



Milljö
program
för fritidsbåtar
2008

Förord

Båtliv utgör en viktig möjlighet till naturupplevelse och rekreation och har betydelse för folkhälsan. Att miljön inte skadas är av vital betydelse för såväl upplevelsorna som för turism, service, handel och tillverkningsindustri i anslutning till båtlivet. När människor vistas i naturen ökar förståelsen för hur viktigt det är med en opåverkad natur.

Den allra största negativa påverkan på vatten- och havsmiljön sett i ett globalt perspektiv härrör från andra aktiviteter än båtliv. Inriktningen för miljöprogrammet är att minska påverkan från båtlivet.

Detta miljöprogram har antagits av Båtmiljörådet där Sjöfartsverket är huvudman och personer ur organisationer och myndigheter med intresse att minska båtlivets miljöpåverkan är medlemmar. Båtmiljörådet består av representanter för:

Föreningen Gästhamnar Sverige
Sjösportens samarbetsdelegation
Göteborgs stad, Miljöförvaltningen
Skärgårdsstiftelsen
Stiftelsen Håll Sverige Rent
Sportfiskarna
Kemikalieinspektionen
Svenska Båtunionen, Miljökommittén
Länsstyrelsen i Stockholms län
Svenska Kryssarklubben
Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Svenska Petroleum Institutet
Naturvårdsverket
Sweboat
Sjöfartsverket
Västkuststiftelsen

Innehållet i miljöprogrammet har utarbetats av en arbetsgrupp tillsatt av Båtmiljörådet och visar hur de aktuella miljöfrågorna bedöms samt innehåller överenskommelser om åtgärder.

Stöd för innehållet finns i miljö kvalitetsmålen ”Begränsad klimatpåverkan”, ”Bara naturlig försurning”, ”Frisk luft”, ”Giftfri miljö”, ”Hav i balans, levande kust och skärgård” samt ”Ingen övergödning”.

Anknytning finns också till den fördjupade utvärderingen av miljö kvalitetsmålen när det gäller kolväteutsläpp från äldre tvåtaktsmotorer, effektivare energianvändning, buller, avfall och giftfri miljö.

I **”Aktionsplan för havsmiljön”** (april 2006) gäller två punkter fritidsbåtlivet uttryckligen, nämligen ”Marknadsför miljöanpassad bensin” och ”Minska riskerna med farliga bottenfärger”.

1. Avgas- och ljudemissioner, nya båtar och båtmotorer

Kravnivåerna för kolväten, kolmonoxid och kväveoxider bestäms i EG och i USA. Kraven på tvåtakts bensinmotorers kolväteutsläpp är avsevärt liberalare än för fyrtaktsmotorer. Bensindrivna båtmotorer har högre emissioner än bilmotorer. På kort sikt väntas inte några nämnvärda förändringar i teknik eller kravnivå i Europa. På lång sikt förväntas internationell harmonisering och skärpta krav vilket sannolikt medför katalysator eller annan större konstruktionsförändring. Ljudnivåkraven kan svårligen skärpas för planande båtar. För deplacementsgående båtar är det möjligt, men omotiverat att sänka kravnivån.

Det är tekniskt möjligt att skärpa kraven för dieselmotorer, men gränsvärdena är redan lågt satta och en skärpning kräver helt nya konstruktionslösningar vilket kräver lång tid för genomförande. Det är önskvärt ur flera synvinklar med internationell samordning av kraven.

Mål

Emissionerna av kolväten, kolmonoxid och kväveoxider från nya båtmotorer **ska minska** med utgångspunkten att bästa tillgängliga teknik ska användas.

Åtgärder

Sjöfartsverket ska i EG-arbetet driva frågan att kraven på avgaser från bensinmotorer ska vara desamma oavsett motorkonstruktion samt stödja utvecklingen mot ett internationellt regelverk.

