

Motion till riksdagen

1989/90:Jo861

av Eva Johansson m.fl. (s)

Miljön i Stockholmsregionen

Stockholmsregionen är Sveriges mest tätbefolkade område. Arbetsplatser och bostäder byggs i stor omfattning och trafiken ökar.

För att ändå kunna tillförsäkra regionens invånare en god livsmiljö krävs en målmedveten miljöpolitik där lokala, regionala och nationella insatser är lika viktiga.

Våra strävanden bör därför inriktas på

- att minska trafiken och störningarna från den
- att säkra tillgången på orörda grönområden och rent vatten
- att tillgodose behovet av kompetenta tjänstemän för miljöskyddsarbete inom såväl den offentliga sektorn som inom näringslivet.

Störningar från trafiken

Trafiken är det främsta hotet mot en god miljö i Stockholmsregionen. Vägtrafiken svarar för omkring 80 % av koldioxidutsläppen, 65 % av kväveutsläppen och 60 % av kolväteutsläppen. Till detta kommer partikelutsläpp och buller. Utsläppen påverkar människornas hälsa, mark och vatten försuras, skogen skadas och byggnader förstörs. Den största mängden kommer från kollektiv- och distributionstrafiken och de stillastående personbilarna.

Målet för trafik- och miljöpolitiken i storstadsområdena måste vara ett trafiksystem som är effektivt, ändamålsenligt och störningsfritt. En omfattande förändring av det nuvarande trafiksystemet är därför nödvändig och detta kommer att kräva långt gående åtgärder. En studie som gjorts av länsstyrelsen i Stockholms län visar att ingen enskild åtgärd ensam förmår ändra situationen mera påtagligt. Om målsättningen att minska utsläppen av kväve med 30 % till 1995 och 50 % till sekelskiftet skall uppfyllas krävs en rad omfattande åtgärder. Olika åtgärders effekt på kväveoxidutsläppen visas i bil. 1.

Teknisk utveckling

Avgörande för att vi skall uppnå en störningsfri trafik är att vi utvecklar motorer med effektiv reningsteknik som drivs av förnybara bränslen. Ett beslut i dag om krav på en helt ren motor vid sekelskiftet skulle ge tydliga signaler till fordonstillverkare och bensinbolag om vikten av medveten satsning på teknisk utveckling. Ett annat tydligt beslut skulle vara ändrad lagstiftning så att endast störningsfria fordon tillåts trafikera storstäderna fr.o.m. år 2000. Ytterligare andra signaler är att premiera fordon med hög reningssgrad och rena motorbränslen och att skärpa gränsvärdena för utsläpp i takt med att

motortekniken utvecklas. Fordonstillverkarna måste också åläggas att garantera ett effektivt reningssystem under fordonets hela livslängd. För att detta skall kunna uppnås är internationella överenskommelser viktiga så att en gemensam strategi mellan de biltillverkande länderna kan utarbetas. Miljökrav på bilar får t.ex. ej anföras som handelshinder.

Mot. 1989/90
Jo861

Kollektivtrafiken

Ca 60 % av kollektivtrafikresorna i Stockholmsregionen genomförs i dag med eldriven spårtrafik; tunnelbanan, pendeltågen, Saltsjöbanan, Roslagsbanan och Nockebybanan. Resten av trafiken sker med bussar som till största delen drivs med dieselbränsle. Dock pågår nu ett försök, med statligt stöd, med ett 20-tal etanoldrivna bussar i innerstadstrafiken. För att sådana försök skall kunna fortsätta och utvidgas krävs att stödet fortsätter. För att nå de angivna utsläppsmålen är en utbyggnad av kollektivtrafiken kombinerat med strängare teknikkraV och styrmedel för att kraftigt minska vägtrafiken en nödvändig åtgärd. De nödvändiga investeringarna måste ske i störningsfria fordon. För att detta skall bli möjligt måste bilavgifter införas i Stockholm och dessa avgifter måste i sin helhet komma regionen till del för investeringar i trafiksystemet.

Varu- och distributionstransporter

En stor del av trafiken i regionen utgörs av varu- och distributionstransporter som sker med dieseldrivna fordon. Kraven på bränsle och motorer måste därför skärpas, så att en utveckling sker av dieselmotorn, både när det gäller förbränningsteknik och bränslesystem. Transportsystemet måste också förändras, så att godstransporter i första hand sker på järnväg och genom s.k. kombitrafik järnväg – landsväg.

