

Protokoll Skrovmålet 2018/2020

Tid: 31 augusti 2016
Plats: Naturvårdsverket, Stockholm

"Actionlista"

- Kravspecifikationen kompletteras och ska skickas iväg snarast
- Myndigheterna börjar titta på regelsammanställningen

Mötets öppnande

Lina Petersson (Transportstyrelsen) hälsade oss välkomna till mötet i projektet Skrovmålet 2018/20. Förslaget till dagordning presenterades och godkändes.

Kravspecifikation för kunskapssammanställning

Vid förra mötet bestämdes att Transportstyrelsen och Naturvårdsverket skulle ta fram en kravspecifikation för en kunskapssammanställning som visar vad vi vet idag och vad vi saknar för underlag.

Lina visade ett utkast till kravspecifikation. Utkastet uppdateras efter mötet. När kravspecifikationen är färdig ska den ut på anbudsförfarande och möjligen kan sammanställningen vara klar till årsskiftet.

Utöver kunskapsinsamlingen kommer även en inventering av regelverk, vägledningar etc. att genomföras. Denna inventering kommer deltagande myndigheter och organisationer att genomföra och sammanställningen kommer att kunna ligga till grund för bedömningar av vad som behöver förändras i regelverken mm.

Skrovmålet 2018 ska rapporteras innan sommaren 2018 och Skrovmålet 2020 ska rapporteras 2020.

Workshop i oktober

I oktober kommer en workshop inom projektet "Skrovmålet" att hållas. Avsikten är att bjuda in brett och diskutera tillsammans vad som är problemet, vad arbetet ska leda till och var vill vi hamna 2020.

Projektet "Ren båtbottnen utan gift", har fått medel från Havs- och vattenmyndigheten och drivs av Svenska Båtunionen, Naturskyddsföreningen, Skärgårdsstiftelsen och Sportfiskarna. Projektet syftar till att informera om alternativa metoder till att måla båtbottnen. Även detta projekt planerade att hålla en konferens i oktober och vid diskussioner i Båtmiljørådet ansågs det lämpligt att lägga dessa aktiviteter i anslutning till varandra. 18-19 oktober kommer "konferensen" att genomföras på Tekniska nämndhuset i Stockholm. Hörsal och smårum för gruppdiskussioner är bokade och lunch kommer att intas i restaurangen.

Den 18 oktober kommer att ägnas åt projektet "Ren båtbottnen utan gift" och den 19 oktober kommer att ägnas åt projektet "Skrovmålet". Markus Lundberg från Sportfiskarna kommer att vara moderator. Det är ännu inte bestämt vem som kommer att öppningstala.

Mötet diskuterar ett förslag till upplägg av dagarna och innehåll i presentationer. Dag 1 föreslås inledas med tema riktlinjer dvs de riktlinjer om spolplattor som HAV har tagit fram och som kommunerna ansvarar för att tillämpa. Vidare kommer olika exempel från verkligheten att ges.

Vad avser dag 2 föreslår Catrin att en genomgång av ansvar och regelverk presenteras på Skrovmålets WS för att ge en bakgrund inför diskussionerna.

Henrik Bengtsson föreslår att metodikfrågan tas upp och menar att en riktig metodik måste tas fram. Länsstyrelsen har sökt pengar för detta med inte fått pengar, därför kanske SGI kan det.

Håkan Johansson föreslog information om hur prioritera åtgärder samt vikten av att byta filter vid rätt tillfälle.

Presentation av CHANGE-projektet

Vid förra mötet i Skrovålet efterfrågades en presentation av Change-projektet och mötet gästades idag av Britta Eklund (Stockholms Universitet), Erik Ytreberg (Chalmers) och Ann-Christin Erikson-Wiklund (Stockholms Universitet)

Britta Eklund gav en inledande presentation om förekomst av TBT, utsläpp, mätmetod, resultat och problembild.

Ann-Christin Erikson-Wiklund presenterade Change-projektet, vars grundfråga är hur når vi ett hållbart båtliv genom att förändra uppfattning och perspektiv hos båtägare.

