



Tillsyn av underhåll av fritidsbåtar

Reviderat april 2015.

Innehåll

Bakgrund.....	3
Syfte	3
Övergripande mål.....	3
Detaljerade mål	3
Olika tekniska lösningar	4
Hur ska blästring, slipning och skrapning ske?	4
Val av båtbottnfärg	4
Tvättning med borsttvätt.....	4
Tvättning över en spolplatta eller annan tvättanläggning.....	5
Vad är en skrovren båt?	5
Verksamhetsutövarens egenkontroll	5
Hur ska man få en verksamhet att följa handläggarstödet mål?	6
Måste alla följa riktlinjerna?.....	6
Bilaga 1. Möjliga frågor från VU och inspektörer.....	7
Frågor som kan väntas från verksamhetsutövare/båtägare.....	7
Frågor som kan väntas från inspektörer	7
Bilaga 2 Frågor som behöver diskuteras vidare och bevakas inom Miljösamverkan Stockholms län.....	9

Detta handläggarstöd togs fram våren 2013 av en samverkansgrupp inom Miljösamverkan Stockholms län och reviderades våren 2015.

Handläggarstödet godkändes vid miljöchefsträffen 2015-04-24.

Läs mer om samverkan på miljosamverkanstockholm.se>>

Bakgrund

Havs- och vattenmyndigheten, HaV, har utarbetat riktlinjer för båtbottentvättning av fritidsbåtar (rapport 2012:10) utifrån en översyn av kommuners varierande regler på området (rapport 2012:9). Riktlinjerna reviderades 2014. Sedan december 2014 gäller den senaste upplagan.

Inom Miljösamverkan Stockholms län har detta handläggarstöd tagits fram med de krav som ska och bör ställas vid tillsyn av verksamhetsutövare som målar och tvättar båtbottnar. Dokumentet har reviderats under våren 2015 på grund av HaV:s revidering av riktlinjerna.

Ramverket för tillsynen av småbåtshamnar utgörs av miljöbalken tillsammans med vattendirektivet och havsmiljödirektivet samt miljö kvalitetsmålen Giftfri miljö, Hav i balans, Levande kust och skärgård.

HaV:s riktlinjer tar inte hänsyn till de olika regionala förhållandena vid Ostkusten eller större insjöar gentemot Västkusten. De tar inte heller hänsyn till det huvudsakliga läckaget av båtbottnfärger när båten är och rör sig i vatten då vatten fungerar som ett lösningsmedel och löser upp båtbottnfärgen när båten ligger i vatten eller nöts av under gång. Därför finns det ett starkt behov att ta fram bestämmelser som är mer anpassade till de unika förhållandena i Stockholms län med både skärgården och sjön Mälaren. Bestämmelserna ska även ta hänsyn till allt läckage av båtbottnfärg, dvs. inte enbart läckage från tvättvatten.

Syfte

Detta dokument och processen bakom det syftar till att formulera minsta gemensamma nämnare för krav vid tillsynen av underhåll av båtar samt hantering av båtbottnfärger. Utgångspunkten är de riktlinjer som utarbetats av Havs- och vattenmyndigheten för hur tvätt av båtbottn bör hanteras för att minimera miljöpåverkan. Handläggarstödet ska vara en fördjupning och vidareutveckling av riktlinjerna med hänsyn på länets varierande vattenmiljöer och behov av anpassad tillsyn.

Övergripande mål

På sikt ska användningen av giftiga båtbottnfärger, s.k. antifoulingfärger, upphöra i Stockholms län. Genom information och rådgivning försöker vi att få igång en attitydförändring hos båtägarna. Fokuset ska flyttas från att minska skadan av läckaget till att stoppa giftläckaget.

För att uppnå en attitydförändring behöver kunskapsluckan hos båtägare fyllas. Att använda sig av riktlinjer som enbart omfattar tvättning av båtbottnfärger och inte läckaget som sker direkt i vatten bedöms leda till en ökad risk för acceptans av antifoulingfärger då det kan måla upp en bild hos båtägare av att båtbottnfärger inte utgör någon skada så länge man renar tvättvatten från båttvättar och flytta fokus från färgläckage direkt i vattnet till enbart läckage vid tvättning.

Vid tvätt av båtbottnar med antifoulingfärg ska rening av tvättvattnet ske eller andra åtgärder vidtas så att gifterna inte sprider sig vare sig i marken eller i vattnet. Åtgärderna ska vara tekniskt möjliga, ekonomiskt rimliga och miljömässigt motiverade.

