

## Motion

1976/77:521

av herr **Palme m. fl.**  
om miljövärden

Att trygga alla människors rätt till en god livsmiljö – i arbetet, i bostaden, under fritiden – är ett övergripande mål för socialdemokratisk miljöpolitik. För socialdemokratin är varje hot mot människans livsmiljö en uppfordran till målmedvetna och kraftfulla insatser. Miljöförstörelse måste, var den än förekommer, hejdas och förstörd miljö så långt möjligt återställas.

Miljön är vår gemensamma egendom. Därför angår det oss också alla hur miljön förändras och påverkas. Säkerställandet av en god livsmiljö måste bygga på solidaritet och gemensamt ansvar. Enskilt vinstintresse kan inte säkerställa miljövärden. Det är på vår vilja att ge samhället möjligheter till aktivt handlande för att förhindra miljöförstörelse som ambitionen och kraften i miljöpolitiken framträder. Men ett starkt samhälleligt engagemang förutsätter att människor tillförsäkras inflytande och medansvar i alla de avgöranden som berör utformningen av miljön.

Miljöpolitik är inte en isolerad företeelse utan en del av den politik som måste föras för att vi alla skall få en bättre och rättvisare tillvaro. Miljöpolitik är i hög grad en politik för ökad jämlikhet och vidgad solidaritet.

Våra naturresurser är begränsade. Om en rättvisare fördelning internationellt och nationellt skall kunna uppnås måste slöseri och förstörelse motverkas. Det kräver ett planmässigt utnyttjande av begränsade tillgångar. Hänsyn och omtanke om miljön måste vara vägledande för hushållningen och för den långsiktiga planeringen. Det kräver att planeringen sker under samhällets ledning. Ansvaret för utvecklingen kan inte överlämnas åt kortsiktiga ekonomiska intressen. Det är genom att ge samhället medel och möjligheter att påverka och leda utvecklingen som dess positiva sidor kan tas till vara och miljövärdena säkerställas.

Många misströstade och kände oro inför framtiden när industrisamhällets miljöproblem blev uppenbara. Från socialdemokratins sida vägrade vi acceptera miljöförstörelsen som någonting oundvikligt. Ty de problem som skapats av tekniken måste också lösas med hjälp av vetenskap och teknik under samhällets ledning.

Miljöfrågorna känner inga nationella gränser. Deras karaktär och omfattning, allvar och mångsidighet ger det internationella solidaritetsbegreppet en ny dimension. Samtidigt är problem i nuet ett hot mot framtiden, mot kommande generationer. Socialdemokratin kräver att vårt land skall fortsätta sin aktiva medverkan i ett mellanfolkligt samarbete för att förebygga att oförnuft, bristande kunskaper och kortsiktiga ekonomiska vinstintressen föröder omistliga miljövärden. Vi kräver också att det intensiva reformarbete

som socialdemokratin i regeringställning bedrivit i vårt eget land skall fullföljas. Ty det är endast genom aktiva åtgärder under samhällets ledning som hotet mot miljövärdena kan tillbakavisas och åtgärder genomföras som tillförsäkrar människorna en livsvänlig miljö.

De gångna årens reformarbete har gett påtagliga resultat.

För hushållningen med mark och vatten har en landsomfattande fysisk planering påbörjats.

Genom naturvårdslagen har 1 800 000 ha mark säkerställt för rekreation och friluftsliv samt för vetenskapliga och kulturella ändamål. Alla stränder som har betydelse för rekreation och friluftsliv skyddas från bebyggelse. Allemansrätten värnas. Tillståndsplikt har införts för täkt av matjord, torv och grus.

Genom särskild lagstiftning har bokskogen skyddats, och möjlighet att av naturvårdsskäl begränsa större skogsavverkningar har införts.

Enligt miljöskyddslagen skall all industriell verksamhet prövas innan ny- eller ombyggnad får ske. En omfattande utbyggnad av reningsanordningar för att minska utsläppen till vatten och luft har genomförts. Det har lett till en avsevärd minskning av föroreningsutsläppen. Under åren 1969–1975 har statsbidrag beviljats till industrins utbyggnad av reningsanordningar. Ca 800 milj. kr. har utgått i sådana bidrag.

Också de kommunala avloppsreningsverken har byggts ut kraftigt. 1965 var ca 1/3 av tätortshushållen inte anslutna till reningsverk över huvud taget. I dag är den siffran 0,3 %. Samtidigt har den långtgående kemiska och biologiska reningen byggts ut så att 2/3 av tätortshushållen i dag är anslutna till sådan rening. Under perioden 1968–1976 har omkring 3 miljarder kr. investerats i kommunala reningsverk. 1,3 miljarder kr. har utgått i form av statsbidrag.

Genom utbyggnaden av reningsanordningar i industrier och kommuner har föroreningen av vattendragen minskat påtagligt. Tidigare starkt nedsmutsade vattendrag kan åter användas för bad och fiske. Statsbidrag utgår också för att återställa de vattendrag som är hårdast drabbade av miljöförstörelsen.

En särskild lag om hälso- och miljöfarliga varor har tillkommit. I den läggs ett stort ansvar på den som tillverkar, försäljer eller på annat sätt hanterar eller importerar kemiska varor. En grundprincip i lagstiftningen är att redan misstanke om skaderisk ger produktkontrollnämnden möjlighet att förbjuda en vara. I så fall skall producenten kunna bevisa att varan är ofarlig innan den får brukas. Inga bekämpningsmedel får användas utan att de registrerats och därmed tillstånd lämnats för deras användning och hantering.

Genom särskild lagstiftning har svavelhalten i eldningsolja begränsats. Högsta tillåtna svavelhalt är 2,5 viktprocent. I storstadsområdena får inte olja som innehåller mer än en viktprocent svavel användas. Fr. o. m. den 1 oktober 1977 gäller detta för hela södra Sverige upp till Mälardalen och

Värmland. Statsbidrag lämnas till kalkning av starkt försurade sjöar.

För att minska bilismens luftföroreningar har bestämmelser om obligatorisk avgasrening införts på alla bilar fr. o. m. 1971 års modell. Dessa bestämmelser har skärpts ytterligare för bilar fr. o. m. 1976 års modell. Genom dessa åtgärder minskas utsläppen av kolväten, koloxid och kväveoxider påtagligt.

Blyhalten i bensen har begränsats.

Förbud att använda DDT och vissa andra s. k. klorerade kolväten har genomförts liksom förbud mot användning av amitrol och vissa kvicksilvreföreningar. Användningen av PCB har reglerats.

Särskilda bestämmelser har genomförts för omhändertagande av avfall. Kommunerna har fått ansvaret för att hushållsavfall hanteras på ett miljöriktigt sätt. Detsamma beräknas gälla inom en femårsperiod också för insamlingen av miljöfarligt industriavfall. För onthändertagande av det miljöfarliga industriavfallet har ett särskilt samhällsdominerat företag – SAKAB – byggts upp. Endast den som är auktoriserad för ändamålet får transporterera sådant avfall. Obligatorisk insamling av pappersavfall från hushållen kommer att införas under en femårsperiod.

Ett bättre omhändertagande av skrotbilar har beslutats.

