

Motion till riksdagen

1988/89:T716

av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp)

Information om vikten av att hålla hastighetsgränserna

Bohuslän stod under år 1988 i fokus. Det var miljöproblemen, det ena allvarligare än det andra, som satte landskapet i centrum. Politiskt betydelsefulla personer gästade landskapet. Löften gavs av regeringens representanter om krafttag mot havsdöden. Den största massmediala bevakningen koncentrerades till algbloomingen, säldöden och trädkramarna. Nu, med distans till valåret 1988, kan konstateras att den slitstarkaste frågan är motorväg eller ej genom Bohuslän. Det är inte särskilt spekulativt att förmoda att flertalet av landets invånare utanför detta län, tror att bohuslänningarna är arga motståndare till motorvägen.

Mycket av debatten kring motorvägen hänger samman med vägtrafikens utsläpp av kväveoxider, förutsedd ökad trafikmängd och högre farter. Som riksdagsmän för bohusvalkretsen och vårt parti, har vi på ett tidigt stadium dragit slutsatsen, att kritiken mot bilen som fortskaffningsmedel skjuter över målet. Att så stor del av svenska folket skaffat sig bilar innebär, inte minst för folket i glesbygderna, att man blivit delaktig i samhället, kunnat ta del av kulturutbud, berikat fritiden och det har lett till ökad jämställdhet mellan könen och ett jämlikare samhälle. Dessa realiteter viskas det inte ens om.

Vi har i den region som är vår, pekat på alternativa åtgärder i syfte att förbättra situationen kring trafiken. Vi kan sammanfatta dem enligt följande:

- Håll hastigheterna – betydligt skärpta övervakningsåtgärder
- Skärpta avgasnormer för bensinbilar
- Höjd skrotningpremie för att få bort äldre bilar snabbare ur trafiken
- Kommuner/länsorgan bör ha rätt att i speciella lägen (t. ex. inversion) besluta om åtgärder för att få ner trafikvolymen
- Krav på renare petroleumprodukter
- Bättre förbränningsteknik i motorer och inom privata och allmänna värmeanläggningar etc.

Som liberaler tror vi mer på information, upplysning och förståelse hos allmänheten, än på förbud. Vi uttalar också en förhoppning om att debatten skall tillföras moment som inbegriper både hjärta – och hjärna. I det följande för vi fram förslag med anknytning till miljöfrågor av särskilt intresse för denna del av landet.

1. Kommunikationer

Genom information och övervakning uppnås en bättre respekt för hastighetsgränserna, vilket påverkar såväl trafiksäkerheten som utsläppen av kväveoxider. Det är ur miljösynpunkt mycket viktigt att trafikrytmen är jämn. Att via dekret sänka hastigheten 10–15 km kommer förmodligen att ytterligare störa trafikrytmen, med ökade avgasutsläpp som följd.

En bättre övervakning leder till a) att hastighetsgränserna hålls, b) lugnare trafikrytm och därmed mindre utsläpp, c) färre trafikolyckor.

Om man genom en bättre övervakning får ner trafikolyckornas antal reducerar detta kostnaderna för den ökade polispersonalen. Enligt nyligen gjorda beräkningar kostar en trafikolycka 280 000 kronor. Med en "normalolycka" avses en olycka med genomsnittlig allvarlighet och grad av polisrapportering.

I linje med ovanstående yrkar vi att länstrafikgrupperna får ökad personell förstärkning.

Europaväg 6 genom Bohuslän har en omfattande internationell trafik där det norska inslaget dominerar. Norrmännen kör omvittnat tufft och tar ingen större notis om de låga svenska böterna för fartöverträdelser. Vår uppfattning är att bötesbeloppen i de nordiska länderna Danmark, Finland, Norge och Sverige och deras relation till själva hastighetsöverträdelserna, bör samordnas och skillnaderna bli mindre än dagens.

Ett exempel på graden av trafiköverträdelser visas av en undersökning som gjordes i Göteborgsområdet 1988 där trafiken var "blandad internationell".

Undersökningen gav vid handen att

- a) 375 145 fordon registrerades
- b) av dessa körde 142 191 för fort
- c) av fortkörarna beräknas 50 000 ha kört "mycket för fort".

Vi yrkar att Nordiska Rådet får i uppdrag att överlägga i trafiksäkerhetsfrågor med mål att åstadkomma större likhet vad gäller avgifter/böter för trafiköverträdelser.

