

Motion till riksdagen

1988/89:Jo864

av Arne Kjörnsberg m.fl. (s)

Förbättringar av miljön i Västsverige

Miljösituationen i Västsverige är mycket allvarlig. Denna del av landet tillhör de värst drabbade.

De dominerande problemen är luft- och havsföroreningarna. Luftföroreningarna består främst av svaveldioxid, kväveoxider, kolväten, tungmetaller och sot. Det internationella bidraget dominerar, men inhemska källor är betydande, t.ex. utsläpp från industrier och energianläggningar samt avgaser från biltrafiken.

Utsläppen medför ohälsa, särskilt i tätortsmiljöerna, där belastningen är som störst. Skogen och vattensystemen skadas bl.a. på grund av försurningens effekter. Också grundvattnet hotas av tungmetallutlösning. Växter tar skada liksom våra byggnader och bilar.

Havsföroreningarna består bl.a. av klorerade organiska föreningar och tungmetaller. Dessutom skapar gödande ämnen som kväve och fosfor problem. De inhemska utsläppen står för ungefär hälften av föroreningarna i Västerhavet. Utsläppen kommer främst från jordbruket, de kommunala reningsverken, industrin och biltrafiken. Utsläppen skadar såväl växt- som djurlivet i havet. Också Vänern och Göta älv är två större vattensystem, som är påverkade.

Under åren som gått har stora insatser gjorts för att begränsa föroreningarna. Ett par exempel är åtgärder för att minska svavelutsläppen och utbyggnaden av avloppsreningsverken. I juni 1988 beslutade riksdagen med anledning av regeringens miljöproposition om ett batteri av ytterligare åtgärder, bl.a. begränsningar av svavelhalten i tung eldningsolja, åtgärder för att minska kväveoxidutsläppen från energianläggningar, hårda avgaskrav på dieselfordon, krav på begränsningar av kväveläckaget från jordbruksmarken och utsläppen från reningsverken samt kraftiga begränsningar av industrins utsläpp. I december kompletterades detta beslut med ytterligare ett och medel avsattes därvid till havsforskningen.

Vi är alltså på god väg att förbättra situationen i Västsverige, men mycket återstår. Vi vill i denna västsvenska motion peka på ett område där ytterligare åtgärder är särskilt angelägna och brådskande, nämligen trafikområdet. Förra årets trafikpolitiska beslut lade grunden för en mer miljövänlig utveckling av trafiksystemet, men vi vill komplettera med ytterligare några konkreta åtgärder.

Trafikpropositionen pekade på järnvägens betydelse. I Västsverige är en överflyttning av transporter från väg till järnväg av särskilt stor vikt på grund av föroreningsbelastningen, men också de höga olyckstalen på våra större vägar. För att möjliggöra en väsentlig överflyttning krävs omfattande investeringar i bannätet. Dubbelspår på Västkustbanan måste byggas ut i ökad takt och spårstandarden till Oslo måste förbättras. Övriga banor måste ges nödvändigt underhåll och nya sträckningar studeras i ett antal lägen.

Tågförbindelserna Göteborg–Oslo och Göteborg–Kalmar/Karlskrona behöver förbättras. Utöver Göteborg–Stockholm bör Göteborg–Malmö få snabbtågstrafik. Alla banor till Göteborg bör i regionens västra del få pendeltågstrafik. Därtill kommer sträckan Skövde–Falköping–Nässjö. Godsterminaler för combitrafik behövs också utanför Göteborg i Halmstad, Borås, Fyrstad och Skövde.

Skall vi före år 2000 i väsentlig grad ha tillfredsställt dessa behov behövs ett nära samarbete mellan stat, länsstyrelser, landsting och kommuner. Dessutom erfordras rejäla statliga satsningar.

Om det skall vara möjligt att uppnå riksdagens beslutade målsättning om en 30-procentig reduktion av kväveoxidutsläppen till år 1995 måste anslagen till järnvägen ses över. Nya finansieringsformer för investeringar i bannätet måste prövas, t.ex. lånefinansiering och speciella samarbetsformer med näringslivet. Banverket m.fl. pekar på ett behov av årliga investeringar i storleksordningen 3 miljarder kronor för att radikalt förbättra järnvägsnätet i landet. Det är 2–3 gånger mer än nuvarande anslag. Anslaget till olönsam trafik måste åtminstone under en övergångsperiod höjas väsentligt.

Även på vägtrafikens område erfordras kompletteringar av det trafikpolitiska beslutet. En större andel av väganlagen måste gå till utbyggnad av förbifarter. Det är nödvändigt att lyfta ut den tunga genomfartstrafiken från våra tätorter. "Flaskhalsarna", som förorsakar köer särskilt sommartid, är många i regionen och särskilt allvarliga utefter E6. De måste i ökad takt byggas bort. Om anslagen över statsbudgeten skall kunna öka väsentligt på järnvägsområdet, tror vi, att utrymmet för ökningar blir begränsade för vägtrafiken. Därför är det nödvändigt att även här finna nya finansieringsformer. Liksom kommunikationsministern tror vi att ett sätt kan vara vägavgifter. Men också här bör lånefinansiering vara möjlig.

