

Omdiskuterat val av saneringsmetod

Inte nog med att man fått betala bristande hamnunderhåll och moms. Båtgarna i Stockholmsområdet har ytterligare ett par jobbiga båtsäsonger framför sig! Text & foto: Lars Afzelius

STOCKHOLMSOMRÅDETS båtklubbar har haft det motigt under några år. Stockholms Stad (SS) krävde sina båtklubbar på 187 Mkr för eget bristande hamnunderhåll. Dessutom togs ungefär samtidigt beslut att påföra moms på arrende och vinteruppställningsplatser. Nu har klubbarna nått halvtid i arbetet att sanera alla fritidsbåtar målade med biocidfärg och bryggplats i Mälaren. Det har varit ett omfattande jobb för alla med planering, mätningar av skrov och det viktiga saneringsarbetet. Nu återstår ett par säsongers arbete fram till år 2021 då förbudet träder ikraft.

Många klubbar var kloka nog att starta sin saneringsplanering redan 2017 samtidigt som SS erbjöd XRF-mätningar av alla båtar på land. LOVA-bidrag på sammanlagt 2, 4 Mkr har hittills delats ut efter gjorda mätningar och ansökan om bidrag för i första hand blästring. Den enskilde betalar normalt för färg, eget arbete och inplastning samt ibland även destruktionsavgifter. Enligt uppgifter från SS miljöförvaltning finns bara i Stockholm cirka 6 000 fritidsbåtar som ska mätas och för närvarande har runt 4 500 vinteruppställda båtar XRF-mätts.

FÖR BÅTÄGAREN FINNS tre saneringsmetoder att kan välja på; skrapning, slipning eller blästring och blästring har varit den mest omdiskuterade metoden.

SS hade från början inga synpunkter på val av saneringsmetod bara skrovet blev rent, som det uttrycktes. Under 2017 och 2018 var det fritt fram att anlita i princip vem som helst som kunde blästra och båtägaren fick ofta täcka båten och ta hand om allt avfall för destruktion.

Både Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket var kritiska till alla blästringar och hösten 2018 införde SS till slut skärpa krav på både yrkeskompetens och



Blästringen är en omstridd saneringsmetod.

ordentlig täckning av båtarna.

Efter samtal med många klubbar framgår att intresset för att blästra har minskat betydligt. Nu är det svårt att hitta företag som åtar sig sådana jobb och vissa klubbar har även förbjudit blästring inom sina hamnområden. Måla över med spärrfärg är ett tillåtet alternativ i några båtklubbar, men bara om den färg som ska målas över inte innehåller TBT.

PÅ MARKNADEN FINNS biocidfria två-komponents hårda bottenfärger som fäster gammal färg och enligt respektive fabrikanter tål borsttvätt. Myndigheterna är inte speciellt förtjusta i den metoden, men vilken skada kan en gammal inkapslad kopparfärg egentligen åstadkomma?

Hur många båtar har TBT i sina bottenfärger och kan man lita på XRF-mätningen som mätmetod? Båtliv har letat upp ett antal båtclubshemsidor med uppgifter om mätningar och mätresultat för både plast- och träbåtar. Mätföretaget hävdar att

det i nya båtar kan förekomma tenn i låga halter upp till 50 mikrogram/cm² men vid förekomsten av tenn över ett riktvärde på 100 mikrogram/cm² kan det sannolikt inte förklaras av annat än förekomst av tennorganiska föreningar (TBT).

Tillgängliga mätresultat på nätet visar grovt att cirka 20 procent av screenade plastbåtar kan ha TBT i sina skrovfärger. Idag finns inga fastställda gränsvärden för varken koppar, zink eller TBT vilket irriterar båtägarna, då man inte vet vilka krav som gäller för ett rent skrov. Dessa värden lär presenteras först år 2020.

LINA PETERSSON PÅ Transportstyrelsen säger att man vill vara helt säker innan några värden släpps. Det antyds i vissa dokument att gränsvärde för TBT kan bli 100 mikrogram/cm².

Kan vi lita på dessa mätvärden och vem kontrollerar att kalibreringen uppfyller den mätnoggrannhet som måste ställas på ett instrument? Uppmätta värden

kan vara underlag vid myndighetsbeslut, till exempel ett föreläggande om att en båtägare blir fråntagen sin båtplats och måste alltså tåla en rättslig prövning.

Idag lär mätbolaget utföra sina kalibreringar.

MÄLARBÅTKLUBBARNÄR GANSKA tuffa i sina regelverk och hemsidorernas information talar sitt tydliga språk. Bara båtar med rena skrov i vatten och på land från och med 2021. Nu saknas bara gränsvärden för en ren båt.

Idag finns enligt *Båtmiljö.se* dock bara en borsttvätt i hela Mälaren. Den ligger i Södertälje och de närmaste borsttvättarna i Saltsjön finns i Nacka och Stocksund. Det lär dock projekteras ytterligare två tvättanläggningar, en i Västerås och en i Stockholm.