Flygtrafiken ökar starkt. Här sker utsläpp till luft och vatten som kräver all observans. Flygplatserna inom regionen är expansiva och luftutsläppen ökar. Likaväl som det inom större företag i dag finns särskilt miljöansvariga i ledningsfunktionerna, anser vi att detta också bör gälla en flygplats. Vederbörandes uppgift kan vara att svara på frågor från allmänheten, från kommunala och andra organ m.m. Framför allt skall han dock vara den som är flygplatsens ansvarige i miljöfrågor.

Vi yrkar att Luftfartsverket snabbt reder denna fråga i syfte att föreslå en miljöansvarig på varje flygplats.

2. Utsläpp av kolväten

I Göteborgs och Bohus län finns huvuddelen av den svenska raffinaderikapaciteten samlad. Olika uppgifter cirkulerar om kolväteutsläppens storlek. För ett av raffinaderierna anger en källa att utsläppen kan ligga så högt som 25 000 ton per år. Företagsledningen anger 2 500 ton per år. Även om den sistnämnda siffran är den rätta, är mängden otillständigt hög. Det är också otillständigt att svåra miljöproblem ofta leder till cirkelgång, dvs. debatten

kommer mer att handla om mätmetoder än om att det är skadligt med kolväte för både naturen och människorna.

Under 1989 kommer förhoppningsvis riksdagen att fatta beslut i den gamla fp-frågan om miljöavgifter. Svavelutsläppen kan då bli kännbara för t.ex. ett raffinaderi. Någonstans runt 25 milj. kr. kan vara ett exempel på vad det kostar att förorena miljön. Om man då väljer att raffinera bort svavelhalten ner till 0,5 %, blir det restprodukter på raffinaderierna i form av högsvavliga produkter.

Helt klart är att kolväteutsläppen från raffinaderierna är större än både allmänheten och samhällets kontrollorgan haft kännedom om.

Vi yrkar att Naturvårdsverket prioriterar och avsätter resurser för belysning av raffinaderiernas utsläpp och att dessa reduceras till en rimlig nivå.

3. Hotat kusthav

Som kustlandskap får Bohuslän ofta ta första stöten när det gäller utifrån kommande miljöföroreningar. De stora oljepåslagen är drastiska exempel på hur oljan dödar liv, driver turisterna på flykten och åsamkar kommunerna stora besvär. Det senaste oljepåslaget utanför Tjörn kostade 75 milj. kr.

Förutom oljekatastroferna är händelser som påverkat våra kustvatten mer långsiktiga i sina negativa konsekvenser. Den havsaktionsplan som vi efterlyst och som nu är i hamn, är inte heltäckande, är inte tillräckligt långtgående. Ett mer kraftfullt agerande behövs. Vi vill ta fram en fråga, som sedan 50-talet varit aktuell här och som inte synes gå mot en positiv lösning. Det gäller de enorma utsläppen från norska industrier, men även kommuner inom Östfolds fylke.

Trots att de socialdemokratiska miljöministrarna träffats och det slutits "avtal" om snabba norska insatser för att begränsa utsläppen, händer i stort sett ingenting. I stället kommer rapporter om att både företag och kommuner sätter sig på tvärs och Sissel Rönbeck står i en position som Kung utan land. Besked kommer i massmedia om nya utsläpp från massfabriker, bl.a. enorma mängder av kvicksilver.

Vi och många bohuslänningar med oss har sedan länge dragit slutsatsen att Norge inte klarar upp de här problemen. Utsläppen är förödande för Skagerrak och särskilt för den norra delen, med konsekvenser i första hand för fisket. När havsaktionsplanen talar om rening av utsläppen upp till 90 procent och de svenska utsläppen i norra Bohuslän är små, blir en deklARATION av det här slaget lite av papperstiger. Som vi ser det måste Sverige hjälpa Norge med det här.

Vi yrkar att man från svensk sida tar förnyad kontakt med den norska regeringen, ser över vilka miljöbeslut som fattats och behöver fattas.

4. Kristinebergs marinbiologiska station

Riksdagen har tidigare beslutat att Göteborgs universitet har ansvaret för övervakningen av havsmiljön i Västerhavet.

