



Fritidsbåtshamnar

Vägen mot en giftfri miljö

Miljöregler och råd för fritidsbåtshamnar

INNEHÅLL

BÅTBOTTENFÄRGER.....	3
ALTERNATIVA METODER TILL BÅTBOTTENFÄRG	5
UPPSTÄLLNINGSPLATSER	7
FÖRORENAT OMRÅDE	9
MUDDRING	10
BÅTUPPTAGNINGSPLATSER.....	11
MILJÖSTATION.....	14
SJÖMACKAR	17
BULLER.....	19
EGENKONTROLL.....	21
KÄLLOR OCH LÄSTIPS	23



3

BÅTBOTTENFÄRGER

Båtbottenfärger som på kemisk eller biologisk väg förhindrar att havstulpaner, musslor och alger sätter sig fast på båtskrovet räknas som bekämpningsmedel. Färgerna måste granskas och godkännas av Kemikalieinspektionen innan de får säljas eller användas. Tyvärr innehåller även godkända färger skadliga ämnen.

Det finns olika regler på Västkusten och Östkusten beroende på olika salthalt i vattnet. Västkusten har högre salthalt och det sker mer påväxt här än vad det gör i vatten med lägre salthalt, bräckt vatten. Listan över vilka färger som får användas på de olika kusterna finns Kemikalieinspektionens hemsida www.kemi.se.

De färger som är godkända av Kemikalieinspektionen har ett registreringsnummer och uppgift om vilken behörighetsklass färgen tillhör. Produkter som är märkta med behörighetsklass 3 får användas av alla och det krävs ingen särskild yrkesutbildning. Produkter märkta med behörighetsklass 1 eller 2 får bara användas yrkesmässigt.

Båtbottenfärger med kemisk verkan innehåller aktiva ämnen som är giftiga för marina organismer och gör att de inte vill sätta sig på skrovet. De aktiva ämnena släpper också successivt från färgytan och hamnar i havet. Här följer en kortfattad genomgång av de ämnen som har varit eller är de vanligaste verksamma substanserna i båtbottenfärg.

TBT, Tributyltenn är förbjudet att använda. Det är ett mycket giftigt och hormonstörande ämne. Finns i äldre båtbottenfärger, och kan läcka ut från gamla lager färg.

Irgarol och **Diuron** är förbjudet att använda. Finns i äldre båtbottenfärger, och kan läcka ut från gamla lager färg.

Koppar, kopparoxid eller andra kopparföreningar är i måttligt förhöjda koncentrationer giftiga för främst mark- och vattenlevande organismer.

Zink, zinkoxid och andra zinkföreningar är i måttligt förhöjda koncentrationer giftiga för mark- och vattenlevande organismer.

FARTYGSFÄRGER FÅR INTE ANVÄNDAS PÅ FRITIDSBÅTAR

En del målar sina fritidsbåtar med otillåten färg, fartygsfärg eller färg som köpts utomlands. Det är inte tillåtet och kan vara straffbart. Fartygsfärg innehåller högre halter av koppar och zink. Fartygsfärgerna är anpassade för att användas av fartyg som används i yrkestrafik och som körs på djupare vatten. Om fritidsbåtar målas med fartygsfärg sker kontinuerligt ett stort läckage av bland annat koppar och zink till känsliga grunda vikar där de påverkar växt- och djurlivet.

GAMLA BÅTBOTTENFÄRGER KAN VARA MYCKET GIFTIGA

Gamla bottenfärger innehöll ofta TBT eller organiska tennföreningar. Bottenfärg med TBT började användas på 1960-talet, men förbjöds att användas på fritidsbåtar 1989 på grund av sin farlighet. Än idag finns det höga halter av TBT i sedimenten i fritidsbåtshamnar och i det slam som fångas upp i spolplattornas reningsanläggningar. Orsaken är det fortfarande läcker ut stora mängder TBT i naturen från båtar som har gamla färglager kvar på skroven samt att nedbrytningen av TBT i naturen går långsamt. Detta medför att ämnet finns kvar i marken och sedimenten i många år.

VAL AV FÄRG

På marknaden finns idag en rad biocidfria båtbottnfärger. Många av dem benämns ”insjöfärger” eller liknande. Det är av största vikt att inte mjuka och s.k. självpolerande biocidfria båtbottnfärger väljs på Västkusten där ett säsongstvättbehov finns. Istället bör t.ex. biocidfria hardracingfärger väljas. På senare år har även biocidfria siliconfärger kommit ut på marknaden. Dessa har visat sig vara mycket lättvättade och påväxt som havstulpaner lossnar mycket enkelt, vilket underlättar båtsäsongstvättar på spolplatta eller i borsttvätt alternativt handborsttvätt.

Vid byte till biocidfria färger tas helst all gammal båtbottnfärg bort med hjälp av blästring eller annan metod. All gammal TBT m.fl. biocider kommer då bort från ”tekno sfären” och tas omhand som farligt avfall.



