

Protokoll Båtmiljörådet

Tid: 13-14 juni 2016
Plats: Arkö kursgård, Norrköping

"Actionlista"

- Ulrika tar fram listor över koordinatsatta landtoaletter inom Väst kuststiftelsens område och skickar dessa till TS.
- Patrik kontaktar ställplatsgurun Lars Erik Hermansson och ber om en text till brevet om landtoaletter.
- Lina skickar ut brevet om landtoaletter igen och varje medlem skickar ett underskrivet brev med sitt stöd till Lina.
- Frida frågar Linus Hammar om vad en broschyr med information om ekolod och buller i havet skulle kunna ha för innehåll.
- Frida tar fram permanenta länkar som kan användas när man vill länka till HAVs sidor (informera SBU om dessa)
- Anneli skickar ny bild till miljöguiden eftersom befintlig bild nu är felaktig.
- Transportstyrelsen tar fram förslag till upplägg för nummer 2 av miljöguiden till nästa båtmiljöråd.
- Ulrika vill att frågan om ansvar vid förlisning eller tappad last ska tas upp till diskussion igen.

Mötet öppnas

Lina Petersson (Transportstyrelsen) hälsar välkommen och presenterar dagordning och program för mötet. Dagordningen godkänns.

Mötesdeltagarna presenterar sig kort.

Föregående protokoll

Föregående protokoll godkänns.

Miljövänliga båtårsprodukter

Båtmiljörådet gästas av ett företag som berättar om en båtårsprodukt som är märkt som "bra miljövalsprodukt" av Naturskyddsföreningen.

Vidare genomförs en demonstration av tillvägagångssättet vid användning av produkten.

Ren båtbottnen - Båtmiljörådets arbetsgrupp

Markus Lundgren (Sportfiskarna) berättar att arbetet i projektet *Ren båtbottnen utan gift* rullar på.

Under Stockholmsmässan i mars höll SBU en miljökonferens och projektledaren Martin Karlsson var inbjuden att prata på konferensen.

Projektet har, tillsammans med företaget Happy Boat, arrangerat och genomfört träffar i Karlskrona och Halmstad med deltagare från bl a båtklubbar och kommuner.

Vidare har projektet tryckt upp material i form av affischer och brochyrer och genomfört kampanjer samt arbetat för att sprida filmen om ren båtbottnen utan gift. Sociala medier som Adwords, Facebook och Youtube används i arbetet.

Vad gäller *båtmiljö.se* så har kartan med borstvättar och spolplattor uppdaterats med nytillkomna anläggningar. Det är fortfarande hemsida som gäller, eftersom det inte finns någon app framtagen. En kommunikatör finns nu anställd på SBU.

Havtulpavarningen vidareutvecklas i samarbete med Skärgårdsstiftelsen och SBU.

Under sommaren kommer Briggen Tre Kronor att ta med projektet *Ren båtbottnen utan gift* under skeppets sommarturné och elever från Maritima Läroverket ska vara ambassadörer för projektet. Ytterligare exempel på kommande aktiviteter är Kapten Väst, Västerhavsveckan i augusti och Allt på sjön i september.

SBU kommer att utbilda miljöombud och utbildningsmaterial behöver tas fram till denna utbildning som planeras till november 2016.

Projektet *Ren båtbottnen utan gift* och Stockholms stad kommer att vara värdar för en konferens i oktober. Konferensen vänder sig till kommuner, båtförbund och båtklubbar och kommer att behandla frågor som vilken lagstiftning som gäller, finansieringsmöjligheter för klubbar (exempelvis LOVA-bidrag) och riktlinjer, tolkningar och förutsättningar för samarbeten.

I samband med detta informerade Lina om att projektet *Skrovmålet 2016/2018* planerar att hålla en workshop vid ungefär samma tidpunkt med målsättningen att få en bra dialog mellan båtklubbar och myndigheter. Mötet enades om att det borde vara lämpligt och effektivt att hålla dessa sammankomster i anslutning till varandra.

Sopor och sophantering i skärgården – Båtmiljørådets arbetsgrupp

Harald nämner att sopsäsongen i skärgården pågår långt in på hösten och i vissa fall året runt, vilket ställer krav på fungerande rutiner vad det gäller sophämtningen.

