

## Nr 126

Av fru **Ryding m. fl.**, *angående det framtida bostadsstödet till folkpensionärer.*

(Lika lydande med motion nr 116 i Första kammaren)

Med hänvisning till vad som anförts i motionerna I: 94 och II: 108 hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att frågan om formerna för det framtida bostadsstödet till folkpensionärerna blir föremål för skyndsamt utredning.

Stockholm den 20 januari 1970

*Gunvor Ryding (vpk) C. H. Hermansson (vpk) Eivor Marklund (vpk)*

---

## Nr 127

Av fru **Anér m. fl.**, *om åtgärder mot luftförorening genom motorfordon.*

(Lika lydande med motion nr 120 i Första kammaren)

Förorening genom avgaser från bensindrivna fordon är en i hög grad bidragande orsak till många folksjukdomar, särskilt i dess verkan på lång sikt. Epidemiologiska studier på olika befolkningar, även i Sverige, samt laboratorieförsök på djur visar att luftföroreningar ökar mottagligheten för luftvägsinfektioner. Särskilt intressant är en undersökning som visar att möss som smittats med influensavirus fick lungcancer efter inandning av solbestrålade bilavgaser, medan friska möss, som utsattes på motsvarande sätt, inte fick samma sjukdom. Luftföroreningar ensamma åstadkommer alltså inte lungcancer — men de hjälper till.

För att motverka utsläppet av avgaser har riksdagen infört bestämmelser (Kungl. Maj:t prop. 1968: 124, 160) enligt vilka utsläppet av koloxid skall minskas till 45 gram per kilometer och utsläppet av kolväte till 2,2 gram per kilometer, båda delarna fr. o. m. 1971 års bilmodeller. Dessa svenska normer är strängare än de av ECE rekommenderade.

Regeringen har uttalat att det är önskvärt med en fortsatt successiv minskning av avgasutsläppen, och lagen ger också möjlighet att skärpa de

nu fastställda normerna. En ledningsgrupp inom kommunikationsdepartementet har i en utredning (stencil K 1968:2) föreslagit ytterligare regler för att begränsa utsläppet av koloxid och kolväten med effekt på 1973 års bilmodeller. Detta förslag har ännu icke föranlett några åtgärder. Sådana bör enligt vår mening snarast vidtagas.

Om detta senare förslag, av utredningen benämnt »alternativ 2», genomfördes skulle det bl. a. betyda att det totala utsläppet av koloxid år 1975 skulle motsvara ungefär 1965 års nivå. För utsläppet av kolväte skulle resultatet bli ungefär detsamma. Den uppskattade merkostnaden för detta »alternativ 2» skulle bli för ny bil 400 kr. och för ökad service 85 kr. om året. Dessa torde få anses utgöra maximikostnader. Man kan räkna med att tekniska konstruktioner kan åstadkommas som väsentligt sänker de i betänkanudet kalkylerade kostnaderna.

I stället för att på sålunda antytt sätt skärpa bestämmelserna för tillåtet avgasutsläpp har Kungl. Maj:t bestämt att det utvecklingsarbete på bilavgasområdet som bedrivits av ledningsgruppen i samarbete med AB Atomenergi skall avvecklas den 1 juli 1970. Därvid blir dels stationär utrustning i laboratoriet i Studsvik, dels vissa mobila mätningseenheter överflödiga och kan inte längre användas. Ledningsgruppen anser att denna utrustning även i fortsättningen kommer att behövas, bl. a. för utprovning av nya kontroll- och mätningförfaranden, och är angelägen om att så snart som möjligt få direktiv om hur och av vem sagda utrustning skall användas efter den 30 juni 1970.

I avgaserna från bensindrivna fordon finner man emellertid inte bara de ämnen vi ovan behandlat, nämligen koloxid och kolväten, utan där finns 150—200 olika ämnen av vilka endast en mindre del identifierats. Bl. a. finns där *kväveoxider* av vilka man beräknar att omkring 30 000 ton årligen släpps ut i Sverige via avgaserna.

Dessa kväveoxider räknas numera till de viktigaste typerna av luftföroreningar i stadssamhällen. Det totala utsläppet i luften över hela vår jord uppskattas till omkring 30 000 ton kväveoxider per dag. I högt urbaniserade och industrialiserade områden räknar man med att det släpps ut 0,15 kg kväveoxider per person och dag och att halten i sådana områden ökar varje år.