5

ALTERNATIVA METODER TILL BÅTBOTTENFÄRG

Biocidfärgerna innebär en utmaning för fritidsbåtshamnar. Det blir svårare och dyrare att muddra, bygga och sköta hamnar där mark och bottenlam är förorenat med giftiga ämnen. Båtgarna göra en stor insats genom att låta bli att bottenmåla sin båt eller i alla fall måla mindre och i stället använda andra alternativ för att minska påväxten på sina båtar. Här kommer några tips som båtgarna kan använda!

TVÄTTA PÅ EN SPOLPLATTA MED HÖGTRYCKSSPRUTA

Lyft båten och spola av den på en spolplatta några gånger per säsong. Passar båtar som lätt kan lyftas. Om spolplattan ligger i anslutning till en ramp är det lätt att få båten i och ur vattnet. Istället för lyftkran kan en sublift användas.

BORSTTVÄTT I VATTNET

Borsttvätt är ett alternativ för båtar som har helt giftfria skrov eller som ej längre bottenmålas. Båten kan då köras in i en bassäng där den sedan tvättas med roterande borstar. Under tvätten ska det finnas en uppsamlingsbassäng som fångar upp avskrapat material, så det inte hamnar i vattnet och i sediment. Tvättas båten när organismerna nyligen satt sig, mellan 2-3 gånger per säsong, behöver båten inte bottenmålas.



SKRUBBA FÖR HAND I VATTNET

Hålla koll på när påväxten etablerar sig på båten och borsta botten eller använd skrapborste med flytkraft innan påväxten hinner fästa istället för att måla med giftfärg. Passar på lätthanterbar båt.



FÖRVARA BÅTEN I LUFTEN

Eftersom påväxten sker när båten ligger i vattnet är ett annat alternativ att förvara båten ovan vattenytan när den inte ska användas under längre perioder. Passar mindre motorbåtar eller mindre segelbåtar med möjlighet att ligga på land eller på trailer. Ett dyrare alternativ är satsa på en båtlift.



6

SKROVSKYDDSDUK UNDER BÅTEN

Ett annat alternativ är att ha en skrovskyddsduk. Det är en säck vid båtplatsen som dras upp runt skrovet och hindrar beväxning genom att ljus och syre hålls borta. Passar motorbåtar upp till 32 fot.



ULTRALJUDSSÄNDARE

Använd ultraljudsändare då trivs inte påväxt på skrovet. Passar båtar i plast, aluminium eller stål på mellan 20 och 65 fot.

FÖRVARA BÅTEN I SÖTVATTEN

Placera båten i sötvatten när havstulpanerna börjar sätta sig fast, så klarar inte havstulpanerna sig. För de som planerar båtsemester i sjö, älv eller kanal system.





UPPSTÄLLNINGSPLATSER

Under våren sker ofta underhållsarbete av båtarna inför sjösättning. Båtbottnar skrapas och slipas från gamla färglager och målning med ny bottenfärg sker. Detta sker ofta på uppställningsplatserna, vilket medför stor risk för förorening av marken när gamla färgrester skrapas och slipas bort. Det är viktigt att skydda marken vid detta underhållsarbete.

På hösten när båtarna tas upp sker ibland avspolning av båtbottnar på uppställningsplatsen. Om avspolning sker av biocidmålade båtar, för spolvattnet med sig påväxt och färgrester som kan förorena marken och sedimenten. Avspolning av målade båtar ska endast ske över spolplatta där spolvattnet renas i en reningsanläggning.

Under hösten servas och vinterkonserveras motorer och utombordare. I samband med detta arbete sker oljebyte och risk finns för oljeläckage.

Ibland används dunkar som tyngder för att hålla presenning kvar över vinteruppställda båtar. Dunkarna får inte vara fyllda med olja eller kemikalier eftersom det ger risk för förorening av mark och omgivande vatten. Spolarvätska används ibland istället för vatten eftersom det inte fryser. Dunkar med kemikalier och olja bör ersättas med dunkar fyllda med grus eller likande.

Informera hamnens båtägare/medlemmar om de regler som gäller för hamnen.

- Marken ska skyddas vid skrapning, slipning och målning.
- Färgrester och färgspill ska samlas upp och omhändertas som farligt avfall och lämnas i miljöstation.
- Biocidmålade båtar får bara spolas av på anpassad spolplats med reningsanläggning.

Kontakta kommunens miljö- och hälsoskyddsförvaltning omgående vid olyckor och utsläpp. Vid olyckor och utsläpp ska även Räddningstjänst samt eventuellt Kustbevakningen kontaktas.

GRUSADE UPPSTÄLLNINGSPLATSER

Grusade uppställningsplatser kan förorenas av underhållsarbete om inte marken skyddas. Det är stor risk att grusade uppställningsplatser är så kraftigt förorenade att utläckage av föroreningarna kan ske till omgivande mark och hav.

- Marken behöver skyddas med presenning eller liknande för att fånga upp färgrester från blästring, slipning, skrapning och målning av båtbottnar. Det finns skrapor som har uppsamlingsfunktion där färgresterna hamnar i en behållare. Detsamma gäller att det finns sliputrustning med dammsugarfunktion. Vid blästring ska båtens undersida samt sidor och eventuellt tak (områden där det finns risk för spridning och läckage) täckas och var täta.
- Färgrester ska samlas upp och omhändertas som farligt avfall. Det ska finnas en fraktion för färgrester i miljöstationen.
- Avfall från blästringen ska samlas upp och omhändertas som farligt avfall.
- Färgburkar, behållare med kemikalier och oljor ska samlas upp och omhändertas som farligt avfall.
- Avspolning av biocidmålade båtar får inte ske på uppställningsplatsen. Detta ska ske på en spolplatta med reningsanläggning.

