

# "Skrovmålet" ger besked: Så ska båtarnas bottnar saneras

Transportstyrelsens rapport "Skrovmålet" har presenterats och ger besked om hur båtbottnar ska saneras från giftig färg. "Skrovmålet" mättar inte, men kan säkert skapa stor tillfredsställelse om man följer anvisningarna. Text: Lars Afzelius



## PROJEKTET SKROVMÅLET

med Transportstyrelsen som huvudman har pågått i fem år och presenterar nu noggranna anvisningar för sanering av båtskrov.

Det är tydliga, men av miljöskäl ganska omfattande instruktioner för både metoder och nödvändig utrustning. Målet är att på ett miljösäkert sätt kunna sanera båtskrov med höga värden av koppar och tenn. Det påpekas också att just blästring bör utföras av yrkeskunnig person med kompetens och rätt utrustning.

Transportstyrelsen har valt att inte ange några riktvärden för förekomst av TBT (Tributyltenn) eller koppar, som innebär krav på sanering, vilket hade varit önskvärt. Därmed överlåter de till kommunerna att avgöra när ett skrov anses vara rent eller ska saneras. Stockholm stad har tidigare använt ett referensvärde på  $\geq 100 \mu\text{g tenn}/\text{cm}^2$  som gräns vid bedömning av krav på sanering och liknande referensvärden finns även för koppar. Vilka gränsvärden andra kommuner kan hävda som definition på ren botten är oklart.

Den sedan 1989 förbjudna TBT-färgen är det största hotet för den marina miljön med långlivade och mycket skadliga effekter i ytterst små doser. Den



Carl Rönnow.



I den stora tälhallen i Möruddens småbåtshamn har drygt 20 fritidsbåtar isblästrats enligt löpandeband principen. Projektledaren Thorsten Born, vice ordförande i Värmlands Båtförbund, är nöjd med medlemmarnas engagemang och till våren sker ett liknande projekt hos Karlstads Segelsällskap där ungefär lika många båtar ska blästras på samma sätt. Foto: Värmlands Båtförbund.

finns fortfarande på många fritidsbåtskrov där ägarna inte vet vilken färg båtarna ursprungligen är målade med.

**TÄNK BARA PÅ** alla nyblivna båtägare som just köpt sin första båt. Till exempel en begagnad båt, byggd på 70- eller 80-talet, där varken den nye eller den förre ägaren vet med vilken färg den har målats.

Därför är det viktigt att prioritera sanering av båtar med höga värden för tenn. Alla båtägare med båtar byggda före 1990 och okänd färghistoria uppmanas att låta undersöka sina skrov. Låt XRF-mäta skrovet eller skrapa loss lite färg från skrovet som

sedan kan analyseras. Framöver kan rimligen också köpare av en begagnad båt byggd före 1990 kräva att säljaren redovisar eventuell förekomst av höga koppar- eller tennvärden innan ett köpekontrakt skrivs på.

Eftersom förekomsten av TBT finns längs våra kuster och insjöar måste det bli en angelägenhet för båtklubbar och förbund i hela landet att påbörja en inventering av miljöfarliga skrov.

**CARL RÖNNOW, MILJÖSAKKUNNIG** på Svenska Båtunionens (SBU) kansli, säger att Skrovmålets rekommendationer har varit efterlängttade, men han saknar besked om när en båt ska

saneras. I september bjöds båtklubbar och båtförbund in på webinarium där fler än 300 båtklubbfunktionärer från hela Sverige deltog och fick lyssna och ställa frågor till ansvariga myndigheter.

SBU:s miljökommitté ska fortsätta att sprida information om rekommendationen till båtklubbar och båtförbund och ta fram kompletterande vägledning för de olika saneringsmetoderna. Målsättningen är att det ska vara enkelt för varje båtägare att göra rätt vid en sanering, samtidigt som risken för spridning av förorening måste minimeras.

SBU:s hemsida och hemsidan [batmiljo.se](http://batmiljo.se) är uppdaterade med



Katarina Waldenborg, styrelsemedlem, i Segelsällskapet Hjälmaren, och projektledare tillsammans med Per Jansson, hamnkapten och medverkande i projektet, har ett stort ansvar för projektets genomförande de tre kommande åren, men för dem är det viktigt att bevara den fina miljön.  
Foto: Cathrine Gustavsson/Länsposten.

tips och aktuell information. Båtklubbensfunktionärer kommer också att utbildas till mätförrättare inom ramen för ett XRF-projekt och miljökommittén informerar om möjligheten att låta analysera färgskrapprover från en båtbotten för att fastställa om sanering är nödvändig eller inte.

**BÅTLIV HAR BESÖKT** båtförbund och klubbar som redan har startat projekt som omfattar både provtagningar och sanering av båtbottnar. Ett utmärkt exempel är Värmlands Båtförbund, som tillsammans med Länsstyrelsen Värmland, Båtunionens miljökommitté och särskilt Roland Örtengren, Skoghalls Båtsällskap och Karlstad Segelsällskap, i våras kontrollerade cirka 200 i första hand äldre båtar i respektive hamnar.

