

Motion till riksdagen

1987/88:Jo770

av Lars Werner m. fl. (vpk)
om luftföroreningar och försurning

Låt skogen leva – stoppa luftangreppen!

–Vad gör luft, som förstör skog och sten,
med oss människor av kött och blod?

Luftangreppen

Försurnings- och luftföreningsläget är tillräckligt väl dokumenterat för att vi skall kunna gå till motangrepp. Opinionsen är välinformerad och stark. Miljöministern har gett uttryck för att hon vill att vi skall göra "uppror". Sverige är ett rikt land – men inte så rikt att vi har råd att vänta med livsavgörande åtgärder för att stoppa hoten mot människor och miljö.

Vpk har under en rad år skrivit olika motioner om misshushållningen med miljön. Så också under allmänna motionstiden detta år, dels i specialfrågor men även övergripande, som i partimotionen Miljö och arbete samt i motion om trafikpolitiken inför 90-talet.

Argumenten för att stoppa luftföroreningar och försurning är väl kända. Vi upprepar därför inte våra argument om *varför* det behövs åtgärder, utan koncentrerar oss på *hur* det kan ske.

Aktionsplan 87

Naturvårdsverkets rapport 3379 är ett viktigt dokument. Tyvärr har faktorer som en kraftig biltrafikökning visat att åtgärdsförslagen är otillräckliga t. o. m. i förhållande till den blygsamma målsättningen på en 30-procentig minskning av kväveoxidutsläppen (1980–1995).

1980 var Sveriges utsläpp av kväveoxider 319 000 ton (exkl. flygtrafik på hög höjd). 1995 beräknas de med i dag beslutade åtgärder att bli 262 000 ton – alltså en *minskning med ca 18 %*. Med de föreslagna åtgärderna i Aktionsplanen tror man sig kunna uppnå en *30-procentig minskning "några år efter 1995"*. Detta är högst osäkert och beroende av svårberäknade faktorer som t. ex. hur stor trafikökningen tillåts bli.

Med målsättningen 75 % minskning skulle utsläppen 1995 vara ca 80 000 ton NO_x.

Vpk föreslår att följande åtgärder genomförs:

- Införandet av *ytterligare skärpta utsläppskrav för kväveoxider på bensindrivna personbilar*. De utsläppskrav som håller på att införas i Kalifornien innebär en skärpning med ca 60 % jämfört med de tidigare beslutade USA-kraven som införs obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller i Sverige. Enligt Aktionsplanen skulle dessa krav ge en ytterligare reduktion på ca 20 000 ton NO_x ca 15 år efter införandet, till en kostnad av endast ca 50 dollar per bil.
- *Utsläppsbegränsade åtgärder på den befintliga bilparken*. Det finns en rad olika åtgärder som kan minska utsläppen från dessa bilar. T. ex. kan de bilar som går på blyfri bensin utrustas med oreglerad katalysator, vilket beräknas minska utsläppen med ca 50 %. Dessa typer av åtgärder sker i bl. a. Västtyskland och Schweiz. Någon form av ekonomisk stimulans – t. ex. skattelättnader – bör användas för att påskynda åtgärderna.
- *Åtgärder för att minska vägtransporterna* [Se partimotion (vpk) om 90-talets trafikpolitik].
- *Sänkta hastighetsgränser* på 90- och 110-vägar till 80 resp. 100, i ett första steg. Eventuellt ytterligare sänkningar på 100-vägarna senare. Potentialen för minskning av NO_x -utsläppen är avsevärd, särskilt de närmaste 5–10 åren, innan de flesta bilar har katalysator (se s. 69–72 i Aktionsplanen). Det är viktigt att samtidigt öka trafikövervakningen och informationsinsatserna.
- De i Aktionsplanen föreslagna *kraven för lastbilar och bussar* bör tidigareläggas och införas parallellt med att de införas i USA. De skärpta kraven för avgasrening på lastbilar och bussar resp. för motorer till tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) måste genomföras i enlighet med naturvårdsverkets förslag men genomföras i snabbare takt än vad verket anser i Aktionsplanen.
I båda fallen, dvs. lätta lastbilar och buss samt tunga fordon, är det USA-kraven som skall gälla. Sverige bör i detta fall "harmonisera" med USA även beträffande tidpunkt då kraven börjar gälla:
 - För lätta lastbilar och små bussar ett obligatorium fr. o. m. 1990 års modeller.
 - För s. k. tunga fordon ett obligatorium så tidigt att det sista steget av rening kommer att gälla fr. o. m. 1994.
- De i Aktionsplanen föreslagna *nya kraven för förbränningsanläggningar* bör tidigareläggas och skärpas ytterligare. NO_x -utsläppen bör inte överstiga 0,03–0,10 g NO_x /MJ bränsle (beroende av bränsle och pannstorlek). Eventuellt kan lägre krav tillåtas på mindre pannor.
- Satsning på utveckling av nya motortyper, miljövänligare drivmedel och bränslesnåla fordon.

Hemställen

Med hänvisning till det i motionen anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att införa skärpta utsläppskrav på bensindrivna personbilar i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen beslutar att begränsa utsläppen från den befintliga bilparken i enlighet med vad som anförts i motionen,

[att riksdagen beslutar att sänka hastighetsgränserna på 90- och 110-vägar till 80 km/tim. resp. 100 km/tim. i ett första steg för att minska utsläppen.¹]

3. att riksdagen beslutar att i enlighet med naturvårdsverkets Aktionsplan mot luftföroreningar införa krav för lastbilar och bussar enligt USA-kraven,

4. att riksdagen beslutar att dessa krav enligt yrkande 3 skall träda i kraft fr. o. m. 1990 års modeller,

5. att riksdagen beslutar tidigarelägga och skärpa kraven i naturvårdsverkets Aktionsplan mot luftföroreningar för nya förbränningsanläggningar i enlighet med vad som i motionen anförts,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en satsning på utveckling av nya motortyper, miljövänligare drivmedel och bränslesnåla fordon.¹]

Stockholm i januari 1988

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Jörn Svensson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Nils Berndtson (vpk)

Inga Lantz (vpk)

Jan Jennehag (vpk)

¹ 1987/88:T416