

Nr 319

av fru Anér m. fl.

om åtgärder för att minska luftföroeningarna från motorfordon.

I de bensindrivna bilarnas avgaser finns 150–200 olika ämnen. Åtskilliga av dem är giftiga eller skadliga. Ensamma eller tillsammans med andra luftföroeningar skapar de allvarliga påfrestningar på människors hälsotillstånd. Forskningens rön är tillräckliga för att motivera kraftfulla insatser för att begränsa omfattningen av dessa föroeningsutsläpp. De åtgärder som krävs måste sättas in på flera plan. Dels måste konventionella bensinmotorer förses med avgasrenare, dels krävs ett intensifierat utvecklingsarbete för att få fram andra från miljösynpunkt lämpligare motortyper. Men det krävs också insatser för att genom trafikplanering etc. minska riskerna där de nu är störst: i tätorterna.

Avgasreningsnormer

Maximiregler för utsläppen av koloxid och kolväten har i Sverige införts fr. o. m. 1971 års bilmodeller. Dessa normer är dock av marginell betydelse. En arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet föreslog för något år sedan skärpta regler i två etapper, fr. o. m. 1974 resp. 1977 års bilmodeller. Från regeringens sida visade man dock ett betydande ointresse för dessa viktiga insatser mot luftföroeningarna. Först sent i oktober 1972 beslöt man införa något skärpta avgasbestämmelser. Dessa skall gälla först fr. o. m. 1976 års bilmodeller. Reglerna motsvarar ungefär dem som gäller fr. o. m. 1973 års bilmodeller i USA och som av utredningen föreslogs införda i Sverige fr. o. m. 1974 års bilmodeller.

Från folkpartiets sida har under de senaste riksdagarna krävts ett snabbt införande av skärpta avgasreningsnormer. Dessa krav har avslagits. Vår principiella ståndpunkt är att Sverige bör hålla samma takt som USA när det gäller nedskärning av avgasutsläppen. Det kan motiveras med att föroeningsituationen i en del svenska tätorter liknar den amerikanska och att den teknik som tvingas fram genom den amerikanska lagstiftningen borde få ett mer allmänt genomslag.

Ett nytt hot mot dessa viktiga miljökrav har kommit fram genom energikrisen. Det finns dock ingen anledning att låta den akuta oljekrisen eller högre bensinpriser bli en broms för utvecklingen för bättre avgasrening.

En komplikation ligger i att en del metoder för avgasrening leder till ökad bensinförbrukning. Det bör dock vara fullt möjligt att utveckla sådana motortyper – alternativt avgasrenare – att bensinförbrukningen inte behöver öka.

Diskussionen om avgasnormer har främst gällt nya bilar. Men även

sedan nya normer införts kommer ett stort antal äldre fordon under lång tid att finnas i trafik, fordon för vilka avgasreningskraven ligger betydligt lägre. Det tar alltså lång tid innan de totala avgasutsläppen går ner avsevärt, särskilt som antalet fordon ökar. Det är väsentligt att minska utsläppen av avgaser även från äldre fordon. Här bör en teknisk utveckling stimuleras, som kan göra det möjligt att få fram relativt billiga avgasrenare och som går att montera på äldre fordon. Det bör övervägas om normer kan införas även för äldre fordon. Dessa normer måste sannolikt sättas lägre än för nya fordon.

Problem förekommer också med avgaser från småbåtsmotorer. Dessa har ofta avgasutsläpp under vattenytan, varvid även vattenföroreningar kan uppstå. Särskilt tvåtaktsmotorer, med smörjoljeinblandning direkt i bränslet, bör uppmärksammas. Tillsatser i och restprodukter av dessa oljor bör uppmärksammas på samma sätt som görs med bensinen. Några skador på grund av vattenföroreningar genom dessa avgasutsläpp har inte kunnat påvisas. I särskilt känsliga vatten, t. ex. vissa insjöar, kan restriktioner dock vara motiverade. Luftföroreningar från båtmotorers avgaser torde vara försumbara vid sidan av dem som orsakas av landsvägstrafiken.

Bensinbly

Ett annat riskmoment i detta sammanhang är blyutsläppen. Från folkpartihåll har de senaste åren krävts en sänkning av blyhalten i bensin. Bl. a. år 1970 begärdes en sänkning från 0,7 g/l till 0,4 g/l. Dessa krav upprepades 1971 och 1972; motionerna avslogs dock. Redan 1970 angav utskottet att en sänkning kunde väntas under året. År 1971 avslogs motsvarande krav med hänvisning till att frågan då utreddes. Sedan folkpartiet motionerat om en sänkning även 1972 fattades beslut om en sänkning till 0,4 g/l fr. o. m. den 1 januari 1973. Inte desto mindre, trots att riksdagen vid flera tillfällen angett att en sänkning varit förestående, har dispenser måst utfärdas då vissa lagerhållare inte gjort sig av med sina blyrika kvaliteter i tid. Detta visar med all tydlighet att beslut måste fattas i god tid.

Vi förutsätter att ytterligare sänkningar genomförs snarast. Målet bör vara att helt förbjuda blytillsatser i bensin. Det måste också understrykas att blytillsatserna inte får ersättas med andra skadliga tillsatser.

Nya motortyper och bränslen

Det är svårt och kostsamt att göra bensinmotorn helt fri från besvärliga avgasutsläpp. Det är därför angeläget att främja forskning och utveckling av nya miljövänliga motortyper.