Ulrika berättar att på västkusten är det mycket sopor per abonnent eftersom det ofta är många boende i varje hus. Tidigare fick kommunerna på västkusten ett anslag från länsstyrelsen för sophantering, men man har nu problem med att pengarna inte räcker för sophantering från fritidsbåtarna. Ingen vill ta emot soporna från det rörliga friluftslivet och båtar och frågan är hur soporna ska hanteras. Västkuststiftelsen hanterar detta och känner en oro över detta växande problem.

Harald inflikar att turismen är viktig och det borde vara en morot att hålla god sophantering.

Ulrika berättar om ett nytt projekt som Håll Sverige Rent och Västkuststiftelsen driver. Sopsäckar kommer att tillhandahållas i holkar och för folk som får lust att plocka skräp. Efter plockningen hämtas säckarna genom projektets försorg.

Ulrika berättar även att det är ett problem att "bajamajahusen" börjar bli lite åldersstigna och bör bytas ut. Idag byggs en ny typ av dass som kostar cirka

1,5 miljon att uppföra. De nya dassen har en solcelldriven fläkt som avluftar grejsimsojset. Torkning istället för förbränning ger lågt underhåll och det blir endast lite restprodukt kvar. En underbar anläggning!

Slutligen informerade Lina om ECOLOOP-projektet. Det är ett LOVA-finansierat projekt där ett antal kommuner i Stockholm ska arbeta för att det ska fungera bättre med toatömningen och latrinhanteringen i skärgården, Vaxholms kommun leder projektet.

Båtåtervinning – Båtmiljørådets arbetsgrupp

Lina ger information om Båtskrotningsprojektet. Det finns nu ett fungerande system för skrotning av båtar och under 2015 skrotades 250 båtar inom projektet. Det kostar mellan 5 000-10 000 kr att skrota en båt. Det är dock problematiskt med de båtar som saknar ägare.

Projektet arbetar nu i första hand med att informera båtägare om skrotningsmöjligheterna och hur de ska komma i kontakt med båtskrotningen. Sweboat och SBU försöker även att nå ut till båtägare som inte är anslutna till båtklubbar.

En annan uppgift är att arbeta för att införa ett producentansvar i regelverket. Eftersom det idag inte finns något producentansvar så drabbas den sista ägaren av hela kostnaden för skrotningen. SP arbetar med denna fråga och målet är att nya båtar ska vara återvinningsbara till 95 %.

Det finns ett framtaget informationsmaterial som man kan länka till och man kontaktar Mats Eriksson på Sweboat för att få materialet.

Hänsynsområden/Naturvårdsområden - Sjöfartsverket

Med anledning av diskussioner under föregående möte (action i tidigare protokoll) redogör Fredrik Strömbäck för hur hänsynsområden /naturvårdsområden visas i sjökorten.

Principen är att Sjöfartsverket visar de företeelser i sjökorten som inskränker den fria rörligheten för båtar, som exempelvis ankringsförbud, tillträdesförbud och fartbegränsningar.

Exempelvis visas i Natura 2000-områden i sjökorten endast i de fall båtarna påverkas av områdets bestämmelser.

Sjöfartsverket markerar naturreservat och fågelskyddsområden med internationella symboler, men olika sjökortstillverkar visar på olika sätt (vissa sätt är inte helt bra).

Vektoriserade sjökort ger möjlighet att tända och släcka lager utifrån vad man vill se. Efter en diskussion om markering av landtoaletter i sjökorten beslutas att Ulrika tar fram listor över koordinatsatta landtoaletter inom Västkuststiftelsens område och skickar dessa till TS.

Skrovmålet 2018/2020 - Transportstyrelsen

Lina informerar om den åtgärd som Miljömålsrådets har beslutat om och som innebär att Transportstyrelsen tillsammans med Hav- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen och länsstyrelserna ska ta fram riktlinjer, rekommendationer eller föreskrifter om användandet av båtbottnfärger för fritidsbåtar. Målet är att minska användandet av giftig och otillåten båtbottnfärg. Projektet löper under tre år och avslutas 2018.

(Miljörådsmålets beskrivning av åtgärden återfinns i sin helhet i bilaga 1)

Lina informerar även om den åtgärd i Havs- och vattenmyndighetens åtgärdsprogram som 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).