Hastigheter och framkomlighet

Med dagens teknik har hastigheterna betydelse för mängden utsläpp. Hög hastighet medför hög bränsleförbrukning och ökade utsläpp. Vid en hastighet av 110 km/tim är utsläppet av kväveoxider nästan dubbelt så stort som vid 90 km/tim. (Se bil. 2.) Hastigheterna måste därför sänkas under den övergångsperiod som kommer att råda tills vi får en helt störningsfri trafik.

Trafiksäkerhetsverket beslutar om hastighetsgränserna 90 km/tim och 110 km/tim. Av vägtrafikkungörelsen framgår att länsstyrelsen genom lokal trafikföreskrift kan medge avvikelser från sådant beslut och sänka hastigheten på 90- eller 110-väg. En sådan ändring måste vara påkallad av lokala förhållanden som avviker från förhållandena i övrigt utefter vägen. Lokala avvikelser innebär i praktiken en mycket begränsad del av en vägsträcka. I denna bestämmelse anges också grunderna för beslut om avvikelser, nämligen "om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön".

För att ge länsstyrelsen möjlighet att effektivt kunna angripa de miljöproblem som för höga hastigheter innebär och för att kunna anpassa åtgärderna efter lokala/regionala förhållanden bör enligt vår mening länsstyrelsen få befogenhet att också besluta om nedsättning av hastigheten för längre väg-

sträckor och för hela områden. Av denna anledning bör också vägtrafikkun- görelsen ändras, så att det klart framgår att trafiksäkerhetsverket vid beslut om hastighetsgränser skall väga in miljöskäl. Detta skall också gälla länsstyrelsen om den får befogenhet att besluta om hastighetsgränser enligt förslaget ovan.

Bilköer med stillastående fordon och ryckig trafik med många stopp ökar utsläppen väsentligt. Därför måste kringfartsleder för genomfartstrafiken byggas. Regionen's del av de statliga väganslagen bör anpassas till detta behov.

Grönområden

Den tätortsnära skogen

Den tätortsnära skogen, dvs den skog som är tillgänglig för människor som bor i städer och tätorter, har ett särskilt stort rekreationsvärde. Skogens funktion för rekreation och friluftsliv och som lokal för djur- och växtlivet regleras bl.a. i skogsvårdslagen och i naturresurslagen. Skogsvårdslagens § 1, portalparagrafen, har följande lydelse: "Skogsmark med dess skog skall genom lämpligt utnyttjande av markens virkesproducerande förmåga skötas så att den varaktigt ger en hög och värdefull virkesavkastning. Vid skötsel skall hänsyn tas till naturvårdens och andra allmänna intressen". I skogsvårdslagens § 21 ges möjlighet för regeringen, eller myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om hänsynstagande till naturvårdens intressen.

Naturresurslagen reglerar hushållningen med och skyddet av mark och vattenresurser och den natur- och kulturmiljö som formas av människorna. I hushållning innebär både att bevara natur- och kulturvärden och att på ett skonsamt sätt utnyttja naturresurser för t.ex. skogsbruk, vägar och friluftsliv. Reglerna kan medföra krav på hänsyn och restriktioner för skogsbruket. Det innebär att natur- eller kulturvärden eller områden som är betydelsefulla för friluftslivet så långt möjligt skall skyddas mot åtgärder som kan innebära skada på natur- eller kulturmiljön. Vidare sägs att behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter skall särskilt beaktas. (2 kap 6 §)

Ett sätt att bestämma vilken funktion ett tätortsnära skogsområde skall ha, kan vara att jämföra rekreationsvärdet med värdet av virkesavkastningen. När rekreationsvärdet överstiger virkesvärdet bör naturvårds- och rekreationsintressena ha företräde. Att ekonomiskt beräkna och jämföra dessa värden är dock svårt, och resultatet blir vanligen att skogens rekreationsvärde inte beaktas trots att det borde prioriteras. En metod för detta bör därför snarast utarbetas.

Naturvårds- och kulturminnesvårdsåtgärder

Under hela 1900-talet har statligt stöd i olika former utgått för långsiktiga åtgärder i skogsbruket. På senare år har aspekterna på naturvärden och kulturmiljön fått allt större betydelse vid utformningen av dessa stöd. År 1988 tillkom en helt ny stödform, som ger skogsvårdsstyrelserna möjlighet att ge bidrag till aktiva naturvårds- och kulturminnesvårdsåtgärder i skogsägarna.

