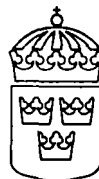


Regeringens skrivelse

1990/91:6

med redogörelse för uppföljningen av förslag
från delegationen för Miljöprojekt Göteborg



Skr.
1990/91:6

Regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 6 september 1990.

På regeringens vägnar

Odd Engström

Birgitta Dahl

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen för riksdagens kännedom de åtgärdsförslag som delegationen för Miljöprojekt Göteborg har presenterat i sin rapport Miljöprojekt Göteborg – För ett renare Hisingen (SOU 1989:32) och uppföljningen av förslagen. Delegationen hade till uppgift att föreslå och initiera åtgärder för att göra Hisingen väsentligt renare på tio år.

Delegationen har haft ett praktiskt inriktat arbetssätt för att utarbeta åtgärdsprogram som väsentligt kan minska miljöbelastningen inom den avsedda tidsperioden. Merparten av de förslag som lämnats berör lokalt och regionalt miljöarbete. Förslagen har haft betydelse i det pågående åtgärdsarbetet. Delegationens arbetssätt innebär bl. a. att befintliga resurser bland miljömyndigheterna kan utnyttjas effektivare.

Möjligheterna till förbättring av miljöhänsynen inom olika områden har påtalats och de myndigheter eller företag som är ansvariga för genomförandet har angivits och delegationen har tillsammans med de ansvariga påbörjat flera av åtgärderna redan under den tid delegationen arbetade.

Beträffande de av delegationen föreslagna åtgärder som direkt berör regering och riksdag har flertalet av dessa på olika sätt redan tagits om hand av regeringen och berörda myndigheter. Flertalet av de problem som delegationen pekar på kommer också att behandlas i den miljöpolitiska proposition våren 1991.

Som resultat av delegationens arbete kan nämnas att en omprövning av utsläppsvillkoren för stora punktkällor pågår. Tillsynsmyndigheterna fortsätter, tillsammans med berörda myndigheter och företag det utrednings-

och åtgärdsarbete som delegationen initierat. Regeringen har, som ett resultat av delegationens betänkande, storstadstrafikkommittéernas betänkanden och utredningen om storstädernas livsmiljö vilka har bedrivits parallellt, tillsatt tre förhandlare — en för Stockholmsregionen, en för Göteborgsregionen och en för Malmöregionen — med uppdrag att medverka till att långsiktiga överenskommelser om åtgärder och finansiering av miljöanpassade transportsystem för Göteborg och de andra storstäderna kan träffas.

Regeringen avser att i den miljöpolitiska propositionen redovisa en plan för hur avveckling av särskilt miljöstörande ämnen ska ske. Genom årets budgetproposition har kommunerna tilldelats ett ansvar för att upprätthålla en heltäckande avfallsplanering. Principen om byte från användning av farliga ämnen till mindre farliga, den s. k. substitutionsprincipen, har förts in i lagtexten enligt delegationens förslag. Delegationen pekar på behovet av en reformerad lagstiftning inom miljöskyddsområdet. Regeringen har härefter överlämnat rapporten till kommitén för översyn av miljöskyddslagstiftningen. Ett första betänkande väntas redan vid årsskiftet 1990/91.

Beträffande frågan om miljöskyddsområde avser regeringen att Göteborg, Mölndal och Partille inte bör förklaras som ett sådant särskilt miljöskyddsområde. Regeringen instämmer dock i delegationens förslag att det krävs en rationalisering av miljövårdsarbetet så att mer tid kan ägnas åt särskilt angelägna arbetsuppgifter. Naturvårdsverket kommer därför att få i uppdrag att utarbeta allmänna råd och översikter.

Den utvecklingsprocess som inletts kommer att vara till nytta inte bara för Göteborgsregionen utan även för andra delar av landet. Regeringen utgår från att det arbetssätt som prövats i Göteborg kan vara till stor nytta för andra kommuner i deras miljöarbete.

Beträffande metoden att tillsätta särskilda delegationer för att åstadkomma miljöåtgärder avser regeringen att återkomma till detta i ett annat sammanhang.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 september 1990

Närvarande: Statsråden Engström, S. Andersson, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Johansson, Lindquist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Freivalds, Wallström, Persson, Molin, Sahlin, Larsson

Föredragande: Statsrådet Dahl

Skrivelse med redogörelse för uppföljningen av förslag från delegationen för Miljöprojekt Göteborg

1 Inledning

Genom beslut den 17 december 1987 tillkallade regeringen en delegation med uppgift att initiera och samordna åtgärder för att göra Hisingen i Göteborgs kommun väsentligt renare inom en tioårsperiod.

Delegationen presenterade sitt betänkande (SOU 1989:32) Miljöprojekt Göteborg – För ett renare Hisingen i juni 1989. Arbetet har bedrivits inom de fyra områdena industrier, trafik, hamnar och avfall. På dessa områden har delegationen initierat eller föreslagit sammanlagt ett fyrtiotal olika projekt som omfattar en rad olika administrativa områden, däribland ändrad lagstiftning.

Delegationen bedömer att Hisingen och därmed hela Göteborg kan göras väsentligt renare inom en tioårsperiod genom att industrins och hamnarnas utsläpp kraftigt minskas och att hanteringen och användningen av miljöfarliga produkter och kemikalier minskar eller förändras. Vad gäller trafiken kräver huvuddelen av åtgärdsförslagen mer långsiktiga insatser än tioårsperspektivet och förslagen är heller inte avgränsade till Hisingen.

Till protokollet i detta ärende bör som *bilaga 1* fogas sammanfattningen av delegationens betänkande Miljöprojekt Göteborg – För ett renare Hisingen.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanterna och en sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Flertalet av de av delegationen föreslagna åtgärderna avser sådana områden där det inte krävs något beslut från regering eller riksdag utan verksamheten kan regleras med befintlig lagstiftning eller genom åtgärder och beslut av olika aktörer på regional eller lokal nivå.

Delegationen har i sitt arbete lyft fram och identifierat ett antal möjlig-

heter att komma tillrätta med störningar på miljön. Delegationen har arbetat både med sådana störningar som påverkar ett mindre område på och kring ön Hisingen och sådana som har ett vidare spridningsområde. Delegationen har identifierat såväl statliga och kommunala myndigheter som privata företag som kan genomföra framförda förslag. Delegationen har därigenom påbörjat en process vilken redan har resulterat i en rad konkreta åtgärder i regionen. Denna process påbörjades redan under delegationens arbete och har därefter fortsatt. I en sammanfattande redovisning av lokala och regionala åtgärder vilken bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*, presenteras en del av dessa resultat.

Delegationen har lagt ner ett omfattande arbete och presenterat en rad förslag till åtgärder som är både av specifik regional karaktär och mera generella.

I det följande redovisas delegationens förslag och de åtgärder som regeringen och berörda myndigheter hittills vidtagit med anledning av förslagen.

2 Föredraganden

2.1 Bakgrund

Miljösituationen i södra och västra Sverige är allvarlig och ön Hisingen i Göteborg är ett av de mest utsatta områdena i Sverige när det gäller utsläpp av luftföroreningar. Tung industri och stora trafikleder med en intensiv genomfartstrafik ligger intill bostäder. Raffinaderier, personbils- och lastvagnsfabriker, oljehamnar, upplag för miljöfarligt och annat avfall samt en omfattande tillverkningsindustri släpper varje år ut stora mängder av bl.a. kolväten, svavel och kväveoxider. De stora punktkällorna är lokaliserade till ett begränsat område på västra och södra delarna av ön. Utsläppen från Hisingen påverkar hela Göteborgsregionen. Både den regionala och lokala miljöbelastningen är hög. Den inre, tätt befolkade delen av Göteborg är kraftigt påverkad. Vägtrafiken är ett stort problem. Den omfattande industrin på Hisingen medför många tunga och ofta miljöfarliga transporter. Pendlingen med personbil till och från arbetsplatserna på Hisingen är omfattande. Stora diffusa utsläpp av föroreningar till luft och vatten sker också vid hanteringen av miljöfarliga produkter och kemikalier i området.

För att göra Hisingen väsentligt renare under en tioårsperiod krävs enligt delegationen åtgärder inriktade mot såväl de stora, enskilda anläggningarna, dvs. industrierna och hamnarna, som åtgärder på trafiksidan. När det gäller trafiken och kemikalie- och avfallshanteringen bör åtgärderna emellertid inte begränsas till enbart Hisingen utan omfatta hela Göteborgsregionen, för att ge så stor effekt som möjligt.

Min bedömning: I samband med prövning enligt miljöskyddslagen av miljöstörande anläggningar bör utsläppsvillkoren skärpas kraftigt i takt med att ny teknik finns tillgänglig.

Jag vill erinra om de möjligheter som naturvårdsverket och länsstyrelsen har till omprövning av villkoren för tidigare prövade verksamheter. Det fortsatta åtgärdsarbetet bl. a. genom omprövning av befintlig verksamhet bör kunna ge mycket stora utsläppsreduktioner inom en tioårsperiod.

Delegationens förslag: Delegationen har tagit fram ett åtgärdsprogram för att minska utsläppen till luft från raffinaderierna som innebär att utsläppen av kväveoxider kan minskas med ca 60 %, svaveldioxid med ca 95 %, partiklar med ca 80 % och kolväten med ca 95 %. Delegationen har också lämnat förslag om åtgärder för Volvos anläggningar i Torslanda. Förslagen som riktas mot såväl företagen som tillsynsmyndigheterna har överlämnats till berörda inför kommande omprövningar av företagens utsläppsvillkor.

Remissinstanserna: Remissinstanserna anser att det är viktigt att det i samband med prövning enligt miljöskyddslagen föreskrivs att miljöanpassad teknik skall tillämpas och de ur miljösynpunkt bästa produkterna skall användas. Att industrins punktutsläpp har minskat kraftigt under 1980-talet framhålls samt att förbättrad miljöövervakning kan leda till både ekonomiska vinster och miljövinster. Naturvårdsverket anser att delegationens arbete visar på svårigheten att införa ny teknik med tillämpningen av nuvarande system med prövning enligt miljöskyddslagen. Företagen bör få ett tydligare ansvar för att fortlöpande införa ny miljöanpassad teknik där det är ekonomiskt möjligt.

Skälen för min bedömning: De största punktkällorna för utsläpp till luft är oljeraffinaderierna, Volvos personbilsfabrik och oljehamnarna. De står för närvarande för ca 80 % av de totala utsläppen av flyktiga organiska ämnen på Hisingen – eller ca 15000 ton per år. Detta är betydligt mer än för andra tätorter i landet. Utsläppen av svaveldioxid och kväveoxider kommer från förbränning och når omgivningen via höga skorstenar. De största enskilda källorna är här raffinaderierna, som står för ca 70 % av svavel-dioxidutsläppen och 30 % av kväveoxidutsläppen på Hisingen.

Delegationen har gjort en noggrann genomgång av tekniska möjligheter att minska utsläppen från raffinaderierna. De åtgärder som har studerats omfattar utbyte av bränsle, förbättrad processteknik, förbättrad renings-teknik och förbättrad övervakning och drift. Delegationen bedömer att samtliga utsläpp från raffinaderierna kan begränsas väsentligt. Delegationen har överlämnat sitt tekniska underlag till statens naturvårdsverk för att utnyttjas vid en omprövning av villkoren för raffinaderierna.

Jag anser att delegationen har visat att en väsentlig förbättring från miljösynpunkt kan uppnås vid raffinaderierna och att det därför kan finnas skäl att inleda en omprövning av villkoren enligt 24§ miljöskyddslagen. Naturvårdsverket har gjort en framställan till koncessionsnämnen för miljöskydd om omprövning av villkoren vid samtliga stora raffinaderier.

Utsläppen av lösningsmedel från Volvo Torslandaverken är en annan av de stora punktkällorna. Delegationen har redovisat den då pågående prövningen av verksamheten hos koncessionsnämnden för miljöskydd, och att möjligheter fanns att successivt begränsa utsläppen från 2 700 ton per år, som var 1987 års utsläppsnivå, till 1 200 ton per år från år 1993. En målsättning att ytterligare begränsa utsläppen redovisades också. Delegationen har också initierat ett arbete med utbyte av material och kemikalier vid Volvo Torslandaverken. Nonylfenoler m. fl. kemikalier håller på att avvecklas och bytas ut mot miljöanpassade alternativ.

Jag vill här redovisa de beslut som fattats därefter. Koncessionsnämnden har i sitt beslut föreskrivit villkor om ytterligare begränsning av utsläpp av lösningsmedel. Regeringen har nyligen, efter överklagande av koncessionsnämndens beslut, fastställt strängare krav för att minska användningen och utsläppen av lösningsmedel från Volvos fabrik i Torslanda liksom från Volvokoncernens fabriker i Umeå och Eskilstuna. Regeringens beslut innebär att utsläppen av lösningsmedel från Torslandaverken skall minska från nuvarande 2 700 ton per år till 450 ton från och med år 1998. Detta är i enlighet med de principer regeringen fastställde i november 1988 avseende utsläpp av lösningsmedel.

På Hisingen finns också ett stort antal mindre och medelstora företag som släpper ut lösningsmedel och andra flyktiga organiska ämnen. Jag vill här särskilt framhålla att miljö- och hälsoskyddsnämnden och länsstyrelsen, som är tillsynsmyndigheter enligt miljöskyddslagen, har en viktig uppgift att fortsätta det arbete med att kartlägga utsläppskällor och utarbeta åtgärdsprogram som delegationen har initierat. De svårigheter som naturvårdsverket påtalar i sitt remissvar om att få till stånd en teknikomställning med hjälp av miljöskyddslagens omprövningsregler återkommer jag till senare i min framställning.

2.3 Hamnarna

Min bedömning: Tillsynsmyndigheterna bör, tillsammans med berörda myndigheter och företag i olika arbetsgrupper, fortsätta det utrednings- och åtgärdsarbete som delegationen initierat. Arbetet bör redan på kort sikt kunna ge mycket stora utsläppsreduktioner.

Delegationens förslag: Delegationen har lämnat en rad förslag till åtgärder för att förbättra miljösituationen i såväl oljehamnarna som i Torshamnen. Även andra åtgärder som t.ex. clanslutning av färjor vid kaj har föreslagits.

Remissinstanserna: Oljehamnarna ses som en av de stora punktkällorna för utsläpp till luft och det är angeläget att berörda tillsynsmyndigheter känner ansvar för att driva genom förslagen. De åtgärder som föreslås för medelstora och stora fartyg kan komma att ge stora miljövinster, liksom åtgärderna inom vattenområdet.

Skälen för min bedömning: Oljehamnarna i Skarvik-Rya är efter de stora industrier jag nyss nämnt den största enskilda källan för utsläpp av flyktiga organiska ämnen till luft, om man betraktar hamnarna med sina depåanläggningar som en källa. Utsläpp kommer från lagring, fyllning av tank-

bilar och utlastning av bensin till fartyg. Lösningssmedel avgår också från den stora cisternparken.

Avloppsvattnet från hamnarna innehåller stora mängder olja och kemikalier. Utsläppen sker också från Torshamnen, där råolja till raffinaderierna lossas. Utsläppen från fartygstrafiken genom förbränningen av bunkerolja är ansevärdiga. Det är således fråga om ett stort antal utsläppskällor inom hamnen, och åtgärder kan inte enbart begränsas till de fasta anläggningarna i hamnen, utan måste också omfatta fartygen som angör hamnarna.

Jag delar delegationens mening, att åtgärder i detta fall bör vidtas genom det arbete tillsynsmyndigheterna gör och i arbetsgrupper där samtliga berörda företag och myndigheter får möjlighet att delta. Jag vill för regeringens och riksdagens kännedom redovisa delegationens förslag i dessa frågor och hur jag anser att regeringen bör följa arbetet.

En viktig åtgärd är att införa ett återföringssystem för bensinångor från lastning av fartygen. Ett sådant system kräver, förutom en fast installation i hamnen, att fartygen är utrustade för återföring. Allt fler fartyg har sådan utrustning.

En arbetsgrupp har initierats av delegationen för att utveckla en handlingsplan för att införa återföringssystem. Enligt Göteborgs hamn som leder denna grupp skall en första återvinningsanläggning för fartyg stå klar senast år 1993. Jag anser att detta arbete är mycket viktigt, och att tillsynsmyndigheterna bör arbeta för att ett återföringssystem införs så snart som möjligt. Resultaten kommer också att användas för att påskynda det internationella arbetet i dessa frågor. Utsläppen av flyktiga organiska ämnen till luft och vatten från oljehamnarna i Skarvik-Rya bör kunna minskas med minst 80 % inom fem år.

I betänkandet redovisas ett antal förslag om hur utsläppen av förorenat avloppsvatten och lakvatten kan minska och hur övervakningen kan förbättras för att kunna reducera övriga utsläpp av kolväten till luft från anläggningarna i hamnen. Delegationens förslag har redovisats för tillsynsmyndigheterna. Jag förutsätter att dessa myndigheter kommer att utnyttja det framtagna underlaget i sitt löpande tillsynsarbete.

Delegationen visar också på möjligheten att begränsa utsläppen från fartyg. Detta gäller t.ex. att begränsa utsläpp från lossning genom att fartygen utrustas med skilda tankar för ballastvatten och råolja, möjligheter att elansluta färjor som ligger vid kaj och åtgärder för att få fartygen att använda bränslen med lägre svavelhalt. Begränsning av sjöfartens utsläpp är av betydelse för hamnar och fartyg i hela landet i takt med ökad färje- och fartygstrafik i Östersjön och Nordsjön. Jag vill speciellt nämna att sedan delegationen tillsattes har Stena Marine Management (f.d. Stena Line) övergått till att använda bränsle med 0,6 viktsprocent svavel. Detta innebär en minskning av svaveldioxidutsläppen med 1 600 ton per år. För jämförelsens skull kan nämnas att utsläppen från BP:s raffinaderi år 1987 var ca 800 ton.

I samband med pågående översyn av olika trafikverks miljöansvar har sjöfartsverket nyligen avlämnat sin utredning om åtgärder rörande dessa och andra frågor som syftar till att göra sjöfarten mera miljöanpassad.

Sjöfartsverkets utredning har inventerat sjöfartens miljöeffekter samt föreslagit åtgärder för att minska föroreningarna. Regeringen avser att i samband med den miljöpolitiska propositionen våren 1991 återkomma i dessa frågor.

Skr. 1990/91:6

2.4 Trafiken

Min bedömning: Med hänsyn till att trafikens utsläpp är ett av storstädernas stora miljöproblem behöver dessa utsläpp minska kraftigt. För att uppnå detta krävs bl. a. en utbyggd och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Regeringen har, som ett resultat av delegationens betänkande, storstadstrafikkommittéernas betänkanden och utredningen om storstädernas livsmiljö vilka har bedrivits parallellt, tillsatt tre förhandlare – en för Stockholmsregionen, en för Göteborgsregionen och en för Malmöregionen – med uppdrag att med berörda parter utarbeta överenskommelser som skall syfta till att genom åtgärder i det samlade trafiksystemet förbättra regionens miljösituation, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för regionens utveckling. Regeringen följer arbetet och avser återkomma i dessa frågor senare under detta riksmöte.

Delegationens förslag: Delegationens slutsats är att trafiken med dåvarande tekniska förutsättningar bör minskas kraftigt för att miljömålen skall nås i Göteborgsregionen. För att kunna minska biltrafiken så radikalt krävs både satsningar på kollektivtrafik och restriktioner mot biltrafiken. Den lösning som delegationen förordar innebär att utveckla ett attraktivt alternativ till bilen i form av ett modernt, snabbt och bekvämt kollektivtrafiksystem.

Remissinstanserna: Remissinstanserna är övervägande positiva till satsningar på kollektivtrafik. Flera remissinstanser påtalar dock problemen kring att finna finansieringsformer för att täcka de investeringsbehov som blir följden av delegationens förslag.

Skälen för min bedömning: En väsentlig uppgift när det gäller trafikens miljöpåverkan är att klara de mål som finns beslutade centralt och lokalt om utsläpp och halter av luftföroreningar. Dessa mål är uppsatta för att minimera luftföroreningarnas påverkan av människors hälsa samt för att komma ner till acceptabla belastningsgränser på miljön. Förutom att åstadkomma en bättre luftmiljö och därmed en bättre hälsosituation i Göteborg och övriga storstäder gäller det också att skapa en trivsam stad med mindre buller och mindre trängsel med fordon.

Parallellt med delegationen och efter det att betänkandet redovisats har ett omfattande arbete bedrivits för att finna lösningar på trafik- och miljöproblemen i storstadsregionerna. Detta mera detaljerade utredningsarbete bedrevs inom ramen för bl. a. storstadstrafikkommittén och storstadsutredningen.

Innan jag går vidare i min redovisning vill jag betona att de frågor som behandlas i det följande kommer att på ett samlat sätt senare under detta riksmöte redovisas för riksdagen.

Göteborg har en topografi och ett klimat som främst på vintern påverkar koncentrationen av luftföroreningar. Varm luft kan under något eller

några dygn lägga sig som ett spärrskikt över kallare luft i de lågt liggande delarna av centrala Göteborg och de närliggande dalgångarna, s. k. inversion. Detta har hänt i genomsnitt 25 gånger per år de senaste 15 åren. Mycket höga halter av luftföroreningar har då koncentrerats i stadsluften vilket inträffar i genomsnitt en gång per år. Halterna av föroreningarna i luften kan då bli så höga att det uppstår akuta hälsorisker för många människor.

Av Storgöteborgs omkring 370 000 yrkesverksamma invånare har omkring 150 000 sina arbetsplatser inom inversionsområdet. Av dem som arbetar inom området bor 110 000 i Göteborg. Omkring 180 000 personer bor i inversionsområdet.

Grundat på bl. a. storstadstrafikkommitténs första delbetänkande (SOU 1988:15) har regeringen föreslagit (prop. 1989/90:143) att genom en särskild lag ge Göteborgs kommun möjlighet att tillfälligt förbjuda person- och lastbilstrafik inom vissa områden i situationer då luftföroreningarna utgör ett akut hot mot människors hälsa. Riksdagen avser ta ställning till detta under hösten 1990.