Projektet är ett Östersjöprojekt (sträckan Göteborg-Sundsvall) och finansieras genom medel från Naturvårdsverket och EU:s BONUS-program. Projektet löper under 4 år och kommer att avslutas vid utgången av 2017. Deltagande länder är Danmark, Tyskland, Finland och Sverige. I projektet deltar naturvetare, ekonomer, jurister, slutanvändare m fl.

Exempel på arbetsområden är:

- Båttester - båtägare får testa olika metoder varefter de intervjuas om nöjdheten
- Paneltester – omålade ytor har sänkts ner i vattnet för att se påväxten
- Utveckling av biologiska fälttestmetoder
- Riskbedömning - mäter på flera platser för att se vad som händer när båtarna sjösätts
- Livscykelanalyser
- Kommunikation av idéer, tankar och resultat.

Projektet ger kunskap och syftar till att ta fram slutsatser och rekommendationer om vad som är lämpligt för att nå ett hållbart båtliv.

Slutligen gav Erik Ytreberg en presentation av ett projekt som rör läckagehastigheter av biocider från båtbottnfärger. Läckagehastigheten styr färgens antifoulingeffekt.

Mer information om Change-projektet finns på changeantifouling.com

Diskussion med företrädare för Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet

Efter lunch gästades mötet av Peter Karlsson och Harald Mårtensson från Svenska Båtunionen (SBU), Åsa Kullberg och Lennart Falk från Svenska Kryssarklubben (SXX) och Emilie Lindström från Svenska Seglarförbundet.

Lina gav en inledande beskrivning av projektet Skrovmålet 2018/2020. (För fullständig beskrivning hänvisas till bilaga 1 och bilaga 2.) Håkan påpekade att det även finns ett åtgärdsprogram för inlandsvatten som har slutår 2021.

Den framtida processen ser i dagsläget ut så här:

- Faktainsamling
- Regelinsamling
- Åtgärdsförslag
- Avrapportering Skrovmålet 2018
- Avrapportering HAVs åtgärdsprogram 2020

Under den kommande Workshop som ska hållas i oktober hoppas projektet få bred uppslutning av berörda och att dessa delar med sig av sina synpunkter.

De inbjudna representanterna för delar av båtlivet i Sverige gav en mängd synpunkter och förslag exempelvis:

- Projektet bör omfatta även internationella regler som gäller i Sverige.
- Budskapet Måla mindre/späd färgen kanske passar i projektet.
- Frågan om enkla spolplattor är intressant.
- Det är viktigt att resultatet av projektet blir funktionellt och genomförbart. Det är även viktigt att faktainsamlingen inte uttryckligen ses som en sanning.
- Borsttvättar kanske repar båtarna – detta bör testas.
- Det är viktigt att projektet inte kommer fram till saker som strider mot EUs regler. Biociddirektivet finns - vad innebär det för frågan om begränsningar?
- Faktainsamlingen är viktig.
- Det är viktigt att projektet har högt i tak.