Markägarna, Skogsvårdsstyrelsen och företrädare för naturvård och kulturmiljövård kan med detta gemensamt planera åtgärder för att vidmakthålla och öka skärgårdsmiljöns kvalitet. Exempel på åtgärder är att förhindra igenväxning av landskapet, ta fram vackra utsikter, framhäva värdefulla kulturmiljöer och underhålla gamla körvägar och stigar. Sådana aktiva åtgärder bör öka i Stockholms län, framför allt i skärgården. Skogsstyrelsen bör i tillämpningsföreskrifterna påtala att tätortsnära skogar och skärgårds-skogar skall prioriteras när det gäller natur- och kulturminnesvårdsåtgärder.

Skogsskador

Diskussionen om skogsskador tog på allvar fart i vårt land i början av 1980-talet. Med anledning av denna diskussion som blev allt intensivare gjorde ett antal kommuner i Stockholms län i samarbete med Naturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet en kartläggning av situationen. Kartläggningen visade att granarna i regionen har relativt omfattande barrförluster. Dessutom finns en stor, såväl lokal som regional, variation i skadebilden. En uppföljning av arbetet skedde år 1988 med målsättning att söka orsakerna till de regionala skillnader man tidigare konstaterat. En av de viktigaste orsakerna till skogsskadorna i Stockholms län är luftföroreningarna som i sin tur i hög grad beror på utslappen från trafiken. Undersökningar har visat att det finns ett statistiskt mycket säkert samband mellan närhet (upp till 250 m) till större vägar med hög trafik och skadad skog. I området 250–500 m från vägen är sambandet mindre uttalat men fortfarande lika säkert. För att hindra fortsatt markförsurning måste flera olika åtgärder vidtagas på olika beslutsnivåer. Bl.a. måste mer långtgående beslut fattas när det gäller att minska utslappen från trafiken. Ytterligare minskning av hastigheten samt en övergång till renare bränslen och bättre motorer är viktiga delar. I dessa beslut krävs medverkan av regering och riksdag.

Vatten

Grundvatten

Behovet av en tryggad färskvattenförsörjning uppkommer ur bebyggelseplaneringen. Denna regleras i första hand genom bl.a. byggnadslagen och byggnadsstadgan och skall beaktas i plan- och bygglagen. I plan- och bygglagens § 3:3 finns kravet på en god vattenhushållning i områden, där man kan befara att det uppkommer knapphet på vatten. Kommunen bör ta ställning till vilka krav som skall hävdas vid planläggningen. Denna paragraf gäller dock inte för fritidshus. Fastighetsinnehavaren har alltså möjlighet att ta upp vattentäkt inom den egna fastigheten utan tillståndsprövning.

I kustkommunerna i Stockholms län har en stor del av såväl de permanenta fastigheterna som fritidsfastigheterna sin vattenförsörjning ordnad via berggrundvatten. Som en följd av att grundvattenuttaget ökar genom att fler och bättre fritidshus byggs, uppkommer risk för både brist på färskvatten och miljöförändringar i form av saltvatteninträngning. För att trygga grundvattenförsörjningen måste lagstiftningen ändras så att kommunerna får möj-

lighet att stoppa ytterligare brunnsborrning i områden där problem finns eller riskerar att uppstå.

Mot. 1989/90
Jo861

Skydd mot miljökatastrofer

Östersjön och Mälaren är tillsammans med sina omgivande grönområden omistliga naturtillgångar och samtidigt en viktig resurs för rekreation och friluftsliv. I skärgården har också många av regionens invånare sin bostad och arbetsplats. Fiske, hantverk, service och även jordbruk utgör de huvudsakliga sysselsättningarna. Mälaren är regionens huvudsakliga vattentäkt. Ett fartygshaveri med åtföljande utsläpp av olja eller andra kemikalier skulle medföra svåra konsekvenser för de människor som bor och arbetar i dessa områden, för regionens vattenförsörjning och för invånarnas möjligheter till fritidsliv. För att förhindra en sådan katastrof måste de tankfartyg som trafikerar Östersjön och Mälaren kunna garantera en fullgod säkerhet. Ett sätt är att använda hamn- och farledsavgifterna som styrmedel för att skapa en miljösäker tanksjöfart.