Liksom Miljöprojekt Göteborg har de olika utredningarna om storstädernas trafikmiljö konstaterat behovet av en förbättrad trafikförsörjning i storstadsområdena och att kollektivtrafiken måste byggas ut och förbättras väsentligt. Storstadsutredningen har också i sitt betänkande (SOU 1990:16) Storstadsliv angivit vissa vägar till hur finansieringen av utbyggnad av bl. a. kollektivtrafiken i storstäderna kan ske. Som ett resultat av dessa olika utredningar har regeringen i ett första steg tillkallat tre förhandlare – en för vart och ett av de tre storstadsområdena. Förhandlarna skall – var och en för sig – med berörda parter i regionen utarbeta överenskommelser om åtgärder i det samlade trafiksystemet som kan förbättra regionens miljösituation, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för regionens utveckling. Förhandlarna skall medverka till att långsiktiga överenskommelser om åtgärder och finansiering kan träffas för Göteborg och de andra två storstäderna. Vad gäller finansieringen av dessa åtgärder vill jag hänvisa till att förhandlarna i första hand bör utgå från de resurser som kan tillhandahållas från olika kommunala organ och landsting inom regionen samt från näringslivet. Storstadsförhandlarna skall redovisa sina förslag till tioåriga utvecklingsprogram senast den 15 januari 1991. Som jag tidigare anfört kommer regeringen att redovisa dessa frågor för riksdagen senare under detta riksmöte.

Miljöprojekt Göteborg pekade också på behovet av regional samverkan. Även storstadsutredningen framhåller behovet av ökad regional samverkan och planering. Som ett resultat av Miljöprojekt Göteborg har politisk enighet uppnåtts i Göteborgsregionens kommunalförbund om att snabbt ta fram en trafikplan som omfattar hela regionen. Detta bör underlätta möjligheterna att få till stånd de långsiktiga överenskommelser som den tillkallade förhandlaren har i uppdrag att uppnå. En ökad regional samverkan underlättas också genom den nu påbörjade upprustningen av bannätet i västra Sverige.

Jag vill i detta sammanhang också betona betydelsen av det arbete med att minska emissionerna från motorfordon som bedrivs parallellt med

arbetet med att finna nya transportlösningar för storstäderna. Regeringen har t. ex. haft överläggningar om dessa frågor med företrädare för fordons- och bränsleindustrin. Delegationen har med sitt exempel från Volvos lokala godstransporter visat att företag kan minska avgasutsläppen från dieselfordon med befintlig teknik och planering av transporter. Skärpta emissionskrav för lätta fordon har också föreslagits av naturvårdsverket i deras aktionsplan för förbättrad luftkvalitet (Luft-90). För att förbättra luftkvaliteten är det också viktigt att ersätta diesel i stadsfordon med miljövänligare bränsle. Försök med naturgas- och etanoldrivna bussar, t. ex. med bidrag från transportforskningsberedningen, pågår på olika platser i landet. Övergången från diesel till miljövänligare bränslen kommer att stimuleras genom den förändrade prisbild på olika bränslealternativ som blir följden av bl. a. miljöavgiftsutredningens förslag. Jag avser att återkomma i dessa frågor senast i samband med den miljöpolitiska propositionen våren 1991.

2.5 Produkter, kemikalier och avfall

Min bedömning: En grundläggande princip rörande synen på avfall innebär att producenten ansvarar för det avfall som uppkommer till följd av hans verksamhet. Detta är emellertid inte tillräckligt. Producenten bör också ta sitt ansvar för de produkter som tillverkas och den inverkan dessa får på hälsa och miljö.

En avveckling av särskilt miljöstörande ämnen är angelägen och detta har förberetts av kemikalieinspektionen och naturvårdsverket i ett nyligen avrapporterat regeringsuppdrag. Regeringen avser att redovisa en plan för avveckling i den miljöpolitiska propositionen våren 1991. I samband med tillsyn enligt lagen om kemiska produkter bör vidare berörda myndigheter utnyttja möjligheterna att pröva om det finns miljövänligare alternativ, den s. k. substitutionsprincipen. Kommunerna bör också i samband med att lokala avfallsplaner upprättas ta upp överläggningar med företag i syfte att minska avfallets farlighet och mängd. Genom årets budgetproposition (prop. 1990/91:100, bil.16) har kommunerna givits möjlighet att ställa krav på källsortering från januari 1991. Regeringens målsättning är att all förbränning och deponering av osorterat avfall skall ha upphört till år 1994.

Delegationen förslag: Delegationen har presenterat ett antal olika förslag som på olika sätt angriper problemen med diffusa utsläpp från hantering av riskfyllda kemikalier och produkter. Förslagen riktas mot såväl företag som tillsynsmyndigheter. Vidare föreslås att hanteringen av hushållsavfall och industriavfall förändras mot mindre mängder restavfall och minskad mängd miljöstörande ämnen i avfallet. Detta skall ske i enlighet med en plan om källsortering och lokal kompostering som delegationen tagit fram.

Remissinstanserna anser återvinningsaspekten vara viktig vid avfallshanteringen liksom övergång till miljövänligare produkter. Kemikalieinspektionen hänvisar till kontroll från köparnas/användarnas sida avseende produkten från yttre miljösynpunkt. Arbetsmiljöområdet kan ge goda exempel.

Skälen för min bedömning: Som delegationen visat utgör avfallet en allt

större belastning för miljön. Många problem skapas redan när en vara tillverkas men ger miljöeffekter med olika lång tidsfördröjning. Varorna och produkterna måste därför vara rena från början. Såväl i avfallet som i varorna och produkterna måste innehållet av miljöskadliga ämnen minskas kraftigt. Återanvändning och återvinning av material ur avfallet behöver öka. För det avfall som slutligen behöver tas om hand måste teknik och system för miljöriktig hantering och slutbehandling utvecklas. Delegationen har påbörjat flera arbeten för att visa de möjligheter som finns att minska den diffusa spridningen av riskkemikalier i Göteborgsområdet. I flera fall har positiva resultat redan uppnåtts.

Enligt lagen (1985:426) om kemiska produkter är den som hanterar eller importerar miljöskadliga ämnen skyldig att ha god kunskap om ämnena och deras effekter och att när så är möjligt byta dem mot mindre skadliga eller oskadliga ämnen. Denna skyldighet har hittills inte på något märkbart sätt iakttagits när det gäller sammansättningen av de producerade eller importerade varorna. Den tekniska och kommersiella utvecklingen har snarare lett till en ökad användning av miljöskadliga ämnen i varor och en därigenom ökad andel miljöskadliga ämnen i avlopp och avfall. Jag anser därför att ett mer bestämt producentansvar bör utkrävas i framtiden. Detta förutsätter också att informationen till och medvetenheten hos konsumenter och övriga användare måste ökas.

Ett första steg mot ett sådant ökat producentansvar har beslutats av riksdagen i enlighet med mina förslag i årets budgetproposition. Producentansvaret har förstärkts genom ökad kontroll av kemikalieanvändningen, krav på utbyte av miljöskadliga ämnen (den s. k. substitutionsprincipen), uppgiftsskyldighet till kommunen och konsumenten, utveckling av företagsinterna materialbalanser och miljövarudeklarationer.

Jag anser i likhet med delegationen att en avveckling av särskilt miljöstörande ämnen är angelägen. Kemikalieinspektionen och statens naturvårdsverk har därför efter det att delegationen presenterat sina förslag fått i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till lämpliga åtgärder för att begränsa användningen av hälso- och miljöskadliga ämnen. Detta uppdrag har nyligen avrapporterats till regeringen. I uppdraget har ingått att ge förslag till mål och strategi för det fortsatta arbetet för att minska användningen av hälso- och miljöskadliga kemiska ämnen. Arbetet har inriktats på att för sådana ämnen eller grupper av ämnen, vilka är särskilt skadliga, redovisa förslag till åtgärder för att begränsa deras användning samt att ge förslag till tidsplaner för deras avveckling eller kraftiga begränsning. Förslag till åtgärder för hur kemikalieanvändningen inom alla områden i samhället kan påverkas mot en övergång till användning av mindre farliga ämnen lämnas. Vidare redovisas i vilken utsträckning tillverkare och importörer verkligen tar ansvar för arbetet med att frivilligt byta ut de farligaste kemikalierna i varuproduktionen. Jag avser att efter remissbehandling av naturvårdsverkets och kemikalieinspektionens utredning återkomma i denna fråga.

Jag anser det vidare angeläget att behandlingen av uppkommet avfall förbättras parallellt med att volymerna och farligheten minskar. Erfarenheterna från Göteborg visar att kommunerna därvidlag spelar en mycket

viktig roll. Allt flera kommuner höjer också ambitionsnivån. För att stärka kommunernas arbete gavs dessa, i samband med årets budgetproposition, ett ansvar för att upprätthålla en heltäckande avfallsplanering. Delegationens plan om källsortering och lokal kompostering i olika typer av bebyggelse har lett till att försöksverksamheter startats i Göteborgs kommun i enlighet med målsättningarna om bättre sortering av avfall vilket sedan fastlades i budgetpropositionen.

Jag vill också betona betydelsen av en ökad forskning för att åstadkomma en miljöanpassad produktutveckling, en återvinning av restprodukter och ett fullgott slutligt omhändertagande av det skadliga avfallet. I enlighet med förslagen i den forskningspolitiska propositionen (prop. 1989/90:90) har riksdagen beslutat om en förstärkning av anslaget till detta område vilket innebär en bashöjning av anslagen till avfallsrelaterad forskning med 50 milj. kr. vid utgången av budgetåret 1992/93 samt vidare inrättande av ett programråd för avfallsrelaterad miljöforskning.

2.6 Göteborgsregionen som miljöskyddsområde

Min bedömning: Jag har för avsikt att senare föreslå regeringen att ge statens naturvårdsverk i uppdrag att intensivfiera utarbetandet av översikter och förslag till allmänna villkor för att begränsa utsläppen till miljön från sådana verksamheter som påverkar Göteborgsregionen och andra större tätorter. Detta bör underlätta för en rationellare ärendehantering så att mer tid kan ägnas åt särskilt angelägna arbetsuppgifter. Jag avser inte att förklara Göteborgsregionen som miljöskyddsområde.

Delegationens förslag: Delegationen föreslår att Göteborgsregionen görs till miljöskyddsområde så att generella föreskrifter för att begränsa utsläppen i regionen skall kunna utfärdas. Delegationen lämnar exempel på vilka verksamheter som föreskrifterna bör omfatta, men påpekar att dessa behöver bearbetas vidare.

Remissinstanserna: Av de remissinstanser som yttrade sig över förslaget att göra Göteborgs, Partilles och Mölndals kommuner till miljöskyddsområde, är fördelningen jämn mellan dem som är positiva och dem som är negativa till förslaget. Bland storstadskommunerna tillstyrker Stockholm förslaget medan Göteborg förordnar en tidsbegränsad försöksverksamhet. Mölndals kommun avvisar förslaget och Partille kommun uttrycker tveksamhet till förslaget men tar ej ställning. De positiva framför att luftförorenings- och trafiksituationen motiverar ett beslut om miljöskyddsområde samt att generella föreskrifter skulle effektivisera miljöskyddsarbetet. De negativa pekar på att luftföroreningar inte är lokala samt på svårigheten att hitta ändamålsenliga föreskrifter. Generella föreskrifter som förenklar miljöskyddsarbetet skulle behövas i hela landet. Regionaliserade bestämmelser avstyrks.

Skälen för min bedömning: Den stora koncentrationen av industriell verksamhet och trafik ger ofta särskilda problem för hälsan och miljön i tätorterna. Många problem är specifika för Göteborg, som till exempel den omfattande hamnverksamheten och den stora koncentrationen av tung

industri med utsläpp av bl. a. lösningsmedel. Denna verksamhet kan dock miljömässigt hanteras på särskilt sätt som jag nyss redovisat.

Delegationen har också givit en utförlig beskrivning av miljöproblem från sådana verksamheter som till stor del är likartade i Stockholm, Göteborg, Malmö och andra större städer. I dessa städer finns ofta många små störningskällor, som sammantaget ger upphov till stora föroreningsmängder. Genom sin lokalisering kommer ett stort antal människor att påverkas av utsläpp till luften från dessa verksamheter. Många industrier är anslutna till det kommunala avloppsnätet, och kan genom avloppsvattnets sammansättning påverka kommunens reningsverk i negativ riktning. De kan också bidra till att slammet från reningsverket blir förorenat och inte kan återanvändas i samma utsträckning som annars skulle vara möjligt.

Eftersom det är fråga om ett stort antal anläggningar medför det en stor arbetsbelastning för myndigheterna att individuellt pröva varje verksamhet. Jag anser att myndigheternas arbete bör underlättas och effektiviseras i så stor utsträckning som möjligt. Detta förutsätter bl. a. förändringar i nuvarande miljöskyddslagstiftning.

Det kan vara lämpligt och effektivt att införa generella standardkrav i vissa fall. För sådana branscher där det finns ett stort antal likartade verksamheter bör det vara möjligt att utarbeta branschvisa underlag och standardkrav. Standardkrav innebär förutom en förenklad handläggning hos myndigheterna också större rättvisa mellan olika verksamheter.

För större verksamheter anser jag dock att den individuella prövningen genom tillstånd enligt miljöskyddslagen är den mest ändamålsenliga, eftersom det ofta är fråga om stora variationer mellan olika anläggningar och förutsättningarna för åtgärder kan vara mycket olika.

Jag delar således delegationens uppfattning att det för vissa verksamheter kan vara ändamålsenligt att utfärda generella föreskrifter. Sådana generella föreskrifter kan utfärdas inom ett geografiskt avgränsat område genom att detta förklaras som miljöskyddsområde. Denna möjlighet har tillämpats och visat sig ändamålsenlig i bl. a. Ringssjöns tillrinningsområde, vilket förklarats som särskilt föroreningskänsligt område enligt miljöskyddslagens tidigare lydelse. Delegationerna Miljöprojekt Västra Skåne och Sundsvall-Timrå utreder för närvarande om bestämmelserna för miljöskyddsområde bör tillämpas. Jag kommer senare att ta ställning till dessa delegationers förslag.

Regeringen beslutade i maj 1989 om en kommitté med parlamentarisk sammansättning för att se över miljöskyddslagstiftningen (miljöskyddskommittén). En av de frågor som kommittén särskilt skall belysa är möjligheten att ändra miljöskyddslagen så att regeringen får möjlighet att utfärda generella normföreskrifter för vissa specificerade verksamheter. Kommittén skall redovisa ett principbetänkande den 1 februari 1991.

Det bör emellertid redan nu vara möjligt att underlätta regionala och lokala myndigheters arbete. Statens naturvårdsverk kan i egenskap av central tillsynsmyndighet utarbeta allmänna råd m. m. för länsstyrelsernas och miljö- och hälsoskyddsnämndernas planering, genomförande och uppföljning av tillsynen. Naturvårdsverket arbetar, enligt vad jag har erfarit, med att ta fram branschvisa sammanställningar med teknisk information

och förslag till villkor som kan tillämpas vid prövningen av enskilda anläggningar.

Jag anser att naturvårdsverkets arbete med sådana branschvisa sammanställningar bör intensifieras och i första hand inriktas på sådana verksamheter som finns i stort antal i våra tätorter. Regionala och lokala miljötillsynsmyndigheter kan, med tillgång till centralt upprättade krav på mindre verksamheter vilka idag kräver individuellt tillstånd enligt miljöskyddslagen, rationalisera sitt arbete och satsa resurserna på mer omfattande miljöproblem.

Det bör också övervägas om översikterna med förslag till villkor bör utformas som allmänna råd, vilket skulle ge dem ökad tyngd. Sådana allmänna råd kan utgöra ett värdefullt underlag om regeringen senare beslutar om miljöskyddsområde eller att införa en generell föreskriftsrätt i miljöskyddslagen.

Jag har för avsikt att föreslå regeringen att ge naturvårdsverket i uppdrag att utarbeta branschöversikter och allmänna råd för sådana branscher som kan underlätta arbetet för myndigheterna i de större tätorterna. Det kan gälla tryckerier, kemtvättar, bensinstationer, verkstäder, plasttillverkning, anläggningar för fotografisk framkallning och anläggningar som hanterar lösningsmedel. Naturvårdsverket bör som en inledning av uppdraget redovisa en lista för prioritering av branscher och en arbetsplan för det fortsatta arbetet.

Som framgår av min redovisning behöver underlaget förbättras innan generella föreskrifter kan utfärdas. Det kan också vara mer ändamålsenligt att genomföra motsvarande regler i alla större tätorter samtidigt. Därmed kan också prioritering och rationalisering av uppgifterna göras. Jag avvisar därför förslaget från Göteborgs kommun om en tidsbegränsad försöksverksamhet. Jag instämmer dock i delegationens bedömning att kommunernas miljöorganisation kan utnyttjas effektivare så att mer tid kan ägnas åt särskilt angelägna arbetsuppgifter såsom trafiksektorns miljöproblem. Det underlag som delegationen redovisat bör därför ligga som grund för det fortsatta arbetet på naturvårdsverket och i miljöskyddskommittén. Mot denna bakgrund behövs inte Göteborgsregionen förklaras som ett miljöskyddsområde.

2.7 Lagstiftningsfrågor, tillsyn och kontroll

Min bedömning: Miljöskyddslagstiftningen behöver i väsentlig utsträckning reformeras. Förutsättningar för att göra omfattande förbättringar har skapats genom översynen av miljöskyddslagstiftningen. Ett första betänkande avses lämnas senast den 1 januari 1991. Delegationens förslag bör behandlas i denna översyn. Möjlighet att miljöskyddspröva godstransporter till och från tillståndspliktig verksamhet finns redan i dag, men bör kunna förtydligas i lagtexten. Lagen om kemiska proukter har, i enlighet med förslag i årets budgetproposition, förtydligats med att den s. k. substitutionsprincipen har förts in i lagtexten.

Delegationens förslag: Delegationen förslår vissa förändringar av miljöskyddslagstiftningen. Miljöskyddslagen föreslås ändras så att utsläpp och

miljöstörningar från godstransporter till och från tillståndspliktig verksamhet och transportintensiva verksamheter skall miljöskyddsprövas. Bestämmelser i 14 § miljöskyddslagen föreslås ändras så att det blir obligatoriskt att redovisa en utomstående sakkunnigs utredning om möjliga skyddsåtgärder. Lagen om kemiska produkter föreslås ändras så att "omvända bevisbördan" och "substitutionsprincipen" (byte av användning av farliga ämnen till mindre farliga) ges ökad tyngd genom att de förs in i lagtexten. Slutligen föreslås att lagstiftningen ändras inom miljöområdet så att bättre förutsättningar skapas för ett målinriktat miljöskyddsarbete med trafik och produkter/kemikalier. Delegationen hänvisar här till den då aviserade översynen av miljöskyddslagen.

Delegationen föreslår också att en mer åtgärdsinriktad kontroll införs av luft-, mark- och vattenområdena i Göteborg. Man föreslår att tillsynsmyndigheterna själva skall få besluta om formerna för denna kontroll och att finansieringen av densamma förändras så att de avgifter som tillsynsmyndigheterna tar ut av företag m. fl. i samband med prövning och tillsyn helt eller delvis kan behållas av myndigheterna.

Remissinstanserna delar i princip delegationens åsikter om behovet av en skärpt tillämpning och förändringar i miljöskyddslagstiftningen och hänvisar liksom delegationen till den översyn av miljöskyddslagstiftningen som beslutats av regeringen. Företagen bör få ett tydligare ansvar för att fortlöpande införa ny miljöanpassad teknik där det är ekonomiskt möjligt.

Koncessionsnämnden påpekar att godstransporter till och från tillståndspliktig verksamhet i dag kan prövas enligt 4 § i miljöskyddslagen.

Skälen för min bedömning: Vad gäller förändringar i miljöskyddslagen har jag tagit del av delegationens förslag och överlämnat dessa till kommittén för översyn av miljöskyddslagstiftningen vilken tillsattes av regeringen i maj 1989. Naturvårdsverket har påtalat svårigheterna att utnyttja omprövningsreglerna i miljöskyddslagen och att ett större ansvar att införa miljövänlig teknik borde åligga den som utövar miljöfarlig verksamhet. Jag delar naturvårdsverkets uppfattning. I direktiven till miljöskyddskommittén har också särskilt angivits att nuvarande omprövningsregler och företagets roll bör ses över.

Utsläpp och miljöstörningar från godstransporter till och från tillståndspliktig verksamhet blir miljöskyddsprövat vid tillämpning av 4 § av miljöskyddslagen som den i dag är utformad. Delegationen har pekat på att problem kan uppstå i samband med tillämpningen av lagstiftningen. Jag avser därför återkomma med förtydliganden senast i samband med miljöpolitiska propositionen våren 1991.

Vad gäller delegationens förslag om förtydligande av lagen om miljöfarliga produkter vill jag erinra om att riksdagen enligt förslag i årets budgetproposition beslutade om ett sådant förtydligande av 5 § lagen om kemiska produkter, så att substitutionsprincipen klart framgår av paragrafens lydelse.

Slutligen, vad gäller delegationens förslag till förbättrad miljöövervakning och kontroll, anser jag det väsentligt med en översyn av formerna för hur detta i framtiden ska bedrivas. Naturvårdsverket har därför, på regeringens uppdrag, nyligen slutfört en utredning om hur miljöövervakningen

bör bedrivas inför 2000-talet. Jag avser att återkomma med förslag till åtgärder efter en remissbehandling av denna utredning. Skr. 1990/91:6

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu anført hemställer jag att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anført i det föregående.

4 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Delegationens sammanfattning av sitt betänkande (SOU 1989:32)

De stora utsläppskällorna på Hisingen är väl kända. Vi kan påverka eller göra något åt dem lokalt. De är bortsett från trafiken lokaliserade till ett begränsat område på västra och södra delarna av ön. Större delen av Hisingen har en gynnsam miljösituation i förhållande till hela den inre tätbefolkade Göteborgsregionen. Genom att minska utsläppen på Hisingen kan vi få en renare miljö både på Hisingen och i hela Göteborg. En omfattande diffus spridning av föroreningar till luft och vatten sker vid hantering av miljöfarliga produkter och kemikalier i Göteborgsregionen. Vi har därför valt att även arbeta med den frågan.

Vår bedömning är att Hisingen kan göras väsentligt renare inom en tioårsperiod genom att industrins och hamnarnas utsläpp kan minskas kraftigt. När det gäller trafikens utsläpp har vi valt att i huvudsak föreslå och initiera åtgärder av mer långsiktig karaktär. Vi har därvid inte begränsat oss till Hisingen utan betraktar trafiken ur ett storstadsperspektiv. För produkter, kemikalier och avfall finner vi det möjligt att uppnå en avsevärt förbättrad hantering och därmed minskade utsläpp inom de närmaste tio åren.

Utsläpp från panncentraler och energianläggningar har vi inte tagit upp. Där pågår introduktion av naturgas som ersättning för eldningsolja. Det ger väsentligt minskade utsläpp av svaveldioxid och partiklar. Transporter av farligt gods har vi inte studerat. Vi har heller inte arbetat med ekonomiska styrmedel för trafik och andra utsläppskällor, eftersom storstadstrafikkommittén och miljöavgiftskommittén har den uppgiften.