Dessa båda åtgärder kommer att genomföras inom ramen för projektet *Skrovmålet 2018/2020*.

Ett inledande möte med berörda myndigheter hölls den 10 maj och då beslutades att en Work Shop skulle hållas i höst för att öppna upp för diskussioner om dessa frågor. Avsikten är att det ska vara en bred inbjudan för att berörda intressegrupper ska få möjlighet att delge sin syn.

I dagsläget planeras följande:

- Faktasammanställning
- Regelsammanställning
- Åtgärdsförslag
- Slutrapport miljömålsrådet 2018
- Slutrapport HAVs åtgärdsprogram 2020

Efter denna presentation vidtar en diskussion och bl. a. framkommer följande synpunkter:

- Vi har för dålig kunskap om vad som händer med bottenfärgen när båten ligger i sjön
- Myndigheterna måste ha en rak linje
- Ett alternativt båtliv med förvaring på land, mekanisk rening och båtpooler skulle minska bottenfärgsproblemet
- Det behövs flera lösningar beroende på hur vi använder båtarna och hur båtlivet bedrivs vid olika kuster
- Båtlivet är mer intresserade nu för tiden att göra rätt
- Någon måste prova och visa att det finns alternativ som fungerar
- Skrovrena båtar får borsttvätta gratis
- Certifikat för båtarna
- Attitydförändring måste till
- Regler måste vila på vetenskaplig grund och ensas mellan myndigheter

Lina visar ett förslag på deltagarlista till projektets work shop och ber om synpunkter och förslag på ytterligare deltagare.

Harald menar att det skulle vara bra med mindre grupp av båtklubbar för att kunna diskutera frågor. Bred info ut till alla är bra men det är även värdefullt med samtal i mindre grupp.

Sjösportens samarbetsorganisationer bör delta eftersom de har bred erfarenhet av båtliv (SBU, SXX, Svenska seglarförbundet och eventuellt båtklubbar).

Vidare föreslås att ITEC, Ultraljudsföretaget och Vattenvårdsförbund bör bjudas in som deltagare.

Slutligen diskuteras om det är lämpligt att förlägga den konferens som projektet *Ren båtbottnen utan gift* ska ha och *Skrovmålets* workshop i anslutning till varandra och mötet anser att det vore lämpligt eftersom det skulle vara effektivt för deltagarna.

Landtoaletter - skrivelse till departementet

Vid förra mötet beslutades att Transportstyrelsen skulle ta fram en skrivelse till departementet och uttrycka rådets önskemål om att det ska klargöras vem som har ansvar för utbyggnaden av landtoaletter.

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till skrivelse och cirkulerat den för godkännande inom rådet. Lina ber rådets medlemmar att stödja skrivelsen skriftligt. Skrivelsen kommer sedan att skickas till departementet med underskrivna bilagor som visar att medlemmarna stödjer brevet.

Patrik menade att frågan om landtoaletter är aktuell även för ställplatser för husbilar och erbjuder sig att kontakta Lars Erik Hermansson som är engagerad i ställplatsfrågor för att be om en text till brevet.

Lina skickar ut brevet igen och medlemmarna skickar ett brev med sitt stöd till Lina.

Avgaser från fritidsbåtar

Lina informerar om ett projekt om avgaser från fritidsbåtar och dess effekter på bl. a. miljön och odling av föda i vattnet. Projektet drivs av en forskare vid Göteborgs universitet, Kjell Nordberg, och Länsstyrelsen Västra Götaland, och planen är att projektet ska pågå under fyra år och att även båtlivet ska tas in i projektet.

Mötet har en diskussion om problemen med äldre 2-taktsmotorer och det framkommer att det inte är en ny fråga för båtlivet. En slutsats är att ett EU-direktiv styr vad motorerna får släppa ut, medan vi nationellt kan påverka val av bränsle. Bra bränslen som akylatbensin är dock dyrare varför efterfrågan inte är så stor, vilket i sin tur leder till färre pumpar som erbjuder akylatbensin.

Mötet kommer under diskussionen även in på andra miljöeffekter av båttrafik dels i grunda vatten, dels i öppet hav och frågan om användning av ekolod uppmärksammas.

Ekolod används vanligtvis hela tiden av de som har ekolod och frågan ställdes om det skulle vara möjligt att minska användningen av ekolod när det är möjligt från exempelvis säkerhetssynpunkt.

