



Motion till riksdagen 1985/86:Jo775

Lars Werner m. fl.

Luftföroreningar, skogsdöd och markförgiftning

Mot.
1985/86
Jo775 — 777

Hushållsåtgärder och energibesparingar

Föreställningen att en ständig förbrukning av olika naturresurser ligger till grund för en ökning av människors levnadsstandard är inte bara en falsk föreställning utan kan dessutom bli ödesdiger för vår fortlevnad. Genom den konventionella synen på tillväxt pågår ett enormt slöseri med resurser — också när det gäller kol, olja och gas. Detta är kännetecknande för en kapitalistisk marknadsekonomi och produktionsteknologi. Vpk delar inte den nuvarande synen på tillväxt. Tillväxtens innehåll avgör enligt vår uppfattning kvaliteten på människors liv och på miljön. Först när produktionen styrs av människornas behov i stället för företagens profiter blir en långsiktig och varsam hushållning med våra resurser möjlig.

Energibesparingar för att minska förbränningen av fossila bränslen borde vara givna i en politik som syftar till att hejda skogsdöd och markförgiftning. Genom bl. a. underlagsrapporter till energikommitténs betänkande vet vi att det är fullt möjligt att bevara nuvarande levnadsstandard samtidigt som Sveriges energiförbrukning drastiskt minskar. Vpk har i andra motioner som berör energiområdet framställt krav med denna inriktning. Också på det trafikpolitiska området har vi till årets riksdag förslag som skulle leda till energibesparingar och bättre miljö om de genomfördes.

Bilismen

Bilavgasernas påverkan på försurning, skogsdöd och människors hälsa är uppenbar. Två tredjedelar av kväveoxidutsläppen kommer från bilarna. Dieselavgaser från lastbilar och bussar spelar här en dominerande roll. En enda långtradare släpper t. ex. ut lika mycket kväveoxider som ett tjugotal bensindrivna bilar.

Vpk har år efter år fört fram förslag om en ny transport- och trafikpolitik och om järnvägstrafiken. Så också till årets riksdag i motioner om "Gyllenhammars väg"/ScanLink, regional och lokal kollektivtrafik, investeringar i transportsektorn etc.

Rapporter visar på tydliga samband mellan trafik och skogsskador. Det är viktigt att komma ihåg att det är bilismen som *helhet* som åstadkommer dessa effekter. En ökning av biltrafiken, antingen det gäller person- eller varu- och materialtransporter, förvärrar direkt situationen.

Riksdagen har beslutat om skärpta krav på avgasrening. Det är viktigt men helt otillräckligt för att minska de stora problemen. Införandet av

katalytisk avgasrening klarar inte de svenska kallstarternas stora kolväteutsläpp. Den kan dessutom inte användas på tyngre dieselfordon.

Statistiken över trafikutvecklingen visar en klar ökning av biltrafiken. Prognoser visar att om nuvarande trafikökning fortsätter så kommer den s. k. aktionsplanen mot föroreningarna att helt saboteras. Jämfört med de prognoser som bildat underlag för aktionsplanen visar nya siffror över trafikintensiteten att den måste frysas på nuvarande nivå om inte problemen skall ytterligare förvärras. En frysning på nuvarande nivå förutsätter i sin tur mycket hårda restriktioner och en total omläggning av transport- och trafikpolitiken.

När det gäller personbilarna måste framför allt hastighetsgränserna bli föremål för en omprövning. Minskade hastigheter har visat sig ge kraftigt sänkta utsläpp av kväveoxider men dessutom minskade utsläpp av kolväten och kolmonoxid. Vpk föreslår fartminskningar och förutsätter att informationsinsatser om positiva effekter i form av ett minskat antal trafikoffer samt minskad bensinförbrukning leder till att bilisterna känner sig motiverade för restriktioner.

Med hänvisning till hastighetens avgörande betydelse för kväveoxidutsläppen upprepar vpk härmed sitt förslag med anledning av propositionen 1985/86:61 om skärpta avgasreningskrav att farten på motorvägar och motortrafikleder bör minskas till högst 100 km/tim och att den på vägar inom vissa känsliga områden som nu har 90 km/tim bör sänkas till 80 km/tim.

Internationellt sett är detta en rimlig anpassning. Schweiz har redan infört generellt sänkta hastighetsgränser med hänvisning till skogsdöden. I Sverige liksom på övriga håll inom Europa ställs allt fler krav på både lokalt begränsade och generella fartminskningar.

Trafikleder längs kusterna, inte minst längs Västsverige, där en Scan-Link-satsning kraftigt skulle öka problemen, är särskilt ogynnsamma genom att landbris/sjöbris gynnar bildandet av sådana ämnen som direkt påverkar skogen.