Miljöforskningen har byggts ut kraftigt. Naturvårdsverkets forskningsnämnd har ett anslag på ca 30 milj. kr. Totalt satsas dock drygt 60 milj. kr. på miljöforskning.

Naturvårdsverket har huvudansvaret för administrationen av miljövärdinsatserna. Koncessionsnämnden för miljöskydd prövar enligt miljöskyddslagen utsläppen från industrier och kommuner. Länsstyrelserna har det regionala ansvaret för miljövärdinsatserna.

Internationellt har Sverige också aktualiserat miljöfrågorna. På svenskt initiativ kom 1972 års FN-konferens i Stockholm om den mänskliga miljön till stånd. I OECD, ECE, FN:s miljöstyrelse har Sverige tagit upp olika miljöproblem. Överenskommelser om gemensamma insatser har träffats med de nordiska länderna och med staterna runt Östersjön.

Detta är några exempel på de åtgärder som genomförts av socialdemokratin i regeringsställning. Nu måste reformarbetet gå vidare. Påbörjade åtgärder måste fullföljas, utredningar på skilda områden drivas vidare, ställning tas till de utredningar som lämnats och remissbehandlats.

Men därutöver krävs fortsatta aktiva insatser. De åtgärder som krävs i denna motion är sådana som den socialdemokratiska regeringen stod beredd att ta itu med.

Luftföroreningarna från bilarna är ett stort miljöproblem framför allt i tätorterna. Ytterligare motåtgärder måste sättas in. Vi kräver därför att ett åtgärdsprogram för begränsning av bilismens luftföroreningar utformas.

Den ökade användningen av handelsgödsel inom jord- och skogsbruket påverkar såväl miljö som hälsa; bl. a. hotas vattentäkter i vissa delar av landet. Vi kräver att frågan utreds och att förslag framläggs om hur an-

vändningen av handelsgödsel kan begränsas.

Ozonskiktet runt jorden skyddar oss mot den ultraviolettera solstrålningen. Utsläppen av olika kväveföreningar från förbränning av olja och kol, från överljudsplan, från användningen av handelsgödsel m. m. hotar på sikt detta ozonskikt. Vi kräver att en utredning redovisar de utsläpp som hotar ozonskiktet samt att Sverige fortsätter att internationellt verka för en begränsning av dessa utsläpp.

De påbörjade försöken att få internationella överenskommelser om begränsning av svavelutsläppen måste fortsätta.

De bestämmelser som reglerar transporter av farligt gods är starkt splittade liksom myndighetsansvaret. Vi kräver att en utredning skall se över möjligheterna att samordna detta för att därmed öka säkerheten.

Hornborgasjön och sjön Åsnen i Kronobergs län är två hotade sjöar. Hornborgasjön behöver restaureras. Vi kräver att principbeslut nu fattas om detta. Åsnen tappas på vatten för bl. a. skogsindustriella ändamål. Avtappningen är för kraftig. Vi kräver en snar omprövning av vattendomen.

Vi kräver också att en inventering görs av våra våtmarker och att frågan om en förstärkning av skyddet för dem utreds.

Anslaget till miljöforskning behöver öka utöver regeringens förslag liksom de medel som anslås till kontrollen av miljöfarliga varor.

#### *Luftföroreningar från bilar*

Utsläppen av föroreningar från motorfordon är i dag större än den totala mängden föroreningar som släpps ut i luften från industrier, lokaluppvärmning, elproduktion och avfallsförbränning. 1973 uppgick sålunda utsläppen av koloxid från bensindrivna bilar till 1 056 500 ton, utsläppen av kolväten till 161 000 ton och utsläppen av kväveoxider till 75 300 ton. I bilavgasutsläppen finns därutöver tusentals kemiska föroreningar. Till detta kommer de fasta partiklar, som rivs upp från vägbeläggningen, bromsbanden, däckens osv.

Antalet personbilar, lastbilar och bussar i Sverige uppgår f. n. till ca 2,8 miljoner. Över 90 % av dessa fordon är bensindrivna. Sverige kommer på femte plats i världen i vad gäller biltäthet räknat per person. Enligt bilprognos 1972-1985 kommer enbart personbilarna år 1980 att vara drygt 3,2 miljoner och 1985 drygt 3,7 miljoner.

Föroreningarna från motorfordon är alltså ett växande miljöproblem särskilt i tätorterna, där det dock framför allt är bostadsuppvärmningen och trafiken som svarar för luftföroreningarna. Genom de åtgärder socialdemokratin i regeringsställning genomförde - bl. a. övergång till lågsavvliga eldningsolja och utbyggnad av fjärrvärme - minskar emellertid föroreningarna från bostadsuppvärmningen snabbt. Däremot kommer trots de åtgärder som vidtagits för att begränsa föroreningsutsläppen från motorfordon dessa också framöver att vara betydande. Hälso- och miljöeffekterna av föroreningarna

från motorfordonen är påtagliga. Det gäller i fråga om lukt, nedsmutsning, akuta toxiska effekter och effekter som uppenbarar sig först efter lång tid. Det finns sålunda anledning misstänka att biltrafikens utsläpp av cancerframkallande ämnen (polycykliska aromatiska kolväten) svarar för en stor del av de miljöbetingade cancerfallen. Även utsläppen av koloxid och kväveoxider kan ge upphov till betydande hälsoeffekter. Som exempel på detta kan nämnas att när avgasutsläppen minskade med 10 % i Californien i samband med oljekrisen i början av 1974 minskade också dödligheten i hjärt- och lungsjukdomar på motsvarande sätt. Kunskaperna om bilavgasutsläppens hälsoeffekter är dock fortfarande ofullständiga. En bidragande orsak till detta är att tätortsbilismen ännu är av ganska ungt datum. Den första generationen människor som dagligen utsätts för bilavgaser består av dem som just nu är tätortsbor. Man vet därför inte exakt hur kroppen reagerar när den utsätts för bilavgaser under lång tid. Det är därför nödvändigt att fortsätta experimentella och epidemiologiska undersökningar med förfinad försöksmetodik genomförs.

I Sverige finns ännu inte några gränsvärden för den högsta tillåtna halten bilavgasföreningar i utomhusluften. Sådana värden har emellertid fastställts på olika håll utomlands. Detta gäller bl. a. i USA, Canada och Sovjetunionen. Gränsvärden förekommer för bl. a. koloxid, kolväten, kväveoxid och bly. Mätvärdena från svenska tätorter överskrider ofta de mer långtgående av dessa gränsvärden, t. ex. de som gäller i USA och Canada.

De samlade utsläppen från hilar och andra föroreningskällor i ett storstadsområde kan vid vissa väderleksbetingelser, när det är dåliga ventilationsförhållanden, ge upphov till höga halter av föroreningar i luften. Om solinstrålningen vid sådana tillfällen är tillräckligt hög, finns det risk för att s. k. fotokemisk smog uppstår, dvs. kolväten och kväveoxider reagerar med varandra och bildar nya typer av föroreningar med värre effekter än de ursprungliga ämnena. De nya ämnena är starkt slemhinneretande, vilket gör att det svider i ögonen och känns tjockt i halsen. De är vidare starkt giftiga och påverkar bl. a. växter och annat material. Fotokemisk smog, som ser ut som soldis, förekommer regelbundet i många av världens storstäder. Mätvärden som visar på fotokemiska smogreaktioner föreligger också från Stockholm och Göteborg. Det är bl. a. av detta skäl angeläget att utsläppen av kolväten och kväveoxider i tätortsområdena minskas.