Resultatet blev sammanlagt 47 båtar med höga halter av koppar och två båtar med höga halter av tenn. Skoghalls Båtsällskap har fått ett LOVA-bidrag, som täcker 80 procent av alla kostnader för att kunna sanera sina 25 båtar i höst. För det ändamålet har också byggts en tälthall för sanering inom klubbens hamnområde för att så rationellt som möjligt kunna blåstra båtskroven enligt löpandebandprincipen. I vår ska Karlstad Segelsällskap på liknande sätt att sanera sina 24 skrov i en tälthall och även den klubben har tilldelats LOVA-bidrag som täcker 80 procent av alla kostnader. Övriga kostnader får klubbarna stå för genom ideellt arbete i samband med saneringsarbetet samt en saneringsavgift på cirka 3 500 kr som respektive båtägare får betala. De

båda tälthallarna kommer sedan att behållas och kan användas av medlemmarna för olika servicearbeten. Både länsstyrelsen och Karlstads kommun har visat mycket stort intresse för projekten och det lär vara fler klubbar i förbundet som avser ansöka om LOVA-bidrag för skrovsanering.

**SEGELSÄLLSKAPET HJÄLMAREN, MED** anor från 1894 och egen hamn i Grythem öster om Örebro, är ytterligare en båtklubb som har startat ett projekt för hållbar framtid och tilldelats LOVA-bidrag för skrovämätningar och sanering av båtskrov. I höst har de flesta båtskroven, cirka 100, mätts genom XRF-mätningar av ett auktoriserat mätföretag och senare i höst sker en utvärdering av mätresultaten. Därefter vet man förhoppningsvis hur många båtar som måste saneras.

I projektet ingår också ansökan om bygglov för en tälthall inklusive spolplatta där båtägare och entreprenörer i fortsättningen ska kunna sanera båtskrov och underhålla båtar på ett miljösäkert sätt. Avsikten med projektet är också att tillgodose framtida behov av service och skötsel av båtar, eftersom båtbeståndet förändras över tid. Klubben räknar med att spolplatta, saneringsanläggning och reningsverk kommer att vara i full drift hösten 2022. I projektet, som ska pågå till och med 2025, ingår också att medlemmarna på ideell basis bidrar med cirka 2 500 arbetstimmar, vilket inkluderar både sanering av egen båt och allt gemensamt arbete. Det är ett väl genomarbetat projekt som

# Så tar du bort gammal bottenfärg på båten

**SLIPNING, TORRSKRAPNING, BLÄSTRING** med sand eller kolsyra och gelbehandling med skrapa. Det är metoderna som lyfts fram i en ny rekommendation för sanering av bottenfärg, av bland andra Transportstyrelsen.

– Följer man den är risken att sprida farliga ämnen omkring sig vid sanering mycket liten, säger Lina Petersson, miljöhandläggare på Transportstyrelsen.

För att inte giftiga ämnen, som till exempel det numera förbjudna tributyltenn (TBT), ska spridas i naturen gäller det att sanera båtbottenfärg på rätt sätt. I en ny rekommendation som vänder sig framför allt till båtägare, båtklubbar och andra verksamhetsutövare, presenteras riskminskande åtgärder för att sanera färgen säkert.

Fyra metoder pekas ut som lämpliga för borttagning av bottenfärg. Dessa är slipning, torrskrapning, blästring med sand eller kolsyra och gelbehandling med skrapa.

Till metoderna följer en lista över nödvändiga åtgärder (se fakta nedan), som till exempel att täcka marken, använda skyddsutrustning och samla upp allt material som kommit i kontakt med färgrester.

Den nya rekommendationen bygger på en studie av Research Institutes of Sweden (RISE), som Transportstyrelsen har låtit ta fram. Vid en färgsanering som utförs på rätt sätt kan mer än 98 procent av färgpartiklar och biocider samlas in och omhändertas, visar mätningar i studien.

Bakom rekommendationen står förutom Transportstyrelsen även Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, miljöförvaltningen i Stockholms stad och Statens geotekniska institut. Även Kemikalieinspektionen och Arbetsmiljöverket har bidragit i arbetet.



**Transportstyrelsen rekommenderar slipning, torrskrapning, blästring med sand eller kolsyra och gelbehandling med skrapa för sanering av bottenfärg.**

## FAKTA

### Åtgärder vid sanering av bottenfärg

- marken under båten täcks.
- vind- och regnskyddad miljö skapas runt båten.
- miljö med undertryck skapas vid blästring.
- personlig skyddsutrustning används.
- färgdamm, färgrester, blästermedia och annat material som kommit i kontakt med färgrester och damm samlas upp och hanteras som farligt avfall.
- farligt avfall hanteras på rätt sätt och lämnas till godkänd avfallsmottagare.
- människor och djur i omgivningen skyddas.

är kommunicerat med medlemmarna och målet är att alla båtar i hamnen ska vara skrovsrena år 2025 och försedda med ett intyg om det, ett krav som också kommer att arbetas in i klubbens regelverk.

Det finns en viss oro i projektgruppen för att tappa medlemmar som söker sig till andra båtklubbar, som inte har samma tydliga ambition avseende rent skrov och intyg. Än så länge har Örebro kommun inte fastställt några värden för vad som defini-

tionsmässigt anses vara ett rent skrov och alltså inte behöver saneras.

**RUNT HJÄLMAREN FINNS** ytterligare fyra kommuner som har fritidsbåthamnar med vinterförvaringsplatser med upptagning och sjösättning av båtar. Dessa kommuner borde ha samma gränsvärde för vad som är en ren botten och krav på sanering, men det är säkert en fråga som Hjälmarens Båtförbund kommer att engagera sig i. ☺