Kommunerna i Stockholms län ska ha en samsyn om tillsyn på båtbottentvättning utifrån HaV:s riktlinjer.

Detaljerade mål

Kommunerna i Stockholms län ska genom Miljösamverkan Stockholms län ta fram en gemensam checklista med bland annat de krav som formuleras i detta dokument.

Verksamhetsutövaren ska kunna redovisa en åtgärds- och tidplan för hur båtbottentvätt och utfasning av giftiga antifoulingfärger ska genomföras.

Vidare ska verksamhetsutövaren vidta alla rimliga och möjliga åtgärder för att minimera läckage av förorenande ämnen i miljön.

Handlingsplanen ska presenteras för och genom beslut godkännas av den aktuella kommunens miljötillsynsenhet. Handlingsplanen med tillhörande åtgärdsförslag ska träda ikraft omedelbart.

Dock bör visst utrymme ges för övergångslösningar, t ex ifråga om användning av borsttvätt för båtar behandlade med antifoulingfärg eller att genomföra en utfasningsplan för biocidhaltiga båtbottnfärger. Här är det viktigt att informera om att det finns flera alternativ till båtbottnfärger och spolplattor, som till exempel borsttvättar, båtlyftar, skrovdukar, pontoner etc.

Olika tekniska lösningar

Hur ska blästring, slipning och skrapning ske?

Inför blästring, skrapning och slipning ska marken täckas, t.ex. med en presenning. Blästring ska utföras så att det material som blästras bort samlas upp och hanteras som farligt avfall. Vid blästring kan man behöva bygga upp ett skydd runt hela båten för att undvika att färgflagor etc. sprids i sidled. Slipning eller maskinell skrapning av båtar ska ske med maskiner kopplade till industridammsugare med partikelfilter för att minimera läckaget. Om läckage trots detta förekommer ska det samlas upp och tas omhand som farligt avfall.

Vid manuell skrapning av båtbottn ska detta ske så att materialet som skrapas av kan samlas upp och tas omhand. Även detta material ska hanteras som farligt avfall.

Val av båtbottnfärg

Då båtägarna ska uppmuntras till att sluta måla båtar med giftiga antifoulingfärger kommer det med största sannolikhet att dyka upp frågor kring vad man ska måla med istället. Detta då båtägarna i de flesta fall vill måla med någonting för att skydda båtar från fuktskador och för att de vill ha fina båtar. Exakt vad man ska använda istället är i dagsläget svårt att svara på då flera av alternativen inte genomgått tillräckliga tester för att säkert kunna sägas vara ofarliga för miljön.

Med den information som finns i dagsläget kan emellertid färger som skapar en hård yta på båtskrovet, och som inte innehåller aktiva substanser vilka har till uppgift förhindra påväxt, vara ett tänkbart alternativ. Epoxifärger (inte dem i vilka kopparpulver blandas i då dessa ännu inte testats av Kemikalieinspektionen) i kombination med en bra primer kan exempelvis vara ett alternativ. Tills stöd finns för att inga ämnen från den underliggande giftiga färgen läcker igenom bör dock en båtbottnsanering rekommenderas innan epoxifärgen används. En gång ska båten skrotas och om inte förr bör giftig färg tas bort då.

Bland de av Kemikalieinspektionen godkända antifoulingprodukterna är de hårda, icke polerande med låg kopparhalt (< 14 vikt-%) att föredra. Användningsområdet ska vara begränsat till ostkusten (från Örskär till Trelleborg). Fritidsbåtar med huvudsaklig förtöjningsplats i Mälaren får endast målas med s.k. insjöfärg, dvs. fysikaliskt verkande färg utan kemiskt verkande ämnen. Dock bör denna lösning föreslås med stor restriktion för att inte uppmuntra till målning överhuvudtaget.

Vid tillsynsbesök bör verksamhetsutövaren informeras om att målsättningen på sikt är att användningen av giftiga båtbottnfärger ska upphöra i Stockholms län. Det är även viktigt att båtägarna får information om att båtar som tvättas regelbundet inte behöver bottenmålas.

Tvättning med borsttvätt

Så länge målade båtar tvättas i en borsttvätt ska den vara utformad som ett slutet system med en uppsamlingsbassäng och regelbunden funktionskontroll. Uppsamlingsbassängen ska tömmas minst en gång per år och slammet ska sedan hanteras som farligt avfall.