#### *Nuvarande bestämmelser för att minska avgasutsläppen*

I Sverige har genom de åtgärder socialdemokratin i regeringsställning vidtog lagstiftning för att begränsa avgasutsläppen från bilar stegvis införts. Bestämmelserna finns samlade i den s. k. bilavgaskungörelsen (1972:596). De svenska bestämmelserna är de mest långtgående i Europa. Åtgärderna har koncentrerats till en begränsning av avgasutsläppen. Enligt bilavgaskungörelsen får man inte använda en bensindriven bil om den inte är försedd

med avgasrening. Förbudet gäller däremot inte för motorcyklar, dieseldrivna bilar och bilar vars totalvikt överstiger 2,5 ton. Kraven på avgasrening gäller personbilar fr. o. m. 1976 års modeller. Genom avgasreningen på bilar fr. o. m. 1971 års modell beräknas utsläppen av koloxider och kolväten minska med 40 % i förhållande till bil utan åtgärd. På 1976 års modeller blir motsvarande minskning för koloxid och kolväten ca 70 % och för kväveoxider 45 %. Ägaren till bil som inte uppfyller dessa krav kan dömas till böter med högst 500 kr. Trafiksäkerhetsverket svarar för tillsynen av bestämmelserna.

Trafiksäkerhetsverket skall också typbesiktiga nya bilar enligt bestämmelserna i fordonskungörelsen. Verket kan ge inhemsk tillverkare och generalagent för utländsk tillverkare rätt att utfärda typintyg. Sådant intyg utfärdas i så fall utan att fordonet i fråga har besiktigats. Man har med andra ord inte kontrollerat att fordonet uppfyller gällande normer för utsläpp av föroreningar i avgaserna. Svensk Bilprovning har genomfört en stickprovundersökning av personbilar av 1976 års modell för att följa upp hur avgasbestämmelserna för dessa fordon efterlevs. I den rapport Svensk Bilprovning framlagt redovisas att av 236 stickprovsvis utvalda personbilar av 1976 års modell överskred inte mindre än 62 % ett eller flera av de angivna värdena. Av undersökningen kan den slutsatsen dras att de bilar som lämnas till typbesiktning av nya modeller klarar proven väl, medan de som säljs på marknaden inte på samma sätt uppfyller de ställda kraven. Möjligheterna att i dag få fabrikant att åtgärda felaktiga fordon är små. Inte heller de bestämmelser som gäller för bilar fr. o. m. 1971 års modeller efterlevs på ett tillfredsställande sätt.

### Vårt förslag till åtgärder

Föroreningarna från trafiken måste minskas. De i motionen redovisade hälso- och miljöproblemen nödvändiggör detta. Vi föreslår därför att ett åtgärdsprogram mot föroreningarna från trafiken upprättas. Genomförandet av åtgärdsprogrammet bör kunna påbörjas inom ett år. Ett sådant åtgärdsprogram bör bl. a. innehålla *förslag om skärpt avgaskontroll av såväl nya som äldre bilar, gränsvärden för avgasföroreningar i luften, åtgärder på trafikplaneringens område, ökad satsning på kollektivtrafiken samt sänkt blyhalt i bensinen.*

Den typbesiktning som f. n. sker är inte tillräcklig. En mer omfattande kontroll måste sättas in. Ansvar för att nya bilar håller de angivna normerna bör läggas på bitillverkarna resp. importörerna. Avgasutsläppen bör kontrolleras i samband med produktionen av bilar. En viss andel av de nya bilarna bör provas i så tidigt skede som möjligt, dvs. redan vid sammansättningsbanden. Resultatet bör få direkta återverkningar på produktionen. Utländska bilar bör stickprovsvis kontrolleras i samband med import och

försäljning i stället för vid tillverkningen. Kostnaderna för kontrollen bör betalas av tillverkarna resp. importörerna.

Svensk Bilprovning bör ges ansvaret för kontrollen av såväl svensktillverkade som importerade bilar. Om provet visar att bilarna inte uppfyller kraven, bör den aktuella bilmodellens produktion stoppas till dess att korrigerande åtgärder satts in. Dessa prov bör kompletteras med en utvidgning av den s. k. efterkontrollen – en kontrollåtgärd som sätts in när bilen körts ett antal mil – som i dag genomförs av Svensk Bilprovning.

Också kontrollen av avgasutsläppen från äldre bilar bör skärpas. I dag kontrolleras vid den årliga kontrollbesiktningen bara koloxidutsläppet vid tomgång. Detta är inte tillräckligt, eftersom det inte speglar utsläppsmängden vid normal körning. En mer omfattande avgaskontroll vid den årliga kontrollbesiktningen är därför erforderlig, även om den medför en höjning av besiktningavgifterna. Genom en noggrannare kontroll kan avgasutsläppen minskas samtidigt som bensen sparas genom att motorerna underhålls bättre.

Det bör vidare övervägas om inte avgasbestämmelser bör införas också för dieseldrivna fordon, småbilar och andra fordon som i dag inte omfattas av dessa.

I Sverige finns, som tidigare nämnts, inga gränsvärden för bilavgasföroreningar i utomhusluften. Det är angeläget att ett utvecklingsarbete omedelbart igångsätts för utarbetandet av sådana gränsvärden. Naturvårdsverket bör ges i uppdrag att genomföra ett sådant utvecklingsarbete samt tilldelas resurser för ändamålet.

Åtgärderna för att begränsa avgasutsläppen måste kombineras med åtgärder på trafikplaneringens och trafikregleringens område. I många kommuner pågår i dag omfattande trafiksanereringar vilkas syfte bl. a. är att minska biltrafikens luftföroreningar. Avsaknaden av enkla prognosmetoder för bilavgaser i gatuluft gör dock att kommunerna i dag saknar möjlighet att från luftvårdssynpunkt utvärdera effekter av olika trafiksanerande och trafikreglerande åtgärder. Naturvårdsverket, Stockholms kommun och SMHI har gemensamt initierat utvecklingen av en bilavgasmodell. En särskild projektgrupp finns för ändamålet. Det är angeläget att detta arbete påskyndas och att det ges tillräckliga resurser. Det bör undersökas om lagstiftning erfordras för att påskynda trafikplanerings- och saneringsåtgärder i alla utsatta områden över hela landet.

Olika åtgärder för att begränsa biltrafiken i tätorternas centrum är nödvändiga. Ett led i denna strävan bör vara att kraftigt satsa på kollektivtrafiken. En ökad framkomlighet för kollektivtrafiken bör eftersträvas. Det kräver i sin tur en motsvarande minskning av privatbilismen. Det bör klargöras vilka åtgärder som erfordras för den nämnda stimulansen av kollektivtrafiken.

Åtgärder bör också vidtas för att utveckla avgasrena motorfordon och motorbränslen. Normer bör införas för bensinförbrukningen hos bilar. Bensinförbrukningen ökar f. n. med ungefär 10 % per år. Det är inte minst

från energisynpunkt nödvändigt att nedbringa den ökningstakten. Också i det sammanhanget bör en utbyggnad av kollektivtrafiken spela en betydelsefull roll.

