

Nr 301

Av herr Bohman m. fl., om utredning angående landskapsvården.

(Lika lydande med motionen nr 234 i Första kammaren)

I samband med att 1964 års riksdag fattade beslut om ny naturvårdslag underströk man mycket kraftigt att den svenska naturen skulle behandlas på ett skonsamt sätt.

Även om den nu gällande naturvårdslagen är av färskt datum synes det oss motiverat att redan nu fästa uppmärksamheten på en del mindre tillfredsställande förhållanden.

Själva samhällslivet ställer i dag helt andra krav på naturen än tidigare; på samma gång innebär det modernare industrisamhället en nedskräpning och förslitning av naturen som icke kan accepteras.

Industrialismen och automationen har skapat ett samhälle där människorna får allt större behov av att få en direkt kontakt med naturen för vila och rekreation. På samma gång som arbetstakten i dagens samhälle har pressats uppåt har också, genom kortare arbetstid och längre semester, utrymmet för fritidssysselsättning ökat. Förbättrade ekonomiska betingelser har också på ett helt annat sätt än tidigare gjort det möjligt för människorna att utnyttja fritiden på ett tillfredsställande sätt. Ökade inkomster har lämnat utrymme för bilanskaffning, sommarstuga och eventuellt båt. Framför allt bilen har för de allra flesta människor kommit att betyda helt andra möjligheter då det gäller att utnyttja fritiden. Men på samma gång har den ökade bilismen kommit att medföra samhällsproblem av mycket svårlöst art.

Långtidsutredningen förutser i sitt betänkande en mycket kraftig uppgång av antalet bilar i vårt land. Samtidigt förutsättes en utökning av semestertiden samt en mera allmän övergång till fem dagars arbetsvecka. Om dessa prognoser visar sig vara riktiga, och ingenting talar för att så inte skulle vara fallet, medför detta en mycket kraftig efterfrågan på områden lämpliga för fritidsliv. Olika människor har givetvis olika krav på den natur där de vill tillbringa sin fritid och tack vare bilen har de i dag ytterligt stora möjligheter att tillgodose de mest skiftande krav. Trots stora variationer i intresseinriktningen föreligger ett ökande behov av fritidsområden i omedelbar närhet av de större tätorterna, inte minst gäller denna efterfrågan områden lämpade för fritidsbebyggelse. Om dessa önskemål skall kunna tillgodoses utan alltför stora störningar i naturen måste iordning-

ställande av fritidsområden och planering av mark för fritidsbebyggelse ske i en långt större utsträckning än som nu är fallet.

Trångboddheten i våra städer, de alltmer tilltagande bullerstörningarna samt stressen i våra städer och tätorter gör att människorna i dagens samhälle känner en allt större längtan ut till den fria naturen. Om även morgondagens människor skall beredas tillfälle att erfara den känsla av vidd och frihet som i dag är utmärkande för det svenska landskapet, förutsätter detta kraftinsatser för bibehållandet av en ren natur.

Det svenska landskapet kan uppvisa en så skiftande karaktär att ytterligt få andra länder torde ha möjlighet att inom sina gränser tillgodose så många olika önskemål som just vårt land. Men landskapsbilden är inte oföränderlig. Den landskapsbild vi är vana vid att se då vi färdas genom vårt land är en produkt delvis av gångna tiders odlarmöda men också en produkt av gångna tiders försyndelse. Sedan ett 15-tal år tillbaka pågår en betydande nedläggning av odlad jord — åker och äng — i vårt land. Alltför ofta sker denna nedläggning utan att någon tänker över de mera långsiktiga följderna av den förändring av landskapsbilden som en planlös nedläggning för med sig. Efter några år konstaterar man bara att landskapet — den gamla vårdade byn — ser ruffig och föga tilltalande ut. Buskar skjuter snabbt upp och stänger ute våra vackra naturbilder. Sjön nere i dalen har stängts ute av buskridåer. Älvfåran syns inte längre. Åkerjorden är lämnad åt sitt öde och allt ger ett intryck av förfall.