2. Avgas- och ljudemissioner, befintliga båtar och båtmotorer

Genomförandet av Sjöfartsverkets båtmotorstrategi har påbörjats. Med hjälp av främst informationsinsatser ska ägare av motorer med dåliga miljöegenskaper stimuleras att byta till nya motorer eller att övergå till lämpligare drivmedel. Flitigt använda motorer kan förväntas bli utbytta snabbast av hälso-, miljö- och ekonomiska skäl. De gamla tvåtaktsmotorer av äldre typ som används sparsamt kommer att finnas kvar under lång tid eftersom deras skrotning inte kan påskyndas med enkla medel. För dessa ska användning av alkylatbensin och biologiskt nedbrytbar utombordarolja uppmuntras.

Det sedan länge uppmärksammade problemet med extremt buller från ett litet antal snabbgående båtar med ”raka rör” väntar på sin lösning. Inga regler finns om vilka ljudnivåer befintliga båtar får avge.

Mål

Utsläpp av skadliga ämnen i avgaser ska minskas. Buller från befintliga båtar och motorer ska minskas till samma nivå som för de nya.

Åtgärder

Naturvårdsverket, Sjöfartsverket m fl myndigheter och ett antal organisationer samverkar i kampanjer och aktiviteter med början februari 2008 för att påskynda utbytet av miljöolämpliga motorer och för att använda lämpligaste drivmedel samt att hålla båt och motor i bästa trim.

Sjöfartsverket bör driva frågan om krav på ljuddämpning i motorinstallationer i befintliga båtar och skärpning av formuleringen eller tillämpningen av störningsparagrafen i Sjölagen (1994:1009, 20 kap, 3 §).

3. Energieffektiva båtar och motorer

Bland både nya och något äldre båtar finns det exempel på konstruktioner som kräver onödigt mycket motoreffekt t ex genom att båten i den av tillverkaren avsedda hastigheten har ett stort motstånd. Andra brister i energieffektiviteten kan vara att motorn eller propellern inte är optimerad för den normala driften. Strömförsörjning i båten kan ordnas med solceller, vindsnurra eller landanslutning för att minska behovet av att starta framdrivningmotorn enbart för att ladda batterierna.

Köparna har makten men inte alltid tillräckliga kunskaper för att välja energieffektiva produkter.

Mål

Drivmedelsförbrukningen ska minimeras. Producenter och försäljare ska särskilt tillse att data om energieffektivitet ska finnas så att båt- och motorköpare kan välja produkter med minsta klimatpåverkan. Tomgångskörning för att enbart ladda batterier ska inte förekomma.

Åtgärder

Sjöfartsverket bör, i samråd med Naturvårdsverket, ta initiativ till krav på energideklaration för nya båtar med den faktiska motorn eller några tänkbara motoralternativ. Måttstock för bra och dåligt samt standard för mätning bör utarbetas. Myndigheter och organisationer bör rikta information till

båtägare och båtköpare om:

- Energideklaration av nya båtar
- Alternativa framdrivningsmaskinerier (el, segel)
- Solceller, vindsnurror och landanslutning

Bästa energieffektivitet bör uppmärksammas bl a genom att en utmärkelse delas ut årligen av Båtmiljörådet vid en båtmässa.

4. Körsätt

Förutom egenskaperna hos motor och båt är det av stor betydelse hur båten används. Avgasutsläpp räknat per distansminut och buller beror på hur fort båten körs. Svall som skadar stränder och vållar andra störningar kan minimeras genom ett ansvarsfullt körsätt och hastighetsanpassning.

Mål

Båtförarnas körsätt ska inte störa eller skada andra eller miljön och inte orsaka onödig klimatpåverkan.

Åtgärder

Sjöfartsverket och Nämnden för båtlivsutbildning bör se till att det vid utbildning till förarintyg och kustskepparintyg samt till det eventuellt kommande ”körkortet på sjön” ingår att lära ut ansvarsfullt och miljöanpassat körsätt. Sjöfartsverket fortsätter att påverka attityderna till miljöanpassad körning bl a genom TV-programmet Båtmagasinet.

Sjöfartsverket bör driva frågan om skärpning av formuleringen eller tillämpningen av störningsparagrafen i Sjölagen (1994:1009, 20 kap, 3 §) så att den som förorsakar skada eller störningar med sina svall kan lagföras.

