

Motion till riksdagen

1989/90:Jo743

av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp)

Miljöfrågor

De miljöpolitiska frågorna belyses ofta utifrån spektakulära händelser. Organiserade aktioner riktade mot myndigheter, företag eller kommuner, kan räkna med generös massmedial bevakning, medan det tålmodiga arbetet från enskilda människors sida eller från politiska organ, myndigheter och företag vanligen kommer i skymundan. Detta förhållande är inte bra. Miljöproblemen är i många fall komplicerade och är avhängiga frågor inom andra områden. Det bör också sägas att mycket hänt på miljö- och naturvårdens område; inte minst inom Göteborgs och Bohus län, som ju stått i centrum för miljöaktiviteter och miljödebatt under senare år.

Enligt uppgifter från länsstyrelsen är t.ex. 725 000 invånare anslutna till avloppsreningsverk, vilket motsvarar 90 % av befolkningen. Inom samma län har bildats 100 naturreservat. Större delen av kusten är nu tillgänglig för allmänheten. Utsläppen av kvicksilver till luft och vatten har minskat drastiskt. Utsläppen av svaveldioxider och kvävedioxider reduceras i jämn takt.

Med ovanstående har vi markerat att allt inte är negativt på miljöns område, att insatser börjar ge resultat, men att mycket återstår att göra. Vi tar i denna motion upp angelägna frågor i syfte att föra dessa närmare en positiv lösning.

Kommunikationer

Vi har i andra motioner pläderat för satsningar på sjöfartens område och upprustning av järnvägsnätet. Vi har i flera sammanhang yrkat på en utbyggnad av vägnätet i Bohuslän, i första hand när det gäller Europaväg 6. Som ansvariga politiker går det inte att acceptera en Europaväg så riskfylld att den årligen skördar mer offer än någon annan jämförbar väg i landet. Utredningar visar att motorvägar är överlägset säkrast. Nuvarande vägstandard leder också till ryckig trafikrytm som inte sparar miljön. Skall hastighetsbegränsningar, bl.a. på motorvägar ha effekt, måste de kombineras med skärpta övervakningsåtgärder i kombination med information. Även från regeringshåll medges att hastighetsbegränsningarna inte har åtlutts av trafikanterna.

Det är mycket angeläget att polisens trafikövervakning förstärks, inte bara för bevakning av hastigheter, utan för trafiksäkerheten överhuvudtaget. I särskild grad gäller detta Europaväg 6 genom Bohuslän.

Flygtrafiken vid Västsveriges flygplats Landvetter står för utsläpp av kväveoxider i storleksklassen 150 ton. Till sekelskiftet vill luftfartsverket mer än fördubbla utsläppen. Nu är de aktuella utsläppen i och för sig inte stora, i relation till vissa industrier. Ändå är det angeläget att förbättringar görs. Avvisning av flygplan och användning av glykol, urea och brandbekämpningsmedel måste minimeras. I brandbekämpningsmedel ingår tensider, som lett till fiskdöd vid andra flygplatser. Vid alla större flygplatser bör finnas anläggningar som renar utsläppen. Flygtrafiken över Sverige ger totalt 20 000 ton kväveoxider, vilket motsvarar 5 % av de totala utsläppen i landet. När det gäller Landvetter kan det antas att fordonstrafiken på platsen och biltrafiken till och från svarar för lika stora utsläpp och skador på omgivningarna som flygtrafiken. Det är angeläget att antalet fordon som behövs för att betjäna flygplatsen minskas.

Ett annat problem vid Landvetter-flygplatsen och vid flygplatser överhuvudtaget är buller. En fördubbling av antalet starter väntas ske fram till år 2000. Även om flygmotorerna utvecklas mot tystare gång visar undersökningar att många människor i omgivningarna störs av buller.

Vi är med tanke på flygtrafikens betydelse av den uppfattningen att trafikformen skulle vinna på att vid flygplatsen skulle finnas en särskild miljöansvarig. Denne skulle svara för information till allmänheten och samtidigt se till att flyget bedrev ett aktivt miljöarbete.