Industrier, hamnar, avfallstippar

De största punktkällorna för utsläpp till luften är oljeraffinaderierna, Volvos personbilsfabrik och oljehamnarna. De står för ca 80 % av de totala kolväteutsläppen på Hisingen – eller ca 15 000 ton per år. De utsläppen sker nära marken. Utsläppen av svaveldioxid och kväveoxider kommer från förbränning och når miljön via höga skorstenar. De största enskilda källorna är här raffinaderierna, som står för ca 70 % av svaveldioxidutsläppen och 30 % av kväveoxidutsläppen på Hisingen.

Vi har tagit fram ett åtgärdsprogram för att minska utsläppen till luft från de två stora raffinaderierna, Shell och BP. Det förslaget har vi enligt överenskommelse med naturvårdsverket överlämnat till dem inför den kommande omprövningen av raffinaderiernas utsläppsvillkor. Om vårt eller ett likvärdigt förslag genomförs, kan raffinaderiernas utsläpp av kväveoxider minskas med ca 60 %, svaveldioxid med ca 95 %, partiklar med ca 80 % och kolväten med ca 95 %. Det kan ske genom övergång till gas som bränsle, genom ombyggnader och ytterligare rening av svavelfabrikerna och genom övervakning, läcksökning och tätning av de diffusa kolväteutsläppen. De totala investeringskostnaderna bedömer vi till 8–18 milj. kr. och de årliga drift- och kapitalkostnaderna till 9–19 milj. kr per

raffinaderi. I dessa siffror ingår dock inte åtgärder mot kolväteutsläppen. Variationerna i kostnader beror i huvudsak på hur priserna för gas som bränsle beräknas.

För Nynäs raffinaderi, som vi inte detaljstuderat, bedömer vi kostnaderna till i storleksordningen en tiondel av Shells eller BP:s.

När det gäller kolväteutsläppen har vi prövat ett övervakningssystem som kan användas av både raffinaderierna och tillsynsmyndigheterna för att följa, spåra och täta läckage av kolväten kontinuerligt, dygnet runt. Det är ett modernt mätsystem, som utnyttjas sedan år 1987 i det regionala luftvårdsarbetet, för att mäta halterna av olika kolväten, svaveldioxid, kvävedioxid och ozon på ett antal platser. Mätningarna och beräkningarna vi genomförde vid Shell visade att utsläppen av kolväten är långt större än vad företaget beräknat teoretiskt och tidigare redovisat för koncessionsnämnden. I november 1988 redovisade BP mätningar och beräkningar av sina kolväteutsläpp som visade på samma tendens. De hade blivit ålagda av länsstyrelsen att göra mätningarna.

Genom att sätta upp ett mätsystem av den typ vi föreslagit bedömer vi det möjligt att få till stånd ett avsevärt bättre läcksökningsprogram än det som nu tillämpas. Tillsammans med speciella krav på tätningar och utrustning, där läckage kan ske, bör det vara möjligt att få ned utsläppen med i storleksordningen 95 % räknat från nuvarande nivå.

Kostnaden för mätsystemet uppgår till ca 3 milj. kr. för ett raffinaderi av Shells eller BP:s storlek. Övriga kostnader för att direkt täta läckage av kolväten är svåra att uppskatta. Enligt oljeindustrins egna bedömningar är dock läcksökningsprogram och andra åtgärder mot diffusa läckage de mest kostnadseffektiva i hela kedjan från raffinering till tankning vid bensinstation.

Shell meddelade länsstyrelsen i november 1988 att företaget skall satsa på och utveckla det system vi använt.

Utsläppen till luft från Volvos anläggningar i Torslanda har varit föremål för ett omfattande arbete i samband med det koncessionsärende som behandlats under år 1988. I måleri- och lackeringsfabrikerna räknar vi med att företaget efter pågående koncessionsärende kommer att installera bästa tillgängliga reningsteknik. Det kommer att sänka utsläppen från dagens nivå på ca 1 400 ton per år från dessa fabriker ned till några hundratal ton per år. Volvo räknar år 1996 med att ca 60 % av företagets totala utsläpp av lösningsmedel kommer att bestå av avdunstning från diverse material utanför måleri- och lackeringsfabrikerna. I samband med koncessionsförhandlingarna under år 1988 ändrade Volvo sitt mål för de totala utsläppen av lösningsmedel år 1996, från 1 035 ned till 700 ton per år.

Vi har mot bakgrund av ovanstående valt att försöka initiera ytterligare åtgärder för att minska utsläppen från de hundratal olika material och hjälpkemikalier som Volvo använder vid bl. a. "de löpande banden". Om Volvo ställer krav på sina underleverantörer av kemikalier vad beträffar t. ex. kitt, fogmassa, fönsterputs m. m., kan det få en "boll" att börja rulla. Leverantörerna kan börja ta fram material som inte avger lösningsmedel eller inte innehåller miljöfarliga ämnen. Resultatet kommer andra företag och konsumenter tillgodo.

Vårt projekt i samarbete med Volvo syftar till att få i gång ett arbete med att undvika utsläpp för att på sikt kunna uppnå nollutsläpp. Arbetet att uppnå avfallsfri eller avfallssnål produktion förbättrar arbetsmiljön för de anställda och ger minskade kostnader för avfallshantering, rening och kontroll. Genom dirketa möten och kontakter med produktionsansvariga och anställda vid olika fabriksenheter har vi försökt stimulera till ökat engagemang och entusiasm för miljöarbetet inom företaget. På Volvo Torslandaverken finns ca 10000 anställda. Det är ett exempel på företag där stora miljövinster kan nås om så många som möjligt av de anställda medverkar.

De övriga företagen på Hisingen har vi träffat vid några möten. Vi har då redovisat exempel från industrier i Sverige och andra länder på avfallssnål produktion, utnyttjande av vattenbaserade färger för tryckerier m. m.

Oljehamnarna i Skarvik-Rya är efter Shell, BP och Volvo den största enskilda punktkällan för utsläpp av kolväten till luft, om man betraktar hamnarna med sina depåer som en anläggning.

Återvinningssystem har installerats under 1988 för bensinångor som avgår vid depåernas uppfyllning av tankbilar. En känd stor källa för kolväteutsläpp i oljehamnarna återstår dock – utlastningen av bensin till fartyg.

Vi har tagit fram ett förslag till återvinningssystem för dessa utsläpp. Utredningen tyder på att de skulle kunna minskas med 95–98% med en investering i rör och anläggningar på ca 15 milj. kr. Till detta får läggas kostnader för de installationer som behöver göras på fartygen. Enligt sjöfartsverket har de flesta moderna fartyg som är förberett för återföring av gaser in på land. Vid en studieresa till USA fann vi att ett återvinningssystem varit i drift sedan maj 1987 i en oljehamn vid ett raffinaderi utanför San Fransisco.

Vi har med hjälp av Göteborgs Hamn AB fått igång en arbetsgrupp med myndigheter, oljeindustri och rederier som ska arbeta vidare med en handlingsplan för hur ett återvinningssystem kan genomföras. Vissa frågor behöver utredas ytterligare.

När det gäller övriga utsläpp av kolväten från cisternparkerna i Skarvik-Rya anser vi att oljebolagen snarast bör mäta och beräkna storleken av dem. Mätningarna vid raffinaderierna tyder på att utsläppen kan vara kraftigt underskattade.

För avloppsvattnet från oljehamnarna i Skarvik-Rya har vi tillsammans med Graab-Kemi, som svarar för nuvarande reningsanläggning tagit fram ett förslag till förbättrad rening. Trots att den rening som nu finns är en av de mest avancerade i landet för dylika avlopp och på ett effektivt sätt tar bort olja ur avloppet, passerar betydande mängder miljöfarliga lösningsmedel och kemikalier igenom reningen. Syftet med vårt förslag är att väsentligt minska utsläppen av dessa miljöfarliga ämnen. I de flesta övriga oljehamnar i landet saknas de första reningsstegen för att minimera utsläppen av olja. Vi anser därför att nuvarande rening, utökad med vårt förslag, kan användas som modellförslag både i Göteborg och i andra hamnar.

I Torshamnen, där råoljan till raffinaderierna lossas, är utsläppen av kolväten 150–500 ton per år. Om myndigheterna endast tillåter fartyg med

skilda tankar för ballastvatten och råolja, kan utsläppen minskas ned till noll. Andelen sådana fartyg var under 1988 ca 80%.

Utsläppen från fartygstrafiken genom förbränning av bunkeroljor i fartygens motorer är ansenliga. Genom att t.ex. Stena Line går över till bunkeroljor med max 0,6 viktprocent svavel från juli 1989 minskar företaget utsläppen från sin färjetrafik med 1 600 ton svaveldioxid per år. Det motsvarar svavelutsläppen från en stor massaindustri eller ett raffinaderi av BP:s eller Shells storlek. Vi föreslår övergång till lågsvavliga oljor för alla fartyg som trafikerar Göteborg och andra svenska hamnar. Kontroll av oljornas innehåll av PCB och andra miljögifter måste ske. Vi pekar även på elanslutning av färjor vid kaj som en möjlighet att minska störningar för dem som bor eller arbetar i närheten av färjeterminaler. Sjöfartverket, som har regeringsuppdrag att arbeta med fartygstrafikens luftutsläpp, kan här samverka med lokala organ för att få genomfört ovanstående förslag.

För lakvattenavloppen från avfallstipparna i Tagene, Torsviken och Brudaremsen föreslår vi att Göteborgs renhållningsverk och avfallsbolag genomför en långtgående rening. Vi visar på en möjlig typ av reningsverk.

Trafik

Kommunfullmäktige i Göteborg har beslutat om olika miljömål för luftföroreningar, exempelvis gränsvärden för kolmonoxid och kvävedioxid samt minskade totala kväveoxidutsläpp till år 2000. Vi har inom miljöprojektet även föreslagit en gräns för utsläpp av cancer- och mutationsframkallande ämnen, som vi baserat på den svenska cancerkommitténs och internationella strålskyddskommissionens (ICRP) bedömningar.

Med en beräkningsmodell har vi räknat fram hur luftföroreningssituationen kommer att bli år 2000 med den utveckling av trafiken vi för närvarande har i Göteborg. Vi har utgått från nu beslutade och förväntade avgasreningskrav på både bensin- och dieseldrivna fordon. Vi finner att trafikens utsläpp totalt i Göteborg måste minska med 30% respektive 90% år 2000 för att klara uppsatta miljömål för kväveoxider respektive cancerogena/mutagena ämnen.

Vi har också beräknat utsläpp som uppstår om de strängaste avgaskraven, som kan förväntas inom den närmaste framtiden, införs. För att klara miljömålen för kväveoxider och cancerogena/mutagena ämnen måste trafikens utsläpp år 2000 då minskas med 25% respektive 70%. Slutsatsen blir att biltrafiken måste minska kraftigt för att miljömålen skall nås i storstaden Göteborg. För att kunna minska biltrafiken så radikalt krävs både restriktioner mot biltrafiken och satsningar på kollektivtrafik. Idag är andelen kollektivtrafikanter i Göteborg lägre än någonsin samtidigt som biltrafiken har ökat med ca 5% per år. För att ändra detta krävs något nytt.

Den lösning vi föreslår är att skapa ett attraktivt alternativ till bilen i form av ett modernt, snabbt och bekvämt kollektivtrafiksystem.

Vi har tagit fram ett principförslag till ett stomnät för en automatisk snabbspårväg. Vi visar på några alternativa första utbyggnadsetapper för centrala Göteborg. Vi anser att ett välfungerande kollektivtrafiksystem är

en förutsättning för att kunna införa restriktioner mot biltrafiken. Frågan om vilka typer av restriktioner som bör användas utreds av storstadstrafikkommittén.

Vi anser att det viktigaste just nu är att Göteborgs kommun fattar beslut om utbyggnad av en första etapp i ett automatiserat kollektivtrafiksystem.

I utbyggnaden av ett modernt kollektivtrafiksystem ingår även en ökad satsning på pendeltågen. Vi redovisar ett förslag till upprustning och utbyggnad av Bohusbanan mellan Göteborg och Uddevalla. Det kostar ca 600 milj. kr. i investeringar (inkl. rullande materiel). Det mål vi satt innebär att 5 000 enkelresor med bil och 1 000 med buss per dag överförs till pendeltåg. Utsläppen av kväveoxider, partiklar och kolväten kan då minskas med 5–10 % i "E6-korridoren" mellan Uddevalla och Göteborg. Vi har presenterat vår rapport för Göteborgsregionens Lokaltrafik AB och föreslår att de snarast projekterar en utbyggnad.

Andra pendeltågssträckor som skulle behöva byggas ut är Kungsbacka-pendeln, Bergslagsbanan mot Vänersborg-Trollhättan och Boråsbanan. Dessa har inte studerats inom projektet. Pendeltågstrafik till Kungsbacka är det mest aktuella att bygga ut.

En tågtunnel genom centrala Göteborg för att få genomgående järnvägs-linjer är en annan viktig länk. Kostnaden för denna kan grovt uppskattas till ca två miljarder kronor och ingår i totalsumman nedan.

Investeringskostnaden för ett fullt utbyggt automatiskt stommät för Göteborg har vi bedömt till storleksordningen 15 miljarder kronor. Till detta kommer kostnader för vagnar och annat rullande materiel, som beräknas uppgå till 2–3 miljarder kronor. I kostnaden ingår vårt förslag till utbyggt Bohuspendel och dubbelspår till Kungsbacka.

Kunskapen om godsflöden och hur gods transporteras är mycket bristfälliga. En studie vi gjort visar att ca 70 % av den tunga lastilstrafiken är lokal. Ett 50-tal tullupplag och andra terminaler är utspridda över regionen. Det alstrar en stor mängd transporter inom Göteborg, varav många går genom centrala staden. Göteborgs kommun har genom trafikpolitiska ledningsgruppen tagit del av dessa kunskaper och beslutat att börja arbeta med frågorna om godstransporter.

När det gäller lokalisering av lastbilsterminaler har en utredning påbörjats av Göteborgsregionens kommunalförbund där transportföretag, SJ, Miljöprojekt Göteborg m. fl. deltar. Utredningens syfte är bl. a. att ta fram alternativa lägen för lastbils- och kombiterminaler. Förutom detta skall ett alternativ där järnvägen får en mer framträdande roll beskrivas. Utsläppssituationen för de olika alternativen skall redovisas. Göteborg och andra berörda kommuner bör bevaka lokaliseringarna så att de blir optimala från miljösynpunkt.

Vi anser att terminaler bör förläggas utanför centrala Göteborg i anslutning till kringfartsleder och järnvägar. En sådan lokalisering skapar förutsättningar för att sedan distribuera godset lokalt i Göteborg med särskilda, miljövänliga fordon – lastbilar som drivs med t.ex. naturgas. Det innebär också att järnvägens möjligheter till transporter mellan olika terminaler kan utnyttjas.

Eftersom Göteborg sedan april 1988 har tillgång till naturgas har vi

funnit det angeläget att initiera konkreta projekt med naturgasdrivna lastbilar och bussar. Det kan minska utsläppen väsentligt även jämfört med bästa dieselmotorn som finns i dag. Energiverken i Göteborg har i samråd med Miljöprojekt Göteborg gått med i ett samnordiskt projekt för att bevaka utvecklingen av naturgasdrift för tätortsfordon. Vi har därefter tillsammans med Energiverken initierat två projekt för att komma igång med naturgasdrift på distributionsfordon (KF och Pripps) och bussar (Göteborgs Spårvägar). Vi har även tagit fram ett underlag som visar hur diesel kan avvecklas som fordonbränsle för den tunga trafiken i Göteborg och ersättas med naturgas eller biogas. Steget därefter är vätgasdrift. Även här har vi satt igång konkreta utvecklingsprojekt.

Kombitrafiken, som SJ nu satsar på, innebär att containrar och andra lastbärare fraktas på järnväg. I regel rör det sig om avstånd över 30–40 mil. Vid kombiterminalerna tar lastbilen över och drar ekipaget till det slutliga målet. Detta system har inriktningen att ta hand om godstransporter på längre sträckor. Lokalisering av en ny stor kombiterminal i Göteborg diskuteras för närvarande. En kombiterminal kommer att få ett stort "upptagningsområde" i södra och västra Sverige. Det innebär att även om utsläppen av luftföroreningar skulle minska ut längs landsvägarna kommer buller och avgaser att öka kraftigt i upptagningsområdet och vid kombiterminalen. Det är därför från miljösynpunkt olämpligt att satsa på få och stora kombiterminaler.

Vi föreslår att ett alternativ med flera mindre terminaler studeras, där omlastning sker så nära kunderna som möjligt. Lastbilstransporterna och därmed utsläppen skulle då kunna minskas jämfört med alternativet med en terminal. Berörda kommuner måste ta initiativ och bevaka lokaliseringen av terminaler så att miljöaspekterna tas med.

Transporter på väg med lastbilar har blivit allt effektivare och har utvecklats långt tekniskt sett. Ytterligare möjligheter till tekniska förbättringar är begränsade. Järnvägens möjligheter att utvecklas för godstransporter har dock varit eftersatta under många år, varför här bör finnas en stor potential för teknisk utveckling. Godstransporterna är mycket viktiga att ta itu med från miljösynpunkt, eftersom de i dag till största delen sker med dieseldrivna fordon. Dieselavgaserna står för omkring hälften av de cancerogena och mutagena utsläppen från trafiken i tätorter. I takt med att den katalytiska avgasreningen införs för personbilar kommer denna andel att öka.

Göteborgs kommun bör inventera lokala godstransporter som sker regelbundet för att bedöma möjligheterna att föra över mer gods från lastbil till järnväg. Ett pilotprojekt med koltransporterna till Sävenäs skulle kunna påbörjas.

Vi har granskat Volvos transporter på Hisingen för att ta reda på om och hur de kan minskas och effektiviseras. Vi har kommit fram till att avgasutsläppen från Volvos transporter inom tio år kan minskas med ca 50% jämfört med dagens situation. Det motsvarar 5% av de totala utsläppen från tung trafik på Hisingen. Minskningen kan ske genom att ungefär var tredje fjärrtransport med lastbil kan överföras till järnväg. Volvos interna

transporter på Hisingen kan till stor del överföras från dieseldrivna till miljövänligare fordon.

I dag skeppas en stor del av Volvos bilar ut via Lindholmshamnen i centrala Göteborg. Om utskeppningen i stället flyttas till en ny kaj i yttre hamnen, som ligger nära företaget, skulle utsläppen från detta transportarbete kunna minska med 70–80%. Vår studie av Volvos transporter kan användas som modell även för andra företag.

Alla dessa åtgärder kräver investeringar och insatser från SJ, banverket, kommunen m. fl. Inom ramen för vår studie har det inte varit möjligt att redovisa kostnaderna. Enligt SJ finns det dock goda möjligheter att redan nu utnyttja industrispåren för att ta mer gods på järnväg. En förutsättning för en väsentligt ökad trafik är att Marieholmsbron förbättras eller ersätts med t.ex. en tunnel under älven. Enligt vår bedömning bör även industrispåren på såväl Hisingen som i övriga Göteborg elektrifieras och vid behov byggas ut.

För att minska personbilstrafiken föreslår vi att storstadskommittén noga utvärderar möjligheterna att slopa reseavdragen liksom förmånen av fri bil eller leasingbil. Medel som kan frigöras genom sådana förändringar bör styras till satsningar på kollektivtrafik.

Vi har i våra studier funnit det viktigt att kommunen, i samband med att nya översiktsplaner tas fram enligt plan- och bygglagen, integrerar miljöfrågorna mer konkret i planarbetet. Beslutade mål om minskade utsläpp i kommunen skall t.ex. innebära att planer för markanvändning och bostadsområden utformas så att målen kan nås. Krav och mål som antagits i miljöfrågor måste anges i områdesbestämmelser. Detta arbete bör samordnas med eventuella bestämmelser för ett miljöskyddsområde (8 a § i miljöskyddslagen).

Produkter, kemikalier, avfall

För att komma till rätta med diffusa utsläpp från hantering av riskfyllda kemikalier och produkter på Hisingen och i Göteborgsområdet bedömer vi att det lokala/regionala arbetet måste bedrivas på två fronter. Det behövs en väsentligt ökad aktivitet på tillsynsmyndigheterna – miljö- och hälsoskyddsnämnderna och länsstyrelsen. De kan genom råd, föreläggande, förbud och kontroll enligt lagen om kemiska produkter angripa hanteringen av "högriskkemikalier". Med "högriskkemikalier" menar vi kemiska ämnen som används i stor mängd i Göteborgsområdet och som medför en klar hälso- eller miljörisk vid utsläpp och hantering. Det behövs också direkta krav och påverkan på tillverkare inom regionen – t. ex. genom en arbetsgrupp med förankring i myndigheter och konsumentinformationen – för att utveckla miljövänligare produkter och teknik.

I ett projekt har vi med utgångspunkt från vad som återfunnits i slammet från Ryaverket, det kommunala reningsverket, lyft fram tre "högriskkemikalier". Vi har sedan föreslagit att dessa begränsas genom ingripanden av myndigheter på lokal nivå. De kemikalier vi pekat ut är cancerogena eller miljöskadande ämnen i vissa doftstenar, biltvättmedel, diskmedel

och sprayburkar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Göteborg har beslutat att få dessa och liknande kemikalier avvecklade enligt vårt förslag. Andra kommuner i regionen är positiva. Den uppmärksamhet som bl. a. massmedia visat projektet har lett till att ett avvecklingsarbete påbörjats av dessa kemikalier på "frivillig" väg. En avveckling av dessa ämnen är angelägen inom hela landet.

Den andra arbetsmodellen med direkt kontakt med tillverkare har också visat sig ge resultat. Sveriges största tillverkare av textiltvättmedel tar fram helt nya, miljövänligare tvättmedel. Sveriges enda tillverkare av en svårnedbrytbar tensid tar fram en miljövänligare produkt för t.ex. användning i Göteborgs och övriga Sveriges automatbiltvättar.

Från Göta älvs mynning har vi låtit analysera miljöfarliga ämnen i musslor och sediment. Vi föreslår att utsläppen av de ämnen vi identifierat, bl. a. organiska klorföreningar, söks upp och åtgärdas i det arbete miljö- och hälsoskyddsförvaltningen i Göteborg redan påbörjat.

Vi ser dessa exempel som en början på en lång men viktig vandring bort från "kemikaliesamhällets" avarter. Vi vill även framhålla vikten av samarbete med centrala myndigheter för tillgång till kunskap, samordning och allmän överblick.