Det billigaste sättet att framställa den högoktaniga bensin som många av dagens bilmotorer fordrar är att tillsätta bly. Det går emellertid att med andra metoder höja oktantalerna även om det blir dyrare. Den högsta tillåtna blyhalten i bensin är f. n. 0,4 gram per liter. Västtyskland har under det senaste året haft en blyhalt på 0,15 gram per liter. Kostnadmässigt har det betytt en höjning av bensinpriset med något öre per liter. De miljömässiga värdena av att minska blyhalten i bensinen är så stora, att åtgärder omgående bör vidtas för att också i Sverige minska den högsta tillåtna blyhalten till 0,15 gram per liter. Några hinder för ett snabbt beslut i frågan finns inte. Enligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor har produktkontrollnämnden möjlighet att vidta en sådan åtgärd. Nämnden bör uppmanas att snarast ta ett sådant beslut. Målet bör vara att endast hlyfri bensin får användas.

Administrativt bör naturvårdsverket ges hela ansvaret för tillämpningen av bilavgasbestämmelserna. I dag är ansvaret splittrat på flera myndigheter. De olägenheter detta medför bör alltså motverkas genom att ansvaret också för kontrollfunktionerna läggs på naturvårdsverket. Själva utförandet av kontrollprogrammet bör däremot, som tidigare nämnts, läggas på Svensk Bilprovning. Naturvårdsverket bör ha ett nära samarbete med trafiksäkerhetsverket i frågan.

Vi föreslår att ett åtgärdsprogram upprättas i enlighet med de i motionen redovisade förslagen. En särskild utredning bör ges i uppdrag att utforma programmet.

#### *Hotet mot ozonskiktet*

Ozongasen, som finns på en höjd av mellan 15–50 km, fungerar som ett skydd mot den ultraviolettera strålningen från solen. Utan det skyddande ozonskiktet är inget biologiskt liv på jorden möjligt. Ozonhalten bestäms av en balans mellan ozonbildande och ozonförstörande kemiska processer i luften. Kväveoxider och klorer är ämnen som påskyndar de ozonförstörande reaktionerna och bidrar därmed till att minska ozonhalten.

Kväveoxider kommer ut i luften bl. a. från överljudsplanens avgaser, från atombombsexplosioner, från förbränningen av olja och kol, i samband med användningen av handelsgödsel – klor bl. a. vid användningen av klorfluorkol (Freon) som drivgas i sprayflaskor.

Föroreningarna uppehåller sig länge i atmosfären. De hinner därför spridas över stora delar av jorden. Det innebär att deras påverkan på ozonskiktet inte är begränsad till de områden på jorden där utsläppen äger rum utan berör hela jordklotet. Det är således fråga om ett i verklig mening globalt miljöproblem.

I en amerikansk forskarrapport (IMOS-rapporten), som publicerades i juni

1975, konstateras bl. a. att den klorfluorkol som släppts ut i luften har medfört en minskning av ozonhalten med omkring 1 % och att även om inga fler utsläpp äger rum kommer ozonhalten så småningom sjunka med upp till 3 %. Om utsläppen tillåts fortsätta på dagens nivå, kommer ozonhalten efter några årtionden att minska med ca 7 %. I rapporten sägs vidare att det är troligt att den ökade mängd ultraviolett strålning som genom de minskade ozonhalterna når jorden leder till en ökning av hudcancerfrekvensen. Även klimatet kan påverkas.

I september 1976 publicerades en ny och ännu mer omfattande rapport (NAS-rapporten). Den bekräftar de resultat som redovisades i IMOS-rapporten.

Vetenskapsakademien har också framhållit allvaret i de problem som utsläppen av klorfluorkol medför. Speciellt understryker Vetenskapsakademien den klimatpåverkan som uppkommer. Klorfluorkol påverkar liksom koldioxiden luftlagren så att utstrålningen från jordytan minskar, vilket på sikt kan leda till att medeltemperaturen stiger.

Vid förbränning av olja och kol förorenas också luften med koldioxid och olika kväveföreningar utöver de betydande utsläppen av svaveldioxid. Med en övergång till högre förbränningstemperaturer ökar utsläppen av kväveoxider. Valet av energikälla är därför av stor betydelse också när det gäller påverkan av ozonskiktet. Förbränningen av olja och kol bör också av detta skäl minska. Även dessa miljöproblem måste beaktas vid 1978 års energipolitiska beslut.

Dikväveoxid i atmosfären är den faktor som framför allt påverkar ozonhalten. Dikväveoxid uppkommer i samband med den s. k. denitrifikationsprocessen. Denna process är en följd av bl. a. användningen av handelsgödsel. Tillgängliga beräkningar visar att om inga begränsningar införs kommer användningen av handelsgödsel inom jord- och skogsbruket att öka kraftigt. F. n. produceras varje år ca 50 Tg kväve för gödsling. Vissa prognoser räknar med en årlig tillförsel av 200 Tg kväve omkring år 2000. Detta skulle minska ozonmängden med några procent omkring sekelskiftet och med 15 % i slutet av nästa århundrande, vilket i sin tur skulle medföra en 30-procentig ökning av den ultraviolettera strålningsintensiteten.

Till detta kommer utsläppen från flyget, och då speciellt överljudsflyget. Utsläppen från flyget är speciellt allvarliga därför att de sker på hög höjd och därmed i tämligen outspädd form påverkar ozonskiktet.

### Vårt förslag till åtgärder

Någon total bild av de utsläpp som påverkar ozonskikten och klimatet finns inte. Allt talar dock för att denna påverkan är så stor att den på sikt kan bli ett hot mot mänskligheten. Den socialdemokratiska regeringen tog upp hotet mot ozonskiktet i FN:s miljöstyrelse. Beslut har fattats om ett internationellt möte i frågan. Det är viktigt att man från svensk sida

fortsätter strävan att få till stånd internationella åtgärder för att motverka ozonförstörande föroreningsutsläpp. Som ett led i detta arbete bör dock en samlad redovisning av utsläppen göras. En särskild utredning bör tillsättas med uppgift att redovisa de utsläpp som sker i vårt land och som kan påverka ozonskiktet och klimatet. Utredningen bör också redovisa om och i så fall vilka åtgärder som vidtagits för att begränsa dessa utsläpp. Med ett sådant material som grund bör Sverige aktualisera frågan om en internationell konvention till skydd av ozonskiktet.

#### *Internationella överenskommelser om begränsning av svavelutsläpp*

En stor del av det svavel som faller ner över Sverige kommer från den del av Europa som ligger norr om Alpena. 1973 beräknades de totala svaveldioxidutsläppen i Västeuropa till 22 miljoner ton och i Östeuropa till 38 miljoner ton per år. Enligt de beräkningar som gjorts kommer, om inga ytterligare motåtgärder vidtas, utsläppen av svaveldioxid år 1985 att för Västeuropa som helhet uppgå till 30 miljoner ton. Merparten av utsläppen är resultatet av förbränning av fossila bränslen, framför allt kol och olja.