● *renat avlopp från sillfartyg*, och andra båtar, som representerar främmande nationer, går ut i havet, i en icke ringa volym och utsträckning. Det rör sig om stora båtar, flytande sillkonservindustrier, som går in i de bohuslänska hamnarna. Avloppet torde i flera fall innehålla processvatten från sillkonservberedning och latrin från manskapet ombord. Med tanke på de hårda krav som gäller från svenska konservfabrikers processvatten är förhållandet extra observerbart. Sanitära brister torde förekomma också på svenska passagerarbåtar m.fl. fartyg. Vi ser det som angeläget att gästande fartyg underrättas om svenska bestämmelser, när de anländer till kaj, eller möter lotspersonal.

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

Det finns anledning att på nytt aktualisera frågan med tanke på den tröghet som präglar övergången till muffar vid bensinstationerna. Från 1 juli 1989 är det de lokala miljö- och hälsoskyddsnämnderna som har övertagit ansvaret för tillsyn av drivmedelshanteringen från länsstyrelserna. I var och varannan kommun har det varit komplicerade faktorer som tillstött efter att beslut fattats. Vanligen har bensinbolagen bett om och också fått tidsfrister. I andra fall har man från bolagens sida väntat på riktlinjer för bensinåterföring som skulle utarbetas av Svenska Petroleuminstitutet. Dessa anvisningar lär nu föreligga.

Så mycket mer tycks inte ha hänt, men miljö- och hälsoskyddsnämnderna synes nu lite varstans ta till alternativet med vitesföreläggande.

I det enskilda fallet kan anledning finnas till förståelse för de kostnader som drabbar innehavare av bensinstationer. Totalt sett är det dock bolagen som har att göra de investeringar som krävs. Allt är inte heller utgifter –

95 % av utsläppen går att återvinna vilket ger pengar tillbaka för kostnader man haft.

Från miljösynpunkt är det ett krav att bensenbolagen finner sig i de beslut som tas, som syftar till att eliminera större delen av de kolväteutsläpp som sker vid tankningar. Enbart i Stenungsunds kommun handlar det om 30 ton per år. Bensenångorna är hälsofarliga men ger också ökad ozonbildning som bl.a. påverkar skogen.

Vi yrkar att riksdag och regering, via naturvårdsverket, sätter press på oljebolagen att snarast medverka till att landets bensinstationer förses med återvinningssystem.

Från olika platser i Bohuslän kommer under senare år rapporter om att skogen dör. Skadorna är mycket tydliga och visar tendenser till snabbare förlopp. Genomgående uppmäts låga Ph-värden. Blir värdet lägre än fyra, växer inte skogen längre. Skadorna drabbar också yngre skog. I ett fall planterades 75 000 träd på 60-talet. Av dem återstår 10 000, de övriga har dött eller är skadade. Huruvida orsaken är att söka i det sura nedfallet med vindar västerifrån, eller om det beror på föroreningar från industrier och trafik finns för närvarande inget säkert svar på.

Enligt forskare vid naturgeografiska institutionen vid Göteborgs universitet kan saltspridning från havsstormar vara en tänkbar orsak. Man vet att stormfrekvensen har ökat dramatiskt under de senaste åren. Stormarna för saltet in över land. Vid västliga stormar har saltavlagringar kunnat konstateras så långt österut som i Jönköping. En teori är att skogen, som idag är "stressad", mår sämre genom att saltet medför uttorkning av barren, vilket leder till att barrets celler förstörs. Stormteorin har stöd i statistik, som visar en kraftig ökning av vindstyrkorna under den senaste 10-årsperioden.

Från flygfotoundersökningen år 1988 som omfattade P- och O-län kunde konstateras att barrförlusterna på tall över 60 år i utsatta regioner var mellan 51 och 100 %.