En förändrad avfallshantering är mycket viktig för en förbättrad miljösituation i Göteborgsområdet. Förändringen måste gå i riktning mot mindre mängder restavfall och mindre mängd miljöstörande ämnen i avfallet. Vi har upprättat en plan för hur detta arbete kan påbörjas på Hisingen. I planen föreslår vi två områden där källsortering av hushållsavfall och industriavfall, lokal kompostering av organiskt avfall samt återvinning av visst avfall kan påbörjas omedelbart. Om t.ex. lokal kompostering genomförs, kan avfallsmängderna från hushållen minska med 50% viktmässigt. Det innebär t.ex. minskade transporter och därigenom minskade avgasutsläpp. Renhållningsverket har initierat arbete i linje med denna plan. Vi föreslår att den framtagna planen fullföljs och att Göteborgs renhållningsverk får det övergripande ansvaret för genomförandet. I ett nationellt perspektiv är det viktigt att stimulera en marknad för återvinningsprodukter för att gynna källsortering.

Behandlingen av vissa miljöfarliga avfall, oljeemulsioner och tvättrester från tankbilar behöver förbättras. Vi lämnar modellförslag som vi anser bör vara minimikrav i hela landet. För oljeemulsioner är modellförslaget på väg att genomföras av Graab-Kemi.

Avfallsolja är ett nationellt problem. Insamlingsgraden är hög i Göteborgsregionen, men sedan går allt till förbränning. Återanvändning av förbrukade smörjoljor bör i stället stimuleras. Vi föreslår även att krav riktas från centrala myndigheter mot oljeindustrin att ta fram miljövänligare oljor.

Miljöskyddsområde enligt 8 a § miljöskyddslagen

För att underlätta och påskynda arbetet att få en renare miljö i Göteborg och på Hisingen föreslår vi regeringen att Göteborgs, Mölndals och Partille kommuner utses som miljöskyddsområde enligt 8 a § miljöskyddslagen. I

ett nästa steg kan det vara motiverat att utvidga området till en större del av Västsverige; triangeln Göteborg-Trestadsområdet-Lysekil, där även Göta älv inkluderas. Motivet att utse den inre Göteborgsregionen är främst att få igång ett målinriktat arbete för att minska utsläppen från trafiken och förenkla miljöskyddsarbetet med många miljöstörande mindre anläggningar.

Kommunerna (som väghållare) bör åläggas att ta fram en plan för trafiken med det övergripande målet att de miljömål som beslutats politiskt skall uppnås. I åläggandet skall även ingå ett krav på genomförande. I det sammanhanget skulle krav kunna ställas att de inre delarna av regionen endast får trafikeras av miljövänliga fordon.

Generella regler bör utfärdas för miljöstörande mindre anläggningar. Omprövning av större anläggningar bör underlättas. Krav på bästa tillgängliga teknik bör införas. Regler om clanslutning av fartyg vid kaj och renare bränslen behöver fastställas.

Även kemikalie- och avfallshanteringen i storstadsområdet är av sådan omfattning att särskilda åtgärder behövs. I det miljöskyddsområde vi föreslår är det motiverat med bemyndigande från regeringen enligt lagen om kemiska produkter att ge lokala eller regionala myndigheter möjlighet att utfärda generella bestämmelser för att begränsa användningen av hälso- och miljöfarliga kemikalier.

Våra förslag är exempel på vad som bör regleras och kräver ytterligare bearbetning. Det finns svårigheter att utnyttja miljöskyddslagen och § 8a på ett effektivt sätt när det gäller trafiken, produkter, kemikalier och avfall. Vi ser det ändå som en möjlighet att få i gång ett mer målinriktat arbete som leder till minskade utsläpp.

Skärpt tillämpning och förändrad miljölagstiftning

Vi föreslår att en mer åtgärdsinriktad kontroll införs av luft-, mark- och vattenområdena i Göteborg. Tillsynsmyndigheterna skall själva besluta om och arbeta fram kontrollens omfattning och inriktning, både vad gäller luft-, mark- och vattenkvaliteten. Det är särskilt angeläget i en region som föreslås till miljöskyddsområde. Själva utförandet av provtagningar, mätningar m. m. kan dock vid behov ske som tidigare. De som släpper ut föroreningar skall liksom tidigare bekosta kontrollen och kan ingå i en referensgrupp. Vi föreslår även att de avgifter som tillsynsmyndigheterna tar ut av företag m. fl. i samband med provning och tillsyn helt eller delvis kan behållas av myndigheterna. De skulle kunna bidra till finansieringen av denna typ av kontroll.

I fråga om lagändringar på kort sikt föreslår vi en ändring av miljöskyddslagen i prövningsförfarandet hos koncessionsnämnden. Den som söker tillstånd för miljöfarlig verksamhet kan åläggas av tillståndsgivande myndighet att redovisa en utomstående sakkunnigs utredning om möjliga skyddsåtgärder. I flera projekt har vi visat på behovet av detta, t.ex. beträffande raffinaderierna och oljehamnarna. Den möjlighet som finns i miljöskyddslagen kan börja tillämpas. Vi föreslår dock att lagen ändras så

att det blir obligatoriskt med sådan redovisning för att underlätta myndigheternas arbete.

Skr. 1990/91: 6
Bilaga 1

Vi föreslår även att miljöskyddslagen ändras så att utsläpp och störningar från godstrafik till och från en provningspliktig anläggning eller godsterminal ingår i den ordinarie miljöprovningen.

En omfattande översyn av hela miljölagstiftningen är på väg. Vi finner det angeläget att regeringen beaktar de erfarenheter som kommit fram i Miljöprojekt Göteborg, då den översynen görs. Det viktigaste budskapet från oss i kommittén är att bättre förutsättningar måste skapas att även arbeta målinriktat för att lösa miljöproblemen med trafik och kemikalier/produkter/avfall. En genomgång skulle också behöva göras för att förenkla eller avskrika sådant som har låg prioritet i miljöskyddsarbetet. Resurser hos myndigheter kan då frigöras för de viktigaste arbetsuppgifterna.

Lagen om kemiska produkter bör också ändras. Den ”omvända bevisbördan” och principen om byte av farliga ämnen mot mindre farliga bör ges ökad tyngd genom att skrivas in i lagtexten.

Finansiering

Vi förutsätter att de åtgärder som vi föreslår kommer att finansieras av dem som är ansvariga för respektive verksamhet och utsläpp.

När det gäller att skapa ett tillräckligt attraktivt kollektivtrafiksystem är dock kostnaderna mycket omfattande. Investeringens årskostnad blir ca två miljarder kronor med en avskrivningstid på 30 år.

I kommunen finns stora företag och många arbetsplatser som Volvo, raffinaderierna m. fl., vilka levererar en lång rad produkter som betyder mycket för övriga Sverige. Göteborg har, bl. a. genom hamnen, också en roll som transportcentrum för en stor del av landet. Detta medför en omfattande och förorenande trafik som främst drabbar Göteborg.

Problemet med storstädernas utsläpp i miljön från trafiken är även av nationell karaktär. De miljömål som beslutats för landet som helhet är inte möjliga att uppnå om inte t.ex. utsläppen från trafiken i Göteborg åtgärdas. Som tidigare nämnts bedömer vi därvid ett omfattande kollektivtrafiksystem som en förutsättning. Samtidigt kan vi notera att nuvarande skatteutjämningsystem inte ger kommunen ekonomisk möjlighet att täcka de speciella storstadskostnaderna, där trafiken är en viktig del.

Staten bör, enligt vår uppfattning, ge Göteborgs kommun en möjlighet att låta en viss del av den ekonomiska vinst för Sverige, som genereras i kommunen, stanna kvar inom kommunen för att finansiera en sådan utbyggnad. Vi föreslår att kostnaderna fördelas mellan staten och kommunen i ett långsiktigt bindande avtal, där staten står för merparten. En rimlig lösning vore att effekterna av skatteutjämningsystemet undanröjs fr. o. m. 1990 och 15 år framåt. Det skulle jämte biltullar eller liknande möjliggöra en finansiering av ett utbyggt kollektivtrafiksystem.

Erfarenheterna av vårt arbete visar att nya förutsättningar och frågor har blivit aktuella i miljöskyddsarbetet. En tilltagande medvetenhet bland allmänhet, företag, anställda m. fl. kan noteras. Allt fler "intressenter" vill medverka i arbetet. Denna situation måste tas tillvara för att flytta fram positionerna i miljöarbetet.

En storstadsregion som Göteborg ger upphov till speciella problem från miljösynpunkt. Det finns ett mycket stort antal utsläpp och störningar inom ett begränsat område. Nuvarande prövning enligt miljöskyddslagen av varje utsläpp för sig är inte alltid effektiv. Trafikens utsläpp är svåra att angripa med stöd av miljöskyddslagen. I regionen finns 11 kommuner uppdelade i tre län och fyra landstingsområden. För miljöfrågorna finns således 14 olika tillsynsmyndigheter (länsstyrelser, miljö- och hälsoskyddsnämnder).

Vi kan konstatera att trafiken och produkter/avfall generellt sett är de största och svåraste problemen att göra något åt. Där saknas samtidigt "miljöombud" från samhällets sida som ute i län och kommuner bevakar problemen och driver fram lösningar. De miljömyndigheter som finns arbetar i huvudsak med utsläpp från miljöstörande anläggningar som regleras enligt miljöskyddslagen eller med avgränsade frågor som berör trafiken. På produkt- och kemikaliesidan börjar nu kemikalieinspektionen få vissa möjligheter genom ökade resurser.

I det traditionella miljöskyddsarbetet finns flera möjligheter för samhällets olika miljöorgan att komplettera nuvarande arbete. Genom att ta fram konkreta exempel på lösningar kan ett mer åtgärdsinriktat arbete stimuleras. Inom industrin finns ytterligare resurser och kontaktmöjligheter att utnyttja. De anställda inom företagen har kunskaper och möjligheter att påverka utvecklingen, som kan tas tillvara. Genom kontakter med arbetstagarorganisationer, skyddsombud m. fl. kan ett ömsesidigt utbyte av information och utbildning föra arbetet med såväl yttre som inre miljö framåt.

Det finns anledning att även rationalisera arbetet. Införandet av generella bestämmelser för vissa miljöstörande verksamheter i ett miljöskyddsområde är ett sådant exempel. Prioriteringar av viktiga arbetsuppgifter görs av politiker och myndigheter. Det skulle också behöva klargöras vilka uppgifter som kan läggas åt sidan för att göra det möjligt att arbeta med de prioriterade frågorna.

På avfallssidan finns många särintressen ute i kommunerna, som kan innebära svårigheter att driva frågorna från miljösynpunkt. Ingen har t.ex. till uppgift att i praktiken driva frågan om minskade avfallsmängder från industri och hushåll. Källsortering är ett steg på vägen men räcker inte. Avfallsmängderna ökar år från år.

Många arbetar med planeringen av trafiken och ansvarar för olika delar. Från miljösynpunkt saknas dock en huvudman, i såväl Göteborgsregionen som i många andra tätorter, för att se till att beslutade miljömål uppnås. Det finns t.ex. ingen i kommunerna med uppdrag att bevaka att den politiskt beslutade minskningen av kväveoxidutsläppen genomförs. För

krav på avgasrening och andra tekniska åtgärder finns naturvårdsverket som huvudman. På persontrafiksidan finns många förvaltningar och myndigheter som har kunskaper och delansvar. Möjligheterna att här organisera målinriktade arbetsgrupper är därför goda. För godstrafik är det viktigt att kommunala och statliga organ snabbt skaffar sig kunskaper och överblick för att kunna vidta åtgärder. SJ och andra transportföretag, har arbetat och arbetar här fortfarande utan någon större styrning från miljösynpunkt.

Göteborgs trafikpolitiska ledningsgrupp bildades under sommaren 1988. Den har för Göteborgs kommuns räkning beslutat att ta fram en kollektivtrafikplan och börja arbeta med godstransportfrågorna. För länsstyrelserna planeras särskilda kommunikationsnämnder i samband med den samordnade länsförvaltningen 1990. De ger ökade möjligheter att arbeta med ett övergripande synsätt på trafiken där bl. a. miljöaspekter vägs in.

Vi finner dock skäl att framhålla för regeringen att vi ser ett klart behov av operativa projektgrupper i storstadsområden som Göteborg som kan komplettera de ordinarie miljömyndigheterna. Situationen med miljöproblemen är idag så komplicerad att det behövs både en beredande och en operativ funktion för att bistå politikerna. De främsta arbetsuppgifterna för sådana projektgrupper skulle vara att från en mer samordnande position sammanfatta och tolka all den information som tas fram på olika förvaltningar och utifrån detta initiera olika åtgärder. De skulle kunna ha en katalyserande verkan, som vi haft i Miljöprojekt Göteborg. Den rollen har ingen idag.

Sådana projektgrupper skulle kunna arbeta intensivt under en viss tid för att lösa vissa bestämda och avgränsade arbetsuppgifter. Några nya myndigheter eller institutioner behöver inte byggas upp.

Skr. 1990/91:6
Bilaga 1

Sammanställning av remissyttranden över betänkandet (SOU 1989:32) Miljöprojekt Göteborg – För ett renare Hisingen

1 Avlämnande av remissvar

Remissvar har avlämnats av följande instanser:

Kommerskollegium, vägverket, trafiksäkerhetsverket, transportforskningsberedningen (TFB), transportrådet, statens industriverk, styrelsen för teknisk utveckling (STU), statens naturvårdsverk, koncessionsnämnden för miljöskydd, kemikalieinspektionen, statens energiverk, länsstyrelsen i Malmöhus län, länsstyrelsen i Hallands län, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, länsstyrelsen i Älvsborgs län, länsstyrelsen i Skaraborgs län, banverket, sjöfartsverket, Göteborgs kommun, Kungälv kommun, Mölnåls kommun, Partille kommun, Stockholms kommun, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Riksantikvarieämbetet, Sveriges lantbruksuniversitet, Skogs- och jordbrukets forskningsråd, Landstingsförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Sveriges industriförbund, Lantbrukarnas riksförbund, Tjänstemännens centralorganisation, Centralorganisationen SACO/SR, Landsorganisationen i Sverige, Bilindustriföreningen, Sveriges fiskares riksförbund, Grossistförbundet Svensk Handel, Miljö- och hälsoskyddstjänstemannaförbundet och Sveriges Redareförening.

2 Allmänt

Vägverket anser att Miljöprojekt Göteborg har ett riktigt angreppssätt genom att i huvudsak angripa trafikens miljöproblem i ett regionalt perspektiv och – när det gäller förändringar i infrastrukturen – med en långsiktig inriktning.

Projektets uppläggning och arbetsformer har inneburit att konkreta åtgärder diskuterats och att initiativ tagits till genomförande. Det är mycket positivt att utredande, test av åtgärd och genomförande integreras så att tidsåtgången från idé till verklighet kan minimeras.

Transportforskningsberedningen: Endast någon av de föreslagna åtgärderna kan antas få märkbar effekt inom en tioårsperiod. Utredningen har sålunda ej följt direktiven.

Spårburna transportsystem tar inte bara lång tid att bygga, det tar normalt dessutom tid för ett nytt trafikutbud att mogna (marknadsmässigt). Är man dessutom ute efter positiva effekter till följd av att bostäder, arbetsplatser m. m. omlokaliseras blir tidsperspektivet än längre, kanske 15–20 år. Det är i sammanhanget väsentligt att vidta åtgärder som snabbt ger förbättringar, enligt utredningens direktiv.

I rapporten finns en hel del förslag på åtgärder, däremot saknas som regel försök till effekt- respektive kostnadsbedömningar. Avsaknaden av effektbedömningar gör det omöjligt att avgöra i vilken mån man med de separata åtgärder som föreslås kan uppnå miljömålen och vilka sammanlagda effekter olika åtgärder kan ge.

Statens industriverk: Utredningen har i första hand koncentrerat sina förslag till olika förändringar i regelverk och skärpta krav vad gäller utsläpp. En nödvändig förutsättning för att särskilt mindre och medelstora företag ska kunna möta kraven är att miljökompetensen hos företagen höjs.

Styrelsen för teknisk utveckling: Målsättningen att ta fram åtgärder och föreslå angreppssätt som leder till en radikal minskning av utsläpp och att samtidigt förankra dessa åtgärder hos myndigheter och andra aktörer är konstruktiv. STU ser positivt på den förebyggande inriktningen av de föreslagna åtgärderna.

Utredningen innehåller en stor mängd uppgifter om, eller uppskattningar av, förväntad effekt av och kostnad för en viss åtgärd. Utredningen skulle ha vunnit på att dessa sammanställts på ett överskådligt sätt. En sådan sammanställning borde även innehållit uppskattningar av när i tiden åtgärden kan vidtas, om tekniska hinder föreligger e. d.

Det hade varit en fördel om utsläpp från panncentraler och energianläggningar diskuterats trots att introduktion av naturgas pågår som ersättning för eldningsolja. Transporter av farligt gods har inte heller studerats. Med tanke på den omfattande omsättningen av kemikalier och andra miljöfarliga ämnen inom området hade det varit intressant att få en överblick över dessa.

Statens naturvårdsverk anser att det för närvarande inte finns anledning att ta initiativ till några ytterligare delegationer. I vart fall bör erfarenheterna av inte bara delegationernas arbete utan även uppföljningen avvaktas.

Naturvårdsverket vill framhålla att resursutvecklingen hos miljömyndigheterna under lång tid har varit sådan att det har varit svårt att arbeta mer övergripande och samlat med miljöfrågorna inom ett område. Insatserna har fått koncentreras till handläggning av ärenden och de mest akuta tillsynsuppgifterna. Sett ur det perspektivet är det positivt att särskilda resurser avsätts för att initiera åtgärder inom ett så föroreningspåverkat område som Hisingen.

En förutsättning för att arbetet skall ge konkreta resultat så att Hisingen blir renare inom en tioårsperiod är dock att åtgärderna blir genomförda. Ansvaret för detta åvilar i stor utsträckning miljömyndigheterna men även olika kommunala organ och näringslivet. Det är därför viktigt att det finns resurser för en genomförandefas efter det att delegationens arbete är avslutat.

Mot bakgrund av den korta tid som utredningen haft till förfogande bedömer naturvårdsverket att utredningen valt ett riktigt angreppssätt. Resultatet har också blivit ett stort antal förslag till åtgärder både på kort och lång sikt. Förslagen bör allmänt sett kunna utgöra en utgångspunkt och inspiration för det fortsatta miljöarbetet i Göteborgsregionen.

Koncessionsnämnden för miljöskydd: Rent allmänt kan sägas att miljöskyddsarbetet bör bedrivas såväl i ett längre som i ett kortare perspektiv. Med hänsyn till kommittédirektiven för delegationen borde i delegationens arbete ha utmynnat i mera konkreta förslag till åtgärder. Det hade varit bättre om utredningen koncentrerat sitt arbete till ett fåtal områden

– framför allt trafiken – och föreslagit sådana åtgärder som bedöms leda till positiva resultat under de närmaste åren.

Kemikalieinspektionen: Rapporten belyser väl många av de problem som användningen av kemikalier orsakar samt olika brister i kemikaliekontrollen. De förslag till förbättringar som läggs fram är i allt väsentligt väl motiverade och angelägna.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: Miljödelegationen har valt att i första hand inte bygga sina förslag på existerande program och ambitioner utan har istället fritt bedömt situationen och med hjälp av egna konsulter och utredare föreslagit konkreta åtgärder. En alternativ arbetsinriktning hade varit att studera den organisation, som byggts upp i länen för att klara miljöproblemen; har den de mandat och den struktur, sammansättning och kompetens, som krävs för att lösa de problem, som börjar blir alltmer angelägna att lösa, särskilt i de utpekade regionerna. En sådan översyn med åtföljande försöksverksamhet skulle kunna bli en hävstång med vars hjälp stora resultat kunde nås under en tioårsperiod.

Länsstyrelsen i Hallands län: Metoden att söka exponera hela miljöproblembilden inom ett geografiskt område på ett gripbart sätt är en god förebild för kommande utredningar.

Utredningen innehåller konkreta exempel på hur miljön omedelbart kan förbättras samt visioner om hur ett "renare" Hisingen kan se ut i framtiden.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Utredarna har haft egna idéer, men de har också på ett insiktsfullt sätt tagit del av t.ex. länsstyrelsen i Göteborg och Bohusläns idéer och arbete. Genom de särskilda resurser utredningen haft har dessa idéer sedan utvecklats och lanserats inom Miljöprojekt Göteborg.

Miljöprojektet har givit en mängd förslag hur Göteborgsmiljön väsentligt kan förbättras. Länsstyrelsen har tagit fasta på förslagen och anser det angeläget med en uppföljning. Länsstyrelsen påtar sig i detta sammanhang ett samordningsansvar i uppföljningen och vidareutvecklingen av projektets arbete och förslag.

Banverket anser att arbetet borde ha koncentrerats till områden som inte behandlas i annan ordning och bättre samordning skett med inom området verksamma myndigheter. Utredningen borde mer målinriktat utvärderat åtgärder och möjligheter att inom den närmaste perioden åstadkomma ett renare Hisingen.

Göteborgs kommun anser att projektet genomfört ett förtjänstfullt och, med tanke på den korta utredningstiden, omfattande arbetet.

Kungälv kommun är positiv till delegationens angreppssätt, och man menar att det förtjänar efterföljd på lokal nivå.

Stockholms kommun ser positivt på att delegationen lade ett helhetsperspektiv på de komplexa miljöproblem som finns i en storstadsregion.

Riksantikvarieämbetet: Rapporten är konkret och okonventionell och presenterar en mängd intressanta fakta och förslag till åtgärder som är generellt överförbara till andra geografiska områden samtidigt som de är lokalt användbara i ett åtgärdsprogram med klart markerad ambitionsnivå. Med sin konkretion och hänvisning till åtgärdsbehov också på nationell nivå

bör den kunna utgöra ett bra underlag för den omfattande översyn av hela miljölagstiftningen som regeringen aviserat. Rapporten gör dock inte någon koppling mellan typ av utsläpp och typ av skada.

Naturskyddsföreningen: Med sitt arbetssätt har utredningen kommit att fungera som en "katalysator" i miljöskyddsarbetet, framför allt vad gäller kemikaliehantering och emissioner från fasta anläggningar, och stimulerat andra aktörer att vidta verkningfulla åtgärder.

Lantbrukarnas riksförbund anser att den som orsakar miljöstörningar bör betala de kostnader som är förknippade med denna och instämmer därför med utredningen. Detta under förutsättning att kostnaderna kan kompenseras med höjt pris eller på annat sätt.

Centralorganisationen SACO/SR: Rapporten ger en förtjänstfull överblick över de olika föroreningskällor som påverkar ett storstadsområde av Göteborgs typ och redovisar flera helt nya mätningar och beräkningar av deras omfattning och inbördes betydelse. Rapporten visar att sådana framtagna mätdata i flera fall utgjort ett tillräckligt underlag för att konkreta förbättringsåtgärder skulle sättas i gång av de närmast ansvariga.