Svaveldioxidutsläppen leder till omfattande miljöförstörelse. Mark och vatten försuras, byggnader och kulturföremål skadas, risken för förstörelse av åkerjord och en minskad återväxt i skogen är påtaglig liksom de effekter på folkhälsan som utsläppen har. Åtgärder är därför nödvändiga för att trappa ner svavelutsläppen. Genom de åtgärder som den socialdemokratiska regeringen initierade har riksdagen fattat beslut om att svaveldioxidutsläppen i Sverige skall nedbringas. Fr. o. m. den 1 oktober 1977 blir högsta tillåtna svavelhalt i eldningsoljan 1 % i hela södra Sverige upp till Mälardalen och Värmland. Därigenom beräknas svaveldioxidutsläppen minska med ca 100 000 ton per år. Svavelhalten i den tunna eldningsoljan, den s. k. villaloljan, sänks till 0,3 % från den 1 oktober 1980. Svavelutsläppen från industriella processer skall begränsas kraftigt. Målet är att den nuvarande utsläppsmängden skall halveras fram till 1985.

De sammanlagda svaveldioxidutsläppen över Sverige uppgår i dag till ca 800 000 ton.

För att komma till rätta med de problem som svaveldioxidutsläppen medför räcker det emellertid inte med inhemska åtgärder. Sverige måste också i internationella sammanhang ta initiativ för att förmå andra länder att begränsa utsläppen. Sverige har sedan slutet av 1960-talet drivit dessa frågor i olika internationella organisationer, främst OECD, FN:s Europakommision (ECE) och FN:s miljöprogram (UNEP). Därutöver har Sverige tagit upp bilaterala kontakter. Ett avtal har slutits med Östtyskland om begränsning av svavelutsläppen. OECD har genomfört en studie om långväga transport av luftföroreningar. Den studien tillkom på svenskt initiativ. Samarbete inleddes också under den socialdemokratiska regeringens ledning med Norge för att de bägge länderna tillsammans i olika internationella sammanhang

skulle ta upp frågan om begränsning av svavelutsläppen. Framställning om detta gjordes också av den socialdemokratiska regeringen till EG.

Det är viktigt att Sverige fortsätter med kraftfulla åtgärder internationellt för en begränsning av svavelutsläppen. Ungefär hälften av svavelnedfallet över Sverige kommer utifrån. Det är därför nödvändigt att man också i andra länder genomför långtgående begränsningar av utsläppen, om inte skadeverkningarna i vårt land skall fortsätta.

### Vårt förslag till åtgärder

Vi kräver därför att regeringen fortsätter det arbete som den socialdemokratiska regeringen påbörjade och i olika internationella organisationer tar upp kravet på begränsning av svavelutsläppen samt att regeringen genom direkta hänvändelser till de länder som svarar för de största utsläppen försöker uppnå överenskommelser om utsläpps begränsning.

### *Hälso- och miljöaspekter på användningen av handelsgödsel inom jord- och skogsbruk*

Användningen av handelsgödsel inom jordbruket har ökat mycket starkt under senare år. Sedan 1940 har kvävemängden ökat 9 gånger, fosformängden 3 gånger och kaliummängden 4 gånger. År 1974 var förbrukningen av kvävegödselmedel 264 000 ton, fosforgödselmedel 70 000 ton och kaliumgödselmedel 119 000 ton, allt räknat i mängd kväve, fosfor och kalium.

Under senare år har skogsgödsling med kvävegödselmedel kommit till användning i allt större utsträckning. 1974 gödslades 167 000 ha skogsmark med totalt 24 400 ton kvävegödselmedel.

Den normala tillförseln av kväve från ogödslade markområden till ytvatten anses uppgå till i genomsnitt 1,3 kg per ha/år. För gödslade markområden är variationerna stora. Mängder på 10–20 kg per ha/år är dock inte ovanliga. Genom klimatpåverkan, vittring o. d. sker en ständigt bildning av vattenlösliga föreningar av växtnäringsämnen i marken. Dessa ämnen transporteras genom utlakning till vattensystem från all mark antingen det är fråga om skog eller åker. Såväl yt- som grundvatten påverkas av denna näringsämnestransport.

Den ökade användningen av handelsgödselmedel har lett till påverkan på såväl miljö som hälsa.

Sålunda medför användningen av kvävegödselmedel att nitrat/nitrithalten i dricksvatten höjs. Detta kan ha menlig inverkan på människor och djur. Bl. a. kan framför allt hos småbarn de röda blodkropparna förstöras. I Sverige är inget fall av sådan förgiftning känt. Höga halter av nitrat/nitrit har emellertid konstaterats i framför allt enskilda grunda vattentäkter bl. a. i Kristianstads och Gotlands län. Risk för att nitrat och nitrit ombildas till cancerogena föreningar föreligger.

Från miljösynpunkt kan en ökad användning av kväve- och fosforgödselmedel inom jord- och skogsbruket leda till ökad produktion av alger i vattendragen, vilket medför ökad igenväxning av sjöar. Vissa av algerna är dessutom giftiga, vilket kan medföra att vattendragen inte kan utnyttjas som dricksvattentäkter för t. ex. djuren. Undersökningar vid lantbrukshögskolan visar att i ett vanligt jordbruksområde kommer 80 % av kvävet och 25 % av fosforen från åkermarken.

Kvävegödsling kan som redovisas på annan plats i denna motion också påverka ozonskiktet runt jorden.

Fosforgödselmedel innehåller dessutom vissa mängder tungmetaller. Framför allt bör tillförseln av kadmium uppmärksammas. Totalt tillförs svensk åkermark ca 8 ton kadmium per år via handelsgödselmedel.

Flera av de handelsgödselmedel som används verkar försurande på marken. Användningen av dessa medel är stor i bl. a. de delar av landet där svavelnedfall och nedfall av andra försurande ämnen är störst. Samverkan av dessa försurningskällor gör den redan besvärliga situationen i bl. a. västra Sverige än värre.

#### *Gällande bestämmelser*

Skyddet för grundvattnet regleras främst i vattenlagen, och skyddet av sjöar och vattendrag bl. a. i miljöskyddslagen. Lagen om hälso- och miljöfarliga varor ger dessutom möjlighet att mera i detalj reglera användningen av enskilda handelsgödselmedel. Skogsstyrelsen har vidare i samråd med naturvårdsverket utfärdat särskilda anvisningar för lagring, hantering och spridning av kvävegödselmedel med flyg. Naturvårdsverket har meddelat bestämmelser om hantering av flytande handelsgödselmedel. I framför allt lantbruksnämndernas regi pågår vidare en rådgivningsverksamhet i fråga om användningen av handelsgödsel.

#### **Vårt förslag till åtgärder**

Även om, som ovan redovisats, åtskilliga åtgärder genomfördes under den socialdemokratiska regeringens ledning för att begränsa skadeverkningarna finns anledning att nu se över hela frågan om användningen av handelsgödselmedel.