Om en grusad uppställningsplats ska hårdgöras behöver en markundersökning utföras. Vid nyanläggande av hårdgjord uppställningsplats behövs någon form av utrustning för dagvattenrening. Detta kan vara slamavskiljare, slamavskiljare med filterlösning eller likande skyddsutrustning.

ASFALTERADE UPPSTÄLLNINGSPLATSER

Asfalterade uppställningsplatser har ibland dagvattenbrunnar med avrinning till hamnbassängen eller omgivande vattendrag. Färgrester från skrapning och målning av båtar kan hamna på den asfalterade marken och föras med nederbörd till dagvattenbrunnar om inte marken skyddas. Stor risk finns att det ansamlas stora mängder föroreningar i dagvattenbrunnarna och dagvattenledningarna som sedan kontinuerligt läcker ut till hamnbassängen/havet när det är nederbörd.

- Dagvattenbrunnar som avvattnar hårdgjorda uppställningsplatser bör regelbundet slamsugas på sitt innehåll. Innehållet behöver hanteras som farligt avfall.
- Även dagvattenledningarna behöver regelbundet slamsugas för att säkerställa att det inte finns gamla färgrester kvar i ledningarna som allt eftersom kan läcka ut i hamnbassängen/havet och förorena sedimenten.
- Dagvattenbrunnar på hårdgjorda uppställningsplatser bör som skyddsåtgärd vara utrustade med filterinsatser anpassade för att fånga upp metaller och olja.
- Rännstensbrunnar som saknar dagvattenledningar och som avvattnar uppställningsplatsen och leder vattnet direkt ner i marken/till fyllnadsmaterial bör undvikas. Stor risk för okontrollerad spridning av föroreningar i mark samtidigt som det är svårt att utföra skyddsåtgärder som att omhänderta slammet.



FÖRORENAT OMRÅDE

Den största och mest allvarliga miljörisken kopplad till småbåtshamnar är läckage av organiska miljögifter och metaller från upptag, spolning, underhåll av båtar vid småbåtshamnar och ifrån mark och sediment där föroreningar kan ha ansamlats under lång tid. Historiskt har båtbottnfärger innehållit en rad olika bekämpningsmedel för att motverka påväxt på båtskrov.

Där det finns risk för förorenat område i sediment i anslutning till båtplatser, upptagningsplatser och spolplattor samt vid uppställningsplatser för underhåll och vinterförvaring av småbåtarna.

Verksamheten står som ansvarig om ni har förorenat ett område. Ni är då skyldiga att se till att området undersöks och saneras. Fastighetsägare kan i vissa fall vara ansaviga för ett förorenat område. Viktigt är att området saneras, så människa och miljö inte tar skada.

Utför ni markarbeten är det viktigt att vara uppmärksam på avvikande färgningar i jordlagren och på lukt. Vet ni om att området är förorenat ska ni se till att skyddsåtgärder tas, så att ni inte sprider eller ökar den befintliga föroreningen genom oförsiktighet. För de som arbetar i ett förorenat område kan föroreningarna i sig själv innebära en direkt hälsorisk.

Misstänker ni att ni äger/bedriver verksamhet eller har hittat ett eventuellt förorenat område är ni skyldiga att upplysa köpare samt informera tillsynsmyndigheten om detta. I det flesta fall är miljö- och hälsoskyddsförvaltningen i kommunen tillsynsmyndighet. Ska ni utföra arbeten i ett förorenat område ska ni anmäla det till tillsynsmyndigheten innan arbetat startar. Om en grusad uppställningsplats ska hårdgöras behöver en markundersökning utföras. Bland annat kan provtagning behöva utföras som underlag för att kontrollera föroreningsstatus inför bedömning om sanering.



Foto Henrik Bengtsson

MUDDRING

Muddring är ett samlingsnamn för grävning, sprängning och rensning i vattenområde, samt andra åtgärder i vattenområden om åtgärden kommer att förändra vattnets djup eller läge.

När muddringen utförs är det viktigt att tänka på hur och när den ska utföras för att minska påverkan på miljön så mycket som möjligt. Några saker som är viktiga att ta hänsyn till är:

Söka tillstånd - Muddring är en form av vattenverksamhet och ska alltid föregås av en anmälan till Länsstyrelsen, som bedömer om åtgärderna är anmälnings- eller tillståndspliktiga. En anmälan hanteras av Länsstyrelsen och tillståndsansökan av Mark- och miljödomstolen.

Strandskydd - Området där muddring planeras kan också omfattas av strandskydd och dispens från strandskyddet kan därför behöva sökas. Detta ska göras hos kommunen innan en anmälan om muddring skickas in till Länsstyrelsen.

Tidpunkt - I kust- och sjövattnen är bästa perioden för grumlande arbeten september-mars.

