

Protokoll Skrovmålet 2018/2020

Tid: 10 maj 2016
Plats: Naturvårdsverket, Stockholm

”Actionlista”

- Transportstyrelsen och Naturvårdsverket påbörjar en kravspecifikation för kunskapssammanställningen. Förhoppningsvis kan en konsult anlitas och kravspecifikationen ska ange vad vi vill ha hjälp med.
- SGI undersöker om de kan vara behjälpliga med kunskapssammanställningen
- Transportstyrelsen ska kontakta Change-projektet för ett gemensamt möte i september
- Länsstyrelsen i Stockholms län undersöker om ”Miljösamverkan i Sverige” kan utnyttjas av projektet
- Länsstyrelsen i Stockholms län undersöker om den planerade workshopen kan hållas i länsstyrelsens lokaler
- Transportstyrelsen undersöker om projektet kan använda sig av en digital plattform

Mötets öppnande

Lina Petersson (Transportstyrelsen) hälsar oss välkomna till första mötet i arbetet med Miljömålsrådets åtgärd om båtottenfärger. Lina informerar om att det finns en snarlik åtgärd i Havs- och vattenmyndighetens åtgärdsprogram och att arbetet med dessa åtgärder bör ske parallellt. Slutdatum för de båda åtgärderna är 2018 resp 2020 varför projektnamnet bör vara Skrovmålet 2018/2020.

Lina visar förslag till dagordning och denna godkänns.

Beskrivning av de uppdrag som föranleder mötet

Lina ger en beskrivning av de två uppdragen som ska genomföras..

1. Miljömålsrådets åtgärd: Båtbottenfärger och miljöfarliga färgrester

Åtgärden om båtbottenfärger och miljöfarliga färgrester har beslutats av Miljömålsrådet och ska genomföras av Transportstyrelsen i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen och länsstyrelserna.

Åtgärden innebär att vi ska ta fram riktlinjer/rekommendationer eller eventuellt föreskrifter om användandet av båtbottenfärger för fritidsbåtar, samt hur man kommer tillrätta med problemet med miljöfarliga färgrester som finns på båtskrov och båtuppläggningsplatser. Tidplanen för genomförande är 2016-2018.

Miljörådsmålets beskrivning av åtgärden återfinns i sin helhet i bilaga 1.

2. Havs- och vattenmyndighetens åtgärd inom åtgärdsprogrammet för god havsmiljö: Faktablad nr 17. ÅPH 17, Naturvårdsverket, samt ÅPH 17 Transportstyrelsen. Kod: BALSE-017; ANSSE-017

Havs- och vattenmyndighetens åtgärd innebär att Naturvårdsverket och Transportstyrelsen dels ska kartlägga orsaker till förekomsten av fortsatt tillförsel av tributyltenn (TBT) och dess nedbrytningsprodukter i havsmiljön, dels utreda behov av ytterligare reglering för att förhindra spridning av TBT till havsmiljön samt verka för att den reglering som utredningen föreslår tas fram och slutligen utreda behov av och utifrån identifierade behov ta fram vägledning för att förhindra spridning av TBT till havsmiljön. Tidplanen för genomförande är 2016-2020.

Havs- och vattenmyndighetens beskrivning av åtgärden återfinns i sin helhet i bilaga 2.

Håkan Johansson (Länsstyrelsen i Stockholms län) påpekar att det genom Vattenförvaltningens åtgärdsprogram även finns åtgärder som rör inlandsvatten. Detta åtgärdsprogram gäller fram till 2021.

Håkan pekar även på att de olika åtgärdsprogrammen använder lite olika nomenklatur vilket ger lite problem när man pratar om åtgärderna.

Presentation av deltagande myndigheter

Transportstyrelsen (Lina Petersson) är tillsynsmyndighet över TBT och projektledare för Skrovålet.

Naturvårdsverket (Catherine Lundin, Maria Lindroth, Mikael Björk) arbetar med de aktuella frågorna på olika sätt, exempelvis med bidrag för att sanera förorenade områden. Vad gäller båtklubbar har dessa inte beviljats medel eftersom det finns en ansvarig för verksamheten. De statliga pengarna ska helst gå till de stora objekt som byggde Sverige. Naturvårdsverket sanerar inte där det finns risk för återkontaminering. Naturvårdsverket sanerar bara sediment kopplade till ett objekt på land som har riskklassning 1. Ännu inga ansökningar för båtklubbar. Båtklubbarna är en viktig fråga men har inte varit prioriterade och det har ännu inte kommit några ansökningar för båtklubbar. Saneringspengarna uppbundna till 2018.