Mindre framgångsrik blir delegationen när åtgärder mot diffusa föroreningskällor som trafik och hushållsavfallet kommer på tal. Genom den stora mängd aktörer som finns blir modellen med överläggningar med de närmast ansvariga inte längre möjlig. Rapporten visar här, enligt förbundets mening, en betänklig förkärlek för förslag byggda på aktörernas fria val som ett alternativ eller komplement till planer, diktat och inskränkningar i valfriheten.

Tjänstemännens centralorganisation anser att projektets arbetsmetod har medgivit att idéer har kunnat inplanteras och processer startats under arbetets gång. Projektet borde emellertid ta kontakt med de fackliga organisationerna på ett mer aktivt sätt än som skett.

Miljö- och hälsoskyddstjänstemannaförbundet: Projektet initierar många nya tankar och arbetsformer. Gemensamt är dock att det kommer att behövas en avsevärd förstärkning av resurserna både personellt och ekonomiskt för de enskilda kommunerna om de föreslagna åtgärderna skall kunna genomföras.

Sveriges fiskares riksförbund tillstyrker att samtliga förslag genomförs med undantag av förslaget att förklara några kommuner i Göteborgsområdet som miljöskyddsområde enligt § 8 a miljöskyddslagen.

Statens naturvårdsverk saknar möjlighet att i detalj kommentera de olika åtgärdsförslagen från teknisk synpunkt.

Utredningens arbete med punktkällor visar på svårigheten att effektivt implementera ny teknik med nuvarande tillämpning av miljöskyddslagen. Frågan bör bli föremål för överväganden inom utredningen om översyn av miljölagstiftningen.

Kemikalieinspektionen: Det är synnerligen angeläget att få köparna/användarna av kemiska produkter att ställa ökade krav på sina leverantörer. En förutsättning för att köparna/användarna skall kunna ställa krav på leverantörerna och kunna ordna en från yttre miljösynpunkt säker kemikaliehantering är att de organiserar sin kemikaliekontroll och knyter nödvändig kompetens till sig. Arbetsmiljöområdet kan ge goda exempel.

Företag och andra kemikalieanvändande verksamheter behöver stöd för att kunna utveckla och införa avfallssnål teknik och teknik som använder så ofarliga kemikalier som möjligt. Det är angeläget att vid forsknings- och utvecklingsverksamhet beakta kemiska hälso- och miljöproblem i ett tidigt stadium innan problem byggs in i ny teknik eller nya metoder. Det behövs också forskning och utveckling med direkt inriktning på avfallssnål teknik.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: Närsaltsfrågorna har inte alls behandlats i rapporten. Således redovisas exempelvis inget åtgärdsförslag för att minska utsläppen från det kommunala avloppsreningsverket vid Rya.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Raffinaderierna på Hisingen står för de största utsläppen i Göteborg. Miljöprojekt Göteborgs rapport om raffinaderierna är därför särskilt viktig.

I en av utredningens underlagsrapporter föreligger en del faktafel, bl. a. är kväveoxidutsläppen från Shell och BP lågt beräknade och felaktiga antaganden görs om svavelåtervinningen. Länsstyrelsen har underhand påtalat felaktigheterna men nödvändiga korrigeringar har till alla delar ej gjorts.

Industrin utvecklar ständigt nya reningssystem och miljövänligare kemikalier m. m. Under 1980-talet har industrins punktutsläpp minskat kraftigt för flera ämnen och mycket tyder på att industrins stora punktutsläpp ytterligare kommer att kunna minskas under 1990-talet. Om detta fortsätter kommer industrins del av de totala utsläppen att minska. Trafik, avfalls-, hushållnings- och kemikaliefrågor kommer då att få en alltmer framträdande roll. Det är viktigt att åstadkomma en ökad lyhördhet för sådana förändringar och att tyngdpunkten i miljöarbetet successivt förskjuts i denna riktning.

Partille kommun: De största punktkällorna för utsläpp till luften är oljeraffinaderierna, Volvos personbilsfabrik och oljehamnarna. Projektgruppen har tagit fram åtgärdsprogram och det är naturligtvis av utomordentlig betydelse att radikala åtgärder vidtages mot de stora punktkällorna som påverkar miljön inom hela Göteborgsregionen.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Vi har svårt att bedöma säkerheten i beräkningarna av de totala kolväteutsläppen från Shells raffinaderi på Hisingen, därför att Indic (konsultbyrå) inte angivit på vilket

sätt beräkningarna har gjorts. Man har kommit fram till att utsläppen är 2–5 gånger så stora som Shell själva uppger. Det är emellertid helt klart att resultaten måste vara behäftade med relativt stor osäkerhet på grund av att man utfört DOAS-mätningarna på endast en höjd över marken. Det betyder att man fått göra en uppskattning av den vertikala fördelningen av kolvätehalterna.

Naturskyddsföreningen: Utredningen har på ett föredömligt sätt gjort överslagsberäkningar rörande hur stora utsläpp till framför allt luft som förekommer från ett antal punktkällor och verksamheter på Hisingen. Dessa överslagsberäkningar har gällt även andra ämnen eller ämnesgrupper än som traditionellt behandlas i miljöskyddssammanhang. Utredningen har därmed verksamt bidragit till att förfina kunskaperna om föroreningsbilden och också lagt en bättre grund för prioritering av vilka åtgärder som bör sättas in. De åtgärdsförslag som utredningen själv eller i samarbete med berörda företag utarbetat är genomgående välmotiverade och bör genomföras. Det är angeläget att berörda tillsynsmyndigheter känner ansvar för att driva igenom förslagen. Det är också angeläget att kartläggningen av utsläppen fortsätter och att även medelstora och mindre företag därvid kommer att granskas.

Landsorganisationen i Sverige: Introduktion av naturgas i området har inneburit att energianläggningar och panncentraler inte har studerats. Oroande för utredningens ståndpunkter inom olika områden är avsaknaden av arbete med ekonomiska styrmedel, med hänvisning till storstadstrafikkommittén och miljöavgiftskommittén.

Miljöprojektet Göteborg har i utredningsarbetet valt att nyttja goda exempel, flera med utländska förebilder, för att snabbt få igång åtgärder och när det gäller de största punktkällorna, raffinaderierna, oljehamnarna och Volvos personbilstrafik, kan ett kraftfullt åtgärdsprogram åstadkommas.

För raffinaderierna har det nya övervakningssystemet visat att utsläppen av kolväten är väsentligt större än vad företagen beräknat, beroende på diffusa utsläpp. Dessa läckor innebär en ren förlust för företagen tillika med bidragit till ökad luftförorening. LO anser att de föreslagna åtgärderna för raffinaderierna är ett bra exempel på hur en förbättrad miljöövervakning kan leda till både ekonomiska och miljövinster.

Volvos utsläpp till luft har behandlats ingående i samband med ett koncessionsnärende under 1988. De åtgärder som vidtas kommer att leda till en halvering av lösningsmedelsutsläppen till mitten av nittioalet. Kommittén har sett det nödvändigt att initiera ytterligare åtgärder för att minska utsläppen från de olika hjälpkemikalier och övrigt material som Volvo använder i produktionen. Genom ett långsiktigt arbete på en avfallssnål produktion och en förbättrad arbetsmiljö kan kostnaderna för rening, kontroll och hantering minska.

LO anser att det åtgärdsprogram som föreslagits för reducering av lösningsmedelsutsläppen till luft enbart är ett steg på vägen till bättre miljö som helhet på Hisingen och på Torslandaverken. Genom krav på underleveranser styr Volvo också industriprocesser i andra områden, och arbetet på Torslandaverken kan bli vägledande för många industrier. De tiotusen

anställdas engagemang är avhängigt de åtgärder i arbetsmiljön som kan genomföras i form av ändrad arbetsordning, liksom en förbättrad dialog mellan företagsledning och anställda. Åtgärder i arbetsmiljön kommer att få en omedelbar positiv verkan på den yttre miljön.

Skr. 1990/91:6
Bilaga 2

4 Hamnarna

Transportforskningsberedningen: Trots att eldrift bl. a. införts vid stadsgårdskajen i Stockholm på grund av den akuta avgas- och bullerstitution som där råder för närbebyggelsen och vid Stena Line i Göteborg är konsekvenserna och kostnaderna för en generell tillämpning av denna åtgärd detta ej klarlagda. Landanslutningsförfarandet och därtill hörande kostnader jämfört med avgasrening med selektiv teknik torde endast i speciella fall (typ Stadsgården i Stockholm) vara försvarbar. Närmare kontakter med sjöfartsverket och Svenska Hamnförbundet i dessa frågor bör övervägas.

TFB vill här informera om att ett stort TFB-projekt, sjöfartens avgaser, med en totalkostnad på 4 milj. kr. som samfinansieras mellan TFB, STU, sjöfartsverket, naturvårdsverket och Sveriges Redareförening pågår och väntas vara avslutat våren 1991.

Sjöfartsverket: Åtgärder av typen landanslutning av fartyg vid kaj bör väljas endast i samband med mycket speciella förhållanden, se t.ex. Vikinglinjen Stockholm, och ger i jämförelse med generella åtgärder, som avgasrening, små och endast lokala effekter till en mycket hög kostnad.

Landanslutning som generell åtgärd motverkar på sikt Sveriges strävanden att internationellt uppnå lägre emissionsvärden från sjöfarten. Dessa måste nämligen nås med teknik ombord.

I sjöfartsverkets utredningsuppdrag från regeringen av sjöfartens miljöpåverkan, ligger även att presentera ett material för åtgärder i s. k. "urban areas". Inom det projekt regeringsuppdraget resulterat i ingår kartläggning och beräkning av sjöfartens miljöpåverkan. Kartläggningen av sjöfartens miljöeffekter avses presenteras i maj 1990, samt en total sammanställning av tillgänglig teknik under hösten 1990.

Den föreliggande rapportens slutsats under "Exempel på föreskrifter" sidan 80 punkt 3 är enligt verkets uppfattning alltför onyanserad vad gäller landsanslutning. Åtgärden ger i vissa tillämpningar en högre emission främst vad gäller stoft vid kortare upphållstider. En ingående analys av detta förhållande kommer att presenteras i samband med redovisningen av det projekt som omnämnts ovan.

Göteborgs kommun har uppfattningen att åtgärder för att begränsa svavelutsläppen från färjetrafiken redan har inletts. Internationella insatser krävs inom sjöfarten.

Stockholms kommun delar delegationens uppfattning om förslag till föreskrifter för hamnverksamhet. Exempel på föreskrifter som skulle kunna utfärdas för hamnverksamheten i Stockholm:

– Elanslutning av fartyg vid kaj, användande av

lågsvavligt bränsle samt att en kvalitetskontroll av bunkeroljor utförs

– Installering av rökgasrening på fartyg kan diskuteras som alternativ till elanslutning av fartygen.

– Rening av dagvatten från oljeförrorenade ytor i oljehamnen

Landsorganisationen i Sverige: Åtgärder har vidtagits mot läckage i samband med påfyllning av tankbilar, men åtgärder saknas för att kolväteutsläpp i samband med utlastning till fartyg ska upphöra. Medelstora och stora fartyg är förberedda för ett återvinningssystem, men de minsta, exempelvis för Vänersjöfart, saknar sådant rörsystem. Utsläpp från cisterner behöver undersökas ytterligare, och om det visar sig att utsläppen är större än beräknat bör det ligga i de enskilda företagens ekonomiska egenintresse att förhindra dessa utsläpp.

LO anser att de åtgärder som föreslås för medelstora och stora fartyg kan komma att ge stora miljövinster, liksom åtgärderna inom vattenområdet. Diffusa utsläpp från och luftning av cisterner bör komma att prioriteras högst av företagen ur kostnadssynpunkt, varför åtgärder snabbt kan komma att sättas in. När en helhetsbild av totalreduktionen av utsläpp från oljehamnarna blivit verklighet bör eventuella åtgärder mot de mindre fartygen diskuteras. LO anser vidare att minskningen av svavelutsläpp från färjetrafiken överensstämmer med de långsiktigt, politiskt satta, målen in på nittiotalet.

5 Trafiken

Vägverket har ingen invändning mot förslagen om bättre kollektivtrafik och funktionell stadsstruktur. Förändringar i dessa avseenden kräver emellertid omfattande investeringar i infrastrukturen och en mycket lång genomförandetid. En kraftigt utökad ram för investeringar är därför nödvändig. Vägverket är dock tveksamt till den föreslagna finansieringsmodellen som förutsätter ett speciellt undantag för Göteborg i skatteutjämningsystemet. Motsvarande behov och problem finns också i de andra storstadsområdena. En gemensam modell bör därför eftersträvas.

Utöver de investeringar som projektet tar upp krävs omfattande investeringar i vägar för att begränsa miljöstörningarna från den omfattande biltrafik som trots alla satsningar kommer att finnas kvar, därför att alternativ saknas.

Det är viktigt att vidta både de typer av åtgärder som projektet föreslår och mer generella åtgärder för att minska emissionerna från fordonen. Projektet använder en beräkningsmodell för att skatta vilka reduktioner av biltrafiken som, under vissa förutsättningar, krävs för att nå olika miljömål. Beräkningarna är svåra att värdera med de uppgifter som lämnas i rapporten. De åtgärder som projektet föreslår, exempelvis alternativa bränslen för fordon och en utredning om lokalisering av lastbilsterminaler, är nödvändiga men ytterligare åtgärder erfordras.

På lokal och regional nivå erfordras bättre kunskaper om godsflödena. Samordning av transporter är en åtgärd som sannolikt kräver måttliga investeringar men som kan ge snabba effekter.

På nationell och internationell nivå måste krav ställas på rena fordon.

De flesta större städer i industrivärlden har en uppbyggnad som förutsätter omfattande väg- och gatutrafik även om spårbunden trafik byggs ut maximalt. Renare fordon måste därför vara det primära långsiktiga målet för miljöarbetet.

Det förtjänstfulla i arbetet ligger i att det visar på nödvändigheten av att alla nu vidtar de åtgärder som är kända och möjliga. En bred spridning av denna kunskap bör vara ett medel för att nå snabbare resultat.

Trafiksäkerhetsverket: De förslag i rapporten som kan beröra trafiksäkerhetsverkets verksamhetsområde är restriktioner för fordonstrafiken, utbyggnad av kollektivtrafiken, infartsparkeringar och flyttning av lastbils- och kombiterminaler. Det finns en risk att trafiken flyttas till andra områden som inte är föremål för åtgärder. Allmänt sett minskar antalet skadade och dödade i vägtrafiken om den totala fordonstrafiken minskar. Någon sådan beskrivning av åtgärderna som kan ligga till grund för en bedömning av trafiksäkerhetseffekterna och de ekonomiska konsekvenserna finns inte.

Sett ur snäv trafiksäkerhetssynpunkt anses inte att utredningen har föreslagit någon åtgärd som har negativ effekt. I stället är det uppenbart att ett flertal åtgärder kommer att ha positiv, för att inte säga mycket positiv inverkan på antalet skadade och dödade personer i trafiken.

Transportforskningsberedningen: Ett flertal kända åtgärder föreslås i utredningen, men man visar inte hur de skall kunna genomföras. Förslagen får därför karaktären av en önskelista.

Förslagen innebär främst en satsning på ett helt nytt automatiskt kollektivtrafiksystem och en kraftig satsning på pendeltåg. Totalt föreslås investeringar av storleksordningen 20 miljarder.

Det stora investeringsbehovet innebär att förslagen endast kan genomföras på lång sikt. De kan sålunda ej lösa problemen inom en tioårsperiod.

Det hade varit intressantare med en diskussion om hur man kan utveckla befintliga system t.ex. genom att prioritera kollektivtrafiken konsekvent, ytterligare separering av spårvagnstrafiken t.ex. genom tunnlar eller broar, bussbanor, genomgående regionala busslinjer, restriktioner på biltrafiken, infartsparkeringar etc.

För att få en väsentligt ökad kollektivtrafik krävs både förbättringar av denna och restriktioner mot biltrafiken.

På lång sikt kan kanske ett helt nytt, automatiskt kollektivtrafiksystem vara intressant. Då måste man studera hur det kan inpassas i bebyggelsen och hur det kan kombineras med befintligt spårvagnssystem.

Effekterna av ett bilfritt city på handel och annan verksamhet borde också ha diskuterats. Hur hård bilbegränsning tål city utan att väsentliga funktioner flyttar ut. Risk finns att centrum utarmas. Vi vet idag mycket lite om detta. Denna fråga har tagits upp i ett nyligen avslutat TFB-projekt (Trafik och miljö i stadskärnan, Stig Nordqvist).

Förslagen vad gäller renare fordon för godstransporter är bra och bör kunna ge en viss effekt under en tioårsperiod. Förslagen i övrigt bygger i stor utsträckning på överföring av gods från lastbil till järnväg och renare fordon.

Den tilltro man hyser för att järnvägen ska kunna ta över lokala och

regionala transporter är förvånande. Man säger att detta "förutsätter att en rad tekniska, organisatoriska och ekonomiska problem löses". Det är vad vi förstår problem som man ännu inte löst för den långväga trafiken, där ju konkurrenskraften generellt sett är väsentligt större. Det förefaller i det närmaste utopiskt att man skulle kunna lösa dessa problem med sådan framgång att lokala och regionala järnvägstransporter kan vinna över mer betydande transportvolymen inom den närmaste 10-årsperioden.

Tendenserna i dag talar ju tvärtom mot mer gods på lastbil och att kombitransporter endast kan konkurrera på långa avstånd ca 40 à 50 mil. Om man med olika styrmedel tvingar företagen att utnyttja järnvägen mera för att uppnå miljövinster, måste man också redovisa vilka effekter detta får på företagen.

Förslaget att öka antalet kombiterminaler går stick i stäv mot den internationella och nordiska utvecklingen som visar att kombitransporter endast kan bli lönsamma om terminalerna blir effektiva och förses med avancerad utrustning. Detta kräver koncentration. Om utredningen hittat någon metod att göra terminalerna effektiva utan koncentration, bör detta redovisas annars blir förslaget knappast trovärdigt.

Utredningen konstaterar att om kollektivtrafiken skall kunna utgöra ett bra alternativ till bilen måste bebyggelselokaliseringen anpassas till kollektivtrafiken. På lång sikt är det nog en av de viktigaste åtgärderna för att öka kollektivandelen i resandet.

Vi har länge känt till hur planeringen bör ske men principerna har ej följts av olika anledningar. En viktig faktor är att vi i dag ej har något starkt regionalt planeringsorgan. Trafiken och bebyggelselokaliseringen är en regional fråga och måste planeras regionalt.

När det gäller samlokalisering av bostäder och arbetsplatser som man också diskuterar, måste man vara försiktig med att dra generella slutsatser. Studier i Stockholmsregionen har visat att biltrafikarbetet kan öka om samplaneringen ej sker på rätt sätt. Endast vissa typer av arbetsplatser bör lokaliseras till bostadsområden.

Enligt vår mening underskattar man väsentligt svårigheterna med att minska resbehoven. Formuleringen, "att minska resbehoven är i de flesta fall en åtgärd som ligger i tiden", framstår knappast som helt genomtänkt. TFB vill också understryka att alla åtgärder för att förbättra trafik och miljö måste ske inom ramen för en regional plan dvs i en interkommunal samverkan där länsstyrelse och andra eventuella samarbetsorgan bör ingå.

I avsnittet om miljövänligare fordon skriver man att teknik finns för vätgasdrift men att den behöver optimeras. När det gäller lagring av vätgas på fordonet kan man knappast säga att det finns en teknik som fungerar praktiskt i dag. Man kan också fråga sig vilka utsläpp man får vid produktion av vätgas i ett spaltgasverk och hur energieffektiviteten blir.

Transportrådet delar de slutsatser som framförs i rapporten om att biltrafiken bör minska kraftigt för att miljömålen skall nås i storstadsregionen Göteborg. Frågan är om inte de långsiktiga förändringar som eftersträvas även kräver att det geografiska perspektivet vidgas ytterligare. Interregionalt krävs en utbyggnad av järnvägstrafiken och den långväga busstrafiken, samordning med flyg-tåg och flyg-buss. Regionalt krävs en utvecklad

pendeltågstrafik och bättre bussförbindelser, ny terminalstruktur för godstrafiken mm. Lokalt krävs attraktivare kollektivtrafik i form av automatisk snabbspårväg, utbyggd busstrafik och miljövänligare busser och lastbilar. För att genomföra så genomgripande förändringar av transportsystemen måste samverkan ske mellan staten, centrala myndigheter, trafik huvudmän, trafikföretag, länsstyrelser och kommunala myndigheter. Dessutom krävs omfattande förändringar i attityder och beteendemönster hos den bilåkande allmänheten.

När det gäller den interregionala person- och godstrafiken har TPR tidigare, på regeringens uppdrag, bedömt de marknadsmässiga förutsättningarna för större järnvägsutbyggnader som berör Göteborgsregionen bl.a. Västkustbanan, Bohusbanan (Göteborg – Halden) och sträckan Göteborg – Mellerud – Kornsjö.

TPR har i en prognos lagt in ett utvecklat interregionalt och regionalt tågtrafiksystem för Göteborgsregionen som inbegriper den nu föreslagna tågtunneln under Göteborgs centrum. Resultatet visar att ett utvecklat tågtrafiksystem i kombination med bilavgifter skulle eliminera biltrafikens ökning fram till år 2000.

När det gäller utvecklingen av lokaltrafiken administrerar TPR ett statsbidrag för investeringar i kollektivtrafik som syftar till bättre miljö, energieffektivitet och samordning. Det sammanlagda bidragsbeloppet uppgår till 85 milj. kr. under 1989. Till Göteborgs och Bohus län har anvisats 15 milj. kr. under år 1989 främst till datoriserade informationssystem och miljövänligare bussmotorer. De förslag till miljövänligare framdrivningsteknik i form av automatisk snabbspårväg, naturgasbussar och på längre sikt vätgasfordon som diskuteras i rapporten tillhör åtgärder som rymms inom denna bidragsform.

Styrelsen för teknisk utveckling ser det som angeläget att ny och miljövänlig energiteknik inom transportområdet kan provas i praktisk drift och stor skala. STU anser dock att även andra tekniska lösningar borde tagits med i utredningen.

Om fler alternativ tagits med skulle enligt STU:s mening utredningen givit en mer representativ bild av de alternativ som kan bli aktuella om den traditionella tekniken ej kan utveckla och möta våra och omvärldens krav i framtiden. STU vill då peka på såväl alkohol- som eldrift.