En möjlighet, som redan finns och som inte kräver några väsentliga ingrepp i de nu vanligaste bilmotorerna, är att utnyttja gas som drivmedel. Fördelarna är då många; man slipper helt blyutsläppen. Koloxid- och kväveoxidutsläppen är många gånger lägre än vid bensin-

drift. Driftstekniskt är gasbilarna helt jämförbara med bensinbilarna. Kostnaderna för att installera gasdrift på vanliga bensinbilar är sannolikt lägre än för dem som krävs för att nöjaktigt rena avgaserna vid bensindrif.

I en del andra länder ökar gasdriften snabbt. I Danmark finns mer än 15 000 gasdrivna bilar, i Japan över 300 000. Även i USA, Italien och Holland är gasdrivna bilar vanliga.

Vad som i Sverige förhindrat utnyttjandet av gas är beskattningen. Om skatten på gasol sänktes eller togs bort skulle en viss övergång till gasdrift med all säkerhet komma till stånd. Speciellt angeläget är att fordon som till övervägande del används inom tätorter, t. ex. taxibilar och distributionsfordon, kan drivas med miljövänliga bränslen. För trafik i de större städerna skulle ett utbyggt distributionssystem för gas snabbt kunna komma till stånd.

Skatten på gasol bör därför sänkas kraftigt eller helt tas bort. Skattebortfallet skulle inte bli mer än marginellt och kan kompenseras genom skattehöjningar på andra fordonsbränslen. Vi föreslår att de miljömässiga och tekniska förutsättningarna för utnyttjande av gas som motorbränsle utreds.

De ökande miljökraven gör det alltmer angeläget att utveckla nya motortyper. *Elbilen* har från dessa utgångspunkter framstått som ett attraktivt alternativ. Olika typer av *hybridmotorer* och *stirlingmotorn* kan också i utvecklat skick skapa förutsättningar för ett miljövänligare transportsystem. Ett annat kompletterande alternativ är *ångdrift*. Nya konstruktioner finns, där tidigare nackdelar som varit förknippade med driften kunnat elimineras. I USA provas för närvarande flera ångbuss-typer. Resultaten är intressanta. Prestandamässigt är bussarna fullt jämförbara med dieseldrivna bussar. Bullernivån är avsevärt lägre. Man räknar även med att kunna förbättra driftekonomin.

De statliga insatserna för utveckling av nya motorer koncentreras – speciellt sedan beslut fattades om att utveckla Tjorvenprojektet – främst på *stirlingmotorn* och *gasturbinmotorn*.

När det gäller elbilar torde efter Tjorvens nedläggning någon mera betydande satsning från samhällets sida inte föreligga, fränsett visst forskningsstöd. Det är dock angeläget att utvecklingsarbete kan bedrivas även i vad gäller elbilar. Sådant pågår i flera länder, speciellt i Japan, USA och England. I England torde mer än 50 000 eldrivna fordon vara i drift. Fordon med relativt goda prestanda har också tagits fram. Problemen gäller här främst att få fram effektiva batterier. Det är väsentligt att ett utvecklingsarbete kan bedrivas när det gäller såväl *stirling-* och *gasturbinmotorer* som *ång-* och *eldrivna fordon* samt olika typer av *hybridmotorer*.

Trafikplanering

Det är främst i tätorter som bilavgasernas skadeverkningar gör sig gällande. Utsläppen av de skadliga gaserna är störst vid den ryckiga trafik

som förekommer i tätorter. Trafiken är också intensivast i dessa. Åtskilligt finns alltså att vinna i miljöhänsende genom en bättre trafikplanering. Effektivast är givetvis att genomföra en kraftig begränsning av trafiken med privatbilar, särskilt i större tätorter. Utländska exempel visar också att man aldrig kan lösa trafikförsörjningen i en storstad genom privattrafik med bilar. Denna trafik måste ersättas med kollektiv transport. Samhälls- och trafikplaneringen baseras dock fortfarande i alltför hög grad på trafikförsörjning genom privatbilar. En utbyggd kollektivtrafik kombinerad med en dämpning av privatbilismen har givetvis väsentliga fördelar från miljösynpunkt.

Men avgasproblemen kan i avvaktan på en framtida bättre kollektivförsörjning minskas genom planeringsåtgärder. Givetvis bör fordonstrafik och fordonsuppställning undvikas i närheten av bostäder. Normer om högsta tillåten halt av olika luftföroreningar från motorfordon i städerna bör användas för att begränsa tillströmningen av fordon till tätortskärnorna. Trafikseparering och stoppljus, som ordnas till "gröna vågor", är andra generella åtgärder. Trafikleder bör läggas utanför tätortskärnorna.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär:

1. att förberedelser vidtas för ytterligare skärpningar av avgasreningsnormerna för motorfordon,
2. att en utredning görs av förutsättningarna för utnyttjande av gas som motorbränsle,
3. att utvecklingsarbetet på nya motortyper, t. ex. elmotorer och hybridmotorer, stimuleras,
4. att ytterligare åtgärder vidtas i syfte att främja en trafikplanering som tar större hänsyn till miljörisker i form av avgasutsläpp m. m.

Stockholm den 23 januari 1974

KERSTIN ANÉR (fp)

K.-E. STRÖMBERG (fp)

GEORG ÅBERG (fp)

ROLF WIRTÉN (fp)

ERIC ENLUND (fp)