Grumlingskydd - Grumlingskydd kan behöva användas. Användandet av geotextillänsar minskar spridningen av grumling. Om muddermassorna är förorenade ska grumlingskydd användas, där det är möjligt.

Placering av muddermassorna - Mängden muddermassor bör begränsas och i första hand bör man hitta ett alternativ där massorna kan återvinnas eller användas på annat sätt. Om det inte finns något sådant alternativ bör massorna i första hand läggas på land. Om mängden är mindre än 1000 ton och föroreningsrisken är ringa ska anmälan ske till kommunen för uppläggning av massorna. Om det är en större mängd än 1000 ton eller om det finns risk att sedimenten är förorenade krävs tillstånd från Länsstyrelsen.

Att lägga muddermassorna i vattnet är så kallad dumpning. Tillstånd krävs från mark- och miljödomstolarna alternativt Länsstyrelsen, beroende på plats och om det handläggs i samband med ansökan om tillstånd för muddring.

BÅTUPPTAGNINGSPLATSER

Ingen avspolning av biocidmålade båtar får ske utan att detta sker över spolplatta med tillhörande reningsanläggning. Saknar fritidsbåtshamnen en egen anläggning bör samarbete ordnas med närliggande hamn som innehar anläggning. Avtal bör kunna uppvisas vid tillsyn. Fritidsbåtshamnar kan också gå ihop om att bygga en gemensam spolplatta. Fritidsbåtshamnar som tillhandahåller båtplatser och båtägarna själva ansvarar för att upptag och avspolning sker på korrekt sätt.

SPOLPLATTA MED RENING

Anmälningssplikt

Spolplattan är en anmälningsspliktig verksamhet, så kontakta alltid Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen innan ni anlägger en spolplatta för att diskutera hur den kan utformas. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen skriver ett beslut om skyddsåtgärder och andra villkor för driften. Fritidsbåtshamnen är ansvarig för hur anläggningen är utformad och hur den sköts. Spolplattan kan också kräva bygglov.

Utformning av spolpatta

En spolplatta ska ha en hård yta av betong eller annat beständigt, slätt material med avrinning mot en gallerförsedd uppsamlingsränna. Spolplattan ska vara så stor att allt spillvatten från de båtar som spolas av hamnar på plattan. Spolplattan ska ha en slamavskiljare och finfilter för att fånga upp de mindre partiklarna. Hur stor slamavskiljaren ska vara avgörs av förväntat vattenflöde. Spolplattan ska vara försedd med en reningsanläggning. Efter sista reningssteg ska det finnas en provtagningsbrunn.

Provtagning

Provtagning av spillvatten från tvättanläggningen bör ske så ofta som det behövs för att kunna bedöma anläggningens reningsfunktion. Krav på provtagningsfrekvens bör anpassas efter lokala förhållanden och antalet årliga upptag. Som exempel är det lämpligt att provtagning sker minst en gång per år i större fritidsbåtshamnar där det tvättas många båtar under säsongen.

Provtagningen bör utföras av en person med lämplig utbildning och ske genom ett för anläggningen anpassat sätt, exempelvis genom tidsstyrd 4-timmars provtagning där delprover tas ut var femte minut eller tätare. För anläggningar där 4-timmarsprovtagning inte är möjlig kan alternativ provtagning under kortare period genomföras. Provtagningen ska utföras enligt anvisningar från ett ackrediterat laboratorium och vattenproverna bör analyseras av ett ackrediterat laboratorium med hänsyn till TBT, koppar, zink Diurol och Irgarol. För metallerna behöver både totalt och filtrerat prov analyseras. Provtagningen bör genomföras en dag då många båtar tvättas för att bedöma funktionen vid hög belastning, men ej då filter i reningsanläggningen nyligen är bytta.

Det är i första hand fritidsbåtshamnens ansvar att bedöma resultatet av analyserna och att vidta de åtgärder som behövs för att nå de riktvärden som anges nedan. Fritidsbåtshamnen kan samråda med miljö- och hälsoskyddsförvaltningen samt tillverkare och leverantör av spolplattan/reningsanläggningen för att få tips och råd om lämpliga åtgärder. Med regelbundenhet eller på begäran ska analysresultatet skickas in till miljö- och hälsoskyddsförvaltningen.

Enligt Hav- och vattenmyndighetens riktlinjer i rapport 2012:10 bör föroreningshalter i utgående vatten från reningsanläggningen från och med 2015-01-01 inte överstiga följande värden:

Riktvärde per ämne:

TBT	200 ng/l
Koppar	0,8 mg/l
Koppar filtrerat	0,4 mg/l
Irgarol	0,8 µg/l
Zink	2,0 mg/l
Zink filtrerat	1,0 mg/l

Det är inte tekniken som avgör här, utan att man klarar riktvärdena i Havs- och vattenmyndighetens riktlinjer. Riktvärdena har tagits fram genom analys av prover som renats med bästa möjliga teknik och kan komma att ändras i takt med teknikutvecklingen.

Av nämnda ämnen är endast koppar och zink tillåtna i båtbottnfärger idag. De mycket giftiga ämnena TBT, Diuron och Irgarol kan emellertid finnas kvar på vissa båtar, till exempel som rester av underliggande färglager.