Vid Gårdsjön, i Svartedalsområdet i Stenungsunds kommun, skall ett projekt starta som innebär att man sätter ett tak över en bit skog på 6 300 kvadratmeter. Här skall forskare under fem år ägna sig åt att få svar på vad som händer med skogsmarken om regnet med försurande och giftiga ämnen upphör. En rad teoretiska modeller skall testas. Forskningen är föremål för stor internationell uppmärksamhet. Kostnaden för studierna och vad som i övrigt hör till beräknas till 10 milj. kr.

Vi ser det som ytterst viktigt att staten i alla avseenden stöder detta forskningsprojekt, som förhoppningsvis kan ge svar på frågor som vetenskapsmän, beslutsfattare och lekmän står frågande inför.

På dagen ett år efter valet 1988 meddelas i en kommuniké att livet dör i Laholmsbukten, trots friskare vatten än på länge. Från Bohuslän och Skagerrak hörs positivare tongångar. Vattnet har större delen av 1989 varit i god kondition. Havet har återhämtat sig, tack vare goda klimatiska förutsättningar och i avsaknad av algbloomning. Tyvärr finns det risk för att förbättringarna är tillfälliga. Det är utsläppen till havet som styr dess kondition. En given fara är inflöde av stora kvävemängder från jordbruk, reningsverk, industrier och trafik. Ett lite undanskymt område i jakten på kväveläckage är alla mindre vattendrag som mynnar ut i havsvikar. Bara inom Kungälv

kommun visade sig tre mindre vattendrag vara kraftigt påverkade av utsläpp av kväve och fosfor. Provet har visat på stora överskridanden av satta gränsvärden. Samma bild tonar fram från andra kustkommuner. En bidragande faktor till de höga värdena är att på många håll har gräspartier och buskage kring åar och bäckar tagits bort och ersatts med åkermark. Det har också konstaterats att utsläppen av fosfor i mycket hög grad är att härleda till hushållen och användning av fosforrika tvättmedel. Försök på frivillig bas har gjorts av hushållen på några orter i landet – man har använt miljövänligare tvättmedel. Vid reningsverket kunde man mäta en mycket kraftig nergång av fosforhalten.

Som framhållits har vårt sätt att leva och vara stor betydelse för vattenmiljön. Ändå är det de storskaliga händelserna som får hotbilden att accelerera. Dit hör de ständiga dumpningarna av avfall i Nordsjön, de lika förekommande vanorna att bränna giftiga sopor, det ständiga hotet om läckande oljetankers och olyckor och spill vid oljeplattformarna. I slutet av år 1989 kom också oroande besked om att Norge planerar oljeletning i Skagerrak. Visserligen ligger planerna längre fram i tiden, men tillräckligt konkreta för att åstadkomma oro hos svenska västkustfiskare och hos turistorganisationer.

Forskarna tror ändå att det skall gå att rädda Västerhavet. De internationella regelverken blir allt flera och pressen på Europas regeringar att vårda vattnen ökar. För forskarnas del finns kraven kvar om ytterligare medel till uppgifter i syfte att ge alltmer förfinade och distinkta recept på hur havet skall räddas.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en förstärkt trafikövervakning.^{1]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en miljösvarig på större flygplatser.^{2]}

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att utländska fartyg på besök informeras om svenska bestämmelser på det sanitära området.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyldighet för oljebolagen att snarast förse bensinstationerna med ett återvinningssystem.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att stödja forskningsprojektet i Gårdsjön,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att i handeln må finnas ökad tillgång på fosforfria tvättmedel,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att via information till markägare markera betydelsen av att vattendrag får kväveskydd i form av lämplig vegetation,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att följa planerna inom den norska regeringen på oljeutvinning i Skagerrak,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den

marina forskningen skall ges resurser att bedriva verksamheten under så goda betingelser som situationen i Västerhavet uppfordrar till.

Mot. 1989/90
Jo743

Stockholm den 22 januari 1990

Leif Olsson (fp)

Kenth Skårvik (fp)

¹ 1989/90:Ju218

² 1989/90:T703