Det pågår ett arbete om att studera hur tumlare påverkas av de frekvenser ekoloden använder. Frida Åberg menar att det finns fler arter i havet och att oavsett vilka frekvenser man sänder på så blir det ett ackumulerat buller i vattnet. Det vore bra att upplysa om att buller i vattnet är ett faktum även om vi inte vet exakt hur stort eller hur och vilka detta buller påverkar. I detta sammanhang bör man tala om att även ekoloden är en störning.

Fredrik pekade på problemet att logg och lod hänger ihop och det går inte att stänga av ekolodet. Här behöver man i så fall prata med tillverkarna och försöka påverka produkterna.

Lina berättar om Transportstyrelsen nyligen framtagna broschyr *Flyg bullersmart* som innehåller tips för hur piloter ska kunna flyga för att minska risken för att folk blir störda av flygbuller. Lina ställer frågan om det vore lämpligt att ge ut en liknande broschyr i denna fråga om bullerstörning från ekolod.

Frida erbjuder sig att fråga Linus Hammar på HAV (som har forskat på detta) om vad en sådan broschyr skulle kunna ha för innehåll.

Pendar menar att det kanske vore bra att samla information i en broschyr istället för att ge ut ett flertal broschyrer.

Harald berättar att när SBU länkar till HAVs sidor så händer det att länkarna försvinner. Frida lovar att ta fram permanenta länkar.

Harald avslutar diskussionen med att konstatera att vi ska trycka på att båtägarna ska visa *hänsyn* – idag är det för mycket ”jaget” som gäller. Vi måste vara medvetna att om båtlivet inte visar hänsyn så kommer det att komma reglering.

Microplaster från fritidsbåtar

Naturvårdsverket har haft ett uppdrag om att utreda mikroplaster och fritidsbåtar nämns i arbetet. Dock nämns bara bottenfärger, men man bör även tänka underhåll av båtar. Frida anser att frågan om mikroplaster i rengöringsprodukter kan adresseras inom projektet *Skrovmålet* och att det kan finnas med i arbetet med att ta fram riktlinjer.

Båtmiljörådets lilla miljöguide

Lina berättar att Miljöguiden har varit så populär att den tryckta upplagan har tagit slut och att en ny beställning behöver göras. Vid närmare diskussioner kommer mötet fram till att det är bättre att göra ett nummer 2 av guiden med färsk information.

Idag behandlar guiden toalettfrågan, skrotning av båtar och ren båtbottnen. Vad bör förändras i innehållet?

Anneli påpekar att en bild behöver ändras.

Mötet har följande förslag på innehåll: avsnittet om skrotning måste uppdateras, avsnittet om toaletter bör ändra fokus till att handla om hur man hittar tömningsanläggningar (ombyggnadstips kan finnas i länk), målning, hamnbok och egenkontroll och ett avsnitt om hänsyn - (upplysa om buller, undvika splittra fågelflockar, sopor och sophantering).

Transportstyrelsen tar fram förslag till upplägg till nästa båtmiljöråd.

Miljöprogrammet

Frågan bordläggs till nästa möte.

Varvet runt

Sportfiskarna Markus berättar att Sportfiskarna jobbar mycket med det västra torskbeståndet som varit under hållbarhetsnivå sedan 2008. Situationen är mycket allvarlig och det är risk för en ekologisk katastrof för torsken i västra Östersjön.

Sjöfartsverket Fredrik berättar att Sjöfartsverket är involverade i ett projekt med Simrishamns kommun. Projektet går ut på att leta spöknät. Genom att lägga ut nät och mäta för att hitta igenkänningsbilder/profiler så kan man få en metod att leta nät.

Sjöfartverket driver två stora projekt som syftar till att göra trafiken säkrare.. Det har visat sig att ett fartyg som går i tämligen grunt vatten sugas fast i botten vilket gör att det krävs mer bränsle. För att undvika detta tittar man på ruttoptimering vilket kan möjliggöra 12 procent bränslebesparing.

Västkuststiftelsen Ulrika berättar att det regionala strandstädningsprojektet går bra. Projektet handlar om städning och information.