Borsttvättarna bör förses med information som upplyser kunden om att endast båtar utan antifoulingfärger, s.k. skrovren båt, bör tvättas i den.

Borsttvätt även av båtar som målats föregående säsong eller tidigare, bör kunna tillåtas under en övergångsperiod om högst 5 år. Ett skäl för detta är att därmed underlätta etableringen av fler borsttvättar. Vid etablering av nya tvättar bör man alltid titta på omständigheterna. Exempelvis ska inte tvättning av målade båtar tillåtas i en relativt opåverkad skärgårdsvik. Etableras tvätten på en marina där sedimentet sedan tidigare är förorenade kan tvätt av målade båtar tillåtas för att få fler att sluta måla. Det är dock viktigt att poängtera att målade båtar då kan läcka ut och

förorena sedimenten. Därmed behöver restriktion och försiktighet iakttas vid rekommendation av borsttvätt för båtar som har tidigare målats, i synnerhet äldre båtar som kan ha målats med TBT.

Tvättning över en spolplatta eller annan tvättanläggning

Studier av miljöpåverkan från småbåtshamnar har visat att det huvudsakliga läckaget av metallerna från båtbottnfärger läcker ut då båten ligger i vattnet. Vid båtbottentvätt över en spolplatta med slamavskiljare och efterföljande rening fångas ca 15-20% upp (av den totala mängden använd båtbottnfärg). Trots detta kan installation av spolplatta motiveras med att koncentrationen av miljöfarliga ämnen på uppläggningsplatser och i hamnbassänger blir stor eftersom många båtar hanteras och tvättas på samma plats. Recipientens känslighet för miljögifter spelar också en stor roll. Det är dock viktigt att poängtera att båten inte upphör med läckage av båtbottnfärger om den tvättas över en spolplatta eller annan tvättanläggning. Det huvudsakliga färgläckaget sker fortfarande när båten är sjösatt och rör sig i vattnet eller när den åker och färgen nöts bort.

En spolplatta kräver ett tillstånd från kommunens tillsynsenhet. Den räknas som en anmälningspliktig ”annan avloppsanordning” som åsyftas i 13 § andra stycket i Förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (FMH, 1998:899). Kommunen skriver ett beslut med ett föreläggande om skyddsåtgärder och andra villkor för driften.

Vid tvättning av båtar målade med antifoulingfärg ska spolplattan ha efterföljande rening i enlighet med HaV:s riktlinjer. Spolplattan ska vara utformad så att riktvärdena uppnås. Detta innebär i regel en hårdgjord och tät yta där vattnet rinner mot ett rengaller med efterföljande slamavskiljare. Efter sista reningssteg ska det finnas en provtagningsbrunn. Om tillsynsmyndighet anser spolplattans rening som otillfredsställande, exempelvis om spolplattan ligger vid känsligt vatten eller provtagningen visar att HaV:s riktvärden överskrids ska spolplattan försees med ytterligare reningssteg som exempelvis kemisk fällning, kolfilter eller andra aktuella reningstekniker. Det är inte tekniken som avgör här, utan att man klarar riktvärdena i HaV:s riktlinjer. Riktvärdena har tagits fram genom analys av prover som renats med bästa möjliga teknik och kan komma att ändras i takt med teknikutvecklingen. Slamavskiljaren ska tömmas minst en gång per år och slammet ska tas omhand som farligt avfall. Provtagning av vattnet ska ske i enlighet med riktlinjerna.

För att minimera belastningen och påverkan på reningsanläggningen från till exempel regnvatten bör man stoppa tillrinningen från spolplattan resp. rännan till reningsanläggningen när den inte är i drift. Verksamheter som väljer alternativet spolplatta kan koppla reningsanläggningen till högtryckstvätten. När strömmen till högtryckstvätten slås på kopplas reningsanläggningen till. Är systemet avstängd leds regnvattnet förbi reningsanläggningen till ex. hamnbassängen.

Vad är en skrovren båt?

För att en båt ska få klassas som helt ren, skrovren, krävs att båten aldrig målats med giftiga bottenfärger alternativt att båten sanerats från alla gamla färglager.

Har man tidigare målat båten och sedan slutar måla den finns den gamla färgen kvar. Detta gör att båten fortsätter att läcka föroreningar när den ligger i vattnet och vid tvättning av båtbottnen och kan inte anses vara skrovren. Vid sanering av gamla bottenfärger ska all färg tas bort genom exempelvis slipning eller blästring.