Den kraftigt ökade användningen av handelsgödsel inom jordbruket och den alltmer omfattande användningen inom skogsbruket ger anledning till oro. De effekter på hälsa och miljö som i vissa delar av landet tycks bli en följd av användningen av handelsgödsel gör det nödvändigt att noggrant undersöka frågan. En särskild utredning bör tillsättas med uppgift att sammanställa dels det material som redovisats, dels det som framkommer ur undersökningar som pågår bl. a. vid naturvårdsverket, socialstyrelsen, lantbrukshögskolan och skogshögskolan. Utredningen bör vidare på grundval

av materialet bedöma de hälso- och miljömässiga konsekvenser som en minskad användning av handelsgödsel får. Utredningen bör också framlägga förslag om lämpliga metoder för att minska handelsgödseanvändningen. Det kan ske genom t. ex. lagstiftning, rådgivning och avgifter. Även de produktionsmässiga och ekonomiska följderna för jord- och skogsbruket av en minskad användning bör redovisas. Förslag bör vidare framläggas om ett registreringstvång för handelsgödselmedel. Utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt.

#### *Transport av farligt gods*

Under de senaste åren har transporter av farligt gods ökat kraftigt. Vid skilda tillfällen har svåra olyckstillbud inträffat. Både miljö och människor kan i samband med olyckor av detta slag skadas.

#### *Nuvarande bestämmelser*

De bestämmelser som reglerar transporter av farligt gods finns i flera lagar, författningar och tillämpningsföreskrifter. Dels finns de i förordningen (1949:341) om explosiva varor, förordningen (1961:568) om brandfarliga varor, läkemedelsförordningen (1962:701), lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor, strålskyddslagen (1958:110) och atomenergilagen (1959:306), dels i tillämpningsföreskrifter som meddelas av regeringen eller av vederbörande centrala förvaltningsmyndighet. Författningsbestämmelserna är i regel allmänt hållna. För järnvägs-, sjö- och lufttransport av farligt gods finns dessutom särskilda föreskrifter som har meddelats av resp. centrala förvaltningsmyndighet.

För transport av *explosiva varor* krävs ibland tillstånd av polisen. Dessutom skall varan vara märkt. Länsstyrelserna är kontrollorgan tillsammans med polisen.

För transport av *brandfarliga varor* finns också särskilda säkerhetsbestämmelser. Bl. a. skall tankbil eller annat fordon vara utrustad för att klara transporten utan att säkerheten eftersätts. Myndigheter är industriverket och sprängämnesinspektionen.

Tillsynen över *läkemedelstransporter* utövas av socialstyrelsen.

Transporter av *farliga kemikalier* regleras genom lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Vissa sådana transporter kräver särskilt tillstånd. Naturvårdsverket och arbetarskyddsstyrelsen är ansvariga myndigheter. Transport av radioaktivt ämne får endast ske efter tillstånd.

Järnvägs- och lufttransporter följer internationella avtal liksom sjötransporter.

### Vårt förslag till åtgärder

Som framgår av det anförda är det en mängd lagar och författningar som reglerar transporten av farligt gods. Även myndighetsansvaret är starkt splittrat. Det är i högsta grad angeläget för både människan och miljön att säkerheten vid transporten av farligt gods förbättras. Dagligen transporteras stora mängder av sådana varor i vårt land. Därför är det nödvändigt att olika åtgärder vidtas för att förbättra de nuvarande förhållandena. Inte minst väsentligt är att arbetarskyddsfrågorna uppmärksammas.

Självfallet kan inte Sverige ensidigt samordna den aktuella lagstiftningen. Detta måste i första hand ske på det internationella planet. Det kan dock finnas anledning att se över våra interna transportbestämmelser och så långt möjligt samordna dessa. Gemensamma lösningar på säkerhetsfrågor för lika transportslag och för skilda varukategorier borde vara möjliga att uppnå. En möjlighet är att i större utsträckning samla dessa frågor under lagen om hälso- och miljöfarliga varor.

En utredning bör tillsättas med uppgift att undersöka möjligheten att samordna de gällande bestämmelserna för transport av farligt gods samt i erforderliga delar komplettera lagstiftningen mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits sedan 1973, då riksdagen efter förslag från den socialdemokratiska regeringen beslöt att en rådgivande nämnd för samordningsfrågor skulle knytas till industriverket. I fråga om miljöfarligt avfall krävs särskild auktorisation för transportören. En liknande ordning bör eftersträvas också för transport av farligt gods.

Utredningen bör också ges i uppdrag att utvärdera den organisation som beslöts 1973. Allt talar för att en större del av myndighetsansvaret bör samlas på en myndighet. En koncentration av myndighetsansvaret bör leda till att risken för bristfällig tillsyn minskas.

Utredningen bör också lägga fram förslag om förbättrad information till allmänhet och företag i fråga om transporter av farligt gods samt i fråga om utbildning av den personal som hanterar och transporterar de farliga varorna.

Vi föreslår att riksdagen hos regeringen begär att en utredning i enlighet med vad som ovan föreslagits tillsätts.

### *Hornborgasjön*

Naturvårdsverket fick år 1967 regeringens uppdrag att utreda frågan om en restaurering av Hornborgasjön. Sedan verket redovisat sina förslag gav regeringen i maj 1975 naturvårdsverket i uppdrag att genomföra kompletterande undersökningar, i första hand beräkningar av markskadornas omfattning, en jordbruksekonomisk bedömning samt en redovisning av det aktuella kostnadsläget för genomförandet av en restaurering. I februari 1976 redovisade naturvårdsverket resultatet av detta arbete.

Förslaget innebär att vattenståndet i Hornborgasjön skall höjas med 1,5–2 m och att röjning och bottenbehandling skall göras i ett 9 km<sup>2</sup> stort vattenområde. Genom restaureringen skapas ett sjöområde på 29 km<sup>2</sup>. Därigenom skulle, säger naturvårdsverket, sjöns fortsatta existens som fungerande sjösystem och fågelsjö garanteras för lång tid framåt. För att begränsa de skadeverkningar som blir en följd av vattenståndshöjningen föreslås att skyddsvallar byggs på sex olika platser. Även om en sådan invallning genomförs, kommer dock 230 ha åker att bli mer eller mindre obrukbar. Naturvårdsverket beräknar att kostnaderna för restaureringen skall uppgå till 25,9 milj. kr.

Naturvårdsverket har också undersökt möjligheten att bygga en vall tvärs över sjön mellan Almö och Orenabb. Detta alternativ innebär en begränsad restaurering. Vattenståndet höjs endast i den norra delen av sjöområdet, medan den södra delen behåller det nuvarande utseendet. Den restaurerade sjöns yta skulle genom en sådan åtgärd minska till 24 km<sup>2</sup>. 100 ha åker beräknas bli skadad. Kostnaden uppskattas till 22,7 milj. kr.

Naturvårdsverket avvisar för sin del detta restaureringsalternativ och förordar att en fullständig restaurering genomförs. Som skäl för sitt ställningstagande framhåller naturvårdsverket bl. a. att våtmarker av den typ och storlek som skulle skapas i sjöns södra del vid en fullständig restaurering är ovanliga i Europa i dag. Varje tillskott av sådana områden är därför av stort värde. Hornborgasjön finns upptagen på den internationella våtmarkskonventionens lista över särskilt värdefulla områden. Naturvårdsverket anser att alternativet med en tvärvall inte heller från jordbrukssynpunkt är överlägset det andra alternativet. Därför menar verket att de fördelar från naturvårdssynpunkt som finns vid en fullständig restaurering gör att det alternativet bör väljas, trots den något högre kostnaden.