De mest omfattande undersökningarna om kväveoxiderna är gjorda i USA, framför allt i Los Angeles-området. Deras skadliga inverkan är av flera slag, dels en direkt skadlig inverkan på hälsan på längre sikt, dels en s. k. fotokemisk oxidation av organiskt material, som betyder att textilier, gummi o. d. förstörs. Kväveoxiderna medverkar till de kroniska lungförändringar som man funnit i tätbefolkade områden. De orsakar slutligen en avsevärd skadeverkan genom rostning av stål etc. Kväveoxidernas effekter är ännu inte slutgiltigt studerade, och det finns en viss oenighet bland

forskarna om deras exakta skadeverkningar. Man torde dock kunna hävda att de tillhör de luftföroreningar som man kommer att följa med skärpt uppmärksamhet i framtiden. Ett exempel på detta är de förslag till normer för minskade avgasutsläpp som hälsodepartementet i USA nyligen framlagt. Där vill man minska utsläppet av kolväten från 2,7 gram per mile (siffran är alltså inte direkt jämförbar med den svenska, som gäller gram per kilometer!) år 1971 till 0,25 per mile år 1980; och utsläppet av *kväveoxider* från en uppskattad siffra av 5,8 år 1971 (då ingen som helst kontroll ännu föreligger) till 0,40 år 1980, alltså en mycket drastisk nedskärning.

Samma amerikanska rapport antyder att dessa mycket stränga krav på avgasrening möjligen inte kan uppfyllas över huvud taget av de typer av förbränningsmotorer vi har i dag och man begär anslag för att utveckla nya typer. Bilindustrin i USA å andra sidan påstår sig kunna uppfylla dessa krav, men man frågar sig hur det skall gå till då den inte ens anser sig kunna uppfylla de mycket lägre kraven, som delstaten Kalifornien satt upp för 1975 års bilmodeller.

Kväveoxider släpps emellertid inte ut bara från bilar utan även vid eldning med olika bränslen inom industrier och ångkraftverk. I dessa stationära anläggningar är det relativt lätt att minska utsläppet av kväveoxider genom att minska förbränningstemperaturerna, vilket rimligen bör kunna få ner utsläppet av kväveoxider med bortåt 50 %.

Utsläppet från bilar är svårare att komma till rätta med av olika tekniska skäl.

Man kan alltså inte i dag peka på bestämda åtgärder som redan är utexperimenterade och som kunde minska utsläppet av kväveoxider från bilmotorer. Däremot krävs utan tvivel mera forskning i Sverige på detta område. Det behövs undersökningar av hur mycket kväveoxider människor över huvud taget utsätts för inom vissa industriella yrkesgrupper och i trafiken. Sådana fältundersökningar är tekniskt lätta att genomföra men kostar naturligtvis en del pengar. Det är dock nödvändigt att göra dessa utlägg för att skydda oss mot skadeverkningar som i pengar räknade är mångdubbelt större. Vi kan inte nöja oss med att okritiskt överta forskningsresultat från t. ex. USA, som inte är relevanta för våra specifika svenska förhållanden och problem.

För att åstadkomma en jämnare förbränning i bensinmotorer tillsätts blyföreningar av olika slag till bensinen. Dessa tillsatser har ansetts nödvändiga för att förhindra knackning i motorer med hög kompression. Det finns även normer som bestämmer den maximala blyhalten. Samtidigt är det väl känt att blyföreningar i allmänhet är skadliga. Från industrin känner man till fall av förgiftningar som visar sig i form av nervösa symtom, blodbrist, magsmärtor, förlamningar etc. Blyföreningarna kan också lagras upp i cellerna och påverka dessas ämnesomsättning. De långsiktiga verkningarna

är inte så väl kända, men en rad forskningsresultat tyder på att påverkan och upplagring av bly i kroppen kan ge allvarliga skador på lång sikt.

Det bly som tillförs bensinen försvinner till stor del ut med avgaserna. Man har uppskattat det tillskott av blyföreningar i naturen som bilarnas avgaser lämnar till mer än 2 000 ton årligen. Huvuddelen av blyet lämnar avgasrören som oorganiska föreningar, men även bly i organisk form tillförs på detta sätt naturen. En del av det oorganiska blyet kan av växter omvandlas till organiskt bly, vars giftverkningar är svårare. I årsrapporten från arbetsmedicinska institutet 1968—1969 framhålls bl. a. att erhållna forskningsresultat tyder på att organiska blyföreningar utgör en större del av mängden bly än vad som tidigare antagits. Vid prov på växter utefter trafikleder har höga blyhalter uppmätts. Åtskilligt av bensinblyet bryts inte ner i naturen utan förs vidare och anrikas i näringskedjorna.