- Likriktning är bra, men lokala bedömningar och förhållanden måste spelas in och beaktas.
- Det måste få ta tid att – går det för fort fram kan man möta motstånd.
- SBU organiserar 25 % av båtägarna – vem tar hand om övriga 75 % av båtägarna. Detta är en rättvisefråga.
- De flesta båtägare värnar miljön. Det gäller att hitta kloka sätt att nå en god miljö.
- Båtägarna är utlämnade till producenterna och det finns fall där producenternas beskrivning av varan inte stämde.
- Miljökonsekvensbedömningar måste göras.
- Helheten bör tas fram och fritidsbåtarnas del i helheten bör visas - detta har en pedagogisk aspekt.
- Faktainsamlingen bör omfatta även fartyg och stora hamnar och dessa bör visas i helheten. Även detta har en pedagogisk aspekt. Det är därför viktigt att inte sikta in faktainsamlingen för snävt.
- På work shopen bör det läggas in ett pass om fritidsbåtslivet i Sverige ser ut. Exempelvis har endast 12% av alla svenska båtar toalett ombord.
- Båtlivet har ett värde – man mår bra av det. Det får inte glömmas bort.
- Båtlivet ska inte sätta på sig offerkoftan.
- Vad gäller SBUs rekommendationer om bottenfärg har organisationen en nära dialog med kommunerna.
- SBU har tagit fram en handbok och om båtclubbarna följer handboken får de ingen självrisk om det händer något.
- SXX skapar miljöfakta.
- Bra om projektet kan anpassa aktiviteter till säsongvariationerna i förbundens verksamheter.
- Information är viktigt.
- Hur hanterar man utländska gäster – vilket regelverk lever de under?
- Det är en väldigt liten del av båtarna som är utländska – men vid Ämtö har höga halter noterats och där är det en stor andel utländska båtar
- På work shopen vore det önskvärt med en föreläsning om koppar och hur farligt det är (baserat på IVL-rapport)
- I Holland krävde man för 15 år sedan att TBT-båtar skulle saneras och målas med godkänd färg och så satsade man på spolplattor
- Man måste hitta en metodik att avlägsna färg.
- Båtfärgrester får inte lämnas i kommunens anläggningar eftersom det inte är hushållssopor.

- Projektet bör titta på ekonomiska konsekvenser – exempelvis vore det bra att ändra LOVA-förordningen så att man kan få LOVA-pengar till sanering.
- Det är viktigt att skapa förståelse för varandras verkligheter.
- När Miljöbalkens regler kom blev det så besvärligt att ha miljöstationer så många miljöstationer försvann
- Tillsynen är den dyraste kostnaden för klubben

På frågan om vad de olika organisationerna ser för möjligheter och vilka hinder de ser ges följande kommentarer:

- Fritidsbåtsundersökningen är väldigt bra och bör lyftas upp
- Klubbarna är ofta ganska små - kostnaderna för att göra rätt måste hållas nere
- Korta arrendekontrakt ger osäkerhet – längre kontrakt innebär säkrare förhållanden och uppmuntrar till långsiktighet
- Händer det något på färgfronten vad gäller miljövänligare färger? (Energimyndigheten svarar att det inte händer så mycket och marknaden är EU-harmoniserad.)
- Det vore intressant med information från Kemikalieinspektionen – hur inspektionen arbetar och tänker denna fråga.
- SBU avslutar diskussionen med att säga att det är ett bra projekt och att regelverksgenomgången är bra, liksom framtagande av faktaunderlaget. Det är bra att prioritera vilken fakta vi kan ha som gemensam grund för vårt fortsatta arbete.

Nästa möte

Nästa möte kommer att hållas efter workshopen. Transportstyrelsen kallar till detta möte.

Närvarande

Lina Petersson, Transportstyrelsen
Annika Lindell, Transportstyrelsen
Henrik Bengtsson, Länsstyrelsen Västra Götalands Län
Mikael Björk, Naturvårdsverket
Catherine Lundin, Naturvårdsverket
Håkan Johansson, Länsstyrelsen Stockholms län
Pendar Benhood, Stockholm stads miljöförvaltning och Miljösamverkan i
Stockholms län
Frida Åberg, Hav och vattenmyndigheten
Fredrik Strömbäck, Sjöfartsverket
Patrik Ernby, Kemikalieinspektionen
Susanna Karlsson, Kemikalieinspektionen
Annelie Rudström, Kemikalieinspektionen
Martin Larsson, Naturskyddsföreningen Projektet ”Ren båtbottnen utan gift”

Change-projektet

Britta Eklund, Stockholms universitet
Erik Ytreberg, Chalmers
Ann-Christin Erikson-Wiklund, Stockholms universitet

Båtorganisationer

Harald Mårtensson, Svenska Båtunionen
Peter Karlsson, Svenska Båtunionen
Lennart Falk, Svenska Kryssarklubben
Åsa Kullberg, Svenska Kryssarklubben
Emilie Lindström, Svenska Seglarförbundet

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. Imposax 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.