Det har i år varit ett alldeles extraordinärt inflöde av skräp. Tidigare hittade man i vrakvikarna en plastbit var tionde centimeter, nu hittar man 1 plastbit var halvcentimeter.

Ett pilotprojekt *Ren kustlinje* är finansierat av EU och har ca 30 deltagare från Sverige, Norge och Danmark. Projektet ska exempelvis titta på hur man ska få folk intresserad, fiskeredskap, kartlägga kuststräckor. Projektet har fyra delprojekt.

Det pågår diskussioner om möjligheter att skjuta säl på ett bra sätt.

Svenskt Marintekniskt Forum (SMTF) Patrik berättar om ett Vinnova-projektet *Effektivare kompositillverkning hos SMES*. KTH och Chalmers är inblandade i projektet och tittar på möjligheten att börja använda cellulosa vid båttillverkning.

Ett annat projekt handlar om hållbar näringslivsutveckling.

Havs- och vattenmyndigheten Frida berättar att myndigheten är inblandad i Energimyndighetens uppdrag om energiproduktion till havs.

Inom *Vrakprojektet* kommer man att genomföra en undersökning om skrot och vrakbåtar i/på kommunal nivå. Undersökningen gäller båtar i vattnet. Man avser kolla problembild och regelverk.

Ulrika menar att om ett fartyg går under eller tappar sin last då blir det ett kommunalt problem att få bort lasten. Lina och Fredrik menar dock att det är kustbevakningens ansvar. Ulrika vill att denna fråga ska tas upp till diskussion igen.

Vad gäller vrakfrågan kommer HAV att se över vilka fartyg som de kan sanera. Chalmers har tagit fram ett riskvärderingsverktyg som tittar på

ålder, material, strömmar, korrugering etc. Det är viktigt att få fram data för att kunna begära mer pengar till att genomföra saneringar.

Kemikalieinspektionen Anneli berättar att myndigheten har mottagit en förfrågan från Stockholms stad om förtydligande av definition huvudsaklig förtöjningsplats. Myndigheten jobbar på detta. KEMI är inte inblandad i frågor om specialområden, utan KEMI ger nationella godkännanden.

SBU Harald berättar att SBU:s miljökonferens är genomförd, att SBU försöker få ut info om handboken till klubbarna och att SBU har besvarat ett antal remisser.

SBU har inlett ett arbete med den europeiska båtunionen (EBA) med att kartlägga generella villkor för exempelvis bottenmålning, toatömning etc i de deltagande länderna.

SBU ska även skicka ut en enkät till samtliga klubbar i en undersökning om förhållandena för båtklubbar. Exempelvis vad det gäller ägande av mark, arrende, kontrakt och moms. Slutligen har SBU flera mål i rätten.

Transportstyrelsen Lina berättar att det kommer en ny toatjänst på Transportstyrelsens hemsida. Förhoppningsvis ska allt vara klart till den 1 juli. På TS webbsida kommer det att finnas en interaktiv karta och det finns möjlighet att röd/grönmarkera ickefungerande eller fungerande tömningsanläggningar.

Miljöförvaltningen i Stockholm Pendar berättar att projektet med att mäta båtbottnar vid XRF-mätare fortsätter. Den 25 maj skrev Pendar ett tjänsteutlåtande om tillsyn. Inga krav har ställt med anledning av båtmatningarna utan bara anmärkningar i inspektionsrapporten.

Övriga frågor

Ulrika vill föra upp två övriga frågor.

Den första frågan är platseffektiv båtförvaring och den andra frågan är mikroplaster från rep.

Mötet har tidigare diskuterat platseffektiv båtförvaring. Det borde tas fram ett ett miljövänligt rep.

Nästa möte

Nästa möte bör läggas i samband med de 2 seminariedagarna i oktober 2016.

Närvarande

Lina Petersson, Transportstyrelsen
Annika Lindell, Transportstyrelsen
Ulrika Marklund, Västkuststiftelsen
Patrik Grund, SMTF
Markus Lundgren, Sportfiskarna
Harald Mårtensson, SBU
Annelie Rudström, Kemikalieinspektionen
Frida Åberg, Hav- och vattenmyndigheten
Pendar Behnood, Miljösamverkan i Stockholms
Fredrik Strömbäck, Sjöfartsverket

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 båtuppsättningsplatser, 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/>).