Trots att detta förfall blir allt vanligare befinner vi oss ändock bara i början av en mycket stor omstöpningsprocess. I debatten om den framtida jordbrukspolitiken framhålles ofta behovet av att ur jordbruksdriften föra omkring en miljon hektar åkerjord. I den ekonomiska debatten förefaller det inte finnas några egentliga invändningar mot denna strukturförändring. I de ekonomiska kalkyler som görs upp räknar man nästan alltid med att de arealer som förutsätts tas ur jordbruksproduktionen i stället blir produktiv skogsmark. Någon kännedom om vårt lands odlingsområden säger emellertid att en sådan skogsodlingsprocess skulle inom stora områden av vårt land helt förstöra oersättliga naturvärden och starkt förändra landskapsbilden i mycket negativ riktning. På det sättet har vi inte råd att exploatera de kulturvärden som odlingslandskapet gett vår generation — inte ens om vi på dessa marker kan få en mycket hög skogsproduktion. Av den mark som tas ur jordbruksproduktionen måste helt naturligt en mycket betydande del tas i anspråk för skogsproduktion. Men det är långt ifrån likgiltigt på vad sätt eller var denna överföring av åker och betesmark till skog äger rum. En planering av denna verksamhet är ett samhällsintresse av mycket stor betydelse. Debatten kring 1964 års naturvårdslag präglades av en samstämmig strävan att bevara större sammanhängande områden av viss landskapstyp i dess naturliga tillstånd eller i väsentligt oförändrat skick. Statens naturvårdsnämnd har också en mycket ambitiös målsättning

för sin verksamhet. Detta belyses bl. a. i ett till riksdagen avgivet remissvar i anledning av motioner i naturvårdsfrågor. Följande citat ger en bild av målsättningen: »Vid sidan av verkställandet av naturområden och åtgärder i övrigt till skydd för friluftslivet utgör landskapsvården en utomordentligt viktig uppgift för naturvårdsarbetet. Det är härvid särskilt angeläget att inom de områden, som framstår som attraktiva och lämpliga för fritidsändamål, effektiva åtgärder vidtages till skydd för den hävdvunna landskapsmiljön. Till dylika åtgärder torde bland andra böra hänföras bevarande av ängs- och hagmark samt betesdrift i samband med köttdjurs- eller ungdjursuppfödning. Naturvårdsnämnden har för avsikt att i möjligaste mån främja landskapsvårdande åtgärder inom områden av nu ifrågavarande slag. Vidare är det av stor betydelse, att vid uppgörande av planer för skogsplantering och odlingsmark naturvårdens intresse beaktas, så att, där landskapsbilden så kräver, ytor lämnas fria, respektive att i stället för barrskog planteras lövskog.» Ingen för landskapsvården intresserad kan ha någonting att invända mot detta naturvårdsprogram.

Men då man vill omsätta detsamma i praktiken och försöka göra ett överslag vad det kan kosta att realisera, framstår det hela som mycket krävande. I ett av våra län finns en uppgjord plan över åtgärder som bör sättas in för landskapsvården inom ett begränsat område. Totalt rör det sig om en areal om cirka 160 hektar. Följande fyra arbetsmoment skall utföras: Rönjning och fällning, upparbetning av virket samt hormonbehandling av buskskott och efterbehandling. Kostnaderna för åtgärderna på dessa 160 hektar har totalt beräknats till cirka 233 000 kronor eller cirka 1 500 kronor per hektar. Planen som har utarbetats av länets skogsvårdsstyrelse visar vilka stora kostnader som det här kan bli fråga om.

Hur stora arealer är det fråga om som man på detta sätt vill bevara åt framtiden?