Protokoll Skrovmålet 2018/2020

Tid: 31 augusti 2016
Plats: Naturvårdsverket, Stockholm

"Actionlista"

- Kravspecifikationen kompletteras och ska skickas iväg snarast
- Myndigheterna börjar titta på regelsammanställningen

Mötets öppnande

Lina Petersson (Transportstyrelsen) hälsade oss välkomna till mötet i projektet Skrovmålet 2018/20. Förslaget till dagordning presenterades och godkändes.

Kravspecifikation för kunskapssammanställning

Vid förra mötet bestämdes att Transportstyrelsen och Naturvårdsverket skulle ta fram en kravspecifikation för en kunskapssammanställning som visar vad vi vet idag och vad vi saknar för underlag.

Lina visade ett utkast till kravspecifikation. Utkastet uppdateras efter mötet. När kravspecifikationen är färdig ska den ut på anbudsförfarande och möjligen kan sammanställningen vara klar till årsskiftet.

Utöver kunskapsinsamlingen kommer även en inventering av regelverk, vägledning etc. att genomföras. Denna inventering kommer deltagande myndigheter och organisationer att genomföra och sammanställningen kommer att kunna ligga till grund för bedömningar av vad som behöver förändras i regelverken mm.

Skrovmålet 2018 ska rapporteras innan sommaren 2018 och Skrovmålet 2020 ska rapporteras 2020.

Workshop i oktober

I oktober kommer en workshop inom projektet "Skrovmålet" att hållas. Avsikten är att bjuda in brett och diskutera tillsammans vad som är problemet, vad arbetet ska leda till och var vill vi hamna 2020.

Projektet "Ren båtbottnen utan gift", har fått medel från Havs- och vattenmyndigheten och drivs av Svenska Båtunionen, Naturskyddsföreningen, Skärgårdsstiftelsen och Sportfiskarna. Projektet syftar till att informera om alternativa metoder till att måla båtbottnen. Även detta projekt planerade att hålla en konferens i oktober och vid diskussioner i Båtmiljørådet ansågs det lämpligt att lägga dessa aktiviteter i anslutning till varandra. 18-19 oktober kommer "konferensen" att genomföras på Tekniska nämndhuset i Stockholm. Hörsal och smårum för gruppdiskussioner är bokade och lunch kommer att intas i restaurangen.

Den 18 oktober kommer att ägnas åt projektet "Ren båtbottnen utan gift" och den 19 oktober kommer att ägnas åt projektet "Skrovmålet". Markus Lundberg från Sportfiskarna kommer att vara moderator. Det är ännu inte bestämt vem som kommer att öppningstala.

Mötet diskuterar ett förslag till upplägg av dagarna och innehåll i presentationer. Dag 1 föreslås inledas med tema riktlinjer dvs de riktlinjer om spolplattor som HAV har tagit fram och som kommunerna ansvarar för att tillämpa. Vidare kommer olika exempel från verkligheten att ges.

Vad avser dag 2 föreslår Catrin att en genomgång av ansvar och regelverk presenteras på Skrovmålets WS för att ge en bakgrund inför diskussionerna.

Henrik Bengtsson föreslår att metodikfrågan tas upp och menar att en riktig metodik måste tas fram. Länsstyrelsen har sökt pengar för detta med inte fått pengar, därför kanske SGI kan det.

Håkan Johansson föreslog information om hur prioritera åtgärder samt vikten av att byta filter vid rätt tillfälle.

Presentation av CHANGE-projektet

Vid förra mötet i Skrovrådet efterfrågades en presentation av Change-projektet och mötet gästades idag av Britta Eklund (Stockholms Universitet), Erik Ytreberg (Chalmers) och Ann-Christin Erikson-Wiklund (Stockholms Universitet)

Britta Eklund gav en inledande presentation om förekomst av TBT, utsläpp, mätmetod, resultat och problembild.

Ann-Christin Erikson-Wiklund presenterade Change-projektet, vars grundfråga är hur når vi ett hållbart båtliv genom att förändra uppfattning och perspektiv hos båtägare.