För skrovrena båtar finns inga restriktioner. De kan tvättas i princip var som helst utan krav på rening av tvättvattnet. MSL anser att tvättvattnet från skrovrena båtar inte kräver någon rening eftersom de inte sprider miljöfarliga ämnen.

Verksamhetsutövarens egenkontroll

Småbåtshamnar ska informeras om sina skyldigheter till egenkontroll enligt Miljöbalken. Här ligger också krav på dokumentation över åtgärder, provtagningar och förebyggande arbete.

Tillsynsmyndigheten ska ges möjlighet att följa upp spolplattans reningsfunktion. Detta gör att verksamheterna är skyldiga att lämna in provresultat som visar på att reningen sker i enlighet med riktlinjernas riktvärden.

Verksamhetsutövaren ska informera båtägarna om regler och rutiner för bottenvätt och båtbottnfärger, både skriftligt (anslag, utskick) och muntligt (medlemsmöten, när folk frågar). Både HaV och SBU rekommenderar att båtklubbar har miljöombud.

Hur ska man få en verksamhet att följa handläggarstödet mål?

Miljöbalkens produktvalsprincip (2 kap. 4§) innebär att den som använder kemiska produkter som kan vara farliga för hälsan eller miljön måste byta ut dessa om de kan ersättas med mindre farliga alternativ. Detta gäller både enskilda privatpersoner och verksamheter, föreningar etc.

När det kommer till att få verksamheterna att införa förändringar kring hanteringen av båttvätt kan man även luta sig mot Miljöbalkens kunskapskrav (2 kap. 2§) och försiktighetsprincipen (2 kap. 3§), den grundläggande hänsynsregeln.

Samma bedömningsgrunder ska gälla för rimligt stora båtklubbar (enligt Hav:s riktlinjer större anläggningar med fler än ca 40 båttvättar/år) och kommersiella marinor för att säkerställa likabehandling och minimera risken för konkurrenssnedvridning.

Måste alla följa riktlinjerna?

Vid vinterförvaringsplatser som inte ligger i anslutning till någon hamn sker vanligen tvätt av båtar på förvaringsplatsen. Samma regler om omhändertagande av tvättvattnet samt rester från blästring, slipning och skrapning gäller på dessa platser.

Det är även vanligt att upptaget av båten sker i en hamn men att förvaringen sedan sker på den egna tomten. Detta innebär ofta att det är på tomten som tvättningen av båten sker. Båtklubbar där detta är fallet ska informeras om att tvätt av båtar inte ska ske på privata tomter. Motivet är detsamma som varför man inte ska tvätta bilar på andra ställen än avsedda biltvättar. Givetvis är detta svårt att kontrollera, men upplyser man invånarna om att det föreligger miljörisker med att tvättning av båtar kommer förekomsten av detta förhoppningsvis successivt att minska.

Bilaga 1.

Möjliga frågor från VU och inspektörer

Frågor som kan väntas från verksamhetsutövare/båtägare

1. Varför är inte giftiga färger förbjudna, om de nu är skadliga?
Därför att EU tillåter färgerna. Gränsvärden är inte framtagna med hänsyn till ett så känsligt hav som Östersjön.
2. Mark och vatten är ju redan förorenat i hamnen. Vad spelar det för roll om vi lyckas ta hand om 15-20% av gifterna i båtbottnfärg med spolplatta?
Även om såväl mark som vatten/sediment vanligen redan är förorenade vid småbåtshamnar, finns inga skäl för att fortsätta släppa ut giftiga ämnen. Dels strider det mot miljölagstiftningen, dels är grunda vikar extra känsliga i egenskap av "havets barnkammare" där en stor del av reproduktionen sker. Dessutom sprids giftiga ämnen även utanför småbåtshamnen. (*Eventuellt även beskriva vilka ämnen det handlar om och vad de kan åstadkomma för skador i miljön och i människan.*) Det är viktigt att samtidigt arbeta för att minska användningen av giftiga färger.
3. Hur bör man tänka om man väljer en färg som innehåller koppar?
Ju hårdare färg desto bättre eftersom en hård färg inte släpper så fort. Sen bör man fundera över om det räcker att bara bättra på den gamla färgen fläckvis istället för att måla hela båten. Det finns kopparfärger med olika mängder koppar. Välj den färg med minsta möjliga koppartillsats.
4. Hur lång tid tar det för TBT att brytas ner?
Det beror på vad sedimenten består av och hur syrefattig botten är. Vanligtvis upp till 40-50 år, själva metallen bryts inte ner alls.
5. Kan man särskilja effekten av fritidsbåtarna från trafikdagvatten, färjor, industrier etc.?
Ja, till stor del i alla fall. TBT har nästan bara använts i båtbottnfärger. Även koppar och zink kommer till stor del från båtbottnfärg. De flesta färjor som går i Stockholms farleder är omålade.
6. Kan man inte bara måla över kopparfärgen med epoxi?
Färgtillverkarna säger själva att det inte går att måla spärrskikt över befintlig giftfärg. Det finns också erfarenhet som tyder på att det inte håller en hel säsong. Under våren 2015 labbtestas flera produkter med påstått spärreffekt på tillförlitligheten. Resultaten från labbförsöken lär dock inte ge svar på alla frågor kring spärrfärgernas effekt i verkligheten.
7. Varför måste man ta bort den gamla färgen? Kan man inte bara sluta måla?
Den gamla färgen fortsätter att släppa gift. På äldre båtar kan till och med TBT läcka ut fastän man slutade måla med det för många år sedan.
8. Vad kostar det att blåstra bort färgen på en båt?
Prisuppgifter varierar, mellan 5000 och 50 000 kr per båt.