Låt oss som arbetshypotes för en arealinventering av den odlade åkerjorden, hag- eller betesmark som bör bevaras åt framtiden, anta att det rör sig om 10 % av den en miljon hektar åkerjord som beräknas vara nedlagda fram till år 1975. Om kostnaderna skulle överensstämja med den tidigare relaterade planen blir det här fråga om en totalkostnad på 150 000 000 kronor för 100 000 hektar. Till detta kommer sedan de årliga underhållskostnaderna. Det torde dessutom vara synnerligen svårt att bibehålla odlingslandskapets tjusningskraft med konstlade medel. Det naturliga vore att efter en grundlig inventering av de områden som bör bevaras inrätta de framtida åtgärderna för att försöka överföra största delen av denna mark till produktiv mark. Köttproduktionen kommer här naturligt in i bilden. Den utgör ett medel att bevara odlingslandskapet under mera ekonomiska villkor och i mera ursprungligt skick, samtidigt som denna produktion i framtiden torde bli av väsentligt större betydelse också för vårt land mot bakgrunden av den minskade köttproduktionen i världen och de förändrade

konsumtionsvanorna. Många problem uppställer sig emellertid här. Vem skall ersätta markägaren om han själv vill plantera en åker eller hagmark med skog men, på grund av landskapsvårdens intresse, måste avstå från detta? Hur skall lämpliga ägoskiften förvaltas — kan sådana arrendeavtal upprättas att den som vill driva betesproduktionen långsiktigt kan satsa på denna produktion och göra de investeringar som behövs i form av byggnader, stängsel och andra markanläggningar. I vad mån bör samhället lämna ersättning åt producenten för att denne vidhåller en uppgjord naturvårdsplan för området? Det är nödvändigt att åtgärder snabbt vidtages för att söka länka in landskapsvården mot ett mera ekonomiskt tänkande. Mycket kan i tid vidtagas för att möjliggöra detta. En ordentlig undersökning av produktionens förutsättningar under angivna villkor skulle vara mycket värdefull för att kunna planera för framtiden. Modellstudier borde kunna göras, där man sökte sig fram till de lämpligaste formerna för storleken och organisationen av en sådan produktion, så att erforderliga investeringar kan göras på mest ekonomiska sätt. Detta borde vara en uppgift där företagsekonomiska institutionen vid lantbrukshögskolan i samarbete med statens naturvårdsnämnd gemensamt skulle kunna utarbeta riktlinjer.

Viltvård

Det moderna samhället har genom en lång rad åtgärder förändrat förutsättningarna för djurlivet i våra marker. Ofta har de mänskliga ingreppen i naturen varit av sådan karaktär att viltets livsbetingelser försämrats. Det rationella jordbruket med krav på stora sammanhängande väl dränerade enheter har på samma sätt som en allt intensivare skogsvård åstadkommit en helt ny miljö. Användande av kemiska bekämpningsmedel såväl inom jord- och skogsbruket som industrien har i förening med förgiftningen av vattendragen medfört en decimering av viltstammen. Många djurarter har dock visat förvånansvärt stor förmåga att anpassa sig till den förändrade miljön. Trafiken såväl på våra landsvägar som på järnvägar skördar för varje år allt fler offer. För att så långt det är möjligt skydda djuren mot trafikdöden bör uppsättande av viltspeglar, stängsel och andra åtgärder genom det allmännas försorg vidtagas vid de platser där kollision med vilt ofta förekommer. Motorfordonsförare som kolliderar med djur bör vara ansvarig för att djuret i fråga inte utsättes för onödigt lidande utan om det är allvarligt skadat avlivas.

Till detta kommer de mycket allvarliga störningar som, oftast av tanklöshet, den ökade strömmen av friluftsmänniskor fört med sig. Dessa störningar orsakas som regel av att man önskar studera och fotografera vid boplatserna.

Naturvårdslagens bestämmelser om förbud att borttaga eller skada djurs ägg, rom eller bo bör kompletteras med förbud att uppträda störande vid deras boplatser.