I detta sammanhang spelar Kristinebergs marinbiologiska station en mycket viktig roll. Stationen, i närheten av Lysekil, spelar en ledande roll som något av forskarcentrum när det gäller havsmiljön.

Tyvärr är allt långtifrån väl beställt när det gäller stationen. Resurser saknas. befintliga lokaler är för små och dåligt utrustade. Fartyget Argus, som är knutet till stationen och som är oumbärligt för kontroll av havets tillstånd, behöver ny mätutrustning. Fjolårets algblomning och den efterföljande säldöden gav klara besked om att den svenska marina forskningen inte håller måttet – inte i fråga om kunskaper och kompetens, utan mer i teknik och brist på resurser.

Kristinebergs utomordentliga belägenhet har i sig värden som kan förstärka och komplettera de rent marina uppgifterna. Vi vill på nytt aktualisera frågan om någon form av miljöcentrum till Lysekilsområdet. Satsningen på Havslaboratoriet i Lysekil är en god början. Här har – i Kristineberg och i Lysekil – skapats ett underlag för ett styrkebalte i den svenska marina forskningen, som inte bör lämnas halvfärdig utan fullföljas. Det miljöcentrum vi angett ovan, bör ha en stark informativ prägel och ha utbildningskaraktär. Centrumet bör tillskapas i nära anknytning till det havsakvarium som är aktuellt i Lysekil.

Vi tror att inte minst ungdomen har behov av studiebesök vid dessa anläggningar. Det skulle bli ett fint komplement till den övriga undervisningen – att få ta del av föreläsningar, utställningar, delta i seminarier med forskare etc.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att Kristinebergs marinbiologiska station under valrörelsen fick löften både från statsministern och från miljöministern om större resurser. Nu kan vi se att forskningen inte har mycket att hämta i budgetpropositionen 1989. Miljöbudgeten ger 1,5 milj. kr. i anslag till havsforskningen, i stället för begärda 10 milj. kr. Regeringen synes inte förstå den situation som såväl forskningen på området befinner sig i och det utomordentligt utsatta läge som de norra bohusvattnen befinner sig i efter en mansålder av norsk vanskötsel av sina utsläpp, vars konsekvenser drabbat kommuner i Bohuslän, som har sämre ekonomiska resurser än andra.

Vi yrkar att den marina forskningen ges bättre resurser, särskilt vad gäller Kristinebergs marinbiologiska station. Därutöver yrkar vi att ett marint miljöcentrum förlägges till Lysekilsområdet.

5. Bensinhantering

Riksdagen har tidigare fattat beslut rörande hantering av raffinerade petroleumprodukter i mottagningsledet, framför allt vid bensinstationerna.

Det finns anledning att återkomma i ärendet, mot bakgrund av de betydande svårigheter som visat sig föreligga.

I själva sakfrågan, utsläpp av bensinångor som innehåller kolväten, synes de flesta vara eniga om t.ex. att en medelstor bensinstation under ett år har utsläpp i storleksordningen 5–10 ton.

Situationen nu kan beskrivas så att de flesta är överens om att något bör göras, att utsläppen är hälsofarliga, att bensinångorna är en *stor* miljöpåverkande faktor.

Tyvärr visar det sig att övergången till ett muffsystem går trögt. Olika petroleumföretag begär anstånd, i avvaktan på närmare besked och anvisningar från Naturvårdsverket.

Då frågan om hanterandet av bensinångor är omfattande, i bilden finns också med lossning och lastning av tankfartyg vid raffinaderierna. bör en kartläggning ske, så att riksdagen får en information om hur denna viktiga miljöfråga hanteras. Från den 1 juli 1989 är det de lokala miljöskyddsnämnderna som från länsstyrelserna övertar ansvaret för tillsyn av tapparna.

Med tanke på den ansträngda situationen som präglar kommunernas miljönämnder, finns det anledning att sätta frågetecken för hur effektiv tillsynen kommer att bli.

Vi yrkar att Naturvårdsverket skyndsamt gör sig underrättat om hur bensinhanteringen bedrivs vid landets tappstationer och att riksdagen efter denna redovisning får ta ställning till de åtgärder som innehållet i redovisningen kan ge anledning till.