Redan i dag finns klart motiverade farhågor att bilavgaser och i synnerhet dieselavgaser kan ge ett bidrag till riskerna för cancer och genetiska skador, bl. a. missbildningar. De giftiga utsläpp som skadar skogar, mark och vatten tränger också in i människornas organ, men först om 20–30 år kan vi registrera effekterna av dagens verksamheter.

Problemen med bilismen är redan i dag så stora att ingen möda får sparas när det gäller att snabbt sätta in åtgärder och att motivera dem som annars kommer att drabbas. Ekonomiskt starka maktgrupper som t. ex. bilindustrin skall inte längre få hindra samhällets omtanke om människor och miljön.

Industrier och kraftvärmeverk

Vpk har i tidigare motioner föreslagit riktade åtgärder mot de 100 värsta svavelutsläppskällorna i Sverige, dvs. alla som släpper ut över 400 ton svaveldioxid (= 200 ton svavel) per år. Enligt vpk bör planen i en första etapp omfatta förslag om att de femton värsta syndarna skall åtgärdas. Vi förutsätter att en sådan första etapp bör kunna åtgärdas under 1987.

De förslag som fanns med i generaldirektörernas s. k. aktionsplan, dvs. att alla åtgärder som understiger en viss summa/ton att åtgärda ansluter vi oss till nu liksom tidigare. För att om möjligt ha gett resultat innan nästa akuta torrssommar beräknas inträffa bör åtgärderna sättas in snarast. Åtgärderna kan enligt vår uppfattning finansieras genom en avgift på utsläpp av svaveldioxid över 100 ton/år.

Flygbränsle

Vpk anser att flygbränsle skall beskattas på samma sätt som bensin för bilar. Det är också nödvändigt att kväveoxidutsläppen från flyg kartläggs och redovisas.

Miljöhänsyn och miljöskyddslag

Miljöargumenten har vuxit i styrka efter hand som rapporter och vetenskaplig dokumentation presenterats. Sedan ganska lång tid har emellertid tillräckligt många sakskäl varit kända beträffande luftföroreningarnas betydelse för att rätt åtgärder skall kunna tillgripas. Vpk anser att besluten hittills varit otillräckliga.

Internationellt visar forskarna nu en samstämmighet när det t. ex. gäller skogsskadorna. Det har visat sig att det i första hand inte är försurningarna utan i stället ozon och andra oxidanter som spelar den avgörande rollen. De bildas i luft från kolväten och kväveoxider under solljusets inverkan. Det innebär att halterna är högst under högtryck sommartid. Vi vet att mer än hälften av utsläppen av kolväten och kväveoxider kommer från fordonsavgaser. I denna motion har vi försökt visa att åtgärder på transport- och trafikområdet har avgörande betydelse för om skogen skall kunna räddas i Sverige.

För endast ett fåtal år sedan hade många uppfattningen att skogsdöden i Västtyskland inte kunde drabba vårt land i samma omfattning. I dag vet vi att kampen mot skogsdöden är en kapplöpning med tiden. I samma mån som skogen skadas påverkas och förgiftas också marken så att om inga åtgärder sätts in riskeras även livsmedelsgrödorna på ett avgörande sätt.

Det miljöengagemang som växer sig allt starkare, inte minst genom information som bedrivs av landets miljö rörelse, har lett till allt mer preciserade krav på riksdag och regering. Ett sådant krav är att regeringen skall avbryta alla planer på sitt engagemang i Scan Link-projektet, vilket vpk tar upp i en annan motion. Ett annat principiellt viktigt förslag är att vägbyggnationer skall prövas enligt miljöskyddslagen. Vpk anser i likhet med miljö rörelsen att detta är ett riktigt krav och föreslår därför att lagen förändras i enlighet med detta.

Passivitet och uppgivenhet på miljöområdet är den farligaste fienden. Tillräckligt många fakta finns i dag som belyser behovet av åtgärder att stoppa luftföroreningar, skogsdöd, markförgiftning och risken för skador på människans organismer. Allt fler människor har insett att själva livet är hotat av miljöförstörelsen.

Vpk:s målsättning är att uppmuntra miljöengagemang och att ställa krav

på riksdag och regering som kan leda till att de akuta föroreningshoten snart kan avvärras.

Mot. 1985/86
Jo775

Hemställan

Med hänvisning till det anförda föreslås

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till en sänkning av hastighetsgränserna i enlighet med vad som föreslås i motionen,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om en konkret plan för radikal minskning av industrins och kraftvärmeverkens utsläpp i enlighet med vad som anføres i motionen,

[3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att flygbensin bör beskattas enligt samma regler som bilbensin¹],

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att flygets utsläpp av kväveoxid bör kartläggas,

5. att riksdagen hos regeringen hemställer om en komplettering av miljöskyddslagen i enlighet med vad i motionen anføres.

Stockholm den 27 januari 1986

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Jörn Svensson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Nils Berndtson (vpk)

Inga Lantz (vpk)