Många praktiska hinder finns att möta på fältet för den nya och i vissa fall oprövade tekniken. Normer och säkerhetsföreskrifter m. m. behöver anpassas och utvecklas så att onödiga incidenter undviks vid storskalig användning i en framtid.

Allt detta tar tid. Därför ser STU det som angeläget att kommuner som Göteborg, i samverkan med andra storstäder, myndigheter och industri engageras i detta arbete.

Statens naturvårdsverk: Förslagen om modern kollektivtrafik i Göteborg är i och för sig intressanta som en idéskiss. Det är emellertid en fråga om stora investeringar som kan ge resultat först på lång sikt. Utredningen borde därför i större utsträckning ha behandlat sådana åtgärder som kan ge resultat även inom en tioårsperiod.

Utredningens redovisning när det gäller godstrafik innehåller ett antal

intressanta förslag till åtgärder. Dessa bör kunna utgöra utgångspunkt för fortsatta överläggningar mellan olika intressenter om genomförande av åtgärder.

Länsstyrelsen i Hallands län understryker utredningens uppfattning om att väsentligt förbättra järnvägens möjligheter för bl. a. godstransporter. Detta innebär en kraftig minskning av landsvägsburet gods på E6 genom Halland från t. ex. Olofström till Volvo i Göteborg. Detta minskar luftföroreningarna i länet från den tyngre trafiken.

Likaså torde pendelstågtrafiken mellan Kungsbacka och Göteborg bli ett viktigt medel att minska de omfattande utsläpp som de nuvarande transporterna medför. En tågpendel skulle innebära att mera konkurrenskraftigt alternativ till bilen än nuvarande kollektiva färdmedel. För att en sådan pendeltågstrafik skall bli möjlig att genomföra krävs det enligt länsstyrelsens uppfattning att västkustbanan byggs ut till en dubbelspårig järnväg.

Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att staten bör låta viss del av den ekonomiska vinst som genereras i en kommun stanna kvar inom kommunen för att finansiera exempelvis ett omfattande kollektivtrafiksysteem. Eftersom även kranskommunerna (exempelvis Kungsbacka) får stora kostnader vid genomförandet av ett sådant system bör förslaget även omfatta randkommunerna.

Länstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Kollektivtrafikens andel av persontransporterna i Göteborg är idag bara 25%. År 1962 var andelen 50%. Bilen släpper inte bara ut avgaser, utan den bullrar och tar stora markområden i anspråk för vägar, broar, P-platser osv. Bilen är ineffektiv i staden och en olycksrisk. Tidvis är bilköerna långa i Göteborg. Det behövs ett snabbt och komfortabelt alternativ till bilen. Miljön kräver det.

Trafikproblemen i Göteborg går att lösa genom att bilisterna ges alternativ. Det hjälper inte med förbud. Miljöprojekt Göteborg visar med sina exempel hur trafiksituationen kan förbättras. För att kunna minska bilberoendet i en storstad krävs förutom en flexibel kollektivtrafik av hög kvalitet även långsiktiga strukturella förändringar. Målet bör vara att skapa en kollektivtrafikpassad stad. Det gäller också att Göteborgsregionen planeras så att en balanserad och sammanhållen arbets- och bostadsmarknad kan uppnås. På så vis ökar möjligheterna till en väl fungerande kollektivtrafik i hela regionen samtidigt som transportbehovet med bil kan minska. Planeringsinsatser för att minska behovet av biltransporter bör förstärkas.

En del av dagens problem heror på bristande samordning och ett splittrat huvudmannaskap för trafikfrågorna. Miljöaspekterna har hittills i allt för liten utsträckning blivit beaktade. En bättre miljöinriktad samordning är därför viktig.

Godshanteringen är ett annat miljöproblem i Göteborg. Beträffande långväga godstransporter står sig järnvägen väl i konkurrensen med andra transportslag. I ett storstadsområde som Göteborg är det emellertid lokala och regionala godstransporter som dominerar. Dessa transporter går huvudsakligen med lastbil och utsläppen är betydande. Även på detta område måste samordningen bli bättre och bedrivs med utgångspunkt från

målet att åstadkomma en bättre miljö i Göteborgsområdet. Om miljömålen skall kunna uppnås erfordras förändringar av hela godstransportsystemet.

Åtgärderna inom trafikområdet är mycket komplicerade. Utredningen har inte gått så djupt in i sina analyser att deras förslag kan ligga till grund för direkta åtgärder utan ytterligare studier måste ske.

Några av miljöprojektets förslag kräver betydande investeringar. För att nå ett genomförande måste omprioriteringar göras tillsammans med att nya resurser tillförs exempelvis genom miljöavgifter. Uppbyggnaden av ett effektivt kollektivtrafiksystem tar tid, därför gäller det att satsa på ett system som kan byggas upp successivt. Dessa insatser kan enskilda kommuner inte bära varför statsmedel måste tillföras. För att andra av Miljöprojekt Göteborgs förslag skall kunna genomföras föreslår länsstyrelsen att särskilda regionala miljöutvecklingsmedel ställs till länsstyrelsens förfogande.

Banverket: Flera av förslagen inom trafikområdet framstår som verklighetsfrämmande och närmast utopiska i förhållande till den ekonomiska verklighet som idag föreligger. Även de mer rimliga och mer närliggande förslagen tappar därmed i trovärdhet. Detta är beklagligt, då det är angeläget att minska miljöproblemen genom kraftigt ökad satsning på kollektivtrafik varvid järnvägen har en betydelsefull roll i en storstadsregion som Göteborg.

De i rapporten synnerligen omfattande förslagen inom trafikområdet står i kontrast med de planeringsdirektiv som gäller såväl LTA-anläggningsar som för järnvägens stamnät. Vidare utgör riksdagsbeslutet om tilldelning av medel exempel på avståndet mellan nu gällande ekonomisk verklighet och rapportens förslag. Sålunda krävs en flerdubbelt ökad anslagsnivå till länstrafikanläggningar för landet som helhet om Bohusbanans behövliga upprustning skall kunna genomföras inom rimlig tid. Detta under förutsättning att inte andra lika väl motiverade projekt i övriga landet skall eftersättas.

Detsamma gäller för järnvägens stamnät där banverket enligt regeringens direktiv för närvarande upprättar en investeringsplan för perioden 1991–2000 inom ramen 1 000 milj. kr/år i 1989 års prisnivå. Att inom en sådan ram åstadkomma önskade satsningar på inte bara Västkustbanan, utan även på Boråsbanan och Bergslagsbanan samt vid Göteborg central, är inte möjligt utan väsentligt ökad anslagsnivå. Även med sådana ökningar synes en järnvägstunnel från Göteborg C under Göteborgs centrum och söderut osannolik under nu överskådlig tid.

Banverket anser att som ett steg i en realistisk genomförandeplan för bättre miljö på Hisingen och Göteborgsregionen bör en satsning ske på Bohusbanan. Detta bör ske genom en kraftig höjning av LTAanslagen som helhet. Alternativt kan detta ske som ett demonstrationsprojekt med särskild inriktning för bättre miljö för att balansera förväntad biltrafikutveckling i området.

Banverket ser positivt på intiativ till ökad godstrafik på järnväg. Detta kräver likaså ökade resurser för utbyggnad av stamnätet så att inte kapaciteten där blir begränsande för en ökning av godstrafik på järnväg.

Verket är positivt till försök med infartsparkeringar vid järnvägsnätet som bör kunna prövas i större skala såväl vid nuvarande Alingsåspendeln som vid någon av de planerade stationerna mot Kungsbacka.

Göteborgs kommun anser att en av kommunens viktigaste uppgifter inför 1990-talet är att lösa trafik- och miljöproblemen. Utgångspunkten för arbetet är att kollektivtrafiken måste byggas ut och få en så hög standard att det blir möjligt för fler än idag att resa kollektivt istället för med bil framförallt i de centrala delarna.

Göteborgs kommun delar delegationens uppfattning att det är nödvändigt att staten låter kommunen behålla en viss del av den ekonomiska vinst som genereras i kommunen för att satsas på kollektivtrafik inom kommunen.

Kungälv kommun ser det som mycket positivt om E6:an avlastas och en så stor del som möjligt av trafiken förs över till tåg.

Om de förväntningar som knyts till en ökad mängd resande med tåg vid utbyggnad av Bohuspendeln skall infrias, är det viktigt att Kungälv tätort knyts tätare till Bohusbanan. Det är knappast tillräckligt att skapa stora bilparkeringar i Ytterby, eller införa matarbussar med stor turtäthet för att överföra större mängd persontrafik från E6-korridoren till Bohusbanan i Kungälvområdet. En flyttning av Bohusbanans sträckning närmare Kungälv tätort bör genomföras istället.

Kollektivresandet mellan Kungälv och Göteborg med buss kommer under lång tid att vara av stor betydelse. Det är därför angeläget att de utvecklingsprojekt som delegationen igångsatt beträffande gasdrift av bussar inom Göteborgs spårvägars verksamhetsområde även utvidgas till att omfatta den regionala busstrafiken.

Det system för godstrafik som skisseras i rapporten tillgodoser främst fjärrtransporter in till Göteborg och ut från Göteborg via omlastning vid ett antal större terminaler. Som ett komplement till detta bör ett system byggas upp för smågodstransporter inom regionen och i centrala Göteborg. Systemet kan organiseras som tidtabellagda varutransporter längs vissa linjer.

Flera industrier i Göteborgsregionen baseras på Just-in-time-idén, vilken ställer mycket stora krav på säkra och effektiva transporter. Det är viktigt att system för godstrafik tar hänsyn till detta och planeras därefter. Tekniskt möjliga lösningar är nya system av industrispår.

Mölnåls kommun: Trafiken är den största miljöstörelsen i Mölnåls. Trafikens miljöstörelser handlar om bl.a. luftföroreningar och buller, men också ställs krav på stora sterila ytor, m. m.

Viktigast för Mölnåls del är förslaget om en ny kollektiv- och trafikplan med syfte att uppnå ett antal miljömål inom tio år. Som högsta ambition, förutom att utvidga pendeltågtrafiken i regionen, bör man då se förslaget om ett framtida kollektivtrafiksystem med separerat, automatiskt stömnät med hög turtäthet. Ett sådant system bör utformas så att det kan öka konkurrensen med bilismen och vara moroten i ett regionalt trafiksystem där förmodligen restriktioner också måste tillgripas. En sådan insats kan ge successiva miljövinster i takt med utbyggnaden.

Kostnaderna, ca 15 miljarder kronor enligt delegationen, är stora, men

systemet är en grund för fortsatta åtgärder i trafiken. Finansieringen av ett sådant projekt bör ske på annat sätt än med kommunala skattepengar. Ett sådant system bör ses som ett framtida mål och fortsättningsvis ingå i Göteborgsregionens trafikplaner.

Partille kommun: Biltrafikens betydelse för miljön har ingående behandlats i utredningen. För att kunna minska biltrafiken radikalt krävs både restriktioner mot biltrafiken och satsningar på kollektivtrafik. Dessa åtgärder är självklart nödvändiga men borde kompletteras med en tredje åtgärd – nämligen trafiktekniska åtgärder för att öka framkomligheten och motverka köbildningar.

Enbart genom förbättrad kollektivtrafik och förbud och hinder för bilismen kan inte miljöproblemet lösas med en bibehållen godtagbar kommunikation för allmänheten.

Stockholms kommun: De åtgärdsförslag som framförs av delegationen, för trafiksektorn i Göteborg, överensstämmer till stor del med de målformuleringar som framförs i den nyligen beslutade "Miljöplan för Stockholms stad". Dessa mål och flertalet av åtgärdsförslagen har också inarbetats i förslaget till "Trafikplan för Stockholm".

Delegationen framhåller att skapandet av ett konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem är den viktigaste förutsättningen för att kunna minska trafikens störningar i Göteborgsregionen. Detta överensstämmer även med förvaltningens syn på trafikproblemen i Stockholm. Det är dock viktigt att beakta att Göteborg har ett mer föråldrat kollektivtrafiksystem, vilket avspeglas i antalet resenärer. Andelen kollektivt resande är i Göteborg ungefär hälften så stor som i Stockholm.

Det är beklagligt att delegationen, för trafikens utsläpp, har frångått utredningsuppdraget att föreslå och initiera åtgärder för att göra Hisingen väsentligt renare på tio år. En anledning till detta är att storstadstrafikkommittén och miljöavgiftskommittén har som uppgift att bland annat utreda ekonomiska styrmedel för trafik. Om de statliga utredningarna samordnat sitt arbete kunde delegationen haft större förutsättningar att redovisa de möjligheter som finns i dagsläget, samt de lagändringar som krävs, för att inom en snar framtid åtgärda trafikens miljöproblem i storstäder.

Riksantikvarieämbetet: När det gäller trafiken kan konstateras att denna föroreningskälla är särskilt viktig att uppmärksamma i anslutning till den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen i tätorter och insatser inom detta fält därför med nödvändighet måste baseras på överväganden där kulturmiljöns situation vägs in på ett konstruktivt sätt.

Industriförbundet: En attraktiv kollektivtrafik är ett måste i framtiden.

Naturskyddsföreningen: Trafikområdet har inte getts den tyngd i utredningsarbetet som det förtjänar med tanke på hur stor del av föroreningarna som kommer därifrån. Åtgärdsförslagen på trafikområdet är också genomgående mer allmänt hållna och har en annan tidshorisont än förslagen inom andra områden. Någon redovisning av förbättringen i miljön av trafikförslagen finns bara i något undantagsfall. Kostnadsuppskattningar är inte heller konsekvent genomförda, vilket gör det svårt att bedöma kostnadseffektiviteten av olika åtgärder.

Det uppställda miljömålet för minskning av cancerogena ämnen är mycket intressant och välmotiverat. Så vitt föreningen bekant är det första gången en riskvärdering enligt denna metod används i trafiksammanhang. Däremot anser föreningen att ambitionsnivån vad gäller minskning av kväveoxider är för låg. Utgångspunkten måste vara att belastningen inte får vara högre än vad miljön tål långsiktigt. Detta betyder att nedfallet av kväveoxider i Göteborgstrakten måste minska med närmare 90%. En stor del av de kväveoxider som faller ned i Göteborg kommer från utländska källor och måste minskas genom åtgärder utomlands. En annan del av kväveoxiderna härrör emellertid från inhemska källor, framför allt från vägtrafik. Dessa vägtrafikutsläpp måste minskas väsentligt för att Sverige med kraft och trovärdighet ska kunna agera i internationella sammanhang. Det är dessutom rimligt att storstadstrafiken minskar sina utsläpp mer än landsbygdstrafiken, då möjligheterna att minska trafikens utsläpp är större i en tätort än på landsbygden. Det samma gäller beträffande kolväteutsläppen.

Åtgärdsförslagen kommer knappast att göra Hisingen väsentligt renare inom 10 år som som sägs i direktiven. För detta krävs ett batteri av åtgärder som kan ge effekt på kort sikt, t. ex. bilavgifter, miljöavgifter på trafik, trafiksignalstyrning, höjda parkeringsavgifter etc. Över huvud taget är balansen mellan förslag av "morots-karaktär" och tvingande förslag förskjutet till de förras förmån. Detta gör att trafikavsnittet blir ofullständigt.

Det förslag till kollektivtrafiksatsningar (utbyggd lättspårväg, nya pendeltåg) som framförs är angelägna. Man kan konstatera att en satsning som ger effekt kräver mycket stora investeringar. Enligt föreningens mening måste erforderliga ekonomiska resurser skapas, exempelvis genom att delar av intäkterna från miljöavgifter på drivmedel tas i anspråk. Utöver investeringar i kollektivtrafiksystemet krävs också åtgärder som motverkar bilåkandet för att en mer betydande del av persontransporterna ska ske med kollektivtrafik.

Vad gäller godstransporterna i Göteborg pekar utredningen på ett antal olika möjligheter att minska miljöolägenheterna från dessa. Mycket lite sägs tyvärr i utredningsförslaget om hur man ska få samhället, de olika transportföretagen m. fl. att utnyttja dessa möjligheter. Enligt föreningens mening är det allt för optimistiskt att tro att möjligheterna kommer att utnyttjas om inte tvingande bestämmelser eller starka ekonomiska styrmedel införs. Det är en brist att utredningen inte ägnat frågan om styrmedlen på trafikområdet större uppmärksamhet.

Bland möjligheterna att minska miljöolägenheterna från godstransporter i Göteborgs centrala delar pekar utredningen på ökat utnyttjande av järnvägstransporter, natur- eller biogasdrivna distributionsfordon, strategisk lokalisering av omlastningsterminaler, mer perifer lokalisering av hamnverksamhet etc. Till detta kommer dessutom stadsplanering som mera medvetet än hittills ägnar trafikfrågorna uppmärksamhet och syftar till att minska transportbehovet. Föreningen välkomnar dessa förslag som i ett längre tidsperspektiv kan få mycket stor betydelse.

Lantbrukarnas riksförbund anser att etanol har de miljöfördeklar som kan

efterfrågas både ur lokalt, nationellt och globalt perspektiv. Därför bör etanol ingå som ett alternativ i utredningar om storstäders trafiklösningar. Storstäder bör bära kostnaden för de hälso- och miljörisker som hör samman med storstadstrafiken och lantbruket bör erhålla ersättning för skador på mark, gröda och skog till följd av föroreningar från andra verksamheter.

Landsorganisationen anser att de åtgärder som föreslås beträffande ett framtida kollektivtrafiksystems utformning, med föreslagen minuttrafik, är ett mål på sikt. Skälet till intensiteten är att bilisterna ska uppleva servicegraden så hög att det kollektiva alternativet inte innebär någon bekvämlighetsförlust. Frågan om en utbyggd snabbspårstrafik i ökad utsträckning kan användas som godsbärare diskuteras inte i utredningen. Det bör rimligen finnas ett samband mellan de områden personer trafikerar och de dit gods transporteras. Det arbete som föreslås för godsflöden, pendeltrafik och terminaler är i sig en utveckling som antagligen kommer med eller utan Hisingeprojektet. LO anser att, utifrån de konsekvenser som förslag från storstadstrafikkommittén och miljöavgiftsutredningen genererar, en alternativ plan bör utarbetas med övervägande regional egenfinansiering som mål.

Det arbete som bedrivs med att nya översiktsplaner tas fram behöver enligt LO:s mening intensifieras för att miljöskador ska kunna byggas bort redan i planeringskedet.

Principen om att förorenaren betalar är en huvudregel i miljöskyddsarbetet. LO anser att andra stödformer än skatteutjämningsystemet kan bidra till lösning av finansieringsproblemet. Skatteutjämningsystemets effekter är bl. a. att ekonomiskt svaga kommuner ska kunna satsa på lokala miljövårdsåtgärder. Utvecklingsstöd för ny teknik och stöd från miljöavgifter och eventuella biltullar är enligt LO:s mening viktiga ingredienser i den framtida finansieringen av kollektivtrafikens utbyggnad.

Bilindustriföreningen: Bättre trafikplanering är ett viktigt led i strävandena att minska utsläppen från trafiken. Alla bilar – både med och utan katalysatorer – ger minsta utsläpp när de körs i jämn fart. En katalysatorbil i jämn fart lämnar praktiskt taget inga mätbara föroreningar alls!

Även när det gäller den mer långsiktiga utvecklingen har man anledning räkna med att dieseloljan förblir överlägsen alternativen vad beträffar energieffektivitet samt att dieseloljan och dieseltekniken kommer att utvecklas så att den även miljömässigt blir konkurrenskraftig.

Det är i det läget inte självklart att gasdrivna fordon innebär en förbättring av miljö och effektivitet.

Alla studier och bedömningar med sikte radikala miljöåtgärder måste baseras på realistiska förutsättningar. Man måste ta tillvara den fordons-tekniska utvecklingen som sänker utsläppen även av cancergena/mutagena ämnen, både på personbilar och lastbilar.

Kollektivtrafiken bör byggas ut – men utbyggnaden måste ske inom realistiska ramar och med krav på effektivitet.

Sveriges fiskares riksförbund: Åtgärder måste vidtagas för att minska kväveutsläppen till havet. En åtgärd är att kraftigt minska kväveoxidutsläppen från trafiken. Miljöprojektet har visat på möjligheten att överföra

en stor del av den dagliga pendeltrafiken från bil till spårbunden trafik. Förslag som SFR kraftigt tillstyrker. SFR vill framhålla att om det är viktigt att kollektivtrafiksatsningarna görs och om kommunerna inte klarar det, måste staten ta sitt ansvar. Riksdagens beslut om en reduktion på kväveutsläppen på minst 50% till bl.a. Västerhavet före år 2000 måste ligga fast.

6 Produkter, kemikalier, avfall

Styrelsen för teknisk utveckling: Förslagen i rapporten grundas till stor del på befintlig teknik med samordning och ökad myndighetskontroll som optimerande faktorer. De ingående systemanalyserna kan ses som positiva. STU stöder tanken om att inrätta ett kontinuerligt system för övervakning av diffusa utsläpp av bl.a. kolväten från raffinaderierna under förutsättning att man klarar ut svårigheterna med mätmetoden.

Diffusa utsläpp av kemikalier påverkar också kvaliteten på slam från Ryaverket. Det pågår ingående diskussioner om slamkvalitet och dess användningsområden och STU anser att ansträngningar att minska den totala tillförseln av tungmetaller och svårnedbrytbara organiska ämnen måste intensifieras. Rapportens urval av ämnen samt åtgärdsförslag måste ses som ett välgundat diskussionsunderlag.

När det gäller avfallshandtering, både hushålls- och industriinriktad, anser STU att återvinningsaspekten är väsentlig. De förslag som presenteras innebär även ett samhällsorganisatoriskt perspektiv. STU avstår från att yttra sig därvidlag. Detta ställningstagande gäller även förslaget till inrättande av ett miljöskyddsområde enligt 8:c paragrafen miljöskyddslagen.

Statens naturvårdsverk delar helt utredningens uppfattning att användningen av riskkemikalier måste begränsas och att en övergång till miljövänligare produkter är angelägen. Detta arbete måste bedrivas på alla nivåer såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt.

Naturvårdsverket och kemikalieinspektionen bedriver redan ett omfattande arbete bl.a. för att få till stånd en begränsning av de kemikalier utredningen behandlat.

Utredningens förslag om att tillsynsmyndigheten inom särskilt angivna områden skulle ges bemyndigande att fatta beslut om generella begränsningar ställer sig verket avvisande till. Denna typ av beslut bör fattas centralt eftersom spridningen av kemikalier med produkter i huvudsak inte är ett lokalt utan ett nationellt problem. Det skulle också få orimliga konsekvenser för flödet av varor och produkter i landet med olika reglering i olika delar av landet. Däremot är ett lokalt engagemang viktigt för att få till stånd frivilliga åtgärder för att minska och förändra användningen av kemikalier.

