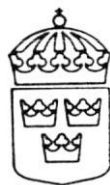


Motion till riksdagen

1987/88:Jo701

av tredje vice talman Bertil Fiskesjö (c)
om rening av avgaserna från flygplan



Mot.
1987/88
Jo701-710

Vid två riksmöten har jag i motioner tagit upp frågan om miljöföreningarna från flygplan och krävt åtgärder för att komma till rätta med detta snabbt växande problem.

Trots att ingen torde kunna förneka, att utsläppen från flygplan ger allvarliga miljöföreningar eller att skadeverkningarna ökar i takt med att flygtrafiken ökar, nationellt och internationellt, tycks det vara utomordentligt svårt att få genomslag för initiativ för att vända utvecklingen till det bättre. Det är uppenbart att man anser att de industripolitiska intressena här är så starka att man inte tror att man kan göra någonting. Miljöförstöringen får komma i andra hand.

Detta är enligt min mening en allvarlig och oförsvarlig felsyn. För det första måste vi alltid vara beredda att ta itu med föreningskällor om vi vill bevara en livsduglig miljö. För det andra är insatser på detta område alltid lönsamma på lite längre sikt även ur snäv industripolitisk synpunkt, eftersom ny teknik på miljöområdet är och i ännu högre grad kommer att bli en eftertraktad vara. Vad gäller flygplansmotorer har hittills ingenting gjorts. De bränslesnålare motorer som nu konstrueras ger t. o. m. större miljöskadliga effekter än tidigare varianter.

Vid den senaste riksdagsbehandlingen av min motion var det endast centerpartisterna i utskottet som reserverat sig för bifall. (JoU 1987/88:8) och i kammardebatten (9 dec 1987) var det endast centerpartiser som berörde motionen. Frågans stora vikt och det bristande intresse som hittills visats från de andra partiernas sida gör att jag anser det angeläget att återkomma i ärendet.

Det är naturligtvis ett framsteg att riksdagsmajoriteten efter årtal av helt onödiga och ansvarslösa fördröjning äntligen insett att avgaserna från bilarna är en av de viktigaste orsakerna till miljöförstöringen och att riksdagen således har kunnat besluta om skärpta krav på avgasrening.

Effekterna av dessa beslut kommer dock att dröja, eftersom det tar tid innan bilbeståndet förnyas. En fortsatt ökning av antalet bilar kommer också att medföra att de förväntade reduceringarna av de totala utsläppen inte blir så stora som man i nuläget föreställer sig. Kartläggningen av avgasernas innehåll och verkan är för övrigt fortfarande bristfällig och man kan således förutse behovet av ytterligare åtgärder.

Den erfarenhet vi nu har om bilavgasernas skadeverkningar, om hur trögt det varit att få fram restriktioner och om bilindustrins motstånd mot helt nödvändiga åtgärder borde ha lärt oss att det är hög tid att också ta itu med avgasföroreningarna från flyget. Dessa har knappast alls uppmärksammats och ingen kan påstå att de blir lättare att komma till rätta med än bilavgaserna. Frågan berör mäktiga ekonomiska intressen och den har givna internationella implikationer.

Någon mer ingående analys av flygavgasernas beståndsdelar eller av den totala utsläppsmängden finns inte. Beräkningar som jag hade tillgång till när jag skrev min första motion visade emellertid att en mycket stor del av t. ex. kväveoxidutsläppen över vårt land, 20 000 ton per år, kommer från flygplan. Till detta kommer mängder av andra substanser. Om flygtrafiken ökar så som prognoserna anger kommer utsläppen från flyget att ha fördubblats fram till år 2000.

Flyget är således redan en mycket verksam faktor bakom miljöföroreningarna och dess betydelse i detta negativa avseende kommer snabbt att öka. Med tanke på den särskilda koncentrationen vid och kring flygplatserna måste föroreningarna också betraktas som en akut arbetsmiljöfråga av stor vikt.

Det är således inte ansvarsfullt att lämna dessa problem därhän. Frågan måste tas upp till seriös behandling och krav på avgasrening ställs också vad gäller utsläpp från flygplan.

Eftersom de problem jag här berört hittills nästan inte alls uppmärksammats och eftersom det sannolikt kommer att bli svårt att få gehör för reningskrav från industrins sida är det viktigt att förberedande arbete snabbt kommer till stånd.

Ett sådant arbete bör inriktas på kartläggning av utsläppens sammansättning, totala omfång och effekter på människor och totalmiljö. Men lika viktigt är det att forskare och konstruktörer inom flygteknik redan nu engageras för att ta fram tekniska lösningar på avgasproblemen. I annat fall är risken stor att åtgärder kommer att dröja på samma ödesdigra sätt som gällt för bilavgaserna.

Det bör ankomma på regeringen att ta de initiativ som krävs för att få i gång den verksamhet som här påyrkats.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställer jag
att riksdagen hos regeringen begär åtgärder mot avgasföroreningar
från flygplan i enlighet med vad som angetts i motionen.

Stockholm den 11 januari 1988

Bertil Fiskesjö (c)