Utan ett rikt djurliv skulle det svenska landskapet bli ett i hög grad dött landskap. Det måste därför vara en angelägen uppgift att bevara och i vissa fall utöka de befintliga viltstammarna. En första förutsättning för att detta skall lyckas är en intensiv miljövård syftande till att förbättra djurens naturliga livsbetingelser. Samtidigt måste åtgärder vidtagas för att minska de negativa verkningarna av det genommekaniserade samhället.

Jaktbytet utgör en avkastning från en naturtillgång av relativt stor ekonomisk betydelse för folkhushållen. För vissa delar av landsbygdens befolkning och i synnerhet för människor boende i otillgängliga trakter t. ex. i fjällen och i skogsgårdarna innebär jakten ett väsentligt ekonomiskt tillskott. Men jakten har också kommit att bli en nöjesbetonad fritidssysselsättning som kan ha stor betydelse. Det torde inte från något håll ifrågasättas nödvändigheten av en viss väl avvägd avskjutning för att hålla viltstammen inom rimliga gränser eller som motsvarar en beskattning av viltstammen. Detta dock under den absoluta förutsättningen att djuren inte åsamkas onödigt lidande. Rätten att inneha jaktvapen samt delta i jakten måste förutsätta ett gott omdöme.

Jakten på våra större djur kräver särskilda bestämmelser. Större djur utsätter jägaren för speciella psykiska påfrestningar vilka ofta leder till sämre skjutresultat, med onödiga lidanden för djuren som följd. För rätten att delta i älgjakt bör obligatoriskt krävas att samtliga skyttar vid älgskyttebana dokumenterar sina förutsättningar att på ett humant sätt delta i jakten. Gällande lagbestämmelser innehåller förbud mot användandet av motordrivna fordon vid jakt. Trots detta torde en ökning av jakten från motorfordon ha inträtt bl. a. genom förekomsten av lätta fordon som icke är beroende av vägnätet. En skärpt övervakning torde här vara nödvändig. Större rovdjur förekommer endast i mycket ringa omfattning i vårt land. Även om rovdjursstammarna av förklarliga skäl måste hållas inom vissa gränser får inte detta tagas till intäkt för ett fullständigt utrotande av rovdjuren. Provisoriska åtgärder för skyddande av rovdjursstammen har också vidtagits. Det kan inte anses rimligt att enskilda djurägare skall lida ekonomiska förluster på grund av fridlysning av rovdjur. Därför måste bestämmelser om ersättning för av fridlysta djur riven boskap utformas på ett generösare sätt än som nu är fallet.

Ett slutgiltigt ställningstagande till frågan om våra rovdjur måste tagas innan befintliga stammar är helt utrotade.

Om den ökade fritidsverksamheten inte skall innebära en fara för viltstammarna förutsätter detta en intensiv upplysning till allmänheten. Denna upplysning bör i första hand ske i skolorna, men också kompletteras genom de allmänna massmedia TV och radio. Speciell uppmärksamhet bör givetvis ägnas åt viltvården vid skogsskolor och lantbruksskolor.

Nedskräpning av marken

Naturvårdslagens 23 och 24 §§ innehåller bestämmelserna om skydd mot nedskräpning. Paragraferna som knappast torde vara kända för den större allmänheten utgör inget egentligt skydd mot den alltmer tilltagande nedskräpningen i naturen.

Under senaste åren har tillverkningarna av engångsförpackningar av plast och glas tagit en allt större omfattning. Såväl plast som glas är synnerligen svårförstörbara materialslag. Detta medför att de blir liggande kvar i naturen under mycket lång tid och på så sätt kan medföra stora och allvarliga skadeverkningar. Ett förbud mot användande av engångsförpackningar av detta slag torde emellertid inte vara möjligt att genomföra.