Utbildning av personal inom miljö- och hälsoskyddsområdet

De senaste åren har en stor satsning skett på miljöpolitiken. Ett led i detta har varit att ge kommunerna ökade befogenheter och ökade uppgifter på detta område. Kraven från en allt mer miljömedveten allmänhet har också medfört allt fler arbetsuppgifter för kommunernas miljö- och hälsoskyddsförvaltningar och länsstyrelsernas miljöskyddsenheter. Att ansvaret för miljöskyddsarbetet till stor del åvilar kommunerna tycker vi är riktigt. Där finns kunskaperna om och närheten till de problem som redan finns liksom om dem som kan befaras. Där finns också en klart uttalad vilja att gripa sig an miljöarbetet, något som glädjande nog visar sig i de satsningar på miljöområdet som görs i de flesta kommuner i länet. För att arbetet skall bli framgångsrikt krävs dock tillgång till kompetent personal och då främst miljö- och hälsoskyddsinspektörer. I Stockholms län är det idag svårt att få tag i personal till de många gånger nyinrättade tjänsterna inom detta område. Detta gäller också företagen. Myndigheternas krav på egenkontroll och allmänhetens krav på störningsfria industriprocesser ökar företagets behov och intresse av att anställa miljökunniga medarbetare.

Den utbildning av 60 miljö- och hälsoskyddsinspektörer per år som nu genomförs vid Umeå universitet är inte på långt när tillräcklig. Vi anser att en fördubbling bör ske. Eftersom utbildningen är av tvärvetenskaplig karaktär är det lämpligt att den förläggs till ett område där olika former av akademisk utbildning redan finns. Vi menar att Stockholmsregionen är en naturlig plats för en sådan utbildning.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpta krav på bensin- och dieseldrivna fordon.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrad lagstiftning för trafik i storstäderna,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder som stimulerar godstransporter på järnväg och med kombitrafik¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ändring i vägtrafikkungörelsen när det gäller både befogenhet och motiv för beslut om hastighetsnedsättning¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Stockholms läns andel av de statliga väganlagen¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om återföring av inkomsterna från regionala bilavgifter¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt statligt stöd för omställning till miljövänlig kollektivtrafik¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om internationellt arbete för en samordning av miljökraven på bilar²],

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utarbetande av metoder för att beräkna rekreativsvärdet av tätortsnära skogar,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om naturvårds- och kulturminnesåtgärder i tätortsnära skogar,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrad lagstiftning för att ge kommunerna möjlighet att pröva tillstånd för brunnsborrning³],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om införande av ekonomiska styrmedel för att medverka till en miljösäker tanksjöfart i Östersjön och på Mälaren¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förläggningen av ett ökat antal utbildningsplatser för utbildning av miljö- och hälsoskyddsinspektörer⁴].

Stockholm den 25 januari 1990

Eva Johansson (s)

Aina Westin (s)

Christina Pettersson (s)

Lennart Andersson (s)