Frågan om blyhalten i bensin har tidigare uppmärksammats av riksdagen. 1968 års riksdag anhöll även hos Kungl. Maj:t om förslag till åtgärder mot luftföroreningar genom utsläpp av blyhaltiga avgaser. Den 28 januari 1969 beslöt giftnämnden att den dittills högsta tillåtna halten av tetraalkylbly i bilbränsle skulle sänkas från 0,8 till 0,7 gram per liter. Detta med gillighet från den 1 januari 1970. Någon minskning av det totala blyutsläppet kommer denna skärpning dock inte att medföra. Den beräknade ökningen av bensinförbrukningen gör att det totala årliga utsläppet av förbränt bly väntas bli högre trots den skärpning som genomförs.

Utvecklingen på bilmotorområdet har gått mot allt effektivare motorer, vilka behöver högoktanig bensin. Effektiva motorer är också betydelsefulla från trafiksäkerhetssynpunkt. Tekniskt sett finns det dock möjligheter att framställa högoktanig bensin med låga blyhalter. Vid nyare raffinaderier görs detta redan nu. Bensin med låg blyhalt finns alltså att få fram, även om en väntad ökad efterfrågan på sådan bensin i Europa kan leda till att brist uppstår. Kapaciteten hos raffinaderierna kan ökas. Kostnadsökningen i ören per liter blir obetydlig, i storleksordningen ett par ören. Problemet är snarare att finansiera raffinaderier som ger högklassigt bränsle. Det har även framhållits att det är viktigare att utnyttja de ekonomiska medel som finns för att framställa olja med låg svavelhalt vilket ju också är ett angeläget miljövärdintresse. Men det ena får inte utesluta det andra.

Det är också möjligt att helt undvika blytillsatserna och i stället tillsätta andra medel till bensinen. Enligt uppgift finns dock nackdelar även med dessa tänkta ersättningsämnen. Avgasutsläppen skulle då innehålla ämnen bl. a. aromater med skadeverkningar som f. n. är svåra att klarlägga.

Ytterligare åtgärder är dock nödvändiga. Ett program för en snabb nedtrappning av den tillåtna blyhalten i bensin, som leder till att bly i bensin inom en snar framtid förbjuds, bör upprättas. Genom sådana åtgärder får oljebolagen tid att ställa om sin produktion. I den mån detta också kräver

smärre ändringar av motorkonstruktioner är sådana ändringar motiverade. Giftnämndens beslut är ett steg i rätt riktning. Det uppges vidare att den genomsnittliga blyhalten i bensin nu är omkring 0,5 gram per liter, varför ytterligare åtgärder snabbt tycks möjliga.

Vi förutsätter att förhandlingar pågår mellan naturvårdsverket och oljebolagen för en successiv nedtrappning av blyhalten i bensin och att en tidtabell upprättas för denna. I avvaktan på de radikala resultat som bör bli följden av dessa förhandlingar föreslår vi att bestämmelser redan inom kort, senast den 1 januari 1971, införs om en begränsning av den högsta tillåtna blyhalten i bensin till 0,4 gram per liter. Tekniska och ekonomiska förutsättningar kan anses föreligga för en sådan åtgärd.

Vidare bör bensinkonsumenterna uppmanas att använda bensin med låg blyhalt. Som regel innehåller den högoktaniga bensinen mer bly än bensin med lägre oktantal. Åtskilliga bilister använder nu högoktanig bensin utan att detta krävs av motorerna.

Med hänvisning till vad i motionen anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär

1. att förslag till skärpning av reglerna för begränsning av utsläpp av koloxid och kolväten från bilmotorer med giltighet fr. o. m. 1973 års bilmodeller snarast framläggs,

2. att en sänkning av högsta tillåtna halten av blyföreningar i bilbränsle från 0,7 gram per liter till 0,4 gram per liter genomförs med giltighet fr. o. m. den 1 januari 1971, samt

3. att forskning inriktad på kväveoxidernas skadeverkningar inom industri och genom biltrafik initieras.

Stockholm den 15 januari 1970

*Kerstin Anér (fp)*

*Erik Tobé (fp)*

*Sven Antby (fp)*

*Karl-Erik Strömberg (fp)*

---