Projektet är ett Östersjöprojekt (sträckan Göteborg-Sundsvall) och finansieras genom medel från Naturvårdsverket och EU:s BONUS-program. Projektet löper under 4 år och kommer att avslutas vid utgången av 2017. Deltagande länder är Danmark, Tyskland, Finland och Sverige. I projektet deltar naturvetare, ekonomer, jurister, slutanvändare m fl.

Exempel på arbetsområden är:

- Båttester - båtägare får testa olika metoder varefter de intervjuas om nöjdheten
- Paneltester – omålade ytor har sänkts ner i vattnet för att se påväxten
- Utveckling av biologiska fälttestmetoder
- Riskbedömning - mäter på flera platser för att se vad som händer när båtarna sjösätts
- Livscykelanalyser
- Kommunikation av idéer, tankar och resultat.

Projektet ger kunskap och syftar till att ta fram slutsatser och rekommendationer om vad som är lämpligt för att nå ett hållbart båtliv.

Slutligen gav Erik Ytreberg en presentation av ett projekt som rör läckagehastigheter av biocider från båtbottnfärger. Läckagehastigheten styr färgens antifoulingeffekt.

Mer information om Change-projektet finns på changeantifouling.com

Diskussion med företrädare för Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet

Efter lunch gästades mötet av Peter Karlsson och Harald Mårtensson från Svenska Båtunionen (SBU), Åsa Kullberg och Lennart Falk från Svenska Kryssarklubben (SXX) och Emilie Lindström från Svenska Seglarförbundet.

Lina gav en inledande beskrivning av projektet Skrovmålet 2018/2020. (För fullständig beskrivning hänvisas till bilaga 1 och bilaga 2.) Håkan påpekade att det även finns ett åtgärdsprogram för inlandsvatten som har slutår 2021.

Den framtida processen ser i dagsläget ut så här:

- Faktainsamling
- Regelinsamling
- Åtgärdsförslag
- Avrapportering Skrovmålet 2018
- Avrapportering HAVs åtgärdsprogram 2020

Under den kommande Workshop som ska hållas i oktober hoppas projektet få bred uppslutning av berörda och att dessa delar med sig av sina synpunkter.

De inbjudna representanterna för delar av båtlivet i Sverige gav en mängd synpunkter och förslag exempelvis:

- Projektet bör omfatta även internationella regler som gäller i Sverige.
- Budskapet Måla mindre/späd färgen kanske passar i projektet.
- Frågan om enkla spolplattor är intressant.
- Det är viktigt att resultatet av projektet blir funktionellt och genomförbart. Det är även viktigt att faktainsamlingen inte uttryckligen ses som en sanning.
- Borstvättar kanske repar båtarna – detta bör testas.
- Det är viktigt att projektet inte kommer fram till saker som strider mot EUs regler. Biociddirektivet finns - vad innebär det för frågan om begränsningar?
- Faktainsamlingen är viktig.
- Det är viktigt att projektet har högt i tak.