Kammarkollegiet, fiskeristyrelsen, länsstyrelsen i Skaraborgs län, Svenska kommunförbundet och vattenrättsinnehavarna i Flyan, som yttrat sig över förslaget, delar naturvårdsverkets uppfattning, medan Lantbrukarnas riksförbund och Hornborgasjöns sänkningsförening förordar alternativet med en tvärvall.

För den höjning av vattenståndet som är en förutsättning för restaureringen krävs tillstånd av vattendomstol. Innan en ansökan kan lämnas in till vattendomstolen behövs enligt naturvårdsverket ytterligare detaljutredningar av bl. a. markskadorna på de enskilda fastigheterna. Den totala kostnaden för utredningsarbetet beräknas till 1,5 milj. kr. Utredningstiden beräknas till 2 år.

### Vårt förslag till åtgärder

Det är från såväl svensk som internationell synpunkt viktigt att den värdefulla fågelsjön vid Hornborga räddas. Det är också angeläget att arbetena med restaureringen inte ytterligare fördröjs. Det är därför enligt vår upp-

fattning angeläget att ett principbeslut redan nu fattas om ett genomförande av den restaurering av Hornborgasjön som naturvårdsverket föreslagit. Om ett sådant beslut fattas nu, bör naturvårdsverket ha lättare att lägga upp sitt arbete såväl med avseende på de utredningar som krävs för att talan skall kunna föras hos vattendomsstolen som beträffande planeringen av den slutgiltiga restaureringen. Vi föreslår därför att riksdagen fattar ett sådant principbeslut och att naturvårdsverket ges i uppdrag att förbereda framställan till vattendomsstolen om tillstånd att genomföra en sådan restaurering.

### *Åsnen*

I december 1968 gav vattenöverdomstolen Södra Skogsägarnas AB tillstånd att reglera vattenavrinningen från sjön Åsnen i Kronobergs län. Tappningsplanen, som har benämningen F 66, började gälla från den 1 januari 1972. Södra Skogsägarna har tappningsrätten.

Tappningen av vatten enligt F 66 har emellertid lett till svåra skadeverkningar på sjön Åsnen. Vattenståndet har sjunkit långt under det beräknade. Ett från naturvårdssynpunkt helt oacceptabelt förhållande har uppstått. För att kartlägga den påverkan på sjön som blivit en följd av tappningsdomen tillsatte den socialdemokratiska regeringen 1974 en arbetsgrupp för sjön Åsnen.

Gruppen lade år 1975 fram ett förslag till jämkning av den gällande vattendomen. Genom beslut av vattendomsstolen har jämkningsförslaget genomförts. Tappningen sker enligt detta fr. o. m. juni månad 1976.

Samtidigt lät arbetsgruppen genomföra vetenskapliga undersökningar av förhållandena i och omkring sjön. Undersökningarna redovisades våren 1976. Enligt dessa behövs långtgående förändringar i de nu gällande vattenregleringsbestämmelserna om skador på sjöns ekosystem och andra olägenheter från miljösynpunkt skall kunna undvikas i framtiden.

Arbetsgruppen fick den socialdemokratiska regeringens uppdrag att bearbeta undersökningsmaterialet för att se vilka konsekvenser ett genomförande av de där beräknade vattennivåerna skulle få.

### **Vårt förslag till åtgärder**

I augusti 1976 gav den socialdemokratiska regeringen kammarkollegiet i uppdrag att ansöka hos vattendomsstolen om omprövning av de i vattenöverdomstolens dom av den 19 december 1968 meddelade vattenhushållningsbestämmelserna för sjön Åsnen. Kammarkollegiet skulle enligt regeringsbeslutet föra talan på grundval av det förslag som den för Åsnen tillsatta arbetsgruppen senare skulle framlägga. Arbetsgruppens förslag beräknades föreligga under hösten 1976. Den socialdemokratiska regeringen avsåg också att förbehålla sig den slutliga prövningen av ärendet.

Det är viktigt att de åtgärder som initierades av den socialdemokratiska

regeringen för att komma till rätta med förhållandena i sjön Åsnen snarast möjligt genomförs. Varje tidsförskjutning kan få ytterligt katastrofala följder för sjön. De väsentliga miljövärden som sjön Åsnen representerar får inte förstöras. Vi kräver därför att riksdagen hos regeringen hemställer om att den av den socialdemokratiska regeringen initierade omprövningen av vattendomen för sjön Åsnen snarast kommer till stånd.

### *Våtmarker*

Våtmarker är den samlande beteckningen för myrar, kärr, mossar, träsk, sumpmarker, flyt, strandängar m. m. Våtmarkerna är en naturresurs av stort vetenskapligt, kulturellt, rekreativt och ekonomiskt värde. Våtmarksmiljöerna är oftast biologiskt högproduktiva delar av landskapet. Genom dem garanteras en uthålligare och jämnare vattenföring i vattendragen. Våtmarkerna är som regel värdefulla viltmiljöer och har vanligtvis rikt växt- och djurliv. De grunda vattnen svarar ofta för stor produktion av fisk.

Många av människans verksamheter har inneburit bestående ingrepp i våtmarkerna. Torrläggning eller dränering för uppodling eller skogsodling har påverkat stora arealer värdefull våtmark. Våtmarkerna har också ofta använts som soptippar. Genom oplanerade ingrepp har betydande våtmarksområden ödelagts. Hotet mot våtmarkerna är också ett internationellt problem. Europarådet beslöt därför om en våtmarkskampanj under 1976. Genom kampanjen ville man öka förståelsen för våtmarkernas betydelse.

År 1974 undertecknade Sverige en internationell överenskommelse för skydd av våtmarker. Genom den har vi förbundit oss att genomföra särskilda åtgärder till skydd för våtmarkerna. I den särskilda lista som presenteras finns bl. a. Hornborgasjön och Täkern upptagna.

### **Vårt förslag till åtgärder**

Skyddet av våtmarkerna sker huvudsakligen med stöd av naturvårdslagen. Vattenlagen är tillämplig för att skydda våtmarker mot torrlägningsföretag. Däremot är skyddet mot dikningsföretag otillräckligt. Länsstyrelsernas möjlighet att med stöd av naturvårdslagens 20 § ingripa är begränsade och otillräckliga. Mot bakgrund av intresset att utnyttja våtmarker för skogsodling som ett led i strävan att öka tillgången på skogsråvara och mot bakgrund av de diskussioner som förts om plantering av s. k. energiskog på våtmarker är det nödvändigt att vi får en bättre bild av omfattningen av de svenska våtmarkerna än vi f. n. har. Vi föreslår därför att naturvårdsverket får i uppdrag att genomföra en inventering av de befintliga våtmarkerna.

Det är emellertid också nödvändigt att möjligheterna att skydda våra våtmarker förstärks. Naturvårdskommittén bör därför ges i uppdrag att framlägga förslag om detta. Ett led i ett sådant förstärkt skydd är att införa tillståndsplikt för dikningsföretag i likhet med vad som gäller för täkter

av olika slag. Vägrat tillstånd till dikningsföretag bör dock inte medföra ersättningsrätt för markägare. Möjlighet att förbättra skogs- och åkermark genom dikning eller annan torrlägningsåtgärd bör nämligen inte ses som en rättighet utan i stället som en möjlighet som en markägare kan utnyttja om företaget är lämpligt från allmän synpunkt. Ett prövnings- och tillsyns-system bör tillskapas som svarar mot moderna miljökontrollkrav.