Den kraftiga nedskräpningen i naturen kan förmodas sammanhånga med det förhållandet att det ofta är svårt att bli av med engångsförpackningarna på annat sätt. Genom vägförvaltningens försorg har utefter de allmänna vägarna med jämna, om ock långa avstånd, utplacerats avfallstunnor för avfall som erhållits under bilresan. Enligt vad som framgår av skyltar vid avfallstunnorna, är dessa emellertid endast avsedda för sådant avfall som erhållits under bilresan. Det är således icke tillåtet att föra avfall i form av engångsförpackningar från bostaden till tunnorna vid parkeringsplatserna. Då givetvis parkeringsplatserna utefter de allmänna vägarna icke kan fungera som en offentlig soptipp, är det fullt förklarligt och berättigat att vägförvaltningen infört denna begränsning. Måhända skulle emellertid en utökning av antalet avfallstunnor i förening med en intensiv propaganda medföra en bättre ordning på detta område. De ökade kostnader som härvid skulle uppstå för vägförvaltningen torde emellertid icke rimligtvis kunna få belasta vägförvaltningarnas normala budget. Det vore emellertid ganska naturligt om förbrukaren av engångsförpackningen fick bidra till destruktionskostnaden av densamma. Detta skulle kunna ske genom en ringa avgift som uttages vid tillverkningen av engångsförpackningar.

En annan nedskräpning av minst lika betydande omfattning är de alltmer vanliga bilvraken utefter de svenska landsvägarna. Denna speciella form av nedskräpning har nyligen varit förmål för en utredning. Utredningen har emellertid ännu icke föranlett någon åtgärd ifrån regeringens sida. Någon proposition i frågan finns således icke medtagen i årets propositionsförteckning. Då frågan om bortforsling och förstöring av kvarlämnade bilvrak sammanhänger med frågan om äganderätten till desamma, torde det för markägaren vara i det närmaste omöjligt att undanröja bilvrak som medför avsevärda olägenheter. Det förefaller synnerligen obilligt att markägaren skall vara tvingad underkasta sig detta intrång på grund av att ägaren till bilvraken lyckats dölja sin identitet.

I de skogar som en gång utgjorde betesmarker finns fortfarande kvar gamla rester av taggtrådsstängsel. Samma är förhållandeet vid de militärförläggningar som användes under beredskapstiden. Enligt naturvårdslagen

är markägaren eller den som låtit uppsätta stängslet skyldig att borttaga detsamma om det kan medföra allvarligt men för djur eller människor. Statens naturvårdsnämnd bör i högre grad än som för närvarande är fallet medverka till att markägare och andra som kan tänkas vara ansvariga för borttagandet av stängselrester, underrättas om sin skyldighet.

Genomgående bör gälla att den som skräpat ned i naturen bör vara ansvarig för naturens iordningsställande även om allvarliga men icke skulle uppstå på grund av nedskräpningen.

Luftföroreningar

Den tilltagande bilismen har medfört att luftföroreningarna ökat i en omfattning som medför en allmän förgiftningsfara. Framför allt i städer och större tätorter medför den ökade biltrafiken luftföroreningar i betydande omfattning. De avgaser som uppstår i förbränningsmotorer innehåller olika kvantiteter giftiga komponenter beroende på vilken typ av motorbränsle som användes, men också på motorernas utförande och inte minst på den teknik som användes vid framförandet av fordonen.

Den för människorna allvarligaste förgiftningsrisken torde ligga i de stora kvantiteter koloxid som ingår i avgaserna. Koloxiden som är en färg-, lukt- och smaklös gas observeras inte av t. ex. bilförare i en bilkö. Det finns därför uppenbarligen stor förgiftningsrisk utan att den som blir utsatt för densamma är medveten härom.

Rent allmänt torde dieselmotorerna med sin av sotpartiklar svarta rök anses mer besvärande än bensinmotorerna. Förhållandet är emellertid att vid samma avgasvolym dieselmotorernas avgaser innehåller betydligt lägre kvantiteter giftiga ämnen än bensinmotorernas, vilket framgår av nedanstående tabell:

Ämne	Bensinmotorer %	Diselmotorer %
Koloxid	4,75	0,02
Oförbrända kolväten	0,15	0,05
Kväveoxider	0,08	0,05
Aldehyder m. m.	0,02	0,03
Svaveldioxid		0,02