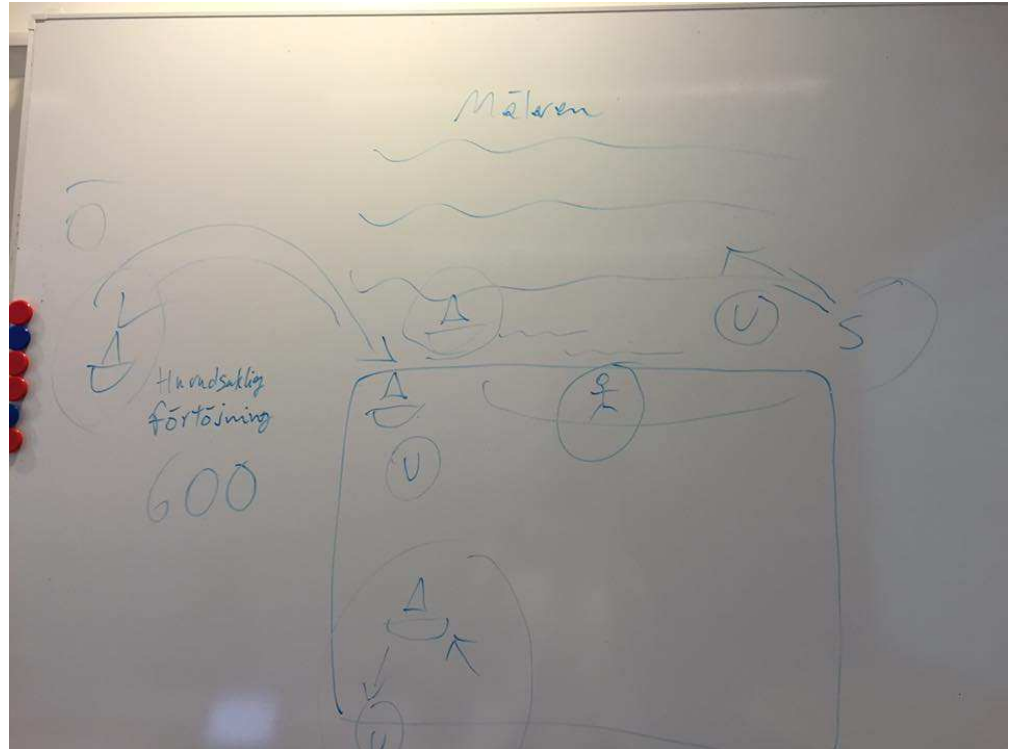
Andra exempel på Naturvårdsverkets arbetsområde är miljögiftsövervakning, åtgärdsprogrammen för havs- och vattenförvaltning och Östersjöstrategin (giftfri färg). Naturvårdsverket efterlyser information om projektet Change och önskar en presentation från projektet.

Statens Geotekniska Institut (SGI) (Annika Åberg) har inget tillsynsansvar utan myndigheten arbetar med metodik, kunskapsuppbyggnad och kunskapsöverföring. SIG jobbar ofta i nätverk och kan driva projekt och stötta kommuner och länsstyrelser .

Stockholm stads miljöförvaltning (Pendar Benhood, Maria Pettersson) arbetar bl a med tillsyn och driver ett projekt att genomföra XRF-mätningar på båtar inom båtklubbar för att se halter av TBT, koppar och zink. Förvaltningen har börjat titta på vilka krav som ska ställas dels för Mälaren, dels för kustvattensidan.

Problemet med begreppet ”huvudsaklig förtöjningsplats” beskrivs genom en skiss som visar att oavsett var båten har sin huvudsakliga förtöjningsplats, så sker de största utsläppen i samband med iordningsställande och målning på våren, sjösättning, upptagning och rengöring på hösten d.v.s. på den båtklubb

där båten tas upp på land.



I samband med denna presentation diskuteras förekomst och halter av TBT utanför upptagningsplatser.