Ett problem är de höga hastigheterna, som både skadar miljön och ger höga olyckstal. Trafikövervakningen måste skärpas. Det är positivt, att civilministern föreslår ökade medel till utrustning för trafikövervakning. Vi menar dock, att detta inte räcker. Därutöver måste en omprioritering av polisresurserna göras, så att fler trafikpoliser erhålles.

I vissa särskilt föroreningsbelastade områden med hög trafikvolym bör vidare hastighetsgränserna sänkas, förslagsvis från 90/110 till 80/100. Vi anser, att lokala/regionala myndigheter är bäst skickade att bedöma och besluta om var dessa nedsättningar skall ske. Med nuvarande utformning av 147 § i Vägtrafikkungörelsen har det visat sig omöjligt för länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län att införa områdesvisa nedsättningar. Endast kortare vägsträckor kan länsstyrelsen besluta om (i vissa fall kommunerna).

Längre sträckor, omfattande flera mil, eller områdesbundna begränsningar måste trafiksäkerhetsverket idag fatta beslut om. Detta är inte längre en praktisk beslutsorganisation. Paragrafen bör ändras så att nedsättningar kan beslutas av länsstyrelsen även för längre sträckor och större områden.

Ytterligare ett sätt att begränsa miljöbelastningen i regionen är att tillse, att trafiken i tätorterna utförs med fordon med särskilt låga emissioner. Lastbilar och bussar bundna till tätortstrafik borde byta drivmedel till lättdiesel respektive gas. Duoteknik – lättdiesel och el i kombination – och tryckackumulatorteknik bör också prövas. Staten bör på olika sätt aktivt stimulera en sådan utveckling.

Vi anser också tiden redan nu mogen för att ta nästa steg i katalysatorreningen av personbilar. Underlag bör snarast tas fram för att kunna fatta beslut om införande av de s.k. Kalifornienkraven, som kan bidra till en ytterligare halvering av utsläppen.

Kolväteutsläppen är ett problem, särskilt i regionens tätorter. Inom trafikområdet ger den katalytiska avgasreningen en rejäl minskning av utsläppen. Vi anser dock, att denna åtgärd på fordonen bör kompletteras med ett kolväteåterföringssystem omfattande hela bensinhanteringskedjan. Utöver cisterner och tankbilar bör systemet omfatta bensinstationernas tankställen. Det finns redan ett muffsystem med återföring, som har testats under viss tid bl.a. i Göteborg. Kostnaden är överkomlig för alla ordinära stationer. Antingen bör ett tvingande beslut för hela landet fattas centralt eller bör riksdag eller regering uppmana alla miljö- och hälsoskyddsnämnder att förelägga bensinstationer i tätorter att införa återföringssystem, i det senare fallet kompletterat med en central överenskommelse med oljebranschen, att i leden före tankning också införa återföring.

Sjöfarten bidrar också till miljöproblemen i regionen, främst när fartygen ligger i hamn. Krav på rökgasrening bör ställas. Det bör också arrangeras för elanslutning i hamnarna. Regeringen bör vidta åtgärder för att tillse att detta problem löses.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nya finansieringsformer för bannätet,¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att i kommande års budgetarbeten pröva väsentligt höjda anslag till olönsam persontrafik på järnväg,¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att förbifarter tilldelas ett större belopp av det samlade anslaget för investeringar i nya vägar än vad som beslutades i samband med behandlingen av trafikpropositionen,¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tilldelning av medel för att bygga bort "flaskhalsar" i vägnätet,¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lånefinansiering för att möjliggöra en ökad utbyggnad av vägnätet,¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en omprioritering av det samlade anslaget till polisväsendet, så att trafikpolisen får ökade resurser.^{2]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ändring i 147 § vägtrafikkungörelsen, så att länsstyrelsen kan besluta om nedsättningar av hastighetsgränserna även för längre sträckor och större områden,^{1]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statliga stimulanser till alternativa drivmedel för lastbilar och bussar i tätortstrafik.^{3]}

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen utarbetar ett underlag för beslut om införande av de s.k. Kalifornienkraven för avgasutsläpp från personbilar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att införa ett kolväteåterförings-system i hela bensinhanteringskedjan,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att införa rökgasrening på fartyg samt elanslutning av fartyg i hamn.

Stockholm den 24 januari 1989

Arne Kjörnsberg (s)

Jan Fransson (s)

Ingvar Johnsson (s)

Lars Svensson (s)

Inga-Britt Johansson (s)

Lennart Nilsson (s)

¹ 1988/89:T240

² 1988/89:Ju239

³ 1988/89:N457