Anledningen till de stora skillnaderna är givetvis att motorerna arbetar efter olika principer som ger olika grad av förbränning. Detta ger anledning till konstaterandet att framställningstekniken då det gäller förbränningsmotorer måste i betydligt högre grad än tidigare inriktas på framställning av motorer med mer fullständig förbränning än den nuvarande. Dessa vägar har med gott resultat prövats i andra länder; samtidigt kan det förtjäna påpekas att det i vårt land tillverkas en förgasare som vid prov med bensinmotorer visat sig medföra en så fullständig förbränning att koloxid-

halten i avgaserna endast uppgått till 1/10 av den kvantitet som erhållits vid användande av vanliga förgasare.

För att åstadkomma detta erfordras att ansvaret och skyldigheten att motverka skadeverkningarna åvilar tillverkarna av de luftförorenande motorerna. En väg som borde vara möjlig att prova i detta sammanhang är fastställande av en högsta tolerabel gräns för avgasernas innehåll av oförbränd koloxid. En sådan åtgärd skulle framtvinga strävanden från tillverkarnas sida att åstadkomma största möjliga renhet i de utsläppta avgaserna.

Till detta kommer behovet av en intensiv upplysning då det gäller körtekniken. Uppskattningsvis torde koloxidmängden vid s. k. tomkörning av bensinmotorer vara två till tre gånger så stor som vid belastning av motorerna. Dieselmotorerna ger däremot, med sin annorlunda förbränningsteknik, ingen ökning av koloxidhalten vid tomkörning. Detta skulle kunna ge anledning till en övergång till dieselmotorer i större omfattning, särskilt då det gäller fordon i stadstrafik. Genom den stora mängd sotpartiklar som förekommer i dieselmotorernas avgaser, särskilt vid start efter tomgångskörning, samt vid särskilt hård belastning, motverkas fördelarna med den mindre koloxidhalten. Till dieselavgasernas nackdelar måste också räknas förekomsten av svaveldioxid i desamma. Olika dieselbränslen innehåller olika kvantiteter svavel varför strävan måste vara att erhålla en övergång till dieselbrännolja med mycket små kvantiteter svavel. På samma sätt som en övergång till renare bränslen, skulle möjligen en omändring av avgasystemet på dieselbilarna kunna ge god effekt. Den enklaste metoden torde härvid vara en övergång till ett avgassystem där avgasrören mynnar utanför fordonets tak. Förutom att gångtrafikanterna härigenom skulle slippa komma i direkt kontakt med avgaserna skulle dessa lättare utspädas.

Luftföroreningarna orsakas givetvis inte enbart genom avgaserna från bensin- och dieselmotorerna. Fastigheternas uppvärmningsanordningar liksom industriernas förbränningar bidrager i mycket hög grad till luftföroreningarna. Den tilltagande oljeeldningen har ökat halten av svaveloxid i den luft vi inandas i städer och tätorter. Även om luftföroreningarna framför allt gör sig gällande i städer och tätorter är det ingalunda enbart ett tätorternas problem. Även på den rena landsbygden förekommer luftföroreningar av betydande omfattning. Förläggningen av en illaluktande industri kan på mycket kort tid komma att innebära att ett i övrigt idylliskt område blir odrägligt för människorna. Då nya industrianläggningar planeras, måste det vara en angelägen uppgift att genom filtrering av de utsläppta avgaserna förhindra att luften förorenas. På dessa områden bör teknik och forskning kunna skapa betydligt bättre förhållanden. Det är därför med tillfredsställelse vi hälsar tillkomsten av ett forskningsinstitut för vatten och luftvård. I avvaktan på det resultat som forskningen kan ge synes det oss angeläget med profylaktiska åtgärder. Den smog som under hösten 1965 drabbade Stockholm är ett mycket allvarligt tecken på

vad som kan hända om man i avvaktan på utredningen inte vidtager omedelbara åtgärder.

