

Naturligt

båtliv



Så här kan vi förbättra miljön.



Båtfararen i naturen

Att färdas till sjöss och på insjöarna är båtfararens liv. Naturens skönhet ger avkoppling och krafter. Vi har ett genuint intresse för tillståndet hos våra vattendrag. Vi vill också i fortsättningen njuta av en ren och fridfull miljö, tillbringa somrarna turistande, med avkoppling på stränder och vattnen. Samtidigt har vi ett ansvar för att naturen bibehålls ren och vacker.

Östersjön och våra insjöar behöver god omsorg. Även om vattnens tillstånd påverkas av många stora faktorer, kan också båtfararen med sina egna åtgärder dra sitt strå till stacken. Den stacken är i själva verket inte alls obetydlig. Vi rör oss på vattnen vid den tid då algernas växtperiod är som kraftigast. Den belastning som båtliv och hamnar förorsakar förändrar tillsammans med annan småskalig belastning naturtillståndet i grunda vikar och vattenområden. Detta är ägnat att sätta igång omfattande förändringar även i större fjärdar. Många bäckar små blir en stor å.

I denna guide behandlas sådana centrala åtgärder med vilka vi kan minska att belasta vattnen. Viktigast är att vi har en rätt attityd. **Ett rätt beteende öppnar betydande möjligheter för att återuppliva och bevara vattendragen.**

Till ett gott beteende hör också att beakta medmänniskorna. Vår frihet att färdas medför skyldigheter. Vi förhåller oss sakligt såväl till naturen som till medmänniskorna och respekterar varandras behov.

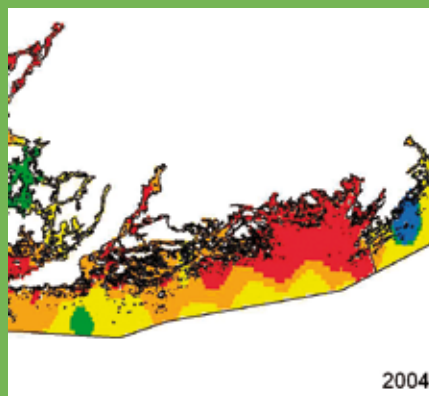
Vattnens tillstånd

För femtio år sedan började man fästa uppmärksamhet vid vattnens tillstånd. Många vattendrag blev betydligt bättre på 1970- och 1980-talen tack vare samhällets och industrins vattenskyddsåtgärder. Därefter har utvecklingen stannat av. Särskilt oroväckande är att övergödningen av sjöar, älvar och kustvattnen har ökat. **Övergödningen är det centralaste problemet i våra vattendrag.**

Utsläpp av många kemikalier och främmande ämnen har minskat, men även små mängder förändrar organismernas näringsmönster vilket kan förändra miljön på ett synligt sätt.

Nedskräpning av vattnen försämrar naturens rekreativvärde och kan också fördärva vattnet eller skada hälsan. Skadorna förorsakas av giftiga ämnen som förekommer i avfall och lagras i organismerna. Skräp i naturen visar människans likgiltighet för naturen.

Förekomsten av blågröna alger är ett synligt bevis på vattnens tillstånd. Om



Kustvattnets kvalitet i västra Nyland somrarna 2003–2006. Klassificeringen bygger på klorofyll-a-värden. Skalan är från utomordentlig till dålig. (Malin Lönnroth)

Blue	Utomordentlig / Erinomainen
Green	God / Hyvä
Yellow	Nöjsaktig / Tydligt sämre
Orange	Försvarlig / Våttåv
Red	Dålig / Huono



dessa talas det och de fotograferas. Riklig förekomst av blågröna alger är också farlig för hälsan. Simning kan medföra hudreaktioner och invärtes kan de blågröna algerna framkalla tråkiga symptom i magen.

Eutrofiering

Eutrofiering eller övergödning innebär riklig ökning av växternas grundproduktion förorsakad av ökad tillgång till näringsämnen. På land upplevs detta som någonting positivt då växter, träd och buskar växer bra och naturen ser frodig ut. I vattendrag betyder övergödning ökning av planktonalger, på strandområden ökning av trådformiga alger och vattenväxter. Särskilt framträdande blir

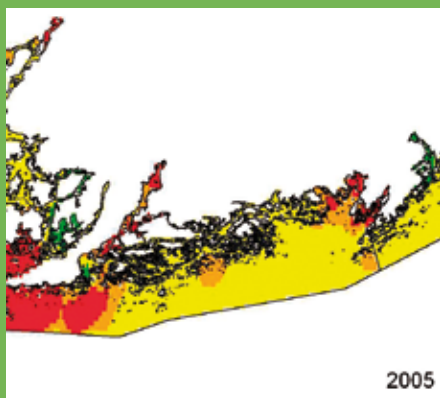
ett gott näringstillstånd genom riklig förekomst av alger och algblomning vilka är uttryck för övergödning. Nedbrytningen av till botten sjunkande riklig biomassa förbrukar vattnets syre och då syret tagit slut, frigörs de till botten bundna näringsämnena kväve och fosfor på nytt till kretsloppet. En övergödning som kommit igång är besvärlig att stoppa.

I naturen sker ständigt förändringar, övergödning och utarmning. Mänsklig aktivitet har dock den betydelsefullaste inverkan på mängden näringsämnen som förs till naturen. Detta leder till en klar obalans och synliga förändringar, som vi i många fall upplever som obehagliga.

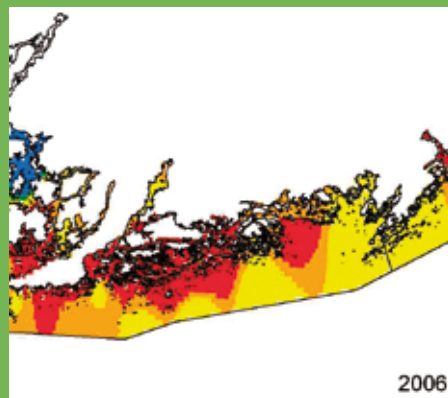
I Finland har punktbelastningen från industri och bosättning begränsats men *den diffusa belastningen från jordbruket är den största belastningskällan i de inre vattnen och havet.*

Även om båtlivets utsläpp i jämförelse med andra är små, är problemet att utsläppen sker precis under den intensivaste växttiden och på områden som redan från förut är belastade.

Östersjöns största problem är dess inre belastning. Även om alla utsläpp av näringsämnen genast skulle stoppas, frigörs näringsämnen från botten ännu många år. För att bromsa den inre



2005



2006





belastningen måste bottenarnas syretillstånd förbättras genom att minska basproduktionen av biomassa. Därför måste tillförseln av kväve och fosfor till havet minskas. *Det svaga tillståndet i våra kustvattens inre delar beror nästan helt på våra egna utsläpp, inte på andras.* Man måste hitta på sätt att väsentligt minska den diffusa belastning som förorsakas av mänsklig verksamhet. Till detta behövs en stark vilja hos alla, också hos båtfararna. Attityder och livsstil har stor betydelse! En god båtfarare känner sitt ansvar.

Båtfararens rätta åtgärder

Septiktankarna töms på rätt ställe

Under sommarmånaderna färdas över en miljon båtfarare på havet och våra insjöar. I hamnar och klubbarnas stödjepunkter finns toaletter, men många använder också båtens egen vattentoalett och den numera obligatoriska behållaren för toalettavfallet. Toalettavfallet är algernas bästa näring. Det lönar sig inte att mata algerna, i synnerhet som deras aktivaste tid infaller just under båtsäsongen. **En ansvarskännande båtfarare tömmer alltid sin septiktank i en tömningsstation; aldrig direkt i vattnet. Efterfråga och användning ökar trycket på att etablera nya tömningsstationer och förbättra befintliga stationers funktionsduglighet. Genom saklig tömning**

av toalettavfallet skyddar man också badvattnen då sjukdomsalstrare inte hamnar i vattnet. Nätet av tömningsstationer utvecklas hela tiden. Efterfråga och utnyttjande ökar kravet på att grunda nya och förbättra befintliga stationer.

Gråvatten och näringsämnen

Gråvatten uppstår i båten vid matlagning, städning och då man tvättar sig. Tvättmedlen innehåller ofta fosfater eller ämnen som inte hör till naturen. Därför skall man försöka undvika att tvättmedel hamnar i vattendraget och föredra fosfatfria medel. Användning av tvättmedel är inte ens alltid nödvändigt.

I båtar utrustade med diskho kan man montera en trevägskran på avloppsledningen, så att avloppsvattnet kan ledas exempelvis till en kanister, som i sin tur kan tömmas i land. **Att infiltrera gråvattnet i marken är alltid ett bättre alternativ än att leda det ut i vattnet. Mikroberna i jordmånen bryter ned de organiska ämnena i avfallsvattnet. Matrester hör inte i någon som helst form hemma i vattnet.**

Hantering av kemikalier

I båten används många olika ämnen som inte hör hemma i naturen. Med målning av botten förhindras vatten att tränga in i skrovmaterial och båtar av metall skyddas mot korrosion. Med giftfärger förhindras biologisk påväxt. Vid iståndsättning används också lack, bets, antihalkfärg, lösningsmedel och rengöringsmedel. En del av resterna från dessa medel är problemavfall. Fel använda kan vissa ämnen vara farliga också för användaren. Kemikalier skall alltid hanteras enligt tillverkarens anvisningar.

Giftfärger och slemavvisande medel

I vattnet konkurrerar organismerna om



de bästa växtplatserna. Båtfararen observerar detta som ett skikt på undervattensskrovet. I detta finns exempelvis slem, alger, havstulpaner, tångbark, blåmusslor eller långa fransar av tarmalger. Ett sådant skikt av biologiskt material på båtens botten kan i värsta fall minska en planande båts fart till hälften. Skiktet kan öka bränsleförbrukningen hos en deplacementmotorbåt med upp till 40 %. I en segelbåt leder skiktet till nedsatt fart.

För påväxthindrande produkter (antifoulingprodukter) används allmänt benämningen giftfärg. Det aktiva ämnet i dessa är för det mesta koppar-, i vissa fall zinkföreningar. De påverkar naturen ofördelaktigt framförallt i båthamnar, där båtarna ligger stilla under största delen av båtsäsongen. Användning av antifoulingprodukter är förbjuden på båtar som i huvudsak rör sig på insjöarna. **Numera får endast produkter godkända av Finlands Miljöcentral användas i Finland.**

Bottenmålning enligt faktiskt behov. Onödigt bottenmålning skall undvikas. Det kan räcka med att slitna områden i en tidigare målade yta lagas. Båtens botten behöver inte målas ifall båten enkelt kan dras upp på land. Vattenorganismer som fastnat på båtens botten dör då båten är på land minst tre dagar. Borstning av botten är ett bra alternativ till bottenmålning på mindre båtar.

I områden med låg salthalt och i älvarnas deltaområden är målning med giftfärg onödig. Sådana områden är insjöarna och kusterna öster om Kotka och norr om Vasa. Det mest riskutsatta området är kusten mellan Helsingfors och Raumo.

Giftfärgernas skadeverkan skall beaktas också vid istandsättningen. Färgrester som lämnas på varvsområdet hamnar lätt i vattnet och marken. **Färgrester från slipning skall samlas upp med hjälp av presenning eller dammsugare och föras till vederbörligt uppsamlingsställe för problemavfall.**

Tvättmedel och kemikalier

Till båtens skötsel hör olika åtgärder. Tvättmedlen som vi vant oss vid hemma och till bilen, lämpar sig inte nödvändigtvis för användning på och i båten då den är i sjön. Vissa medel fungerar inte i sommarkallt vatten eller i havsvatten. De aktiva ämnena i en del medel bryts inte ned i naturen, utan kommer in i kretsloppet med skadliga följder.

Då båten är på land kan man agera som man borde göra vid biltvätt. Rätt använda hamnar medlen tillsammans med annat avfallsvatten till reningsverket. Med båten i sjön är det skäl att för rengöring välja medel som enligt tillverkaren är lämpliga för ändamålet. Olika biologiskt nedbrytbara produkter är bäst, även om effekten inte alltid är den som man vant sig vid. Uppoffringar måste alltså göras för miljöns bevarande.

Bränslen

Den rätta platsen för bränslen (bensin och diesel) som används i båten är inuti båten eller motorn, i miljön hör de inte hemma. Nutida motorer är så miljövänliga som det tekniskt bara är möjligt. Med lagstift-

ningsåtgärder och genom att utveckla motorerna strävar man hela tiden efter att minska utsläppen.

Tvåtaktsmotorer med förgasare släpper cirka 25 % av det bränsle som går



genom motorn direkt ut i luften och vattnet. Avgaserna är skadliga för hälsan. Nya tvåtaktsmotorer med direktinsprutning och fyrtaktsmotorer är mera miljövänliga än de gamla. Alkylatbensinen, fastän dyrare och tillgänglig bara på få ställen, är ett gott alternativ i en gammal motor som används lite. En bättre lösning är ändå att skaffa en ny motor, i synnerhet om man kör mycket med motorn.

Den enskilda båtfararen kan inverka på utsläppen endast genom att underhålla motorn regelbundet och med ett förnuftigt körsätt. Tomgång och körning med toppfart ökar miljöolägenheterna. Klokast är att hitta den mest ekonomiska och miljösparande farten.

Endast båtfararen själv kan förhindra att bränsle rinner ut i vattnet vid tankning. Försiktighet behövs vid tankning, så att bränsle inte spills på däcket och därifrån i vattnet. Man bör känna till påfyllningssystemets nycker. Luften som söker sig ut ur tanken skuffar också ut bränsle. Man bör känna till tankens säkra fyllnadsnivå. **Om ett misstag ändå skulle inträffa är det under inga omständigheter lämpligt att hälla tvättmedel i vattnet för att färgningen av vattnet inte skall avslöja det skedda.** Tvättmedlet inverkar på ytspänningen så att bränslet bildar färglösa droppar som sjunker till botten. På botten nedbryts bränslet mycket långsamt och hamnar lättare i vattenorganismerna. Bensin i små mängder avdunstar från vattenytan förhållandevis snabbt. Dieselbränslets avdunstar långsammare, men också det avdunstar.

Om smärre mängder bränsle trots försiktighet vid tankningen ofta kommer ut på däcket, är det skäl att skaffa ett överfyllningsskydd till båten. Överfyll-

ningsskyddet kan vara en under påfyllningsbeslaget befintlig utvidgning, som tar emot det översvämmade bränslet och returnerar det tillbaka till tanken.

Oljor

Oljor som används i båtmotorn hör under inga omständigheter hemma i naturen. Om motorn läcker olja är det skäl att åtgärda motorn. Smärre oljespill i kölsvin och motorutrymme kan tas om hand med användande av olika slags oljeabsorberingsmattor. Sådana är också bra att använda vid motorservice. En oljig matta är ett klart problemavfall och skall hanteras på vederbörligt sätt.

Större utsläpp i båtlivssammanhang är resultat av en olycka och kräver alldeles andra åtgärder. Om sådant inträffar skall man anmäla detta till det lokala räddningsverket eller miljöskyddsmyndigheterna och agera i enlighet med deras anvisningar.



Avfallshantering i båten

Om avfallshantering stadgas i avfallslagen och -förordningen samt i kommunala avfallshanteringsbestämmelser. Enligt den i EU:s avfallsstrategi definierade avfallshierarkin skall man först och främst sträva efter att undvika uppkomst av avfall. Då detta inte går att undvika skall det uppkomna avfallet utnyttjas genom återvinning eller som material.

Det är bra att sortera avfallet också i båten, i synnerhet om det i följande hamn finns lämpliga uppsamlingspunkter. Gästhamnarna har i allt större omfattning skilda uppsamlingspunkter för olika avfall. Weekendbåtfararen kan föra avfallet till det sorteringsställe som ligger närmast hemmahamnen. Med lite ansträngning och fantasi kan sorteringen utföras också ombord på båten. Papp- och kartongförpackningar kräver



inte mycket utrymme då de pressas ihop, små förpackningar inuti större. Mängden blandavfall minskas i samma mån som sorteringen ökar. Sorteringen ökar inte utrymmesbehovet så mycket som man i allmänhet inbillar sig. Båtfararen kan också påverka avfallsmängderna genom sina inköpsbeslut. Överemballerade produkter, engångskärl och plastkassar hör inte till den ansvarskännande båtfararens inköpslista.

Det är också bra att komma ihåg att förbränning av avfall är tillåten endast i förbränningsverk med miljötillstånd. Matavfall som uppstår i båten är det bäst att föra med blandavfallet till den organiserade avfallsservicen. Därifrån förs det garanterat till saklig behandling. Egenhändig kompostering är möjlig då den kan ske med adekvata metoder.

Avfallslagen innehåller ett nedskräpningsförbud. I miljön får inte lämnas skräp, smuts eller en maskin, en anordning, ett fordon, ett fartyg eller något annat kasserat föremål så att det kan förorsaka hälsan någon fara eller skada, osnygghet, förfulning av landskapet, minskad trivsel eller någon annan liknande risk eller olägenhet. **Den som skräpar ned i miljön kan åläggas att städa efter sig. Nedskräparen betalar!**



Hantering av problemavfall

Problemavfall är särskilt farliga både för människa och natur. Separatuppsamling och förstörande av problemavfall kräver tillstånd. För kommuninnevånare är förstörandet av problemavfall avgiftsfritt. Det finns i allmänhet rikligt med uppsamlingsställen i samband med soptippar och förbränningsstationer.

De viktigaste problemavfall som uppstår inom båtlivet är spilloljor, filter, nedoljat slagvatten, ackumulatörer, batterier, olika lösningsmedel och målfärger samt slipavfall från målade ytor. Dessa skall alltid föras till för dem avsedda uppsamlingsställen. Gamla nödraketer och bloss skall levereras till försäljare eller polis, om man inte har möjlighet att delta i särskilt arrangerat tillståndspliktigt övningstillfälle.

Att röra sig i naturen

Vi färdas på vattnen så att naturen sparas

Båtleder och -rutter längs kusten och på de inre vattnen är nära naturen och borta från fartygstrafiken. Utanför farlederna finns också mängder av vackra vattenområden. Var vi än färdas bär vi ansvaret för att naturen bibehålls ren och vacker.

Frihet förpliktar. Onödigt körande och speciellt oljud och svallvågor hör inte till gott båtlivs beteende. Propellerströmmar rör i grunt vatten upp botten-sediment, vilket är ägnat att till och med långvarigt försämra vattnets kvalitet. Vågsvall skadar strandvegetation som behövs för att ta upp humus och näringsämnen från flödesvatten. Strandvegetationen förbättrar vattnets kvalitet och förebygger övergödning, i synnerhet på de inre vattnen och i grunda havsvikar. Strandvegetationen utgör i många fall häcknings-



område för vattenfåglar och lekplats för fiskar.

I hamn betonas omsorg

Nätverket av besökshamnar är numera bra. I dem erbjuds olika möjligheter till service och rekreation. Till båtlivet hör också avstickare till skyddade naturhamnar. Såväl besöks- som naturhamnarnas småskaliga vattenområden är speciellt ömtåliga för lokala förändringar i vatten, växtlighet och djurliv. **Till gott båtlivsbedeende i hamnar hör att röra sig långsamt, utan att dra upp svallvågor och med små propellerströmmar och naturligtvis att undvika alla slags utsläpp.**

Allemansrätt och -skyldighet

Båtfararen färdas också på land. Också där gäller det att vistas så att naturen slits så

lite som möjligt och utan att störa medmänniskor. I skog och på ängar lönar det sig att använda upptrampade stigar.

Allemansrätten ger möjlighet till bär- och svamplockning. För att göra upp eld behövs markägarens lov. Vid varning för skogsbrand får man inte tända eld ens med sådant lov. **Inte ens det minsta störandet av hemfriden är tillåtet.** Mete och pilkfiske är fritt, men fiske med andra redskap kräver tillstånd. Det är skäl att ta reda på rättigheter och skyldigheter och njuta av att röra sig på vatten och stränder.

Att färdas och tälta på naturskyddsområden kan begränsas eller helt förbjudas för att bevara speciella skyddsområden. Under fåglarnas häckningstid kan det vara helt förbjudet att färdas eller stiga i land. *Under häckningstiden är det skäl att undvika landstigning överallt där detta kan störa fåglarnas häckning.* Strängast begränsad är rörelsefriheten i naturparker och på sålskyddsområden. På ständerna i skyddsområden finns förbudstavlor där begränsningarna framgår. I nationalparker är det fritt att röra sig på områden där det inte finns begränsningar. Att tälta är möjligt endast på därför anvisade platser. Nationalparkerna erbjuder förträffliga möjligheter och ofta god vägledning om parkens natur och traktens kultur. ●



Tilläggsinformation

www.miljo.fi
www.miljo.fi/syke

Nylands miljöcentral
Finlands Seglarförbund ISBN 978-952-67232-0-4
Finlands Navigationsförbund ISBN 978-952-9503-73-5
Finlands Båtförbund ISBN 978-952-9610-28-0

Bilder: Malin Lönnroth, Rea Nyström
Layout: Oona Loman
Newprint Oy
Helsingfors 2009