5. Hänsynsområden

Länsstyrelserna har påbörjat sina uppdrag att utpeka områden där störningar från båtlivet ska vara försumbara. Avsikten är att det rörliga friluftslivet, båtlivet inräknat, ska kunna finna goda miljöer för rekreation.

Mål

Buller och andra störningar från båtlivet ska vara försumbara i särskilt utpekade områden. Områdena ska vara inrättade senast 2010.

Åtgärder

De första områdena ska utpekas av några länsstyrelser inför sommaren 2008. Med erfarenheter därifrån ska flera inrättas till kommande år. Regler/anvisningar för vilka störningsnivåer som ska tillåtas utarbetas av länsstyrelserna med hjälp av organisationer, boende m fl. Övriga myndigheter m fl kan medverka i de kampanjer som startar i början av 2008.

6. Ilandlämning och mottagning av avfall

Avfallsmottagningen fungerar bra på många håll. De problem som finns har främst att göra med sorteringsprinciperna. Olika principer gäller i olika kommuner. Båtägarna – i synnerhet de utländska – har svårt att förstå hur de ska sortera. Många som sorterat tappar tilltron till systemet när de tvingas slänga allt som osorterade sopor. Ett annat problem är att en del hamnar, mest klubb-, har slutat ta emot avfall för att slippa hämtningskostnaden. Ett ytterligare problem är att materialbolagen inte samlar in glas, metall eller papper i hamnarna. Förbud mot att slänga avfall i sjön från fritidsbåt saknas.

Mål

Regler, återvinningsavtal och service ska förbättras så att det blir lätt att lämna avfall på rätt sätt.

Åtgärder

Sjöfartsverket anser att ett förbud mot att slänga avfall i sjön från fritidsbåtar ska utredas så att Sverige lever upp till aktuella konventioner så långt det är möjligt med hänsyn till båtlivets speciella förhållanden.

Sjöfartsverket bör driva frågan att det gemensamma miljöarbetet för båtlivet runt Östersjön ska bedrivas av en särskild grupp, t ex under HELCOM Maritime.

I Länsstyrelsernas arbete med Hänsynsområden kommer en översyn att göras av problemen med sophanteringen i närområdena.

Naturvårdsverket bör föra samtal med materialbolagen och kommunerna om att förbättra hämtningen av och standardisera sorteringsprinciperna för materialåtervinning i gästhamnar och naturhamnar så att dessa system anpassas bättre till båtlivets förutsättningar.

Sjöfartsverket bör undersöka hur information bäst kan spridas om var avfall kan lämnas.

7. Toalettavfall

Sjöfartsverket har nått samsyn med organisationer och myndigheter om toalettfrågan och till regeringen hösten 2006 redovisat förslag till hur frågan kan hanteras. Förslaget innebär förbättring av toalettserVICEN i land, uppmuntran att anpassa installationerna i båtarna samt att det inte är lämpligt att införa ett utsläppsförbud eller krav på ombyggnad av ofullständiga toalettinstallationer så att Sverige lever upp till aktuella HELCOM-rekommendationer.

Önskemål finns att Sverige ska driva frågan om en separat grupp under HELCOM Maritime för arbete med fritidsbåtsfrågor.

Mål

Toalettutsläppen ska minskas. Detta ska åstadkommas genom fler landtoaletter, komplettering av toalettinstallationer i båtarna samt genom förbättrad och väl utnyttjad mottagningservice.

Åtgärder

Sjöfartsverket och Naturvårdsverket bör tillsammans med skärgårdsstiftelserna ta upp frågan om förbättring av toalettserVICEN i land med landstingen och berörda kommuner. Ansvar för att vidta åtgärder ligger främst på länsstyrelserna och kommunerna.

Båtorganisationerna och gästhamnarna kan organisera och genomföra informationskampanjer för att främja nyttjandet av befintliga mottagningsanläggningar samt stimulera till etablering av nya anläggningar.

I Länsstyrelsernas arbete med Hänsynsområden kommer en översyn att göras av problemen med mottagning av toalettavfall och rörande tillgången till toaletter i land i närområdena.