Vidare diskuteras möjligheten och behovet av samordning/samverkan/informationsutbyte mellan landets kommuner och länsstyrelser för att underlätta för kunskapsutbyte och enhetliga tillämpningar när det gäller frågor om bottenfärger, spolplattor etc.

Länsstyrelsen i Stockholms län (Håkan Johansson) ger en presentation över mätningar av TBT i Stockholms län och beskriver problembilden (bilaga). Under den följande diskussionen nämns att nya riktlinjer för TBT är på remiss och att det behövs åtgärder på många ställen för att komma tillrätta med problemen.

Havs- och vattenmyndigheten (Frida Åberg) finansierar ett projekt *Ren båtbottnen* som syftar till att fasa ut biocidfärger.

Myndigheten berättar att LOVA-bidraget inte kan användas för markfrågor eftersom bidraget ska användas för att minska framtida utsläpp (genom

exempelvis spolplattor). LOVA-förordningen bör ses över så att förordningen omfattar sanering av båtskrov.

Länsstyrelsen i Västra Götaland (Henrik Bengtsson) beskriver kort problembilden utifrån mätningar av TBT och diskuterar därefter prioritering av åtgärder.

- 1) Fixa båtskrov - relativt billig åtgärd (1000-2000 kr per båt vid god upphandling)
- 2) Marken – dyr åtgärd (200 000 kr – 2 miljoner beroende på förhållanden och teknik)
- 3) Sediment - mycket dyr åtgärd (2 miljoner kr och uppåt beroende på platsspecifika förhållanden och åtgärder)

Generalläkaren (Helen Nybom) är tillsynsmyndighet för försvarsmaktens fartyg. Det finns en stor spridning de olika fartygstyperna. Generalläkaren utövar tillsyn av i stort sett områden inom försvarsmakten. En fråga som bör diskuteras är behov av färger för försvarsmaktens fartyg. Det finns speciallagstiftning för försvarsmakten. Lina säger att en sammanställning av all lagstiftning bör göras inom projektet.

Kemikalieinspektionen (Patrik Ernby) är central myndighet på kemikalieområdet och arbetar med utveckling av lagstiftning, tillsyn och tillstånd.

Myndigheten godkänner färger på att släppas ut på marknaden. Det kom en ny förordning (biocidförordningen 528/2012) 2012, men det har ännu inte kommit några ansökningar om godkännande av båtbottnfärger enligt denna förordning. Mötet diskuterar de begreppen ”aktiv substans” och ”verksamt ämne”. Intressant i sammanhanget är vad ämnet är verksamt mot. Det kan vara verksamt mot olika saker (kläder, väta, alger) vilket ger möjligheter att använda ämnet men dölja att det används.

Länsstyrelsen Västernorrland och Vattenmyndigheten för bottenhavets distrikt (Helene Lager) arbetar enligt vattendirektivet med att klassificera vattenområden (även med avseende på TBT – klart 2019) och utifrån klassificeringen ska åtgärder tas fram. Arbetet sker i 6-årscykler och nästa cykel startar 2021. TBT kommer troligen inte att komma in i arbetet förrän under nästa cykel. Det är svårt att avgöra när det ska sättas in åtgärder mot TBT eftersom det kan kosta så mycket att klubbarna inte har råd. Det borde

finnas ett värde som indikerar att det är fara på färde och sanering behövas. Norrbotten är ett område där man inte behöver måla sin båtbottnen och det bör man informera om.

Sjöfartsverket (Fredrik Strömbäck) sitter med i Båtmiljørådet och deltar i diskussionerna inom rådet. Verket har även egna fartyg och dessa försöker man måla så lite som möjligt. Under mötet påpekas att Sjöfartsverket bedriver muddring av farleder och dumpning av muddermassor som innehåller TBT och att detta ger Sjöfartsverket en roll i arbetet.

Vad ska vi göra?

Efter presentationerna förs en diskussion om vad som ska göras och hur projektet ska gå vidare.

Transportstyrelsen anser att arbetet måste upp på nationell nivå genom att exempelvis föreskrifter eller olika incitament i form av ”morötter” tas fram. Ett mål är att det ska vara lika arbete över hela landet eftersom arbete och tillämpning idag ser väldigt olika ut inom landet kommuner. Det är även viktigt att få med båtlivet för att arbetet ska få genomslag och leda till förbättringar.