Båtlivs intryck är att detta projekt för rent vatten i Mälaren har engagerat alla berörda båtklubbar och att man verkligen har ställt upp med alla tillgängliga resurser för att nå målsättningen "Bara skrovrena båtar i ett rent Mälaren". ☺

Många vill äga sanningen om koppars farlighet

JUST NU PÅGÅR tufffäktning mellan två vetenskapliga falanger, som har olika uppfattningar om koppars farligheter för naturen. Miljön berör oss alla i allra högsta grad och tillåter ibland vilka angreppsformer som helst för att positionera sig i kampen om klotets överlevnad.

På ena sidan sitter miljövännen som med olika prefix såsom till exempel profeter, kemister, docenter, organister, miljöinspektörer, naturvetare och sakkunniga framhårdar att koppar från våra båtbottnar är upphovet till bland annat Östersjöns eländiga tillstånd. På andra sidan hittar man också miljövännen med olika prefix såsom till exempel profeter, kemister, docenter, organister, miljöinspektörer, naturvetare och sakkunniga som däremot framhårdar att kopparn kanske inte är så farlig eller i alla fall vill ha mer kunskap innan kopparhotet tas på allvar.

Kemikalieinspektionen, Havs- och Vattenmyndigheten och Transportstyrelsen sitter för närvarande passiva på läktaren och lyssnar. Det kan upplevas som att myndigheterna redan har bestämt sig utan att invänta någon sammanvägd bild av alla vetenskapliga rapporter och presentationer.

Ett kopparsymposium i Göteborg med ett allsidigt program och många kvalificerade föreläsare blev inledningen till den nu något infekterade tonen i umgänget. Kopparsymposiets syfte var att förmedla ömsesidig information och höja kunskapsnivån avseende risker med koppar, särskilt i båtbottnfärger och var ett gemensamt arrangemang av SBU:s och SXX:s miljöföreträdare. För egen del var jag som åhörare i denna krets en novis och upplevde en mycket intressant och lärorik dag men möjligen "still confused, but on a higher level".

Det tog förstås inte många dagar innan ena falangen av docenter/professorer hade vässat sina pennor och i repliker och insändare sablade ner symposiet ordentligt med rubriken "Koppar extremt giftigt för vattenlevande organismer". Och vidare att åsikter och tyckande på seminariet hade förklätt i vetenskapliga termer och därför saknade all relevans. Dessutom köllhalades kemisten Lennart Falck som straff för påstådda inlägg om att utsläppen av koppar från fritidsbåtar späds ut så att det "nästan blir nyttigt". Egentligen var hela symposiet ett riktigt bottennapp och möjligen en partsinlaga och lovsång till koppar som nyttig metall men på mycket tveksam vetenskaplig nivå.

I någon text nämndes även att våra fritidsbåtar, målade med biocidfärg, släpper ut 57 ton koppar varje år, detta trots att Kemiinspektionen redovisar en årlig försäljning av 32 ton till båtbottnfärger. Så småningom kryper det fram i repliktexten att det faktiskt är väldigt svårt att uttala sig om i vilken grad just båtbottnfärgsämnen har bidragit till den dåliga hälsa som kustekosystemen lider av. Därför kunde man väl ha förväntat sig lite mer ödmjukhet i debatten, eftersom ett av syftena med symposiet var just att skaffa sig bättre kunskaper om båtbottnfärgernas påverkan.

Om dessa repliktörstiga forskare i sina inlägg har medverkat till att läsarna blivit klokare är svårt att veta. En läsare uttryckte i ett kommentarsfält att han hade svårt att förstå varför 6 docenter/professorer med hänvisning till fakta inte kan visa att fritidsbåtarnas eventuella användande av kopparfärger är så skadligt att det måste förbjudas.

Fler meningsutbyten kommer säkert men tänk om man istället kunde få se en matris där rubrikerna Skada, Nyttja, Alternativ och Kostnader för de olika ämnena redovisas samtidigt. Då blir det mer begripligt också för oss båtägare att följa ett resonemang om miljöinsatser och effekter.

Sätt vetenskapsmännen i ett rum med ett stort runt bord och släpp inte ut dem förrän det råder samsyn.



Lars Afzelius är båtpolitisk skribent i Båtliv. Han är även krönikör med frihet att framföra sina egna åsikter om svensk båtpolitik.

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik: Lars.Afzelius@batliv.se



SIMARINE



SIMARINE PICO Smart kontroll

Med en PICO i båten kan du bland annat se:

- Batteriets hälsa – spänning, förbrukning, kapacitet och kvarvarande batteritid.
- Hur mycket ström enskilda förbrukare drar och vad solcellerna eller andra generatorer laddar.
- Aktuell lufttryck och historik.
- Temperaturer och tanknivåer.
- Allt även på din mobil eller surfplatta (wifi).

PICO är helt vattentät och kan monteras inom- eller utomhus.

PICO finns som utanpåliggande eller infällt utförande. Välj mellan ett färdigt paket eller en anpassad lösning.

Rekommenderat pris för ett paket från:

3 340 kr

Läs mer om PICO på odelco.se/pico.