Det innebär att t. ex. större företag bör föregås av obligatorisk förprövning, medan mindre företag bör åläggas skyldighet att anmäla planerad åtgärd till länsstyrelsen. Länsstyrelsen bör sedan ha möjlighet att förbjuda företag som inte är lämpliga från allmän synpunkt.

Vi föreslår att naturvårdsverket ges i uppdrag att genomföra en inventering av våtmarkerna och att naturvårdskommittén i tilläggsdirektiv ges i uppdrag att framlägga förslag om ökat skydd av våtmarkerna.

### *Miljövårdsforskning*

Anslaget till miljövårdsforskning används företrädesvis till målinriktad miljövårdsforskning. Från anslaget lämnas medel till forskning om luft, vatten, natur, buller, vilt samt miljögifter. Statens naturvårdsverk har en särskild forskningsnämnd som fördelar anslaget. 1968/69 uppgick anslaget till 15 milj. kr. Innevarande budgetår är anslaget ca 30,5 milj. kr. Anslaget har alltså mer än fördubblats under denna period.

Åtskilliga forskningsprojekt sträcker sig över flera år, varför en del av anslaget är intecknat på förhand. Det är emellertid nödvändigt med nya satsningar för att belysa aktuella miljöproblem. Riksdagen har tidigare uttalat sig för att bl. a. frågorna kring förurningen av mark och vatten kräver ökade forskningsinsatser. Naturvårdsverket har fått i uppdrag att lägga fram ett särskilt program på området.

Som naturvårdsverket anfört i sitt anslagsäskande är det också nödvändigt att intensifiera bullerforskningen. Ökade insatser erfordras också för att klarlägga verkningarna av de s. k. miljögifterna. Till forskning rörande miljöskydd och produktkontroll beräknar naturvårdsverket att 32,2 milj. kr. erfordras kommande budgetår.

### **Vårt förslag till åtgärder**

Vi har i denna motion pekat på en rad områden där det är nödvändigt med ökade kunskaper och bättre vetande om de motåtgärder som kan sättas in mot förstörelsen. Fortsatta forskningsinsatser rörande bilarnas avgasutsläpp är nödvändiga. Detsamma gäller frågan om skadeverkningarna av handelsgödsel samt de problem som olika föroreningsutsläpp vällar när det gäller hotet mot ozonskiktet runt jorden. Ytterligare insatser erfordras också för att belysa följderna av olika dikningsföretag för våra våtmarker.

Den av regeringen föreslagna anslagsökningen till miljövårdsforskning

uppgår till ca 8 %. Denna anslagsuppräknning åtgår i stort sett till att täcka ökade pris- och lönekostnader. Om fortsatta aktiva forskningsinsatser skall kunna göras på miljövårdsområdet, erfordras därför ytterligare medel. Vi kräver från socialdemokratiskt håll att anslaget till miljövårdsforskning räknas upp med 3 560 000 kr. utöver det av regeringen förordade beloppet. Därmed skulle anslaget till miljövårdsforskning för budgetåret 1977/78 uppgå till 36 460 000 kr.

#### *Anslaget Undersökningar av hälso- och miljöfarliga varor*

Anslaget står till produktkontrollnämndens förfogande för att täcka de kostnader nämnden har för särskilda undersökningar rörande hälso- och miljöfarliga varor. Det viktiga arbete som produktkontrollnämnden bedriver med att klarlägga olika kemiska ämnens skadeverkningar måste fortsätta. Undersökningar pågår bl. a. beträffande fenoxisyrornas omvandling i naturen samt i fråga om bly, kadmium och kvicksilver. Naturvårdsverket framhåller i sitt anslagsäskande att man under budgetåret vill utvärdera bl. a. toxiska metallers flöden i samhället och dess växelverkan på människor och miljö samt klassificera olika varor med hänsyn till hälsofarlighet. Också ekologiska effekter skall studeras. Naturvårdsverket begär därför att anslaget för budgetåret 1977/78 skall öka med 1 milj. kr. till 2,5 milj. kr. Regeringen har föreslagit en anslagsökning med 500 000 kr.

#### **Vårt förslag till åtgärder**

Vi kräver att anslaget Undersökning av hälso- och miljöfarliga varor för budgetåret 1977/78 utöver regeringens förslag räknas upp med 500 000 kr. till 2,5 milj. kr. i enlighet med naturvårdsverkets anslagsäskande.

#### **Hemställan**

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

att riksdagen beslutar

1. att hos regeringen begära att ett åtgärdsprogram för begränsning av luftföroreningar från motorfordon i enlighet med vad som anförts i motionen skyndsamt utarbetas.
2. att hos regeringen begära en kartläggning av de utsläpp som kan påverka ozonskiktet och klimatet samt anhålla att regeringen i olika internationella sammanhang aktualiserar en begränsning av dessa utsläpp.
3. att hos regeringen begära fortsatta åtgärder på det internationella planet för överenskommelser om begränsning av sva-velutsläpp.
4. att mot bakgrund av i motionen redovisade fakta, hos rege-

- ringen begära att en utredning tillsätts med uppgift att framlägga förslag om metoder att begränsa användningen av handelsgödsel inom jord- och skogsbruk.
5. att hos regeringen begära att en utredning tillsätts med uppgift att samordna bestämmelserna om transport av farligt gods och det därmed sammanhängande myndighetsansvaret.
  6. att hos regeringen begära att Hornborgasjön skall restaureras i enlighet med naturvårdsverkets huvudförslag.
  7. att ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående åtgärder i sjön Åsnen.
  8. att hos regeringen begära att naturvårdsverket får i uppdrag att kartlägga inom landet befintliga våtmarker, göra en redovisning av de effekter som ett ökat utnyttjande av våtmarkerna för skogsproduktion skulle få samt utreda ett förstärkt skydd av våtmarkerna.
  9. att till Miljövårdsforskning (H 7), mot bakgrund av vad som anförts i motionen, för budgetåret 1977/78 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 6 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 36 460 000 kr.,
  10. att till Undersökningar av hälso- och miljöfarliga varor (H 10) för budgetåret 1977/78 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 500 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 2 500 000 kr.

Stockholm den 21 januari 1977

OLOF PALME (s)

INGVAR CARLSSON (s)  
i Tyresö

BENGT GUSTAVSSON (s)  
i Eskilstuna

LILLY HANSSON (s)

LISA MATTSON (s)

ANNA-GRETA SKANTZ (s)

ERIK ADAMSSON (s)

THAGE PETERSON (s)  
i Nacka

ESSEN LINDAHL (s)  
i Lidingö

GÖRAN KARLSSON (s)  
i Huskvarna

INGEMUND BENGTTSSON (s)  
i Varberg

INGVAR SVANBERG (s)

VALTER KRISTENSON (s)

PAUL JANSSON (s)

ANNA-LISA LEWÉN-ELIASSON (s)

HANS GUSTAFSSON (s)  
i Ronneby

LENA HJELM-WALLÉN (s)