ett stort behov av platina. Under de senaste åren har man emellertid utvecklat lösningar som gör att man helt kan undvika platina och därigenom sänka priset avsevärt. De är troligt att man inom några år kan få fram bränsleceller som ett smidigt och inte alltför kostsamt alternativ för våra motorbåtar och då har man verkligen skapat ett fossilfritt alternativ som bara släpper ut vatten. Vätgasframställningen kan också göras miljövänlig genom att man använder solceller vid framställningen.

Att det fortfarande finns många båtar med TBT på sina skrov är också en uppgift som är angelägen att ta tag i och det initiativ som tagits om ett samarbete mellan SBU och Sweboat är ett led i att få bukt med denna problematik. Med tanke på att det skapar väldigt mycket resande om man vill identifiera de båtar som också finns i Norrland med hjälp av XRF-metoden bör det finnas möjligheter att skicka in färgprover för analys och denna möjlighet kommer att finnas inom en snar framtid. En TBT-analys kostar tyvärr mellan två- och tre-tusen kronor men en indikering av tenn kostar endast två- till tre-hundra och är i de flesta fall tillräcklig för att få besked om att man har att göra med en ”riskbåt”. Hur man sedan går vidare får situationen avgöra men det är väldigt viktigt att båtägaren blir införstådd med att det är förenat med livsfara att sanera sin egen båt om man inte har tillräcklig skyddsutrustning.

Som avslutning på konferensen berättade Harald om vad miljökommittén jobbat med under året och förutom att ha deltagit i ett antal möten med båtmiljöråd med mera har vi också varit remissinstans i ett antal båtfrågor och deltagit i möten på förbunds- och klubb-nivå.

Bengt Hallberg ordnade till exempel en ”Kvarkenexkursion” i Umeå som var ett möte mellan vattenråd, myndighetspersoner och båtlivsengagerade där ett antal betydelsefulla frågor avhandlades. Hans-Jörgen Alsing var i sammanhanget SBU:s representant.

De mätningar i vatten som utförts på västkusten av Roland Örtengren och Lennart Falck som ett samarbete mellan SXX och SBU får i ljuset av det påföljande Kopparsymposiet få ses banbrytande insatser i den segdragna frågan om båtottenfärger.

Havstulpanvarningen är omarbetad och numera ett SBU-ansvar.

Miljöprogrammet har reviderats och vi har hjälpt ett antal klubbar med myndighetskontakter.

Vi har också representation i några av landets vattenförvaltningar och Bengt Hallberg gjorde en kortare presentation av hur ett Vattenråd jobbar.

Det finns 385 registrerade miljöombud i förbund och klubbar och på något sätt bör vi försöka samla så många av dem som möjligt i något sammanhang

Beträffande särskilda uppgifter inför kommande år är problemet med invasiva arter något som behöver jobbas mera på. Vi behöver också hitta flera samverkansformer för att spegla lokala behov och intressen.

Vid tangentbordet

Hans-Jörgen Alsing