Om miljö- och hälsoskyddsförvaltningen bedömer att tvättanläggningens rening är otillfredsställande, exempelvis om tvättanläggningen ligger vid känsligt vatten eller provtagningen visar att Havs- och vattenmyndighetens riktvärden överskrids kan tvättanläggningen behöva förses med ytterligare reningssteg.

Skötselrutiner

Skriftligt dokumenterade rutiner för skötsel och underhåll bör alltid finnas tillgängliga vid fritidsbåtshamnen. Skötselrutiner upparbetas lämpligen tillsammans med tillverkaren av reningsanläggningen och bör hållas uppdaterade. De kontroller och åtgärder som vidtas vid anläggningen bör journalföras för att kunna redovisas till miljö- och hälsoskyddsförvaltningen. Sådan dokumentation kan vara uppgifter om antal tvättade båtar, förbrukning av vatten, förbrukning av kemikalier, datum för tömning av slamavskiljare och filterbyte samt uppkomna mängder farligt avfall. Har det förekommit provtagningar av vattnet bör analysrapporterna från dessa också bifogas.

13

För att minimera belastningen och påverkan på reningsanläggningen från till exempel nederbörd bör tillrinningen från spolplattan respektive rännan stoppas till reningsanläggningen när spolplattan inte är i drift.

Daglig skötsel av spolplattan bör innefatta att den spolas av vid arbetsdagens slut och att fast avfall tas upp. Grovrensrännan ska regelbundet rensas från slam. Slamavskiljaren ska tömmas minst en gång per år. När uppsamlat material från uppsamlingsränna och spolplatta ska avvattnas, ska detta ske på spolplattan och allt avvattnat vatten ska återföras till reningsanläggningen. Om spolplattan kopplas bort från reningsanläggningen vid högt vattenstånd som vid storm eller dylikt ska grovrensrännan först rensas från slam. Det material (organiskt och oorganiskt) som samlas i spolplattans uppsamlingsränna och slamavskiljare, inklusive de filter som används, ska omhändertas som farligt avfall.



Avskilt material från spolrännan klassas som farligt avfall.

Information till medlemmar

Fritidsbåtshamnen ska informera sina medlemmar om vilka regler som gäller och hänvisa till upptagningsplats, spolplatta och reningsanläggning. Om medlemmarna själva får spola båten över spolplattan ska det finnas tydliga instruktioner och rutiner uppsatta för hur anläggningen ska hanteras. Rutiner är även viktigt för de hamnar där anläggningen sköts av personal. En utpekad ansvarig bör finnas för tvättanläggningen, som ansvarar för kontroller och skötsel.

RAMPER

För att gynna att båtar förvaras på land på trailer när de inte används bör det finnas tillgång till ramp eller liknande. På så sätt kan även de som inte har fast båtplats använda sina båtar. Det är också viktigt att det finns plats att parkera sin trailer när båten är i sjön. Biocidmålade båtar får endast högtryckstvättas på spolplatta med reningsanläggning. Sätt gärna upp hänvisningar till närmsta spolplatta med reningsanläggning intill ramperna, för att på så vis motverka att båtägarna tvättar båtarna på uppställningsplatsen eller tvättas hemma på garageuppfarten.



MILJÖSTATION

Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2001:13) om mottagning av avfall från fritidsbåtar klassar toalettavfall som avfall. Enligt samma föreskrift ska det finnas mottagningsanordningar för att tillgodose behovet av avfallslämning från båtar som normalt anlöper hamnen. En miljöstation kan krävas i en fritidsbåtshamn om farligt avfall, hushållssopor och grovsopor uppkommer.

Hamnen måste ha undersökt vilket behov som finns i just den här hamnen. I planen ska bland annat framgå mängd och slag av avfall per år, beskrivning av mottagningsanordningarna, vilket företag som transporterar bort avfallet m.m.. En hamn ska också ge information till de som nyttjar hamnen om vart mottagningsanordningar för avfall finns och hur mottagning sker. Denna information ges genom karta över vart avfallsslagen lämnas, förteckning över de avfallsslag som får lämnas i hamnen, beskrivning av avlämningsförfarandet samt kontaktperson.

FARLIGT AVFALL

Farligt avfall får inte blandas med andra slag av avfall eller andra ämnen eller material. Blandning av farligt avfall kan innebära ökade risker för till exempel brand. Behandling eller återvinning av avfallet kan även försvåras eller omöjliggöras. Det gör det dyrare för dig som avfallslämnare.

Exempel på farligt avfall:

- Färgrester (från skrapning m.m.)
- Slipdamm (från slipning)
- Förbrukat blästermedel (från blästring)
- Färgburkar
- Aerosoler
- Lösningssmedel
- Oljefilter
- Frostskydds- och motor -konserveringsmedel
- Spillolja, motorolja, växelhusolja, backslagsolja etc.