Transportstyrelsen föreslår att:

- en workshop hålls i höst med mycket brett deltagande för att skapa delaktighet och möjlighet att föra fram synpunkter
- en kunskapssammanställning tas fram, liksom en sammanställning av tillämpliga regler och utifrån detta kan man se vad som saknas och vilka insatser som behövs.

Mötet diskuterar om det skulle hållas en workshop på ostkusten och en på västkusten. Förslag på vilka som bör bjudas in visas och Västerbottens båtförbund samt kommunerna läggs till. Transportstyrelsen föreslår att även bjuda in några miljömedvetna båtklubbar som får berätta om hur de arbetar med detta. Länsstyrelsen Stockholm ska kolla upp om workshopen ev kan hållas i deras lokaler.

Naturvårdsverket efterfrågar presentationer av Change-projektet och Transportstyrelsen ska försöka få till ett möte med dem under september.

Naturvårdsverket efterfrågar även en digital plattform där projektets medlemmar kan utbyta information etc, Transportstyrelsen undersöker vilka sådana möjligheter det finns.

Mötet har kommit fram till:

- Transportstyrelsen och Naturvårdsverket påbörjar en kravspecifikation för kunskapssammanställningen. Förhoppningsvis kan en konsult anlitas och kravspecifikationen ska ange vad vi vill ha hjälp med.
- SGI undersöker om SGI kan vara behjälpliga med kunskapssammanställningen
- Transportstyrelsen försöker anordna ett seminarium med Change-projektet i september
- Länsstyrelsen i Stockholms län undersöker om ”Miljösamverkan i Sverige” kan utnyttjas av projektet
- Länsstyrelsen i Stockholms län undersöker om den planerade workshopen kan hållas i länsstyrelsens lokaler

Nästa möte

Nästa möte kommer att troligtvis att hållas under september månad, i samband med att vi även träffar Change. Transportstyrelsen kallar till ett sådant möte.

Närvarande

Lina Petersson, Transportstyrelsen
Annika Lindell, Transportstyrelsen
Patrik Ernby, Kemikalieinspektionen
Helen Nybom, Generalläkaren
Henrik Bengtsson, Länsstyrelsen Västra Götalands Län
Mikael Björk, Naturvårdsverket
Maria Pettersson, Stockholm stads miljöförvaltning
Maria Lindroth, Naturvårdsverket
Håkan Johansson, Länsstyrelsen Stockholms län
Pendar Benhood, Stockholm stads miljöförvaltning och Miljösamverkan i
Stockholms län
Annika Åberg, Sveriges Geotekniska Institut
Catherine Lundin, Naturvårdsverket
Frida Åberg, Hav och vattenmyndigheten
Fredrik Strömbäck, Sjöfartsverket (lync)
Helene Lager, Länsstyrelsen Västernorrland och vattenmyndigheten för
bottenhavets distrikt (lync)

Ej närvarande

Cecilia Lindblad, Naturvårdsverket
Jenny Hedman, Naturvårdsverket

Bilaga 1: Miljömålsrådets åtgärd

Båtbottenfärger och miljöfarliga färgrester

TRANSPORTSTYRELSEN I SAMVERKAN MED HAVS- OCH VATTEN-
MYNDIGHETEN, NATURVÅRDSVERKET, KEMIKALIEINSPEKTIONEN OCH
LÄNSSTYRELSENA

Det här ska vi göra

Vi ska ta fram riktlinjer/rekommendationer eller eventuellt föreskrifter om användandet av båtbottenfärger för fritidsbåtar, samt hur man kommer tillrätta med problemet med miljöfarliga färgrester som finns på båtskrov och båtuppläggningsplatser.

Så här ska vi genomföra åtgärden

Vi ska etablera en arbetsgrupp som ska arbeta med frågeställningarna ovan.

Därför behövs åtgärden

Båtbottenfärger används för att minska risken för påväxt på båtbottnar, vilket kan vara ett problem då påväxten ökar båtens motstånd i vattnet och bränsleförbrukningen och avgasutsläpp ökar. Båtbottenfärger, liksom färgrester från målning vid båtuppläggningsplatser, kan innebära utsläpp av giftiga ämnen till vattenmiljön och även vara negativt för människors hälsa.

