

Nr 28

Av herr Jansson m. fl., om förslag till luftvårdslag.

(Lika lydande med motion nr 13 i Första kammaren)

Ökad industrialisering, urbanisering och fortlöpande utbyggnad av kommunikationerna, särskilt bilismen, har medfört en sådan förorening av luften att detta blivit ett allvarligt och svårlöst samhällsproblem. Till de mera traditionella och enkla luftföroreningarna som damm, sot och rök kommer alltmer höga koncentrationer av koloxid genom bilarnas avgaser, svaveldioxid från bostadsuppvärmning, radioaktivt utfall samt föroreningar från industriella processer. Luftföroreningarna innebär betydande sanitära olägenheter och medför stora ekonomiska förluster genom korrosion och växtskador; detta orsakar också allvarliga försämringar i människornas hälsotillstånd.

Luftföroreningens huvudsakliga källor

Luftföroreningskällorna kan delas i tre huvudgrupper: 1) Industriföretag och liknande, 2) De många små uppvärmningsanordningarna, 3) Bilismen och trafikapparaten. I vissa delar av landet åstadkommer industrierna mycket omfattande luftföroreningar, medan på andra håll, främst i storstäderna, uppvärmningsanordningarna och bilismen utgör dess främsta orsaker.

I Stockholm, Göteborg och andra stora städer är den svaveldioxid som härrör från bostadsuppvärmningen främsta föroreningskällan, och i Stockholms centrala delar överstiger svaveldioxiden vad man på vetenskapligt håll anser vara tolerabla normer. Mot bakgrunden av de koncentrationer av svaveldioxid, som vid undersökningar uppmäts i centrala Stockholm, har ansvariga myndigheter i staden bl. a. uttalat sig mot att vid uppvärmningen av Nedre Norrmalm de ur fastighetsägarsynpunkt ekonomiskt fördelaktiga tjocka eldningsoljorna användes. Som alternativ har diskuterats fjärrvärme, gas eller elektrisk uppvärmning.

När det gäller nya tekniska metoder för bostadsuppvärmningen blir detta i hög grad beroende av kommunala initiativ. Fjärrvärme med hett vatten, som produceras samtidigt med elektrisk kraft i ett kraftvärmeverk, förefaller vara en ändamålsenlig form för bostadsuppvärmning. En av landets större städer, Västerås, uppvärms till största delen från ett enda kraftvärmeverk. Det är emellertid inte känt att något initiativ tagits för att få fram jämförande material rörande luftföroreningen i Västerås och andra städer där bostadsuppvärmningen sker genom en mängd små värmecentraler. Då de kommunala myndigheterna endast i undantagsfall kan tänkas ha tillräcklig expertis, bör det vara en uppgift för de statliga organ som redan finns

på detta område att förmedla erfarenheter mellan städerna om de resultat som vunnits.

I de större städerna utgör avgaserna från bilarna ett snabbt växande problem. Folkhälsoinstitutet, som gjort tämligen omfattande undersökningar beträffande bilarnas bidrag till luftföroreningssituationen i Stockholm, har redovisat att mer än 95 procent av koloxiden kommer från bilarna, huvudsakligen från bensindrivna fordon. Avgaserna blir särskilt betydande i de delar av Stockholms centrum där anhopningen av fordon skapar köer och bilarna under långa tider går på tomgång.

Mängderna av koloxid växlar med körsättet och bränslet. Folkhälsoinstitutet redovisar: Bensinbilen ger 5—10 procent koloxid i avgaserna vid tomgång, 1—5 procent vid körning. Dieseldrivna bilar ligger under 0,1 procent i båda fallen. Som exempel nämnes, att väl injusterade dieselmotorer avger ca 25 liter koloxid per kg bränsle och bensinmotorer ca 500 liter koloxid per kg bränsle. Under 1963 släpptes det ut ca 180 000 ton koloxid från bensinbilarna på gatorna i Stockholm och ca 1 500 ton från de dieseldrivna. Biltätheten i Stockholm uppgår nu till 800 bilar per km², i Göteborg 550 och i Malmö 600. Varje dag passerar ca 300 000 bilar genom Stockholms tullar.

Luftföroreningarna som hälsofara

Även om de ekonomiska skadeverkningarna genom korrosion och korrosionsskydd är mycket omfattande och uppskattas till en miljard kronor om året, måste de biologiska skadorna likväl ges prioritet vid bedömningen av åtgärder mot luftföroreningarna. Luftföroreningarna utgör framför allt ett hot mot människornas hälsa i storstäderna.

