

Stora lokala skillnader på miljöarbetet

Det är väldigt stora skillnader på miljöarbetet för båtlivet i Sverige. Markfrågan och att XRF-mäta båtar är det viktigaste för tillfället. Text: Lars-Åke Redéen



CARL RÖNNOW HAR en bakgrund som miljöinspektör på Stockholms stad och Ekerö kommun. Idag är han sakkunnig för miljö och hållbarhet på Svenska Båtunionen.

Hur har villkoren för båtlivets miljö förändrats de senaste åren?

– Allt är väldigt beroende var man har sin båt. I Stockholm har merparten av båtklubbarna gjort XRF-mätningar som staden betalade för och merparten har redan sanerat sina båtar, säger Carl Rönnow.

– I Karlstad har båtklubbarna i samarbete med Länsstyrelsen fått LOVA-bidrag för att sanera båtbottnar, men där är kommunen ointresserad. Eskilstuna kommun är stenhård och ställer krav på båtklubben att journalföra vad varje båt är målad med för färg. Vem ska kontrollera det?

– I Kalmar upphandlades tjänsten att mäta båtar som stod på kommunens mark. Båtagarna har till 2025 på sig att bli helt TBT-fria.

Ska miljökommittén ge båtklubbarna handfasta råd för miljöarbetet?

– Ja. Det ena är Hamnboken som är under revidering med bland annat ett uppdaterat miljöavsnitt som kommer efter sommaren. Den finns på hemsidan i en tidigare version. Till Hamnboken finns en checklista som ska uppdateras. Vi har också ett miljöprogram som ska revideras under året.

– Ett annat exempel är våra vartips, där det till exempel står det att man bör välja propylenglykol vid vinterkonservering av båtmotorer.

Vilka gränsvärden bör gälla för att en båt inte behöver saneras?

– Vi har efterfrågat riktvärden för skrapprover och XRF-mätningar, men de nationella myndigheterna har inte velat ta i frågan. Det finns indikationer att Naturvårdsverket ska börja titta på det. Tills vidare utgår vi från



Fisksätra Båtklubb i Saltsjöbaden var tidigt ute med båtbottentvätt. Foto: Roland Brinkberg.

Stockholms stads rådgivande referensvärden för sanering, men till exempel Värmdö kommun vill ha skarpare krav.

Finns det tankar på att informera om olika möjligheter på klubbnivå att undersöka om det finns TBT eller koppar på ett skrov?

– Vi försöker ta fram en struktur där miljökommittén har dialog med miljösamordnarna i båtförbunden, som i sin tur ska tala med båtklubbarna. I dagsläget har miljökommittén direktkontakt med både förbunden och klubbarna.

Kan förbunden och klubbarna bli mer aktiva?

– Moroten är alltid att de som är proaktiva kan slippa ett föreläggande. Är man proaktiv med båtbottnfärgerna så blir det en win-win situation.

Finns det någon sam-

manställning på utbildade XRF-mätförare?

– Ja, den som vill ta del av den kan kontakta mig. Vi har över 130 utbildade mätförare.

Skrov målet innehåller anvisningar om hur skrov med TBT eller andra farliga ämnen ska saneras. Kan blästring utföras av båtägaren själv?

– Blästring bör enbart utföras av yrkeskunniga. Det står nämligen ”bör” och inte ”ska” i Transportstyrelsens rekommendation om sanering.

– Om man torrskrapar eller torrslipar ska man, enligt Transportstyrelsens rekommendation om sanering, använda en H-klassad dammsugare, som kostar minst 15 000 kr. Det är Arbetsmiljöverket som har jobbat in det. Vi tycker att det är stor skillnad om man sanerar många båtar eller sin egen båt.



– Att använda båten i sommar kommer att vara mer miljövänligt än att åka på långa flygresor på semestern. Det viktiga är att ta små steg för att det ska bli bättre, säger Carl Rönnow, sakkunnig inom miljö och hållbarhet på Svenska Båtunionen.

– I anvisningarna står det även att man ska använda friskluftsmatat andningsskydd, som kostar cirka 10 000 kr. Vi har försökt få lägre krav vid sanering av enskild båt, exempelvis att det räcker med halvmask klass P3, men Arbetsmiljöverket säger nej. Problemet blir om en kommun förelägger en båtklubb att båtar ska saneras i enlighet med rekommendationen och det föreläggandet vinner laga kraft. Då blir det per automatik ett krav på båtklubben om det inte överklagas. Detta har hänt i Södertälje.

– För att undvika detta kan en båtklubb antingen ta in en blästringfirma som blästrar båtarna eller uppmana sina medlemmar att använda färgborttagningsmedel och skrapa.

Är det enkelt att vara båtägare och miljövän idag?

– Det är enkelt att vara miljövänlig båtägare, men man måste lägga det på en nivå som passar för en själv. Alla kan ta med avfall hem och använda miljövänliga produkter när de tvättar båten.