8. Bränslespill vid tankning

Olje- och drivmedelsspill från fritidsbåtar är ett litet och mycket lokalt problem. De flesta är medvetna om riskerna och är försiktiga. Många äldre båtar har bränslesystem som lätt läcker ut en liten skvätt bränsle vid tankning eftersom luftningsöppningen sitter lägre än påfyllningsöppningen. I vissa båtar kan påfyllningsledningen ha svårt att svälja flödet från påfyllningen vilket ger risk för utsläpp. Båtmotorer med integrerad tank är svåra att tanka utan spill. Hantering av bränsle i dunkar ger generellt risk för spill.

Mål

Bränslearrangemangen i båtar samt utformningen av lösa tankar och bränslepumpar ska vara anpassade till varandra så att säkerheten mot spill blir hög. Ändamålsenliga skyddsanordningar ska finnas för att förhindra och omhänderta spill vid marina tankstationer.

Åtgärder

Sjöfartsverket bevakar att tillräckliga konstruktiva krav finns med i ISO standarden för bränslesystem som för närvarande genomgår revidering.

9. Ren båtbottnen

Problemet med beväxning på båtbottnar upplevs som mycket besvärande för båtlivet. Inte sällan används färger som är ett steg giftigare än tillåtet, d v s västkustfärger på ostkusten och ”fartygsfärger” på västkusten. Bränsleförbrukningen kan stiga markant om inte båtbottnen hålls ren.

Vissa färger har av Kemikalieinspektionen klassats som fysikaliskt verkande eftersom de inte innehåller någon biocid. Studier har dock påvisat att dessa färger kan ha toxiska effekter mot akvatiska organismer.

Vid båtupptagning har hamnpersonalen på ostkusten svårt att bedöma om uppsamling av spolvattnet är nödvändigt för att undvika utsläpp av toxiska ämnen till vattnet.

Möjligheterna för Sverige att bestämma vilka antifoulingfärger som ska tillåtas i framtiden regleras av biociddirektivet och EG-förordningen ”Reach”.

Bottentvätt med borstar i vattnet fanns på fyra ställen sommaren 2007. I Trosa har ett par hundra tvättningar utförts per år med början 2005. Majoriteten av de båtägare som svarat på en enkät och som fått sina båtar tvättade tänker fortsätta att använda tvätten Torrättning och högtrycksspolning kan göras på många platser till en kostnad som är jämförbar med bottenmålning. Förvaring av båtar på land mellan användningstillfällena och borstning för hand tillämpas i liten skala. De nämnda metoderna har avsevärt bättre förutsättningar att fungera i bräckt vatten och i sötvatten än i havsvatten och lämpar sig i första hand för mindre båtar.

Havstulpanprojektet som ger information om när havstulpanlarver settlar på ostkusten har i stor utsträckning nått ut med informationen till båtägarna via Länsstyrelsens i Stockholm hemsida. Idén är att båtbottnen ska tvättas inom en vecka efter settlingen för att undvika beväxning med havstulpaner.

Utvecklingen av lågtoxiska, effektiva färger kan leda till någon enstaka färdig produkt inom de närmsta åren.

Mål

Båtägarna ska kunna och vilja använda produkter och metoder som håller båtbottnen ren samtidigt som mängden skadliga ämnen som kommer ut i vatten hålls på en nivå som inte skadar vattenmiljön.

Åtgärder

Kemikalieinspektionen utreder om vissa skadliga fysikaliskt verkande färger har en kemisk effektivitetskomponent. I så fall behöver dessa färger ha ett godkännande från Kemikalieinspektionen.

I granskningsarbetet av verksamma ämnen (biocider) inom EG verkar Sverige för att båtbottnfärger ska ha tillfredställande effektivitet utan skador på den svenska vattenmiljön.

Nya regler för biocidprodukter ges ut allteftersom aktuella ämnen (biocider) granskas inom EU.

Båtlivets organisationer bör systematiskt arbeta för en attitydförändring och ökad acceptans för alternativa metoder hos sina medlemmar.