Frågor som kan väntas från inspektörer

9. Vilka krav ska ställas på provtagare av vatten?
Det finns inget absolut krav på att provtagaren ska ha adekvat utbildning, men det mest praktiska är att låta laboratorierna sköta provtagningen.

10. Gäller kravet/behovet av rening allt tvättvatten d.v.s. från både handtvätt och högtryckstvätt?

Ja, om det är tvätt av båtbottnen som är målad med antifoulingfärg.

Bilaga 2

Frågor som behöver diskuteras vidare och bevakas inom Miljösamverkan Stockholms län

1. HaV anger att riktlinjerna ska utvärderas, men det är inte inplanerat när. Diskussionen om huruvida riktlinjerna ”är bra eller inte” bör hållas levande inom MSL. HaV tar gärna emot synpunkter på hur riktlinjerna kan förtydligas/förbättras inför kommande utvärdering.
2. Kontinuerlig utveckling av åtgärder och tillsyn för att även omfatta färgläckaget som sker när båten är sjösatt och rör sig i vattnet.
3. Känsligheten hos olika recipienter ej tydliggjord från HaV.
T ex skillnaden mellan Östersjöns bräckta vatten och västkusten, eller mellan söt- och saltvatten.
4. Följ upp kontakten med HaV
Dels gällande hur övriga Östersjöländer jobbar med båtbottnfrågan, dels hur HaV resonerat kring (olika) recipienters känslighet när riktlinjerna utformades samt hur det stora läckaget av gifter (80-90 % av metallerna från båtbottnfärger läcker ut då båten ligger i vattnet) ska/kan hanteras.
5. Sweboat framför att handläggningstiderna för dispensansökan från strandskydd och bygglovsansökan för att etablera båtbottnvättar kan vara en hämmande faktor och behöver kortas.
6. Sweboat noterar att alla ska provta och analysera i princip samtidigt, vilket leder till toppbelastning på laboratorierna vilket i sin tur kan bli en flaskhals.
7. Sweboat påpekar även risken för bristande uppföljning av provresultat från inspektörernas sida.
8. Vikten av information, råd och goda exempel
Tillsyn sker enligt lagstiftningen, men en väl så viktig del bör vara att samtidigt ge information och sprida goda exempel/best practise.
Samarbete mellan olika båtklubbar ses som positivt och det kan vara bra att tipsa små verksamheter om att de kan gå ihop för att finansiera en gemensam lösning.
Gemensamt informationsmaterial kan tas fram.
9. Metod för screening och märkning av båtbottnar för att synliggöra förekomst av giftiga ämnen. Britta Eklund är den på ITM/ SU som driver frågan.
10. Inkapsling av giftfärg: Dessa s.k. spärrfärger började användas i samband med förbuden på stora fartyg kom 2003. Sedan har man utvecklat olika medel (ex. nanoprodukter), som ska förhindra läckage av underliggande giftämnen till vattnet. Just nu pågår en studie på hur väl de fungerar. Där tar man hänsyn till om man t.ex. högtrycksspolar eller kör igenom en borsttvätt. Hur väl klarar förseglingsfärgen en sådan behandling?