– När det gäller bränsle som HVO blir det svårare på grund av ekonomin. Men man kan seгла mer, köra miljövänligare och kanske ligga kvar en natt till. 🌱

”Sola” och tillresta SBU:are i Karlstad på strålande humör

ÄNTLIGEN FICK VI träffa varandra live på ett årsmöte. I församlingen fanns givetvis en och annan veteran, bland andra **Sten Olsson** från Piteå som var på sin första Båtriksdag redan 1999, men också många nya ansikten som ville vara med och påverka framtida båtliv.

Nåväl, landshövdingen i Värmlands län **Georg André**n, också båtägare, hälsade alla välkomna och lärde oss att Värmland är skogen, vattnet och berättelsernas landskap. Vice ordförande i Värmlands Båtförbund, **Thorsten Born**, berättade om alla spännande vattendrag inom förbundet i kompassens alla riktningar. Man behöver inte styra kursen mot Göta Älv eller Göta kanal för att variera båtlivet. Innanhav och alla sjösystem kan upplevas hur många gånger som helst.

Före mötet gavs tillfälle att besöka det nedlagda regementets museum och Lars Lerins konsthall. På museet blev man direkt påmind om kriget i Ukraina när guiden visade de vapensystem som Sverige har skickat iväg och som, har det visat sig, gjort stor åverkan på de ryska pansarfordonen.

Roger Alm, Näsbyvikens Båtsällskap, valdes till mötesordförande och höll under hela Båtriksdagen god ordning på paragrafer och talare. Behandling av motioner och propositioner skedde i två utskott.

De flesta motionerna handlade mer om ordningsfrågor och demokrati än övergripande båtlivsfrågor och framtid, men speglar säkert diskussioner som förs i många förbund. Ett axplock: ändring av stadgar, alkohol vid möte, arvoden, höjda medlemsavgifter, BAS och ändrade röstetal.

Bengt Fröberg från Blekinge påtalade att förbunden i fortsättningen borde ägna mer tid åt framtidsfrågor. Styrelsens två propositioner omfattade 2022 års verksamhetsplan och nya medlemsavgifter från och med 2023.

SÖNDAGEN VAR PLANERAD för utskottens redovisningar och båtriksdagsbeslut. Det blev inga uppslitande diskussioner om motionerna och beslut fattades i stor enighet. Propositionen om en höjning av medlemsavgiften med 13 kr från och med 2023 föranledde heller inga längre diskussioner, men var samtidigt kopplad till ett krav på en organisationsöversyn från **Saltsjön-Mälarens Båtförbund**.

Till slut hamnade även en viktig framtidsfråga på bordet och det ska bli spännande att följa den utredningen. Höjningen med 13 kronor innebär för egen del att jag måste hoppa över en av de kanelbullar som då och då inhandlas i den lilla jourbutiken.

Ofta har Båtriksdagen hamnat i tidsnöd på grund av utdragna förhandlingar, men avslutades denna gång redan strax efter kl. 10.00 på söndag förmiddag efter det att valnämndens ordförande, **Owe Lindström**, med sedvanlig auktoritet genomfört årets val av skattmästare, ledamöter, revisorer och förtjänstteckennämnd.

Lördagskvällens gemensamma middag föregicks av utdelning av miljödiplom, intervjuer av medlemmar i Årets Båtklubb samt utdelning av förtjänsttecken till välförtjänta medlemmar och kanslipersonal. Under middagen underhölls vi gäster av tre ”äkta värmlänningar” som med tal, musik och spektakel berättade Värmlands underbara historia. Tack **Värmlands Båtförbund** för ett mycket trevligt Båtriksdagsarrangemang!

TILL SIST EN kommentar om krönikan i förra numret som beskrev svårigheten att avgöra vad som är mer eller mindre sant. Två textavsnitt har rönt särskild uppmärksamhet. Det ena om Piteälvens utsläpp av 60 ton kopparföreningar och det andra om två professorers olika slutsatser i samma fråga. Uppgiften om Piteälvens årliga utsläpp av 60 ton kopparförening torde vara 6 ton, vilket en observant läsare har påpekat.



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

VÅR STRÄVAN ÄR ALLTID EN

PROBLEMFRI HAMN

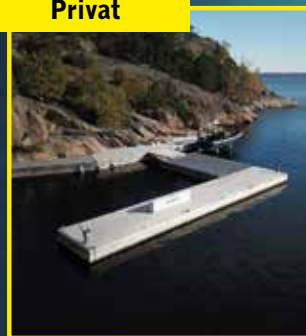
Företag



Förening



Privat



Hållbart över tid

Hamnens livslängd avgörs inte minst av vad som är dolt under ytan. Vinklar och längder på kättingar, placering av betongankare och schacklars kvalitet. Ingen hamn är helt underhållsfri, men när det gäller betongponton och deras förankring är SF Pontona i en klass för sig.

En del av svenskt båtliv

 **SF PONTONA**

SFPONTONA.SE