Bland åtgärder som utan dröjsmål kan genomföras bör nämnas:

1. Upplysning med sikte på en begränsning av tiden för tomgångs- och varmkörning av motorer.

Denna åtgärd är särskilt aktuell under den kalla årstiden.

2. Utfärdande av bestämmelser för högsta tillåtna svavelhalt i dieselbrännoljan.

3. Föreskrifter om användande av avgasrör som utmynnar över taken på dieseldrivna fordon.

Vattenförsörjning och vattenförorening

I likhet med andra industrialiserade länder har vattenförbrukningen i Sverige ökat mycket kraftigt under 1900-talet. Under de senaste 30 åren har förbrukningen av hushållsvatten fördubblats samt den totala vattenförbrukningen under samma tid femdubblats. Alla prognoser pekar på att denna utveckling kommer att fortsätta. Även om de svenska vattentillgångarna kan bedömas som goda, är de icke obegränsade. Särskilt städers och tätorters behov av dricksvatten kan inom en snar framtid ge anledning till oro. En inventering av de tillgängliga vattenförekomsterna, samt planläggning för den framtida vattenförsörjningen framstår därför i dag som en fråga med stor prioritet. Samtidigt som förbrukningen av vatten ökar, ökar också utsläppet av förorenat vatten. Problemet med reningen av det avfallsvatten som erhålles såväl från hushåll som från industrianläggningar, måste lösas om inte mycket allvarliga skadeverkningar skall uppstå. Genom det av staten och industrien drivna institutet för vatten- och luftvård har ett väsentligt steg tagits i riktningen mot att förhindra den fortsatta förstöringen av de svenska vattendragen. Den av 1965 års riksdag beslutade omorganisationen på vatten- och luftvårdens område torde kunna utgöra en förbättring i detta hänseende.

I ett betänkande utgivet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redovisas förutsättningar och kostnader för den framtida vattenförsörjningen i Skåne och Halland. Detta material visar med önskvärd tydlighet att vattenfrågan kommer att bli en ekonomisk fråga av stora mått inom en relativt snar framtid; samma torde vara förhållandet i de flesta andra län. Det framgår också att stora besparingar kan göras genom en långsiktig planering och ett rätt utnyttjande av tillgängliga resurser. Statliga åtgärder i olika former torde emellertid ha ytterligt små möjligheter att nå ett fullgott resultat om inte samtidigt näringslivet ges incitament för en utbyggnad av anordningar för vattenrening. En åtgärd som i detta sammanhang torde bli aktuell är införandet av förmånliga avskrivningsregler som stimulans till investeringar i reningsverken.

Oljeföroreningar av våra vattendrag har under de senaste åren tagit en

allt större omfattning. Denna typ av vattenförorening är mycket allvarlig då redan relativt små kvantiteter olja kan göra stora vattentäcker mer eller mindre oanvändbara för årtionden framöver. Oljeskyddsutredningens betänkande har ännu icke föranlett någon åtgärd från regeringens sida.

Det torde vara oundgängligen nödvändigt att påskynda lagstiftningen på detta område.

Kostnader för åtgärder som erfordras för borttagande eller oskadliggörande av oljeföroreningar bör om möjligt åläggas skadegöraren. I de fall skadegörarens identitet icke kan fastställas bör användas medel som erhållits genom drivmedelsbeskattning.

Med anledning av ovanstående hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående

a) förutsättningarna för en önskvärd landskapsvård med beaktande av de ekonomiska och praktiska betingelser som en rationell betesproduktion kan möjliggöra inom de odlingsområden som bör bevaras åt framtiden,

b) skyddet för de svenska viltstammarna,

c) åtgärder mot nedskräpning i naturen samt mot luftföroreningar och vattenföroreningar. I utredningsuppdraget bör ingå undersökningar om kostnadsfördelningen för re-
nande åtgärder.

Stockholm den 25 januari 1966

Gösta Bohman

Leif Cassel

Rolf Eliasson

Carl Eric Hedin

Astrid Kristensson

Tage Magnusson

Hans Nordgren

Bo Turesson

Karin Wetterström