- Bränslerester
- Förorenat absorptionsmedel och använda absorptionslänsor
- Batterier vanliga blyackumulatörer typ startbatteri men även småbatterier.
- Konserverings- och frostskyddsmedel för motorernas kylsystem.
- El-avfall, allt el-avfall är inte farligt avfall men avfallslämnarna bör erbjudas möjlighet att lämna allt el-avfall i en behållare.
- Slam från slamavskiljaren och uppsamlingsrännan
- Förbrukade filter/filterrens från reningsanläggningen
- Avskilt material från spolplatta. Avvattning behöver ske på spolplattan och avvattnat vatten ska återföras till reningsanläggningen.
- Båtarnas slagvatten, (vatten under durken), är ibland förorenat av olje- och bränsleläckage.

Förvaring av farligt avfall bör ske i en bod eller liknande som är nederbördsskyddad och invallad. Den ska ha tätt golv, förhöjd tröskel och bör även vara tät mellan golv och vägg, så att spill och läckage inte kan rinna ut. Skilda kärl för olika avfalls slag bör finnas. Behållare för farligt avfall ska vara tydligt uppmärkta med innehåll. Krav på tillstånd för hantering av brandfarlig vara kan gälla för förvaringsplatsen. Förvaringsplatsen bör vara väl ventilerad för att inte brandfarliga eller explosiva gaser från färgrester, lösningsmedel och bensin (som kan finnas i spilloljan) ska ansamlas. Ett lämpligt kärl för trasor som använts till träoljor (linolja, teakolja etc.) bör ordnas.

Farligt avfall får endast transporteras yrkesmässigt av den som har särskilt tillstånd från länsstyrelsen. Om miljö- och hälsoskyddsförvaltningen begär ska fritidsbåtshamnen kunna lämna uppgifter om vilka typer av avfall som uppkommer i verksamheten samt avfallsets sammansättning, mängd och hantering. För farligt avfall ska fritidsbåtshamnen anteckna:

- Mängd farligt avfall som uppkommer årligen
- Slag av farligt avfall som uppkommer
- Anlitad transportör och anläggningarna som avfallet har transporterats till.

TOALETTAVFALL

Sedan 1 april 2015 är det förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och inre vattendrag i hela Sveriges sjöterritorium.

Toalettavfall omfattar allt utsläpp av avloppsvatten och annat avfall från varje toalett eller urinoar, enligt definitionen i TSFS 2010:96. Det omfattar även portabla båttoaletter som exempelvis Porta potti. Tömning av toalettavfall från hink, potta eller liknande omfattas däremot inte av definitionen av toalettavfall. Det är dock förbjudet att släppa ut även detta avfall enligt Miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Alla fritidsbåtshamnar är skyldiga att sedan 2002 kunna ta emot det avfall som normalt anlöpande båtar har behov av att lämna. I och med utsläppsförbudet ökar behovet av mottagningsanordningar för toalettavfall betydligt. En förutsättning för att förbudet ska kunna följas är att tillräckligt många mottagningsanordningar byggs i fritidsbåtshamnarna.



SUGTÖMNINGSTATIONER

Finns mer information på

www.transportsyrelsen.se/toa

16

Vid val av plats för sugtömningsstationen ta hänsyn till hur hanteringen av dricksvatten sker. Kontrollera så att inte dricksvattenslangar även används för rengöring av båtarnas latrintank, för att motverka kontaminering.

Avloppsvatten från toaletter inom fritidsbåtshamnens område får inte släppas ut till mark och vatten orenat. Avloppsvattnet ska renas i en enskild avloppsanläggning eller släppas till det kommunala avloppsledningsnätet. Innan en enskild avloppsanläggning tas i bruk ska tillstånd sökas hos kommunens miljö- och hälsoskyddsförvaltning.



SJÖMACKAR

Pumpar på sjömackar bör vara placerade på tät och hårdgjord yta exempelvis på brygga i betong. Vid läckage från tankning, spill från pistolhandtag och pumpar kan läckaget på så vis helt eller delvis hamna på bryggan och omhändertas.

CISTERNER

Drivmedelscisterner och rörledningar på sjömackar bör vara korrosionsbeständiga, så kallade K-cisterner. Cisterner behöver vara utrustade med nivåmätare och överfyllnadsskydd. Ledningar från cisterner till pumpar bör vara korrosionsskyddade och gärna dubbelmantlade. Pumparna ska ha slangbrottsventiler.

Drivmedelscisterner ovan mark ska alltid vara försedda med invallning eller vara dubbelmantlade. Invallningen ska rymma hälften av den lagrade mängden, men minst den största behållarens volym. Invallningen bör ha väderskydd. Drivmedelscisterner i mark, vid nyinstallation, bör vara dubbelmantlade eller placerade i kassun för att minska risken för markförorening.

Gällande kontrollrapport för cisternerna ska kunna visas upp för miljö- och hälsoskyddsförvaltningen. Anläggningen kan behöva tillstånd för brandfarlig vara, vilket beslutas av Räddningstjänsten.

PÅFYLLNING AV DRIVMEDEL

Lossning och påfyllning av drivmedel bedöms som den största risken för omfattande drivmedelsläckage vid drivmedelsstationer. Det är viktigt att anläggningen är konstruerad så att eventuella läckage, vid överspolning i samband med påfyllning, kan samlas upp och omhändertas.