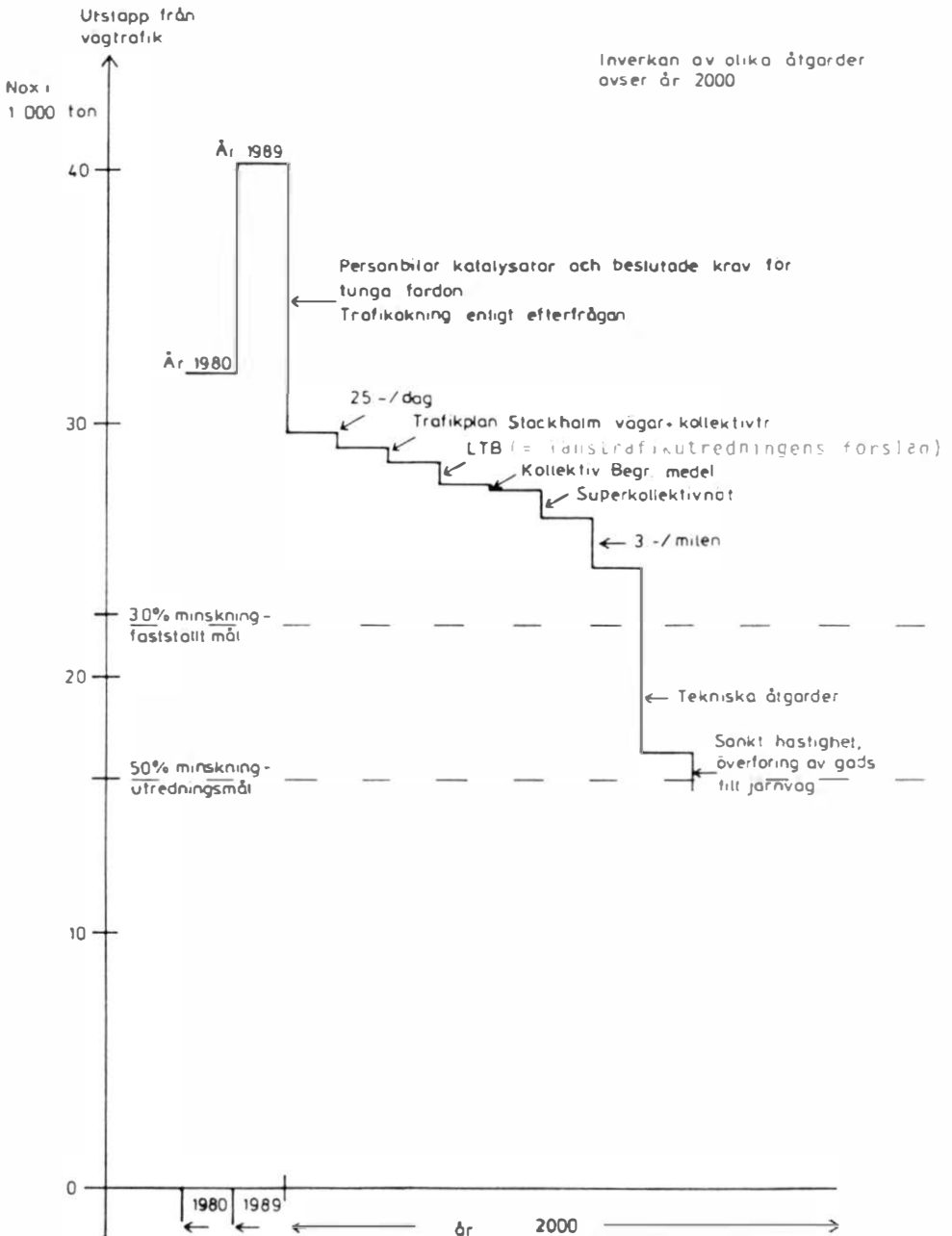
¹ 1989/90:T247

² 1989/90:U545

³ 1989/90:Bo551

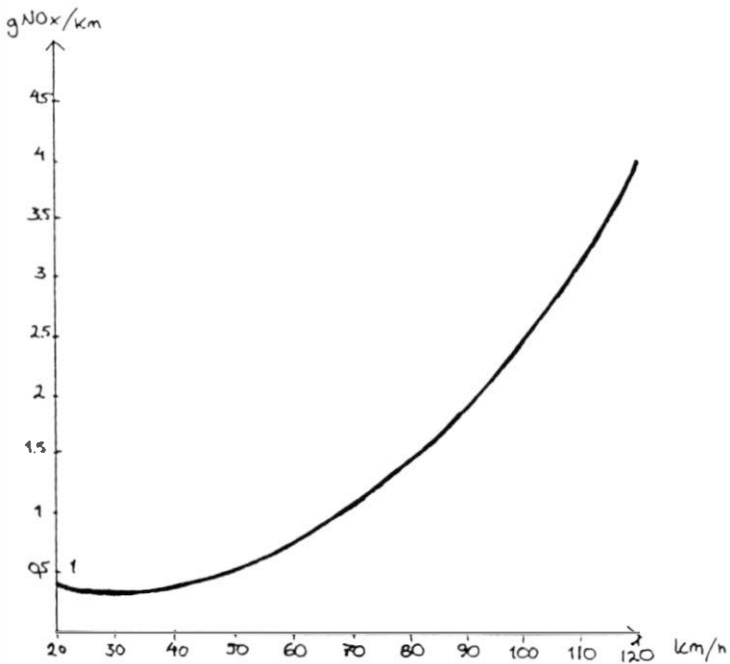
⁴ 1989/90:U6754

KVÄVEOXIDUTSLAPP FRÅN VAGTRAFIK, sedan olika åtgärder vidtagits



Föroreningsutsläpp och bränsleförbrukning
vid olika hastigheter.

Konstant hastighet a/km	koloxid CO g/km	kolväten HC g/km	kväveoxid NO _x g/km	bränsleförbrukning af l/100 km
50	6.80	0.66	0.58	0.72
60	7.01	0.58	0.74	0.63
70	5.94	0.54	1.04	0.58
80	5.42	0.53	1.39	0.58
90	5.56	0.56	1.87	0.62
100	6.19	0.62	2.43	0.70
110	7.57	0.71	3.09	0.83
120	9.52	0.83	3.82	1.00



Utsläpp av kväveoxid (NO_x) vid olika hastigheter,
Sverige-bilar

Källa: SNV rapport 3276 "Hastighet, föroreningsutsläpp,
bensindrivna bilar".