6. Skogsmiljöfrågor

Nya siffror om skogens hälsotillstånd visar att pH-värdet fortsätter att sjunka. Som ofta i dessa sammanhang är det skogen i västra Sverige som ligger illa till. Det uppges att enskilda avsnitt av skogsområdet har så låga pH-värden, att siffrorna ligger *under* vad som anges som smärtgräns. På den norska sidan synes utvecklingen mot sjuka skogar gå ännu snabbare än på den svenska sidan.

Uppgifter från den s.k. riksskogstaxeringen visar också att skogsskadorna förvärras i oförminskad takt. Tyvärr är det så att en stor del av de föroreningar som kommer luftledes och skadar skog, jord och vatten, har sitt ursprung i andra länder. Det har gjort att många insjöar i Bohuslän är sterila – finns det fisk är den inte lämplig att äta. På senare tid har man konstaterat kvicksilver i fisk från sjöar som aldrig har haft några industriutsläpp.

Två av de länder som bär ansvar för den rådande situationen. Polen och Storbritannien, har valt att ställa sig utanför den internationella överenskomsten om att begränsa svavelutsläppen med 30 %. Den svenska regeringen bör uppta bilaterala förhandlingar med de båda länderna om svavelutsläppen. När det gäller Polen bör förhandlingarna också gälla ekonomiskt och miljötekniskt samarbete, vilket f.ö. föreslagits av folkpartiet i en partimotion.

Som vi bedömer läget ur åtgärdssynpunkt, finns f.n. inga bättre insatser att ta till än en kalkning i storformat, eventuellt i kombination med selentillförsel. Det finns frågetecken kring kalkanvändning, men de positiva inslagen överväger. Selentillförsel begränsar skadeverkningar av kvicksilver i miljön.

Vi vill i detta sammanhang beröra skogsbruket, där den alltför ensida inriktningen på produktion av barrträd är olycklig. Det är nu belagt att lövskog påverkar situationen positivt; björken motverkar surheten i markerna. Skogsstyrelsen bör därför i samråd med Naturvårdsverket utarbeta hur lövskogsandelen skall kunna ökas i särskilt drabbade områden.

Tyvärr har björken, det mest svenska träd av alla, bekämpats som om det vore till skada, inte minst gäller detta inom barrskogsområden. Nu rapporterar pappersindustrin om brist på korta fibrer för sin produktion och efterlyser mer lövskog.

Björkens tillbakahållande har på sina håll lett till brist på skolade björkplantor, som nu tidvis får importeras.

Vi yrkar att Skogsvårdsstyrelsen och Naturvårdsverket utarbetar ett förslag hur lövskogsandelen skall ökas, framför allt inom försurade områden, samt att en inhemsk satsning sker på björk i skogsbrukets plantskolor.

Mot. 1988/89
T716

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en informationskampanj i syfte att få ner farterna på vägarna bör genomföras,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikövervakningen bör förstärkas,¹]

[att riksdagen begär att regeringen hos Nordiska Rådet verkar för större likhet mellan de nordiska länderna vad gäller avgifter och böter för trafiköverträdelser,¹]

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid Luftfartsverkets flygplatser bör finnas en särskilt miljöansvarig.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en skärpning och kontroll av kolväteutsläpp från framför allt raffinaderierna,²]

[att riksdagen begär att regeringen snarast upptar förhandlingar med den norska regeringen i syfte att bilateralt lösa de ytterst svåra miljöstörningarna inom Östfolds.³]

[att riksdagen ger forskningen vid Kristinebergs marinbiologiska station bättre resurser,⁴]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att förlägga ett marint miljöcentrum till Lysekilsområdet,²]

[att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt Naturvårdsverket att kartlägga hur bensinhanteringen vid landets tappstationer är ordnad och att riksdagen därefter ges tillfälle att ta ställning till de åtgärder redovisningen kan ge anledning till,²]

[att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt Naturvårdsverket att utarbeta en plan för särskilda insatser med kalk och selen, i syfte att förbättra det utsatta läge som skogarna i västra Sverige befinner sig i,²]

[att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt Skogsvårdsstyrelsen och Naturvårdsverket att lägga fram förslag om hur lövskogsandelen skall ökas inom försurade områden och att en ökad inhemsk satsning sker på björk i skogsbrukets plantskolor.²]

Stockholm den 23 januari 1989

Leif Olsson (fp)

Kenth Skårvik (fp)

¹ 1988/89:Ju252

² 1988/89:Jo971

³ 1988/89:U611

⁴ 1988/89:Ub777