Påfyllningsrör behöver vara invallade och försedda med väderskydd. Grundregeln för invallningens storlek är att den ska vara anpassad för att kunna fånga upp tankbilens slanginnehall.

Uppställningsplatsen för tankbilen vid lossning bör vara en hårdgjord yta utan lutning till omgivande mark eller vatten. Kontrollera att det inte finns risk för läckage till hamnbassängen eller omgivande mark som inte är hårdgjord.

KONTROLL AV ANLÄGGNINGEN

Daglig övergripande tillsyn av drivmedelsanläggningen är ett minimum där kontroll ska säkerställa att anläggningen fungerar som den ska, att utrustningen är hel och att det inte har skett läckage.

Regelbunden pejling av cisternerna behöver ske och avstämning göras. Detta för att kontrollera påfylld mängd jämfört med såld mängd drivmedel, så att eventuella läckage kan upptäckas tidigt. Pumparna behöver öppnas, så att ni kan kontrollera att drivremmarna fungerar och att det inte finns några läckage.

18

Minst en gång årligen bör grundlig genomgång av anläggningen utföras där sakkunnig går igenom utrustningen i förebyggande syfte för att upptäcka brister innan problem uppstår. Vid denna genomgång bör slangar, pumpar, pistolmunstycken, ventiler m.m. kontrolleras.

Journalföring över utförd kontroll ska finnas tillgänglig och kunna visas vid miljö- och hälsoskyddsföravtningens tillsynsbesök. Checklista över vad som ska ingå i den dagliga kontrollen, vecko-, månads- och årskontrollen bör finnas som underlag och hjälpmedel för den som utför egenkontrollen så att relevant kontroll utförs.

SKYDDSUTRUSTNING VID LÄCKAGE OCH OLYCKA

Informationsskylt bör finnas med uppgifter om var saneringsutrustning finns, hur man ska göra och vem man ska kontakta vid olycka om sjömacken är obemannad. Eftersom det finns risk för att drivmedelsläckage når havet behöver anläggningen ha absorptionslänssar lättillgängligt för att kunna användas som första hjälpen till dess assistans av Räddningstjänst, Kustbevakning eller saneringsbolag kan ske. Absorptionsmedel behöver finnas lättillgängligt för uppsamling av spill och läckage på marken. Förorenat absorptionsmedel och använda absorptionslänssar ska hanteras som farligt avfall.

ALKYLATBENSIN OCH ALTERNATIVA DRIVMEDEL

Det kommer allt mer alternativa drivmedel till bensin och diesel för fritidsbåtar på marknaden. För många sjömackar kan det vara en stor kostnad att investera i ytterligare en cistern för att kunna erbjuda ett alternativt drivmedel till bensin och diesel. En lösning på problemet kan vara att hyra en cistern. Det finns företag som erbjuder en helhetslösning d.v.s. man kan hyra en cistern från företaget som erbjuder det alternativa drivmedlet. Exempel på alternativa drivmedel är Alkylatbensin, HVO, EcoPar A, RME och E85.



BULLER

19

Med buller menas olika former av oönskat ljud. Graden av påverkan beror på bullrets karaktär, men även på hur känslig mottagaren eller omgivande miljö är.

Vanliga källor till buller i fritidsbåtshamnar är ljud från arbetsmaskiner i samband med sjösättning och upptag av båtar samt vid högtryckstvätt på spolplattan vid upptag. Underhållsarbeten såsom exempelvis slipning av båtbottnar kan också ge upphov till höga ljudnivåer. Därför är det viktigt att välja maskiner med låg bullernivå.

Då en stor del av underhållsarbetet av båtarna i hamnen utförs av båtägarna själva, så sker arbetet ofta på kvällar och helger under vår och höst. I mindre hamnar, där det inte finns anställd personal, kan även upptag och sjösättning ske på kvällar eller helger. Vid klagomål från närboende över störande ljud från underhållsarbetet kan krav ställas på fritidsbåtshamnen att bullerstörande arbeten till största del ska utföras dagtid och undvikas under sena kvällar och på helger.

Under senare år har det blivit allt mer populärt hos båtägare att vilja ha masten kvar på båten även under vintern när båten står på uppställningsplatsen. Båtarna blir allt större och det kan vara svårt och jobbigt för båtägaren att masta av. Vid uppställning av många påmastade båtar på samma uppställningsplats finns risk att de påmastade båtarna vid kraftig vind ger upphov till ett sjungande ljud som kan höras långa sträckor. Dessutom kan stag och fall ge ifrån sig slagljud om de inte är ordentligt sträckta. Uppställning av påmastade båtar bör inte ske i hamnar i närheten av bostäder om det inte sker skyddat för vind bakom exempelvis berg eller byggnad. Vid klagomål på störande ljud från uppställning av påmastade båtar kan krav ställas på att fritidsbåtshamnen utför en bullerutredning och utifrån resultatet av utredning eventuellt begränsa antalet påmastade båtar.



Foto: Båtskroten

20

BÅTRETUR

Båttretur är ett nationellt nätverk för insamling och återvinning av fritidsbåtar.

