

Motion

1978/79:985

av Eva Hjelmström m. fl.

om klara gränsvärden för avgaser från bilar, m. m.

Antag att en gasläcka uppstod i en skolsal. Skolan skulle omedelbart utrymmas, brandkåren skulle larmas liksom polisen. Skolan skulle sannolikt stängas av skyddsombudet. Eller antag att det visade sig att all skolmat innehöll ett flertal gifter vilkas effekter på längre sikt man inte kände till, men där det redan stod klart att gifterna framkallade cancer, gav huvudvärk och trötthet, gifter om vilka man visste att de försakade blodbrist (anemi), brist på röda blodkroppar och blodplättar (leukopeni och trombocytopeni), allvarliga nervskador liksom luftvägsinfektioner, hjärtsjukdomar m. m.

I bägge fallen skulle samhället omedelbart reagera. Gasläckan skulle tätas. Socialstyrelsen skulle ingripa mot gifterna och ånyo ta upp kostcirkulärnas betydelse och framhålla vikten av giftfri mat. Bägge fallen skulle betraktas som skandaler.

Men när det gäller den ofantliga gasläcka den gränslösa bilismen utgör eller när det gäller den långsamma förgiftning luftföroreningarna i tätorterna innebär – då ingriper inte samhället, trots att det snarast är att betrakta som ett långsamt massmord. Då är alltför stora ekonomiska intressen inblandade. Då blundar man för denna öppna hälsofara.

Den ohämmade privatbilismen i tätorterna innebär också andra risker: barn och vuxna, främst äldre, lemlästas och dödas dagligen. Rörelsefriheten för ett fåtal med bil inskränker rörelsefriheten för en majoritet av befolkningen och skapar en ständig otrygghet och oro.

Barnen berövas sin "barndom". Bilsamhällets barn är förbjudna att röra sig fritt, göra egna upptäcktsfärder i sin omgivning, cykla eller springa. De hålls ständigt hårt i en ängsligt svettig vuxenhand, vilket på sikt skapar osjälvständighet och leder till beskuren fantasi. Genom dödens – trafikens – ständiga närhet lär de sig inta en defensiv attityd. Vilka psykiska skador hos såväl barn som föräldrar detta förhållande ger kan man bara spekulera om.

Vpk återkommer i samband med regeringens trafikpolitiska proposition med förslag om hur trafiken i tätorterna bör bygga på huvudsakligen kollektiva färdmedel. Redan nu är det emellertid angeläget att snarast sätta stopp för avgasutsläppen i städerna genom effektiva gränsvärden. Några kalla siffror kan belysa situationen i dag i Stockholm. Om man skulle följa den statliga trafikbullerutredningens förslag eller WHO:s riktvärden för buller så skulle dagens biltrafik utmed innerstadens huvudgatunät minska med 70–86 %. På vissa gator såsom Götgatan och Hornsgatan på Södermalm skulle man tvingas minska biltrafiken med 90–95 %. Enligt senaste forsk-

ningsrön är de riktvärden WHO satt upp för exempelvis bly alltför högt satta, men också om dessa tas som utgångspunkt skulle en mycket kraftig inskränkning i biltrafiken vara nödvändig snarast.

Särskilt illa utsatta är barnen. Produktkontrollnämnden har konstaterat att

1. små barn rent generellt är känsligare för toxisk påverkan
2. att barn har högre födoämnesintag räknat på kroppsvolymer än vuxna
3. att barn absorberar bly ca 5 gånger så effektivt i mag-tarmkanalen som vuxna
4. att barn har en i allmänhet högre aktivitet och högre respirationsvolym, räknat på kroppsvolymer, än vuxna
5. att barn i städergenom sina lekvanor är exponerade för gatudamm, med extremt hög blyhalt, på ett helt annat sätt än vuxna.

Men självfallet skadas också äldre. Särskilt yrkesförarna tvingas leva i en synnerligen dålig arbetsmiljö och har flera gånger protesterat mot detta, liksom andra kategorier som ständigt tvingas att vistas ute i tätortsluften som poliser, trafikvakter m. fl.

Blyet har i sammanhanget utpekats som den stora faran, och bly är oerhört giftigt. Men det finns också en rad andra föroreningar som på sikt kan visa sig lika farliga. Det räcker därför inte att minska blyhalten i bensin – andra åtgärder måste till.

Hur cyniskt bilföretagen resonerar framgår av att de utnyttjar rädslan för blyet för att propagera för dieseldrivna fordon. Men diesel innehåller ämnet 3,4-benspyren som är ett av de starkast cancerframkallande ämnen man i dag känner till. I dieselavgaserna finns det mångdubbelt mera 3,4-benspyren än i bensinavgaserna. Flera dieselbilar betyder alltså fler cancerfall.

Lika cyniskt resonerar framträdande personer i motororganisationerna. En av de ledande som där påstått sig intressera sig för trafikmiljön har apropå debatten om avgaserna yttrat följande: "Det är klart att man inte får utsätta folk för ohälsa, men å andra sidan får man väl acceptera att om man väljer att bo i innersta'n så får man ta de nackdelar det innebär t. ex. att det är farligt för hälsan. Bor man där så har man ju nära till teatrar, affärer och biografier." Han kunde ha tillagt: Och barnen har nära till bilarnas avgasrör!

De föräldrar vid Stockholms daghem som låtit undersöka sina barn för blyskadorna har fått beskeden att barnen utsatts för en "lagom förgiftning" dvs. normal mot bakgrund av den miljö de lever i. Däremot har de aldrig fått besked om vilka nervskador som uppstått eller kommer att uppstå hos barnen. Vid ett internationellt symposium vid Karolinska institutets hygieninstitution konstaterade de där samlade forskarna att "hälsofaran från avgaserna måste betraktas på samma sätt som strålningsfaran – det finns med andra ord ingen garanterad ofarlig halt av luftföroreningar".

Mot bakgrund av detta borde bilismen i tätorterna omedelbart stoppas. Ett sådant krav är emellertid orealistiskt. Vissa transporter för nytto- och

handikapptrafik måste få förekomma. Det är emellertid redan nu fullt möjligt att införa synnerligen starka begränsningar. Det under det senaste året diskuterade förslaget om biltullar är då helt otillräckligt. De som i dag kör bil i Stockholm är till 80 % män mellan 25 och 41 år. De har en ca 45 % högre inkomst än genomsnittet. Vad som krävs är mer drastiska åtgärder som effektivt förhindrar bilflödet genom tätorterna, parallellt med en mycket kraftig satsning på kollektivtrafiken. Detta skulle gynna barnen, kvinnorna, de äldre och låginkomsttagarna.

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till klara gränsvärden för avgasutsläppen från bilarna, liksom bullervärden samt förslag till åtgärder hur dessa skall följas upp i praktiken.

Stockholm den 23 januari 1979

EVA HJELMSTRÖM (vpk)

JÖRN SVENSSON (vpk)

TORE CLAESON (vpk)

INGA LANTZ (vpk)

OSWALD SÖDERQVIST (vpk)

BERTIL MÅBRINK (vpk)