Länsstyrelsen i Stockholms län bör öka informationsspridningen med ”havstulpanvarningar” på ostkusten för att få tillräckligt genomslag.

Sjöfartsverket, Naturvårdsverket m fl bör fortsätta uppmuntra Sveriges och EG:s forskningsfinansiärer att möjliggöra för svenska forskningsgrupper att i internationellt samarbete finna sådana vägar att hindra påväxt på båtar att den marina miljön inte tar skada.

10. Uppläggning, skötsel och kemikalier

Båtvårdsprodukter, båtprylar och hushållsprodukter som används ombord kan innehålla ämnen som inte bör släppas ut i naturen.

Vinterkonservering och frostskydd i motorer och rengöringsrutiner vid höstupptagningen är tillfällen då skadliga ämnen kan tas om hand i stället för att spridas i naturen. Kunskaperna och medvetandet om dessa frågor kan höjas och bättre beteende göra att miljöpåverkan från fritidsbåtar minskar.

Spolplatta med system för omhändertagande av färgrester och biologiskt material är i många fall befogat vid den avspolning som görs vid höstupptagningen.

Många av de produkter som används kan innehålla

olämpliga ämnen utan att detta uppmärksammas när man köper dem.

Mål

Förbrukningsvaror för båtvård ska vara miljöanpassade. Innehållsdeklaration och miljöpåverkan ska redovisas av tillverkaren så att användaren kan välja miljöanpassat. Anordningar för omhändertagande av spolvatten vid upptag av båtar med antifoulingfärg ska finnas där behov föreligger.

Åtgärder

Certifieringskriterier för de aktuella produkterna bör utvecklas och märkningen marknadsföras av Svanen och Bra Miljöval eller liknande organisationer. Konsumenterna får då möjlighet att välja miljöanpassade produkter.

Fritidsbåtshamnar, båtklubbar och föreningar bör fortsätta sitt miljöarbete och vidareutveckla regler för ett miljöanpassat båtliv vid uppläggningsplatserna, bryggorna och på sjön.

11. Skrotning av båtar

Problemet har relativt liten omfattning, men väntas öka gradvis. Utredningar har visat på vilken teknik som skulle gå att använda. Det är inte känt om förslagen till metoder har prövats i full skala. Förutsättningar att bedriva båtskrotning på kommersiell basis saknas. Övergivna båtar blir till sist en kommunal avfallspolitisk fråga.

Mål

Uttjänta båtar ska skrotas under miljömässigt acceptabla former.

12. Bottenpåverkan från båtlivet

Studier som Fiskeriverket har genomfört visar klart minskad artrikedom och täckning av bottenvegetation i grunda skyddade vikar som trafikerades av fritidsbåtar. Minskad bottenvegetation innebär dessutom försämrade lek- och uppväxtområden för fisk med minskad rekrytering av fiskyngel, framförallt gädda, som följd. Länsstyrelsen i Stockholms län har också gjort studier som visar negativa effekter av dragning på grunda mjukbottnar. Detta kan skapa problem i vissa välbesökta naturhamnar, där botten inte ges tillfälle att återhämta sig.

Mål

Känsliga bottenar ska inte utsättas för mer påverkan från båtlivet än de tål.

Åtgärder

Framförallt behövs riktade informationsinsatser om:

- grunda havsområdets betydelse för t ex återväxten av fisk
- erosionsskador orsakade av båttrafiken
- förslag på åtgärder som enskilda personer kan utföra

Genom trafikrestriktioner för båttrafik i grunda, skyddade havsvikar och samförläggning av bryggor, ev till djupare områden, kan problemen förhoppningsvis begränsas. Sjöfartverket tillsammans med Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län och Fiskeriverket bör överväga regleringar i några utvalda pilotområden som sedan utvärderas. Länsstyrelsen i Stockholms län kommer att överväga om det är befogat med en generell hastighetsbegränsning inomskärs. Fasta förtöjningsanordningar i välbesökta naturhamnar kan medverka till att skador undviks på bottenar med känslig vegetation. Myndigheterna bör se över behovet.