Undersökningar gjorda i vissa andra länder, då främst USA och England, ger vid handen att höga koncentrationer av luftförorening i kombination med vissa meteorologiska förhållanden medfört akuta medicinska besvär och även dödsfall. I England avlider varje år 30 000 personer för tidigt på grund av luftföroreningar, och medicinska experter diskuterar nu att rekommendera andningsskydd för personer med andningsbesvär under smogperioder. Smogkatastrofen i London 1952 då hundratalet människor omkom var en följd av kombinationseffekter av koloxid, svaveldioxid och sot och de särskilt ogynnsamma meteorologiska förhållanden som vid den tidpunkten rådde i London.

I Sverige torde ännu inte ha uppkommit så höga koncentrationer av förorenad luft som exempelvis undersökningar i London och Los Angeles uppvisat. Å andra sidan har inte de undersökningar som gjorts i Sverige varit tillräckligt omfattande för att ge en tillfredsställande kartläggning av luftföroreningarna. De svenska undersökningarna ger dock ett intressant material om de effekter som uppstår efter långvarig exposition av lägre koncentrationer av förorenad luft. Det har visat sig att den förorenade luften innehåller cancerogena ämnen (t. ex. de cykliska kolvätena och blyföreningarna). I epidemiologiska undersökningar har man kunnat finna en po-

sitiv korrelation mellan luftföroreningsgrad och förekomst av lungkancer. Lungkancerfrekvensen i Stockholm, Göteborg och Malmö är tre till fyra gånger så hög som på landsbygden. En svensk forskare har uppskattat en överdödlighet i Sverige på grund av luftföroreningar till 200 personer per år. Flera undersökningar har påvisat ett samband mellan långvarig exponering av förorenad luft och allvarliga förändringar i andningsvägarna. En annan aspekt, redovisad i ett radioprogram under hösten 1965, är att den dammbemängda luften över storstäderna skärmar av de ultravioletta strålarna upp till 40—60 procent, vilket medför trötthet, sömnlöshet och liknande symtom.

En särskild luftvårdslag nödvändig

Utvecklingen på luftföreningens område förefaller att ha nått den gräns där åtgärder som i huvudsak bygger på frivilliga åtaganden kan anses otillräckliga. Det är därför angeläget att vi får en enhetlig och samlad lagstiftning på detta område, en luftvårdslag. Gällande rättsregler finns nu spridda på skilda författningar och lagstiftningsområden. Den lagstiftning som finnes för bl. a. hälsovård, naturvård, arbetarskydd, atomenergi- och strålskydd, liksom byggnadslag, byggnadsstadga och trafikplanering, ger i och för sig vidsträckta möjligheter att ingripa mot sanitära olägenheter och luftnedsmutsning, men likväl förefaller det vara påkallat med en lag som klart anger högsta tillåtna mängd av föroreningar i atmosfären.

Immissionssakkunniga, som tillsattes på hösten 1963 för att verkställa utredning angående utformningen av en koncessionslagstiftning beträffande grannskapsstörande verksamhet, fick hösten 1964 vidgade direktiv för sitt uppdrag. De sakkunnigas direktiv har vidgats till att avse en allmän utredning angående utformningen av en lagstiftning om immissioner — alltså bl. a. luftföroreningar. De nya direktiven har också en begränsning som ligger i själva immissionsbegreppet, d. v. s. att det skall vara störningar som uppkommer genom fast egendom. Därav följer att sådana betydelsefulla sidor av luftföroreningsproblemen som exempelvis motorfordons konstruktion och användning faller utanför direktiven.

Undertecknade motionärer finner det därför påkallat att föreslå en skyndsam utredning med direktiv att utarbeta förslag till en luftvårdslag eller att immissionssakkunniga ges utvidgade direktiv och ökade resurser för utarbetande av sådant förslag. En sådan luftvårdslag skulle ge de organ, som redan finns på detta område, möjlighet att på ett helt annat sätt ingripa för att förebygga luftföroreningar och eventuellt medföra tillskapandet av nya organ för handhavandet av luft- och vattenvård.