Effekt i miljön vi vill att åtgärden ska leda till

Målet är att minska användandet och förekomsten av otillåten båtbottenfärg på fritidsbåtar, vilket leder till minskad negativ miljöpåverkan av gifter.

Åtgärden bidrar till dessa miljömål

Miljö kvalitetsmålen *Gifrfri miljö* och *Hav i balans samt levande kust och skärgård*.

Tidplan för genomförande

2016-2018

Bilaga 2: Havs- och vattenmyndighetens åtgärd inom åtgärdsprogrammet för god havsmiljö

Faktablad nr 17, ÅPH 17, Naturvårdsverket, samt ÅPH 17, Transportstyrelsen.
Kod: BALSE-017; ANSSE-017

Åtgärd

Att kartlägga orsaker till förekomsten av fortsatt tillförsel av tributyltenn (TBT) och dess nedbrytningsprodukter i havsmiljön.

att utreda behov av ytterligare reglering för att förhindra spridning av TBT till havsmiljön samt verka för att den reglering utredningen förespråkar tas fram.

att utreda behov av och utifrån identifierade behov ta fram vägledning för att förhindra spridning av TBT till havsmiljön.

Motivering

God status i havsmiljön avseende TBT bedöms inte kunna följas 2020 i utsjön när det gäller halter i sediment och kustnära när det gäller effekter från TBT-förorenade sediment.

Åtgärden syftar till att möjliggöra en ökad åtgärdsintensitet för att förhindra fortsatt indirekt spridning av TBT till havsmiljön.

Miljö kvalitetsnorm

- B.1 bilaga 3 HVMFS 2012:18 (inte kustvatten, 8 § HVMFS 2012:18).
- B.2 bilaga 3 HVMFS 2012:18.
- God miljöstatus, kvalitativa förhållanden 8.1 och 8.2, bilaga 2 del A HVMFS 2012:18.

Genomförande

Åtgärden behöver genomföras av Naturvårdsverket och Transportstyrelsen efter samråd med Kemikalieinspektionen, Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Generalläkaren, länsstyrelser och kommuner.

De utredningar och kartläggningar som genomförs ska vara representativa för svenska förhållanden i Östersjön och Nordsjön.

Lagstiftning/regelverk

Miljöbalken, kapitel 2 och kapitel 10.
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,

Miljömål

Gifrfri miljö.
Hav i balans och levande kust och skärgård.

Bakgrund

TBT halter i sediment⁶⁶ och observerade effekter i havsmiljön (imposex hos gastropoder) tyder på risk för att god miljöstatus inte uppnås 2020. Dessutom indikerar kvoten mellan TBT och dess nedbrytningsprodukter i sediment att tillförseln många gånger överskrider nedbrytningshastigheten.

Även om TBT varit förbjudet att användas som båtbottenfärg (antifouling) på fartyg⁶⁷ en längre tid påträffas det fortfarande frekvent i båtskrov⁶⁸. Ämnet finns sannolikt kvar i gamla övermålad färglager som släpper från skroven vid högtryckstvätt, borsttvätt, skrapning, slipning etc. Höga halter av ämnet har också återfunnits i jord på båtuppställningsplatser, i dagvatten och i yt-sediment i hamnar⁶⁹, förhållanden som också förekommer i varvsmiljö.

Ytterligare åtgärdsinsatser för att förhindra indirekt spridning av TBT till havsmiljön bedöms därmed nödvändiga. På detta sätt kan även utsläpp av tillåtna

aktiva substanser i båtottenfärger, såsom koppar och zink minska. Det kan gälla åtgärder riktade mot sjöfarten och fartygsskrov liksom åtgärder inom hamn- och varvsverksamheter etc. Det kan även finnas andra källor till TBT. För att insatserna ska riktas rätt och i tillräcklig omfattning bör orsak till fortsatt tillförsel av TBT först kartläggas, varvid befintligt underlag behöver sammanställas och eventuella kunskapsluckor identifieras.