Kemikalieinspektionen delar helt uppfattningen att det behövs en väsentligt ökad aktivitet från de lokala och regionala tillsynsmyndigheterna – miljö- och hälsoskyddsnämnderna och länsstyrelserna. Detta är angeläget för att få igång kemikaliekontroll från miljösynpunkt hos alla användare

av kemikalier och inte bara hos dem som på grund av stora punktutsläpp är föremål för tillståndsgivning m. m. enligt miljöskyddslagen. Förslaget om att ge regionala och lokala tillsynsmyndigheter befogenheter att i särskilt miljöbelastade områden besluta om generella begränsningar är väl värt att pröva.

Lagen om kemiska produkter kan användas betydligt mer än för närvarande mot användningen av kemikalier. För att detta skall bli möjligt behövs mer vägledning och ökat stöd från den centrala myndigheten, naturvårdsverket. För användningen av kemikalier behövs också tillämpningsföreskrifter från naturvårdsverket till lagen om kemiska produkter.

Inspektionen har redan förbjudit en av de "högriskkemikalier" som utpekats i rapporten, 1,4-diklorbensen i doftblock, och arbetar f. n. på avvecklingsplaner för ett flertal ämnen däribland 1,1,1-triklorethan och andra klorerade lösningsmedel. Naturvårdsverket arbetar på motsvarande sätt med bl. a. nonylfenoletoxylater.

Arbetet med att få till stånd avveckling av ämnen som inte kan hanteras säkert från miljö- eller hälsosynpunkt måste bedrivas på flera håll. När det gäller ämnen som bör bli föremål för nationella restriktioner bör åtgärder i första hand vidtas av centrala myndigheter. I många fall kommer det säkert att uppstå behov av internationellt samarbete.

Åtgärder mot ämnen som ger upphov till lokala/regionala problem, t. ex. utbyte av material och kemikalier i vissa verksamheter kan med fördel initieras lokalt. Detta kan i sin tur ge erfarenheter och kunskap som motiverar och ger underlag för åtgärder även från centrala myndigheter. Därmed inte sagt att sådana alltid behövs. Det finns all anledning att tro att insatser på lokal nivå, många gånger blir incitament nog för att påverka marknaden i riktning mot miljömässigt bättre produkter. Samarbete mellan lokala, regionala och centrala myndigheter är angeläget under alla omständigheter.

En starkt bidragande orsak till att kemikaliekontrollen inte är lika utvecklade från miljösynpunkt som från hälsosynpunkt är avsaknaden av kriterier för bedömning av miljöfarlighet. Kemiska produkter undersöks i mycket begränsad utsträckning med avseende på miljöfarlighet. Information om deras miljöfarliga egenskaper saknas därför ofta helt. Det är synnerligen angeläget att leverantörerna tar fram sådan information till köparna/användarna. Kemikalieinspektionen arbetar f. n. med kriterier för bedömning av miljöfarlighet, en vägledande förteckning över kända miljöfarliga ämnen samt regler för information om kemikaliers miljöfarlighet.

Information till köpare/användare om produkters miljöfarlighet får full genomslagskraft endast om det finns praktiska lösningar för att ta hand om avfallet. Källsortering och möjligheter att lämna ifrån sig miljöfarligt avfall är därför nödvändiga. Kommunerna har här viktiga uppgifter.

Länsstyrelsen i Malmöhus län delar utredningens uppfattning att det är mycket angeläget att användningen av vissa kemikalier begränsas eller i vissa fall helt upphör. Enligt länsstyrelsens uppfattning är detta dock i första hand en fråga för de centrala tillsynsmyndigheterna. Härigenom kan likartade krav gälla för hela landet. Det kan inte vara vare sig praktiskt

eller effektivt att ca 300 olika tillsynsmyndigheter i landet – miljö- och hälsoskyddsnämnder och länsstyrelser – lokalt skall avgöra vilka olika typer av kemikalier som bör angripas och vilka krav som skall ställas på hanteringen av dessa. Enligt länsstyrelsens mening bör i första hand en nationell förteckning tas fram över de toxiska ämnen och substanser som det från miljösynpunkt är mest angeläget att begränsa hanteringen och utsläppen av. Användningen av de mest miljöfarliga ämnena bör centralt förbjudas. För övriga ämnen bör anvisningar tas fram om lämplig hantering, möjlighet till utbyte mot miljömässigt bättre alternativ m. m. Det bör sedan ankomma på de regionala och lokala tillsynsmyndigheterna att se till att dessa anvisningar följs i det enskilda fallet.

Det är mycket angeläget att ansvarfördelningen mellan de regionala och lokala tillsynsmyndigheterna enligt lagen om kemiska produkter klarläggs. **Länsstyrelsen i Hallands län:** Utredningens synpunkter på produkt- och avfallsfrågorna är lovvärda. Exemplet att "Volvo skall ställa krav på sina underleverantörer av kemikalier" är en angelägen del i miljövärdarbetet. Förslaget om källsortering av hushållsavfall innebär att på kort sikt "grönt avfall" från småhus- och villabebyggelse utsorteras och behandlas lokalt genom kompostering varvid avfallsmängden från hushållen minskar med 40–50 % i vikt hänseende. Genom detta förfarande skulle hämtningsfrekvensen även kunna minskas från 1 gång/vecka till varannan eller var tredje vecka.

På lång sikt skulle samma system även kunna införas i områden med flerbostadshus varvid det "gröna avfallet" skulle minska med 35–40 % i vikt hänseende. Erfarenheten från större komposteringsanläggningar i Sverige varav en ligger i Falkenberg ger dock vid handen att svåra luktproblem regelbundet uppträder trots en mycket kompetent, arbetskrävande och maskintensiv skötsel av anläggningen föreligger.

En satsning på lokal kompostering av hushållsavfall med undantag av trädgårdsavfall synes därför vara vägad. Principen som sådan med källsortering i så många återvinningsbara faktorer som möjligt är dock riktig och skall stödjas. Att en viktminskning med 40–50 % skulle erhållas vid denna sortering kan synas vara optimistiskt även av andra orsaker.

Om en effektivisering av "Källsorteringen" av det s. k. branschspecifika avfallet då främst byggnadsavfall kan uppnås skulle mycket stora volymer och avfallsmängder kunna omdirigeras från tippar och förbränningsanläggningar. Disciplinen är idag mycket dålig och vid nybyggnation slängs alla typer av avfall urskilningslöst i samma container. Detsamma gäller även handelsavfall där emballagepapp och trä blandas med annat avfall. Annan taxepolitik skulle till viss del kunna avhjälpa dessa problem.

Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län har i ett remissyttrande över förslag till ändringar i renhållningslagen ställt sig bakom förslaget att utvidga det kommunala renhållningsansvaret. Vidare instämmer länsstyrelsen i förslaget att möjligheterna till återanvändning skall beaktas i de kommande renhållningsordningarna.

Länsstyrelsen anser att sophanteringen exempelvis i Göteborg är omodern. Framför allt saknas en organiserad och effektiv källsortering, främst

då från hushållen. Det borde vara en självklarhet att alla hushållens sopor sorterades. Det finns flera modeller för hur sorteringen kan ske.

Sophanteringens har ett symbolvärde, av pedagogiskt slag. För att minska resursslöseriet bör alla ta ansvar för sina sopor och sortera. Detta skulle då resultera i minskad miljöbelastning med renare utsläpp från Sävenäsanläggningen och mindre utsläpp från tipparna.

Det är viktigt att människor själva kan göra något för att förbättra miljön. Ett sätt är att sortera soporna, ett annat att handla miljövänligt som exempelvis oblekt papper och miljövänligare tvättmedel. Miljöprojekt Göteborgs arbete, att påverka tvättmedelstillverkarna till att producera miljövänligare tvättmedel, är ett utmärkt exempel på att med förenade insatser kan förändringar ske.

En av Miljöprojektets erfarenheter är att det finns behov av operativa projektgrupper i storstadsområden som kan komplettera de ordinarie miljömyndigheterna. Miljömyndigheternas arbetssituation är hårt pressad och möjligheten att arbeta med särskilda projekt "vid sidan om" är mycket begränsad. Länsstyrelsen är positiv till temporära arbetsgrupper som får i uppgift att lösa specifika, konkreta problem. Länsstyrelsen anser vidare att myndigheterna bör vara delaktiga i gruppernas arbete och är beredd att medverka i dessa.

Göteborgs kommun delar projektets synpunkter att åtgärder mot miljö- och hälsofarliga ämnen och den ökande mängden avfall måste vidtas i ett så tidigt skede som möjligt. En taxedifferentiering med avsteg från självkostnadsprincipen måste kunna göras av miljöskäl. En statligt bekostad arbetsgrupp för att påverka tillverkare och användare av kemiska varor och produkter att välja miljövänligare alternativ förutsätts.

Mölnåls kommun: För att minska problemen med miljöfarliga ämnen av olika slag krävs ökad aktivitet på bl. a. ansvariga företag och tillsynsmyndigheter. Angreppssättet att under en period koncentrera sig på ett begränsat antal kemikalier är ett bra sätt att komma ur passiviteten. En viktig funktion tillsynsmyndigheten har är att verka för att få företagen att i en intern process utföra analyser av sin hantering från miljösynpunkt.

I denna typ av arbete kan man inte vänta till dess man får "bevis" för ämnens farlighet som tidigare skett, utan åtgärderna måste till på ett mycket tidigare stadium. Det måste, som lagstiftningen också pekar på, räckas med en välgrundad kunskap om ämnets/ämnenas risk. Vi måste alltså i framtiden vidta åtgärder på ett tidigare stadium än vad som varit praxis.

Erfarenhetsmässigt bedömer jag att man inom miljövårdsarbetet skall göra vad man har resurser till på lokal nivå. Bortser man från det och tittar på vad som skulle vara mest rationellt ur samhällsekonomisk synpunkt, är centrala beslut om t.ex. förbud mot användning av enskilda ämnen att föredra.

Vissa hinder kan finnas på central nivå som inte finns på det lokala planet, exempelvis argument mot upprättande av handelshinder.

Åtgärdernas ekonomiska konsekvenser är sådana som drabbar den produkt som är aktuell för restriktioner. Ur samhällsekonomisk synpunkt innebär detta att marknaden får en chans att reglera priserna med ökad hänsyn till miljön.

Stockholm kommun: Problemet med att minska utsläpp av oönskade kemikalier till luft och vatten är att utsläppen görs från en mängd små verksamheter och enskilda hushåll. Om miljön skall avlastas dessa utsläpp fordras ett annat arbetssätt än idag.

Delegationen föreslår att lokala eller regionala myndigheter ges möjlighet att utfärda generella bestämmelser enligt lagen om kemiska produkter genom bemyndigande från regeringen. Förvaltningen finner att förslaget skulle innebära ett långt mer effektivt resursutnyttjande än vad dagens föreskrifter ger möjlighet till för den lokala tillsynsmyndigheten.

Svenska naturskyddsföreningen instämmer i att det i dag inte räcker med att vidta åtgärder mot de emissioner som uppstår i olika led av produkt-hanteringskedjan. I likhet med utredningen har föreningen engagerat sig i att genom olika former av upplysningsverksamhet riktad mot konsumenterna påverka efterfrågebilden till förmån för mera miljövänliga produkter. Föreningen är beredd att fortsätta detta arbete. Det är emellertid viktigt att konsumentrådgivare och andra statliga och kommunala myndigheter och institutioner ökar sina insatser inom området.

Vikten av att med olika åtgärder påverka efterfrågebilden får inte tolkas som att andra åtgärder från myndigheternas sida för att påverka produktbudet skulle vara oviktiga eller överflödiga. Tvärtom är det mycket angeläget att kemikalieinspektionen, naturvårdsverket m. fl. berörda myndigheter aktivt verkar för att miljöfarliga ämnen tas bort. Föreningen tillstyrker de lagändringar utredningen föreslår för att underlätta detta arbete.

Utredningen föreslår att försök med källsortering av hushålls- och industriavfall startas i några stadsdelar på Hisingen. Föreningen hälsar detta förslag med tillfredsställelse.

Lantbrukarnas riksförbund anser att enbart ren växtnäring och organisk substans kan återföras till jordbruket och instämmer i utredningens förslag om källsortering och stödjer därför Göteborgs kommunstyrelsens beslut att avråda spridning av slam från Ryaverken på livsmedelsproducerande åkermark.

Landsorganisationen: En ökad tillsyn av branscher med riskfyllda kemikalier och produkter och höga krav på produkternas råvaror, processer och avfall ska enligt utredningen åstadkomma både förbättrad arbetsmiljö och minskade utsläpp till den yttre miljön. En direkt positiv effekt kan bli att "högriskkemikalier" försvinner ut reningsverkens rötslam och att minskad metallbelastning gör rötslam till en användbar resurs på många områden.

LO anser att det arbete utredningen lagt ner på kemikaliehantering, produkter och avfall innebär ett stort kliv framåt för miljösynen på dessa frågor i ett vidare perspektiv. Den plan som har upprättats på Hisingen om hur avfall nyttjas breddar den gängse synen på källsortering och hantering av "grönt avfall". Nyttjandet av plast som energibärare, hushållsavfall som komposteringsmaterial, glas och papper för återvinning är enligt LO:s mening en viktig väg till attitydförändring när det gäller vår resursanvändning.

I frågan om det miljöfarliga avfallets behandling har, inom flera områden, den centrala beslutsfunktionen hunnit ifatt förslagsställarna.

7 Miljöskyddsområde

Vägverket är inte övertygat om att förordnande enligt 8 § miljöskyddslagen med föreskrifter om skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått för företag och verksamheter bidrar till en effektivare miljöförbättring. En tilltagande medvetenhet bland allmänhet, företag, anställda m. fl. talar för att ett framgångsrikt miljöarbete bör kunna bedrivas utan detaljregler. För att analysera hur trafikanknutna effekter påverkas av olika åtgärder bör nätverksanalys tillämpas så att planering och effektanalys inom trafik- respektive bebyggelseplanering kan integreras. I likhet med vad som redan gäller för vägprojekt bör investeringar i bebyggelse och andra anläggningar som ej omfattas av miljöskyddslagen analyseras med avseende på miljöeffekter.

Statens industriverk erinrar om att det kan medföra konkurrensvridningar till nackdel för befintliga industrier i aktuella kommuner. Det kan också medföra att problemen i stället kommer att flyttas till andra regioner.

Statens naturvårdsverk anser att luftföroreningsituationen och belastningen från trafiken i Göteborg, Mölndal och Partille motiverar ett beslut om miljöskyddsområde. Frågan om vilka föreskrifter som är ändamålsenliga bör dock utredas närmare. Verket är berett att medverka i ett sådant arbete.

Naturvårdsverket uppfattar direktiven och regeringens uttalande i propositionen om miljöpolitiken inför 1990-talet som att överväganden om miljöskyddsområde skulle vara en central uppgift för utredningen. Enligt verkets mening är det emellertid inte möjligt att med utgångspunkt från utredningens översiktliga redovisning ta ställning till förslaget om miljöskyddsområde och utformning och innehåll i föreskrifter. Målsättningen bör därvid i första hand vara att få till stånd en reglering av trafiken.

Statens energiverk: Särskilda regler för industrier och företag i området kan därvid få till följd att konkurrensen inte längre sker på lika villkor inom branschen. Hårda krav kan också leda till etablering i andra kommuner. Generella regler eller styrmedel är därför ur den synpunkten att föredra. Det är också viktigt att påpeka att utsläpp av luftföroreningar inte bara är ett lokalt problem. Påverkan kan ske långt från kummungränserna. Man bör därför noga överväga i vilka fall det kan vara påkallat ur lokal synpunkt att meddela särskilda föreskrifter.

Länsstyrelsen i Hallands län hänvisar till erfarenheterna från Hallands län som bl. a. visar att ett sådant förordnande ökar medvetenheten hos inblandade parter och medför vissa administrativa fördelar. Utredningen synes dock överlag ha överskattat möjligheterna att med den angivna lagparagrafen komma till rätta med miljöproblem av olika slag.

Man kan visserligen räkna med en "skärpt tillämpning" av miljöskyddslagen, men något rättsligt utrymme ges inte för att frånga de grundläggande tillåtlighetsprinciperna.

Att döma av en del konkreta förslag som lämnas har utredningen emellertid inte beaktat vilka begränsningar som rättsligt sett föreligger i fråga om föreskrifter enligt 8a §. Exempelvis kan föreskrifter som enbart refererar till uppsatta mål för hälsa och miljö inte anses förenliga med miljö-

skyddslagens tillåtlighetsregler och ej heller föreskrifter vars kravnivå helt bygger på bästa tillgängliga teknik.

Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus läns uppfattning är att de generella reglerna i miljöskyddslagen är otillräckliga för att nå uppsatta miljömål.

Miljösituationen i Göteborg, Mölndal och Partille är allvarlig. Länsstyrelsen delar därför Miljöprojekt Göteborgs förslag att utse de tre nämnda kommunerna till ett miljöskyddsområde. Pågående och förväntade åtgärder, på miljöområdet, bör kunna ge påtagliga resultat. Inrättandet av ett miljöskyddsområde bör därför vara tidsbegränsade.

Då regionen hänger ihop anser länsstyrelsen att det behöver övervägas om övriga kranskommuner till Göteborg bör ges samma möjligheter till inrättandet av miljöskyddsområde.

Förslagen till mål bör ligga till grund för det fortsatta arbetet med bildandet av miljöskyddsområde.

Länsstyrelsen har ej haft möjlighet att inom remisstiden detaljerat bedöma de ekonomiska konsekvenserna eller ge ett detaljerat förslag till lokala föreskrifter enligt 8 a §. Länsstyrelsen vill dock påtala att länet – och storstadsområdet – behöver väsentligt ökade anslag för att märkbara förbättringar skall kunna göras inom framförallt kollektivtrafikområdet.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser för sin del angeläget att frågan om ett ökat miljösamarbete inom regionen blir föremål för ytterligare diskussioner på det regionala och lokala planet. Målsättningen bör härvid vara att så snabbt som möjligt få fram det underlag och den förankring som kan behövas för ett beslut av regeringen om att förklara västkustområdet som miljöskyddsområde.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län påpekar att delegationens förslag måste lösas genom beslut enligt miljöskyddslagstiftningen och andra etablerade beslutsprocesser. Huruvida det är lämpligt att föreslå de berörda kommunerna som ett miljöskyddsområde undandrar sig länsstyrelsens bedömning, men det kan ifrågasättas huruvida det varit lagstiftarens mening att utse så stora och urbaniserade områden som miljöskyddsområde.

Göteborgs kommun tillstyrker förslaget om att utnämna Göteborgsregionen till miljöskyddsområde under en försöksperiod på två år. Föreskrifter skall utformas i samråd med kommunerna och beslut om dem skall fattas av länsstyrelsens lekmannastyrelse.

Mölndals kommun: Motivet att utse Göteborgs, Mölndals och Partilles kommuner är vällovt och ger en bra bild av miljöläget. Skälen att särskilda regler förenklar handläggningen samtidigt som de behövs kan dock ofta inte motiveras enbart för Göteborgsregionen utan gäller rent allmänt i hela landet. Det är alltså mycket tveksamt om Miljöskyddslagen kan tillämpas på det sätt som föreslås av kommittén.

Föreslagna åtgärdsalternativ behövs emellertid, men bör då inarbetas i de ändringar av miljölagstiftningen som enligt uppgift är på väg. Möjligen bör detta ske genom att man frigör sig från Miljöskyddslagens regler och skapar ett målinriktat kravsystem.

Partille kommun: Någon miljöfarlig verksamhet kan inte anses förekomma inom Partille kommun som nämnvärt påverkar miljön på Hisingen. Det är

något förvånande att delegationen överhuvudtaget ansett sig ha mandat att hos regeringen väcka sådant förslag som avser annan kommun.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är med nuvarande utredningsmaterial inte beredd att uttala någon som helst mening i denna fråga. Helt avgörande är vilka restriktioner som skall gälla inom området och vilka påtagliga förbättringar av miljön som kan påräknas därigenom.

Stockholms kommun: För att kunna lösa de miljöproblem som är förknippade med trafiken, avfallsbehandlingen, kemikalieanvändningen och avloppsvattnet i en storstadsregion fordras en samordning mellan ett otal parter där ingen är totalansvarig och där helhetstänkandet ofta tar slut vid kommungränsen. Bildandet av ett miljöskyddsområde kan vara den ansats som möjliggör att man i dessa frågor finner samarbetsformer samt gör de sammanställningar, värderingar och åtgärdsprogram som är nödvändiga.

Förvaltningen ser mot bakgrund av det vidgade perspektivet på miljöproblemen, det effektivare utnyttjandet av personalresurser samt ett bibehållet lokalt initiativ, positivt på att delegationen föreslår bildandet av ett miljöskyddsområdet enligt §8a i Göteborgs, Partille och Mölndals kommuner.

Bildandet av miljöskyddsområdet måste, för att det skall få genomslag i det praktiska arbetet följas upp med ett operativt handlingsprogram. Rapporten ger en ordentlig analys av många problemställningar och presenterar ett antal kreativa lösningar på dessa. Dock saknas det en diskussion om i vilka former och på vems initiativ det viktiga övergripande arbetet skall fortsätta nu när projektgruppen avslutat sitt arbete.

Det är enligt förvaltningens mening viktigt att i ett miljöskyddsområde lägga initiativet hos de lokala myndigheterna med sin unika kännedom om lokala miljöproblem och utsläppskällor. Något nytt egentligt organ bör inte tillskapas för att administrera miljöskyddsområdet. Utformning av föreskrifter bör ske i nära samarbete mellan lokala, regionala och centrala myndigheter.

För Stockholms stads del finns en miljöanalys med ett åtföljande delvis "operativt" åtgärdsprogram, liknande den som ingår rapporten, i den nyligen fastställda "Miljöplan för Stockholms stad". Förvaltningen ser möjligheten i att med bland annat denna som utgångspunkt inleda en diskussion om inrättande av ett miljöskyddsområde också i Stockholmsregionen.

Riksantikvarieämbetet delar utredningens uppfattning att Göteborgs, Mölndals och Partille kommuner bör förklaras för miljöskyddsområde. För att kunna följa upp ett beslut om att förklara ett område för miljöskyddsområde med regler enligt § 8 miljöskyddslagen som också tar hänsyn till kulturvärden krävs dock enligt ämbetets uppfattning ett underlag som visar i vilken utsträckning och hur föroreningar belastar den kulturmiljö som berörs. Sådana utredningar saknas idag. I detta arbete krävs insatser från såväl länsantikvarien som länsmuscet och Göteborgs museer i samarbete med ansvariga organ inom miljöskyddsområdet.

