



Ny forskning på olika saneringsmetoder

- Nu ska olika saneringsmetoder av båtbottnar studeras vetenskapligt.

Transportstyrelsen skjuter till 1,2 friska miljoner för att vi ska få ökad kunskap.

Det meddelade Lina Petersson, sakkunnig i båtfrågor vid Transportstyrelsen, när Saltsjön-Mälarens Båtförbund (SMBF) höll sin årliga miljökonferens. Över 125 engagerade miljösamordare och andra miljöintresserade deltog i diskussionerna vid konferensen.

Avsikten med de nya forskningspengarna är att studera effekterna av de olika metoder som används för att sanera en båtbottnen som är målad med giftig biocidfärg. De metoder som används i dag är blästring, slipning och skrapning – ofta i kombination. Men vilken metod är egentligen bäst, och mest effektiv, och hur påverkas miljö och hälsa? Det hoppas vi få svar på.

En lång rad miljöfrågor som engagerar båtägarna togs upp under kvällen. Jimmy Dominius, sammankallande i SMBFs miljökommitté, talade sig varm för bättre möjlighet att köpa miljöbränsle i sjömackar, fler toaletter i land i skärgården, och framtidens miljövänligare motorer.

Hans Wrådhe från Naturvårdsverket talade om miljömål, miljöbalk och miljötillsyn. Om det finns två alternativa produkter att välja mellan, då ska alltid den mest miljövänliga väljas, framhöll han.

Den fråga som engagerade mest var biocidfärg på båtbottnar. Båtägare har många frågor, men får inte alltid klagande svar. Vilka regler gäller? Varför finns inga statliga gränsvärden som talar om vad som är tillåtet och förbjudet? Varför är det olika regler i olika kommuner?

Sedan ett par år arbetar ett antal statliga myndigheter inom projektet "Skrovmalet" på att ta fram förslag till nya regler, och dessa ska presenteras 2020.

Under tiden pågår arbetet i olika klubbar i Stockholmsregionen med att sanera båtar från biocidfärg. Viksjö Båtklubb har gjort ett intensivt arbete med att sanera samtliga biocidmålade båtar, och arbetet har gjorts av båtägarna själva. Johan Israelsson berättade att de först försökte blästra, men efter att det blev problem med den metoden, övergick man till slipning i stället. Proffsmaskiner och riktig utrustning krävs, framhöll han.

Från Jakobsbergs båtklubb berättade Kjell Karlsson om erfarenheter av att anlita en extern båtvarvsfirma som gjorde jobbet med slipning. Han poängterade bland annat att det gäller vara noga med att specificera vad som ska göras, och vilket resultat man vill få. Ca 25 000 kronor för en 30 fots segelbåt kostade en sanering inklusive epoximålning.

De mindre goda erfarenheterna från blästring, slipning och skrapning har gjort att spärrfärger har börjat diskuteras som ett alternativ. En klubb i regionen har valt att rekommendera båtägarna att måla över alla båtar med biocidfärg med spärrfärg och SMBF kommer att följa upp den erfarenheten.



Enligt en EU-förordning är spärrfärger tillåtna som alternativ till sanering, men Transportstyrelsen, SBU och flera kommuner avråder från att använda spärrfärg då det är osäkert om det fungerar, till exempel efter borsttvätt. SMBF tar initiativ för att testa spärrfärgers funktion hos *RISE i Borås och har sökt **LOVA-bidrag till finansieringen.

*RISE Research Institutes of Sweden (Tidigare Statens Provningsanstalt)
**LOVA Lokalt Vattenvårdsprojekt