- Likriktning är bra, men lokala bedömningar och förhållanden måste spelas in och beaktas.
- Det måste få ta tid att – går det för fort fram kan man möta motstånd.
- SBU organiserar 25 % av båtägarna – vem tar hand om övriga 75 % av båtägarna. Detta är en rättvisefråga.
- De flesta båtägare värnar miljön. Det gäller att hitta kloka sätt att nå en god miljö.
- Båtägarna är utlämnade till producenterna och det finns fall där producenternas beskrivning av varan inte stämde.
- Miljökonsekvensbedömningar måste göras.
- Helheten bör tas fram och fritidsbåtarnas del i helheten bör visas - detta har en pedagogisk aspekt.
- Faktainsamlingen bör omfatta även fartyg och stora hamnar och dessa bör visas i helheten. Även detta har en pedagogisk aspekt. Det är därför viktigt att inte sikta in faktainsamlingen för snävt.
- På work shopen bör det läggas in ett pass om fritidsbåtslivet i Sverige ser ut. Exempelvis har endast 12% av alla svenska båtar toalett ombord.
- Båtlivet har ett värde – man mår bra av det. Det får inte glömmas bort.
- Båtlivet ska inte sätta på sig offerkoftan.
- Vad gäller SBUs rekommendationer om bottenfärg har organisationen en nära dialog med kommunerna.
- SBU har tagit fram en handbok och om båtclubbarna följer handboken får de ingen självrisk om det händer något.
- SXX skapar miljöfakta.
- Bra om projektet kan anpassa aktiviteter till säsongsvariationerna i förbundens verksamheter.
- Information är viktigt.
- Hur hanterar man utländska gäster – vilket regelverk lever de under?
- Det är en väldigt liten del av båtarna som är utländska – men vid Ämtö har höga halter noterats och där är det en stor andel utländska båtar
- På work shopen vore det önskvärt med en föreläsning om koppar och hur farligt det är (baserat på IVL-rapport)
- I Holland krävde man för 15 år sedan att TBT-båtar skulle saneras och målas med godkänd färg och så satsade man på spolplattor
- Man måste hitta en metodik att avlägsna färg.
- Båtfärgrester får inte lämnas i kommunens anläggningar eftersom det inte är hushållssopor.

- Projektet bör titta på ekonomiska konsekvenser – exempelvis vore det bra att ändra LOVA-förordningen så att man kan få LOVA-pengar till sanering.
- Det är viktigt att skapa förståelse för varandras verkligheter.
- När Miljöbalkens regler kom blev det så besvärligt att ha miljöstationer så många miljöstationer försvann
- Tillsynen är den dyraste kostnaden för klubben

På frågan om vad de olika organisationerna ser för möjligheter och vilka hinder de ser ges följande kommentarer:

- Fritidsbåtsundersökningen är väldigt bra och bör lyftas upp
- Klubbarna är ofta ganska små - kostnaderna för att göra rätt måste hållas nere
- Korta arrendekontrakt ger osäkerhet – längre kontrakt innebär säkrare förhållanden och uppmuntrar till långsiktighet
- Händer det något på färgfronten vad gäller miljövänligare färger? (Energimyndigheten svarar att det inte händer så mycket och marknaden är EU-harmoniserad.)
- Det vore intressant med information från Kemikalieinspektionen – hur inspektionen arbetar och tänker denna fråga.
- SBU avslutar diskussionen med att säga att det är ett bra projekt och att regelverksgenomgången är bra, liksom framtagande av faktaunderlaget. Det är bra att prioritera vilken fakta vi kan ha som gemensam grund för vårt fortsatta arbete.

Nästa möte

Nästa möte kommer att hållas efter workshopen. Transportstyrelsen kallar till detta möte.

Närvarande

Lina Petersson, Transportstyrelsen
Annika Lindell, Transportstyrelsen
Henrik Bengtsson, Länsstyrelsen Västra Götalands Län
Mikael Björk, Naturvårdsverket
Catherine Lundin, Naturvårdsverket
Håkan Johansson, Länsstyrelsen Stockholms län
Pendar Benhood, Stockholm stads miljöförvaltning och Miljösamverkan i
Stockholms län
Frida Åberg, Hav och vattenmyndigheten
Fredrik Strömbäck, Sjöfartsverket
Patrik Ernby, Kemikalieinspektionen
Susanna Karlsson, Kemikalieinspektionen
Annelie Rudström, Kemikalieinspektionen
Martin Larsson, Naturskyddsföreningen Projektet ”Ren båtbottnen utan gift”

Change-projektet

Britta Eklund, Stockholms universitet
Erik Ytreberg, Chalmers
Ann-Christin Erikson-Wiklund, Stockholms universitet

Båtorganisationer

Harald Mårtensson, Svenska Båtunionen
Peter Karlsson, Svenska Båtunionen
Lennart Falk, Svenska Kryssarklubben
Åsa Kullberg, Svenska Kryssarklubben
Emilie Lindström, Svenska Seglarförbundet

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 åtgärdsakt 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. Imposax 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.