Bakom nätverket står SweBoat som är båtbranschens organisation för båttillverkare, varv, importörer, tillverkare, tillbehörsleverantörer med flera, i samarbete med Stena Recycling och Båtskroten Sverige AB.

Båttretur har avtalat med Båtskroten Sverige AB om att drifva ett nationellt system för båtåtervinning. I nätverket finns transportörer i hela landet och anläggningar för återvinning. I avtalet med Båtskroten Sverige AB har Båttretur säkerställt att kunden normalt inom fem arbetsdagar ska få en offert och förslag på återvinning av din båt. En förutsättning är att all information finns tillgänglig. Normalt kan hämtning ske inom 5 till 10 arbetsdagar. Snabbare hämtning kan ske mot extra kostnad.





EGENKONTROLL

Alla som driver en verksamhet ska enligt miljöbalken planera och kontrollera sin verksamhet för att motverka eller förebygga olägenheter för människors hälsa eller miljön. I ansvaret ingår en skyldighet att skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning för att skydda omgivningen.

Egenkontrollen ska anpassas till verksamheten. En komplex verksamhet med en stor risk för människors hälsa eller miljön bör ha en mer omfattande egenkontroll än om den är enkel eller innebär en liten risk för miljön.

Följande frågor kan vara en hjälp att införa egenkontroll:

- ✓ Känner vi till vilka miljöregler som gäller för vår verksamhet?
- ✓ Vem är ansvarig för att nödvändiga miljöåtgärder vidtas? Vem ansvarar för uppdatering av rutiner, instruktioner och dokumentation?
- ✓ Hur bedömer vi kompetensbehovet? Räcker våra kunskaper till för att utföra behövligt miljöarbete och följa bestämmelserna?
- ✓ Finns rutiner för regelbunden kontroll av utsläpp till luft, mark och vatten samt kontroll av lukt, buller eller annat som kan påverka människa eller miljö?
- ✓ Har vi tillräckliga drift- och skötselinstruktioner för utrustning och eventuella reningsanläggningar? Kontrollerar vi att de hålls i gott skick?
- ✓ Påverkar eller riskerar vår verksamhet att påverka människor och miljö t.ex. genom buller från underhållsarbete eller utsläpp av kemikalier till mark och vatten? Gör vi regelbundna riskbedömningar?
- ✓ Hur förvaras och hanteras kemikalier? Kan rutinerna för kemikaliehantering förbättras? Behövs bättre märkning, finns säkerhetsdatablad tillgängliga, finns kemikalieförteckning?

- ✓ Kan vi byta ut kemikalier mot sådana som är mindre farliga?
- ✓ Kan rutinerna för avfallshanteringen förbättras? Kan avfallsmängden minskas, kan avfallet sorteras bättre, kan mer återanvändas eller återvinnas?
- ✓ Vilket farligt avfall finns i verksamheten? Kan rutinerna för hantering av farligt avfall förbättras? Förvaras det säkert? Behövs bättre märkning?
- ✓ Hur gör vi när det kommer in synpunkter eller klagomål på verksamheten?
- ✓ Har vi någon rutin vid olyckor och utsläpp? Vem kontakta miljö- och hälsoskyddsförvaltningen, Räddningstjänst eventuellt Kustbevakningen omgående vid olyckor och utsläpp?

KÄLLOR OCH LÄSTIPS

Miljöbalken (1998:808)

- 1 kapitlet 1 och 3 §§
- 2 kapitlet 2-7 §§
- 9 kapitlet
- 10 kapitlet
- 11 kapitlet
- 26 kapitlet (tillsyn)

[Riksdagen.se/sv/dokument-lagar/](https://riksdagen.se/sv/dokument-lagar/)

Havs- och vattenmyndigheten

- Riktlinjer för båtbottentvättning av fritidsbåtar

[Havochvatten.se](https://havochvatten.se)

Transportstyrelsen

- Lagar om toalettavfall från fritidsbåtar
- Lagar om avfallhanteringsplan


[Transportstyrelsen.se](https://transportstyrelsen.se)

Kemikalieinspektionen

- Regler om båtbottenfärger och bekämpningsmedel

[Kemi.se](https://kemi.se)





GRUNDA HAVSVIKAR OCH DELTAOMRÅDEN LÄNGS VÅRA KUSTER ÄR NÅGRA AV DE MEST VÄRDEFULLA OMRÅDEN FÖR LIVET I HAVET. VI KAN KALLA DEM HAVETS BARNKAMMARE. MÅNGA FISKAR OCH ANDRA VATTENLEVANDE ORGANISMER LÄGGER ÄGG OCH FÖDER UPP SINA YNGEL HÄR. DET ÄR I DESSA KÄNSLIGA MILJÖER VI OFTA HÅLLER TILL MED VÅRA FRITIDSBÅTAR.

DÄRFÖR ÄR DET VIKTIGT ATT BÅTÄGARE ÄR MED OCH MINSKAR MILJÖPÅVERKAN FRÅN SITT BÅTLIV.

Denna information har tagits fram av miljö- och hälsoskyddsförvaltningarna i Halland och Västra Götaland i samverkan med Länsstyrelsen i Halland och i Västra Götaland våren 2017.