Inom vissa delar av miljöövervakning används, i brist på alternativ, TBT för rengöring av instrument⁷⁰. MBT (monobutyltenn) och DBT (dibutyltenn) är nedbrytningsprodukter till TBT men används också som stabilisatorer vid plasttillverkning. TBT kan även förekomma som förorening i produkter med DBT. Organiska tennföreningar ingår sedan 2010 i den nationella miljöövervakningen av utgående vatten vid nio reningsverk. TBT, MBT och DBT återfinns i slam (MBT och DBT i runt 10 gånger högre halter än TBT). TBT har dock hittills inte kunnat detekteras⁷¹ i utgående vatten, medan MBT hittas vid samtliga verk och DBT hittas ibland.

Gällande lagstiftning, och dess tillämpning, behöver ses över och kraven eventuellt kompletteras för att bättre hantera ovanstående problematik. Vägledningsinsatser bedöms som nödvändiga för att på ett effektivt sätt driva på arbetet med att motverka spridning av TBT till havsmiljön. Det kan gälla metoder för identifiering av båtskrov målade med färg innehållande tenn, riktlinjer för hantering av båtskrov, efterbehandling av förorenade sediment och markområden, nationella tillsynkampanjer. Genom t.ex. informationskampanjer riktade till allmänheten och båtägare etc. kan även utsläpp av tillåtna aktiva substanser i båtottenfärger, såsom koppar och zink minska.

Geografisk omfattning

Nordsjön och Östersjön.
Kustzonen, utsjön, territorialvatten

Koordinering EU-direktiv

Ramdirektivet för vatten (2000/60/EG).
IMO konventionen.

Regional koordinering

Change-projektet 2014–2017.
Projektet syftar till att minska användningen av båtottenfärger som kan vara skadliga för vattenmiljön i Östersjön. Man arbetar även med frågan kring läckage från underliggande färglager. Projektet är ett Bonus projekt och studier utförs i Finland, Tyskland och Sverige. För mer information se Naturvårdsverkets hemsida: www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-isamhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Forskning/forskning-formiljomalen/Ostersjoprogrammet-BONUS/.

Bieffekter

Åtgärden har positiva bieffekter. Betydande på biologisk mångfald.
Kan ha negativ påverkan på materiella tillgångar.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Kostnads-nyttoanalys och kostnadseffektivitet har analyserats, se kapitlet *Samhällsekonomiska konsekvenser av åtgärdsprogrammet*.

⁶⁶ 10 av 16 prover från utsjön överstiger till exempel det nyligen införda gränsvärde för TBT i sediment (1,6 ug/kg vid 5.% org kol) som tagits fram i samband med revidering av HVMFS 2013:19. Imposéx studeras årligen inom den nationella övervakningen. Dessa effekter kan kopplas till förekomst av organiska tennföreningar, och observeras fortfarande längs både Ost och Västkusten.

⁶⁷ Med fartyg menas farkost som är avsedd att användas till sjöss och som har skrov och konstruktiv styrförmåga (<http://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/>).

68 Havs- och vattenmyndigheten har under 2012 finansierat ett projekt vid Stockholms universitet för att utveckla analysinstrument för att kunna identifiera förekomst och kvantifiera halten TBT i båtskrov, utan att göra någon åverkan på skrovet. En analys av 300 båtar i Stockholmsområdet och 204 i Göteborgsområdet visade att tenn kunde detekteras hos 86.% av båtarna i Göteborg och 66.% i Stockholm. Medelhalterna av tenn var också högre i Gbg (217 ug/cm²) än i Stockholm (122 ug/cm²), men det var stor spridning i halt mellan enskilda båtar. Det instrument som användes var ett HH-XRF instrument (Innov-X delta 50). (Ytreberg, Lundgren, Eklund. Projekt rapport till Havs- och vattenmyndigheten). Studier pågår nu för att kunna kvantifiera även mängden organiskt tenn.

69 Se t.ex. ” Länsstyrelsen Västra Götaland. 2012. TBT, koppar, zink och irgarol i dagvatten, slam och mark i småbåtshamnar. Rapport 2012:16”; <http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2012/2012-16.pdf> och ”Länsstyrelsen Västra Götaland. 2011. TBT i småbåtshamnar i Västra Götalands län 2010 – En studie av belastning och trender. Rapport 2011:30”.

70 Detta gäller främst viss utrustning som används på bojar eller liknande. Det pågår internationella undersökningar för att hitta lämpliga alternativ till TBT, men i nuläget finns inget effektivt alternativ.

71 Detektionsgräns 1 ng/L.