Lagstiftning om avgasrenare på bilar

Vid luftvårdskonferensen i Strasbourg sommaren 1964 var den stora sensationen att man i USA var färdig med flera märken av s. k. avgasrenare på bilar, som senare släppts ut på den amerikanska marknaden. Vid den konferens som statens

luftvårdsnämnd i maj 1965 anordnade i Stockholm tillsammans med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Stockholms stad och företrädare för bilindustrin lämnade den amerikanske forskaren Arthur C. Stern en omfattande redogörelse för de amerikanska erfarenheterna. Därvid erinrade han bl. a. om vad som länge varit känt, att man i vissa delar av USA, bl. a. i Los Angeles i Kalifornien, en stad som har samma biltäthet som Stockholm, enligt lag fastställer att alla bilar med bensinmotorer skall utrustas med avgasrenare. Mot bakgrunden av bilismens ständigt ökade bidrag till luftföroreningen måste det anses rimligt att de tekniska framsteg, som tillkomsten av avgasrenare utgör, komme till allmänt utnyttjande. Varken importerade eller i Sverige producerade fordon bör få saluföras utan sådana avgasrenare. Redan innan en sådan lagstiftning kan tänkas genomförd, borde bilar och bussar i kommunal och statlig tjänst kunna utrustas med avgasrenare.

Trafik- och stadsplanering som vapen mot avgaserna

När det gäller bilarnas avgaser torde bilarnas och motorernas konstruktion vara nyckelfrågan, men uppenbart är att luftföroreningarna kan modifieras genom en trafik- och stadsplanering som bättre tar hänsyn till bilismens utveckling. Stadsplaneringen kan i samma grad som trafikplaneringen anses vara försummade vapen mot avgaser och luftföroreningar. Vad trafikplaneringen beträffar visar utvecklingen att det i städerna blir alltmer nödvändigt med en differentiering av trafiken i skilda gång- och trafikgator, ökad framkomlighet genom enkelriktningar, stoppförbud vid högtrafiktid, vissa restriktioner mot anhopning av motorfordon i själva centrumområdet, o. d. åtgärder. Undersökningar som gjorts om koloxidhalten på gånggator respektive trafikgator i Stockholm visar att gånggatorna var praktiskt taget helt fria från denna gas.

Med hänsyn till att den snabba utvecklingen av bilismen måste tänkas fortsätta vore en statlig utredning angående stads- och trafikplanerandet motiverad.

Handlingsprogram för förebyggande systematiska åtgärder nödvändigt

Även om det ännu inte är möjligt att helt överblicka luftföroreningens långtids-effekter och kombinationsverkningar, bör större uppmärksamhet ägnas de varningar, observationer och förslag som lagts fram av medicinsk expertis. Å andra sidan måste man räkna med att det finns en uppenbar eftersläpning i fråga om forskningen på grund av att investeringarna på detta område varit alltför små och därigenom att många av de tekniska förändringar som försakar luftföroreningen kommit mycket snabbt.

Den moderna samhällsutvecklingen medför nya risker, och samhällets uppgift att skydda människorna mot dessa risker är så mycket självklarare då farorna är upptäckta och metoder att förebygga dem är kända. Om de förebyggande åtgärderna är blygsamma, blir skadekostnaderna betydande. Om däremot de förebyggande åtgärderna blir omfattande, kan skadekostnaderna bli så mycket mindre.

Det måste åligga statliga myndigheter att svara för utredningens arbete, planläggning och samordning på detta område. Det vore orimligt om exempelvis företagen och fastighetsägarna utifrån sina egna bedömanden skulle avgöra om de skall investera i reningsanläggningar eller inte. Den nivå av luftförorening som människorna skall utsättas för får inte bli beroende av enskildas nonchalans eller ansvar. Den mängd av luftföroreningar som atmosfären kan tillåtas innehålla bör vara reglerad i lag. Ett ökat ansvar från enskilda och frivilliga åtaganden och åtgärder kan bli värdefulla bidrag på detta område, men detta minskar inte samhällets ansvar att via demokratiskt valda organ utforma ett handlingsprogram för systematiska förebyggande åtgärder.

Med anledning av det anförda föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om tillsättandet av en utredning med uppgift att utarbeta förslag till luftvårdslag, innefattande bl. a. bestämmelser angående bensin- och dieseldrivna motorfordons utrustande med avgasrenare samt sådan översyn av bestämmelserna för stads- och trafikledsplanering, som kan främja syftet att minska luftföroreningarna.

Stockholm i januari 1966

Axel Jansson

C.-H. Hermansson

Erik Karlsson

Helmer Holmberg

Gustav Lorentzon

Gunvor Ryding