Frågan om att utpeka miljöskyddsområden bör också aktualiseras i andra regioner. Här bör de regionala miljöanalyserna kunna utgöra ett underlag för val av områden. Ämbetet vill i detta sammanhang också peka

på att instrumentet miljöskyddsområde i ökande utsträckning kan komma att behöva utnyttjas inte bara i extremt förorenade områden utan också utifrån perspektivet extremt känsliga miljöer även om miljöbelastningen där är mindre uppseendeväckande.

Sveriges industriförbund vill bejaka varje förenkling av miljöskyddsarbetet. Miljöprojektet underskattar emellertid i sina förslag genomförandets betydelse. En av fördelarna med det nuvarande systemet med specialutförande tillstånd och myndighetsråd är att varje enskild verksamhet direkt genom kontakt med myndighet får klart för sig vad som gäller. De verksamheter som inte omfattas av miljöskyddslagens tillstånds- eller anmälningsregler saknar normalt praktiska förutsättningar för att hålla sig informerade om nya bestämmelser som utfärdas med stöd av lagen. För att informera dessa om generella föreskrifter som utfärdats med stöd av miljöskyddslagen torde krävas omfattande aktiva insatser av tillsynsmyndigheterna. Det räcker knappast med enbart nya paragrafer.

Skillnaden mellan nuläget och en situation med generella riktlinjer för småanläggningar torde därför i praktiken inte bli särskilt stor när det gäller myndighetsinsatser. Däremot kan skillnaden bli avsevärd när det gäller genomförandet av miljöskyddet om myndigheterna nöjer sig med att enbart utfärda generella föreskrifter utan direktkontakt med de berörda. Industriförbundet ifrågasätter därför förslaget i denna del.

Centralorganisationen SACO/SR är av den bestämda uppfattningen att ett framgångsrikt miljöarbete måste bygga på incitament (ekonomiska och andra) som styr konsumenters och företags fria val. Endast så kan ett miljömedvetande komma att bli en naturlig del av vår vardag. Även den mest avancerade reningsteknik är beroende av att den används på rätt sätt av alla aktörer i samhället. Modellen med extraordinära befogenheter för centrala och lokala myndigheter inom ett avgränsat "miljöskyddsområde" skapar en polarisering mellan den enskilda människans vardag och myndigheternas miljöinsatser. Den bör endast användas vid akuta kristillstånd, såsom svåra miljöolyckor och plötsliga stora utsläpp.

Landsorganisationen delar uppfattningen att Göteborg är att betrakta som miljöskyddsområde enligt 8 a i miljöskyddslagen, liksom att Göta älvdalen på sikt inkluderas. Det finns också skäl att ur administrativ synpunkt stödja förslaget om utfärdande av generella regler för miljöstörande mindre anläggningar. Lokala undantag, med skärpning av generella regler i kemikalianvändning, bör också vara möjliga inom ramen för miljöskyddsområdet. LO anser att de olika förbundens regionala skyddsombud kan spela en väsentlig roll för miljöarbetet i de mindre företagen.

Sveriges fiskares riksförbund avstyrker förslaget att förklara några kommuner i Göteborgsområdet som miljöskyddsområde enligt § 8 a miljöskyddslagen.

Vägverket: På lokal och regional nivå krävs bättre kunskaper om godsflödena.

Transportforskningsberedningen delar utredningens uppfattning att man även bör beakta en verksamhets transport vid dess prövning enligt miljöskyddslagen.

Statens naturvårdsverk har i samband med riksdagens beslut om vissa ändringar i miljöskyddslagen intensifierat sitt arbete med att utveckla och styra företagens egenkontroll och stödja och samordna tillsynsmyndigheterna i dess arbete. Utredningens förslag ligger väl i linje med detta arbete. Verket anser också att det är angeläget att arbetet med att utveckla omgivningskontrollen i regionen fortsätter bl. a. avseende organisationsformer. Principen att förorenaren står för de direkta kontrollkostnaderna bör dock behållas. Utredningens redovisning när det gäller godstrafik innehåller ett antal intressanta förslag till åtgärder.

Utredningens arbete visar på en svårighet med tillämpning av nuvarande system med prövning och tillsyn enligt miljöskyddslagen, nämligen att implementera ny teknik. Företagen har det primära ansvaret för att miljöskyddsåtgärder vidtas och har därför också ett ansvar att följa den tekniska utvecklingen inom sitt verksamhetsområde. Tillsynsmyndigheternas uppgift är bl a att övervaka att givna tillstånd och villkor följs. Tillsynsmyndigheten har också möjlighet att initiera omprövning av villkor med hänsyn till bl a ny teknik. Erfarenheterna av 20 års miljöskyddsarbete visar emellertid på en tröghet att införa ny miljövänlig teknik inom många branscher. Myndigheterna på framför allt lokal och regional nivå har ofta inte resurser och möjlighet att följa teknikutvecklingen. Det är därför angeläget att företagen får ett tydligare ansvar och en skyldighet att fortlöpande införa miljövänlig teknik där det är ekonomiskt möjligt. Frågan bör kunna behandlas av utredningen om översyn av miljölagstiftningen som regeringen tillsatt.

Koncessionsnämnden hänvisar till den översyn av lagstiftningen som beslutats av regeringen (1989–05–11). Koncessionsnämnden ställer sig för sin del tveksam till en obligatorisk utredning. Vad avser frågan om utsläpp och miljöstörningar från godstransporter till och från tillståndspliktig verksamhet enligt miljöskyddslagen bör anmärkas att sådana transporter blir föremål för överväganden vid tillämpning av 4 § nämnda lag.

Kemikalieinspektionen: Införande av "omvända bevisbördan" resp. "substitutionsprincipen" i lagtexten är knappast avgörande för att få till stånd ett önskvärt agerande. Däremot är det viktigt att tydliggöra dessa principer och att utveckla tillämpningen av dem. Inspektionen tillämpar dem i allt större utsträckning mot leverantörsledet både i samband med beslut av generell karaktär som reglering och vid ställningstaganden i enskilda fall som prövning av bekämpningsmedel och tillsyn av företag. De är emellertid, och det gäller särskilt substitutionsprincipen, ännu viktigare att de tillämpas också i användarledet. Användarnas produktval är en mycket stark drivkraft för leverantörernas produktutveckling.

Ett sätt att stärka såväl tillsyn som efterlevnad av regler om användningen

av miljöfarliga kemikalier skulle kunna vara att komplettera miljöskyddslagen med bestämmelser som tar sikte på använda produkter. Detta skulle också kunna vara ett medel för att få igång en bättre kemikaliekontroll från miljösynpunkt i företagen. Parallellitet skulle uppnås med arbetsmiljöområdet. Arbetsmiljölagen innehåller som miljöskyddslagen process- och verksamhetsinriktade bestämmelser. Dessutom finns produktinriktade krav. Det finns anledning att tro att kemikaliekontrollen vid användning av kemiska produkter skulle förbättras från miljösynpunkt om regler härom fanns i samma lagstiftning som övriga miljöskyddsbestämmelser.

Länsstyrelsen i Malmöhus län delar i huvudsak utredningens synpunkter vad gäller behov av skärpt tillämpning och förändringar i miljölagstiftningen.

Länsstyrelsen vill dock särskilt peka på en möjlig ändring i miljöskydds-förordning som inte tagits upp i utredningen. Trafiken ger förutom en storskalig spridning av luftföroreningar ofta upphov till lokala störningar i form av höga luftföroreningshalter och buller. Detta gäller i första hand väg- och flygtrafik men för buller också järnvägstrafik. Genom ändring i miljöskydds-förordningen är större flygplatser fr.o.m. den 1 juli 1989 tillståndspliktiga enligt miljöskyddslagen vilket innebär att sådana flygplatser inte får anläggas eller mer omfattande ändringar genomföras utan tillstånd enligt miljöskyddslagen. Enligt länsstyrelsens mening bör övervägas om inte motsvarande tillståndsplikt också bör införas för större vägar, trafikleder och järnvägar.

Länsstyrelsen i Hallands län: Vad gäller kemikalielagstiftningen torde det, vilket utredningen också föreslagit, vara nödvändigt med ytterligare generella föreskrifter som konkretiserar de grundläggande kravreglerna i lagen om kemiska produkter. Avsaknaden av adekvata tillämpningsföreskrifter avseende försiktighetsmått m. m. torde (jämte oklarheter vad gäller myndigheternas tillsynsansvar) vara en avgörande orsak till att nämnda lag hittills inte "slagit igenom". Utfärdande av sådana föreskrifter bör emellertid åvila en statlig myndighet och inte enskilda kommuner. Det är knappast fråga om lokala problem och med ett statligt ansvar för sådana föreskrifter torde bättre garantier skapas för en ändamålsenlig reglering.

Det är nödvändigt att, som utredningen föreslår, det skapas "bättre förutsättningar för ett målinriktat miljöskyddsarbete med trafik och produkter/kemikalier". Utredningen har emellertid, även om vissa ansatser finns i rapporten, inte själv lämnat konkreta förslag i denna del, utan hänvisat till den översyn av miljölagstiftningen som aviseras. Förhoppningsvis kan utredningens slutsatser emellertid bidra till att en diskussion kommer i gång bl. a. om vilka ändrade rättsliga former en sådan målinriktning kräver. För övrigt torde behovet av målinriktning och nya rättsliga förutsättningar härför gälla inte bara trafik och produkter/kemikalier utan hela miljöskyddsområdet.

Länsstyrelsen i Hallands län: Det är nödvändigt att, som utredningen föreslår, det skapas bättre förutsättningar för ett målinriktat miljöskyddsarbete med trafik och produkter/kemikalier. Utredningen har hänvisat till den översyn som aviserats. Förhoppningsvis kan utredningens slutsatser

emellertid bidra till att en diskussion kommer igång bl. a. om vilka ändrade rättsliga former en sådan målinriktning kräver.

Partille kommun finner en sådan ändring mycket angelägen.

Naturskyddsföreningen tillstyrker de lagändringar utredningen föreslår.

Sveriges industriförbund: De flesta företag utnyttjar redan idag utomstående konsulter för att få fram underlag till åtgärder för att minska störningar vilka tillgodoser miljöskyddslagens krav på vad som är tekniskt möjligt. Det Miljöprojekt Göteborg föreslår är att ytterligare en konsult skall lämna förslag med samma innebörd.

Förslaget innebär att myndigheterna lyfter av ansvaret från företaget till den "tredje parten" för att ta fram förslag till åtgärder. Förslaget synes vara svårförenligt med lagens anda, nämligen att den som bedriver miljöfarlig verksamhet själv primärt skall lämna förslag till lämplig plats och åtgärder. Enligt Industriförbundets mening är förslaget kontraproduktivt; ett genomförande skulle inte föra miljöskyddet framåt.

Miljöskyddslagens procedurregler är uppbyggda kring att företaget lämnar förslag och myndigheterna granskar förslagen. Om myndigheten i något fall inte anser sig ha kompetens att själv bedöma olika tekniska åtgärder finns det flera vägar att gå. Dels kan myndigheten med stöd av miljöskyddslagen ålägga företaget att själv genomföra erforderliga utredningar. Det är också vanligt att tillståndsmyndigheten då det råder osäkerhet fastställer tillfälliga villkor och uppdrar åt sökanden att ytterligare undersöka och utreda vilka tekniska åtgärder som kan vidtas.

Industriförbundet avstyrker förslaget om oberoende förslagsställare.

F.n. deltar företag och andra miljöstörande verksamheter i ett enligt Miljöprojektet unikt samarbete om den regionala omgivningskontrollen. De har tillsammans med kommuner och tillsynsmyndigheter beslutanderätt om programmets utformning.

Enligt Industriförbundets uppfattning måste tillsynsmyndigheterna bestämma sig för om man vill ha ett förtroendegrundat samarbete eller inte. Vill man samarbeta måste rimligen alla parter ha ett inflytande. Vill man inte samarbeta, som Miljöprojektet föreslår, får man också dra konsekvenserna och finansiera omgivningskontrollen själv.

Industriförbundet föreslår att den nuvarande ordningen bibehålls.

Miljöprojektet föreslår att godstransporter till och från tillståndspliktig verksamhet innefattas i prövningen. Detta görs redan. Förslaget är alltså onödigt.

Lantbrukarnas riksförbund motsätter sig utredningens förslag om lokala och regionala myndigheters möjlighet att utfärda generella bestämmelser i enlighet med lagen om kemiska produkter.

Landsorganisationen i Sverige delar uppfattningen att en skärpt miljölagstiftning är nödvändig liksom en ändring i lagen om kemiska produkter. En bred översyn av hela miljölagstiftningen är under arbete och de ändringar och skärpningar som föreslås kan förväntas uppfylla en del av utredningens önskemål. Genom att skriva in principen om "den omvända bevisbördan" och om byte av farliga ämnen mot mindre farliga kan lagen om kemiska produkter få ökad tyngd i miljö- och hälsoarbetet.

Förslaget att införa regionala förbud för användning av vissa kemikalier

anses olyckligt. LO har redan sett vilka problem som särregleringar i bl. a. Sverige medför i den europeiska handeln. Ett av de stora målen i det europeiska integrationsarbetet, i vilket regeringen anser att Sverige skall medverka, är att motverka sådana störande särregleringar. Att som här föreslås gå i andra riktningen och medverka till regionalisering av bestämmelser på kemikalieområdet anser LO mycket olyckligt. LO tillbakavisar kraftigt sådana tankar.

Skr. 1990/91:6
Bilaga 2

Sammanfattande redovisning av lokala och regionala åtgärder med anledning av förslag från delegationen för Miljöprojekt Göteborg.

Skr. 1990/91:6
Bilaga 3

Punktkällor

Minskning av raffinaderiernas utsläpp till luft

Sedan år 1987 då regeringen beslutade om att tillsätta delegationen för Miljöprojekt Göteborg har utsläppen från Shells raffinaderi i Göteborg halverats. BP har lagt ned ca 2 milj. kr. i ett program för att minska utsläppen med 50–90% av flyktiga organiska ämnen från cisterner. Läck-sökningsprogrammen för att minska de diffusa läckagen från processområdena har intensifierats vid såväl Shells, BP:s som Nynäs anläggningar. Se även nästa punkt.

Mätsystem för utsläpp av flyktiga organiska ämnen från raffinaderi

Då Miljöprojekt Göteborg startade hade inget raffinaderi i Sverige redovisat några mätningar om storleken av kolväteutsläppen till luft. Miljöprojekt Göteborg prövade den s.k. DOAS-tekniken som ett operativt övervakningssystem. Det är användbart både som processövervakning för företagen och som utsläppsskontroll för tillsynsmyndigheterna. Shell har utvecklat och installerat detta system men med egna s.k. sändarlampor med IR-ljus, vilka skall kunna mäta totala halter av kolväten. 15 mätsträckor är på väg att installeras inom raffinaderiområdet. Resultat skall presenteras för länsstyrelsen till årsskiftet. Shells anläggning i Göteborg är nu pilotanläggning inom Shellkoncernen.

Vid Skandinaviska Raffinaderi AB i Brofjorden och Nynäs i Göteborg har mätningar med DOAS-tekniken satts i gång och resultat skall presenteras under år 1990.

BP i Göteborg har genomfört två mätningar med den s.k. LIDAR-tekniken. Det har föranlett att det amerikanska petroleuminstitutet nu diskuterar en revidering av beräkningsmetoderna för kolväteutsläpp från cisterner. Länsstyrelsen för Göteborg och Bohus län följer utvecklingen och driver på i denna fråga.

Utbyte av material och kemikalier vid Volvo Torslandaverken

Nonylfenoler m.fl. kemikalier håller på att avvecklas och bytas ut mot miljövänligare alternativ.

Avfallsfri produktion (ren teknologi)

Fyra projekt med denna inriktning har kommit eller är på väg att komma i gång i Göteborg.

- * Utvecklingsfonden – med stöd av olika intressenter har 3 milj. kr. avsatts för utbildning och stöd m.m. för små och medelstora företag.
- * Metallindustri-
arbetarförbundet – projekt för byte till miljövänligare skärvätskor planeras.
- * Graab-Kemi – ett utvecklingsprojekt för att stimulera ren teknologi och minska ”produktionen” av miljöfarligt avfall skall sättas i gång. 1,5 milj. kr. har anslagits av kommunen.
- * Chalmers tekniska
högskola – ett av de forskningsområden som har prioriterats i samband med bildandet av den nya institutionen för miljövard är avfallssnål teknik.

Bensinåtervinning från fartyg i Skarvik-Rya oljehamnar, kontrollmätning av kolväteutsläpp från cisterner

Enligt uppgifter från länsstyrelsen kommer en omprövning av verksamheten i Skarvik-Rya att ske under år 1990. Då underlag för prövningen tas fram kommer åtgärder och kontrollmätning av cisterner att ske enligt länsstyrelsen. Utsläppen av kolväten till luft och vatten beräknas kunna minskas med 80 % inom fem år.

Enligt Göteborgs Hamn, som leder den arbetsgrupp som bildades i samband med Miljöprojekt Göteborgs förslag om bensinåtervinning, skall en första återvinningsanläggning för fartyg, stå klar senast år 1993.

Ytterligare reningssteg för avloppsvattnet från hamnen i Skarvik-Rya

Länsstyrelsen och naturvårdsverket har krävt detta inför koncessionsnämndens prövning om tillstånd till ökad verksamhet vid anläggningen. Koncessionsnämnden fattade i maj 1990 ett beslut som innebär att bolaget ålägges att utreda dels möjligheterna att ytterligare minska mängden inkommande vatten genom åtgärder beträffande ledningssystem, tankanläggningar etc., dels möjligheterna att minska mängden föroreningar i inkommande vatten och dels förutsättningarna för att avskilja vissa särskilt förorenade vatten och behandla dessa i ytterligare reningssteg.

Nya segregerade tankfartyg för råoljaimport i Torshamnen

Allt fler nya fartyg med segregerade tankar tas i drift. De gamla kommer sannolikt att försvinna helt inom några år enligt Göteborgs Hamn. Enligt länsstyrelsen finns inget skäl att agera.

Elanslutning av färjor

De två som Stena Line trafikerar mellan Göteborg och Kiel är sedan hösten 1989 clanslutna då de ligger vid kaj. Diskussioner mellan Göte-

borgs miljö- och hälsoskyddsförvaltning, sjöfartsverket, Göteborgs Hamn, rederierna m. fl. pågår om hur fortsatta insatser bäst skall sättas in.

Skr. 1990/91:6
Bilaga 3

Övergång till lågsvavlig olja (0.6 % svavel) för färjor och fartyg

Genomfört för Stena Lines (numera Stena Marine Management AB) färjor. Denna åtgärd minskar svaveldioxidutsläppen från företagets färjor med 1 600 ton per år.

Kontroll av PCB-innehåll i fartygens motorbränsle, s.k. bunkerolja

Görs av Stena Marine Management och redovisas till Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen. I övrigt sker ingen miljökontroll av bunkerolja.

Reningsverk för lakvatten från soptipparna vid Torsviken, Tagene och Brudaremsen

Utredningar pågår och avvaktas innan man från ansvarigas sida vill besluta om ytterligare reningsåtgärder. En rad andra åtgärder som berör kontroll, täckning av tippor m.m. har påbörjats. Vid Torsviken skall biologisk rening och aktivt kolfiltrering utföras och utvärderas.

Trafik

Kollektiv- och trafikplan för att uppnå miljömål

Beslut om omedelbara åtgärder för 42 milj. kr. har tagits av kommunen. En samlad kollektivtrafikplan där miljömålen är medtagna har utarbetats. En handlingsplan för hela trafiken beräknas vara klar under år 1990.

En särskild trafiknämnd med ett samlat ansvar för trafikplaneringen bildas och verkar fr. o. m. den 1 juli 1990. Göteborgsregionens kommunalförbund och Göteborgs kommun har nyligen också enats om att sätta i gång en övergripande regional trafikplanering.

Göteborgs kommun har vidare bildat en grupp med ABB, Volvo och Vattenfall för att utveckla transporttekniska lösningar med Göteborgsregionen som försöksområde i syfte att minska miljöstörningar och spara energi.

Översiktsplaneringen utformas styrande för detaljplaneringen och anpassas till regionplaneringen

Trafikfrågorna har givits ökad betydelse i Göteborg kommuns översiktsplan. Den kan dock ej utformas styrande för detaljplaneringen. Kommunen satsar 120 000 kr. för att utveckla metoder för miljökonsekvensbeskrivningar i översiktsplaneringsarbetet. Kommunen är positiv till en ändring av de administrativa gränserna i regionen, vilket skulle underlätta en sammanhållen och balanserad arbets- och bostadsmarknad.

Satsning på pendeltåg, genomgående järnvägslinjer vid Centralen, tågtunnel under staden projekteras

Skr. 1990/91: 6
Bilaga 3

Pendeltågstrafiken till Kungsbacka beräknas starta 1992. Avtal har slutits under vintern. Planering för pendeltrafik på Boråsbanan pågår.

Genomgående regionala snabbusslinjer med egna körfält

Genomgående regionala snabbusslinjer är genomförda sedan några månader. Vissa egna körfält finns och några nya, t. ex. på Dag Hammarsköldsleden, kommer snart.

Inriktning mot ett helt separat automatiskt turtätt kollektivtrafiksystem. projektering av en första bana

Planering för ett sådant system pågår inom ramen för kollektivtrafikplanen. En första etapp tänks omfatta en ca 7 km lång bana, som förbinder norra älvstranden med Centralstationen, Gårda och evenemangsområdet.

Viktig knutpunkt för byte från bil till kollektivtrafik väljs ut i regionen som demonstrationsprojekt

Planering pågår för en sådan knutpunkt i Frölunda.

Lastbilsterminaler lokaliseras utanför centrala Göteborg till kringfartsleder och järnväg. Lokalisering av kombiterminaler för att minimera trafik och gynna järnväg

Kommunalförbundet och transportföretagen har ett förslag som överensstämmer med Miljöprojekt Göteborgs förslag om omlokalisering av lastbils- och kombiterminaler, ute på remiss. Förslaget skulle bl. a. innebära utflyttning av de stora lastbils- och kombiterminaler som nu ligger mitt inne i Göteborg vid centralstationen.

Utsläppen från Volvos transporter minskas med 50 % på 10 år

Volvo har lagt fram och påbörjat åtgärder enligt en egen plan som innebär att halveringen av utsläppen från transporter uppnås på 5 år.

De 20 största tillverkningsföretagen granskas för att minska utsläppen från transporter

Näringslivssekretariatet och Kommunalförbundet (regionalt övergripande projekt) har dragit i gång ett miljöprojekt "Varudistribution år 2000". Dagab, ICA, KF m. fl. dagligvaruleverantörer, Köpmannaförbundet, Handelsanställdas förbund, