



Till förstasidan

Prenumerera

Tidningsarkiv

Sök artiklar

Fråga Eko

Annonsera

► Tillbaka till Naturskyddsföreningen

**Sveriges Natur**  
sveriges.natur@snf.se  
Box 4625  
116 91 Stockholm  
Fax 08 702 27 02  
Tel 08 702 65 00

**Redaktion**  
Carl-Axel Fall,  
chefredaktör  
Mats Hellmark,  
redaktör  
Annika Grenje,  
grafisk form  
Anders Friström,  
redaktör Perspektiv,  
webbredaktör

 Skriv ut denna sida

## Skitigt på sjön

**Snart är sommaren här. Dags att kröka rygg över aktersnurran. Men vad sitter på akterspegeln? Mer än 200 000 gamla tvåtaktsutombordare. Värre miljösvin får du leta efter!**

Ur nr 2008-2

NÄSTAN VAR TREDJE BIL som säljs är en miljöbil, medan båtbranschen trampar vatten. ?Friheten?, kuvad på motorvägen, har flyttat ut till sjöss. Båtbranschen och båtorganisationerna har börjat prata miljö, men än är det bara krusningar på ytan.

På Båtmässan Allt för sjön i Älvsjö är trenden oförändrad: större och starkare motorer, häftigare, snabbare båtar.

Två miljoner svenskar åker fritidsbåt varje sommar. Det finns omkring 700 000 fritidsbåtar, en halv miljon har motor. I fjol sjösattes 25 000 nya båtar.

Båtlivet omsätter 15 miljarder kronor per år.

På båtmässan fanns ett par klimatneutrala undantag; bland annat en 5,5 meters elbåt med solcellsladdade batterier. Räckvidd 25 distansminuter, pris 130 000 kr. Bra idé, knappast en storsäljare.

Miljökonsulten Dick Tillberg jobbar både med miljöbilar och utveckling av miljöanpassade sjöfärder. Han förklarar varför ? miljöbåtarna? ännu inte existerar:

- Båtbranschen ligger 20 år efter. Det finns ingen miljö-märkning och inga krav på koldioxidutsläpp. Det är världens mest konservativa bransch, både vad gäller tillverkare och konsumenter!

Försäljaren i Flipper-montern bekräftar:

- Få frågor om miljö. Båtköparna får inte fri parkering eller 10 000 kronor i handen när dom väljer båt.

Piska och morot saknas. Att erbjuda gratis bryggplats och införa miljötullar är inte lätt. Men även om fritidsbåtarna utgör en mindre del av havens miljöbelastning måste de miljö-anpassas.

Petroleuminstitutet har inga uppgifter om hur mycket bränsle som går åt på våra vattenvägar. Många kånkar bensin i dunkar till båten. Många sjömackar ligger vid kaj, men säljer också till bilister.

Problemet: De gamla tvåtaktsutombordarnas förbränning är usel. Förutom bränsletörst innebär det att 25 procent av bensinen hamnar i vattnet oförbränd och omvandlas till giftiga, cancerogena ämnen som skadar både sjölivet och dig själv.

Byt till en fyrtaktare med renare utsläpp och ökad bränsle-ekonomi i stället! Har du inte råd stavas alternativet alkylatbensin. Mackarna hittar du på Sjöfartsverkets webb. Detta ger de snabbaste miljövinster när det gäller utombordare.

I inombordsmotorerna förgiftas i stället kylvattnet av av-gaser som mynnar ut i samma rör. Utsläppen är giftiga och skadar vattenlevande organismer - hur mycket är osäkert.

IVL, Svenska Miljöinstitutet, har i samarbete med bland annat

Naturskyddsföreningen i Stockholms län studerat miljö-anpassade bränslen i båtmotorer. Syntetisk diesel är ett alternativ, sägs i rapporten. Problemet är att syntetdieseln ännu inte är tillgänglig. Biodrivmedlet RME, rapsmetylester, har bättre miljöegenskaper än diesel. Men RME kan ge motorstörningar, förstörda packningar och igensatta insprutningssystem. Sjösäkerheten hänger ju på motorns driftssäkerhet ?

IVL testade också etanol med en konverterad tio år gammal snurra. Avgaserna blev betydligt renare. Men Sjöfartverkets fritidsbåtsexpert Anders Wissler är ändå tveksam till att bygga om tvåtaktsmotorer för etanoldrift.

- I den fuktiga miljön på sjön blir det lätt problem då etanol lätt blandar sig med vatten, brandfaran kan också öka.

Hur ska man då gå till sjöss med gott miljösamvete? Bäst är att paddla, ro eller segla. Näst bäst: se till att din motor har så lite utsläpp som möjligt och att köra med förstånd. Och som sagt, skrota tvåtaktarn.

Eftersom många båtmotorer har sitt ursprung i bil-industrin kommer landvinningarna till slut också att hamna på sjön.

De största båtarna har problem som liknar den tunga trafikens. När lastbilarna kan tanka syntetisk diesel framställd av bioråvara kommer det även båtarna till del.

När det gäller utbordare var Honda först ut med fyrtaktsmotorer och man försöker hålla miljöförslaget. Vi bad John Hurtig, chef för avdelningen Honda Marine Product Planning i London, om en framtidsspaning:

- Om tio år kan du välja mellan etanol, hybrid eller diesel i utombordaren. Vi följer utvecklingen på bilsidan, säger han.

Ett decennium är en lång tid. Kan vi inte göra något mer genast? Många - bland andra Naturskyddsföreningen - har föreslagit en skrotningspremie för gamla tvåtaktare, men Anders Wissler på Sjöfartsverket hyser inget hopp:

- Det finns inget intresse på finansdepartementet för det, inte heller för att sänka skatten på alkylatbensin, säger han.

Magnus Kristenson

### **Råd för bättre sjömiljö**

Trots allt börjar det hända en del på fritidsbåtsområdet. Båtmiljørådet med Sjöfartsinspektionen som huvudman bildades nyligen. Bakom rådet står ett tjugotal myndigheter, organisationer och föreningar. Som ett första steg mot en bättre sjömiljö har rådet antagit ett tolvpunktsprogram för att minska miljöpåverkan från landets fritidsbåtar. Bland miljömålen märks minskade utsläpp och energieffektivare båtar och motorer.

Publicerad: 2008-04-03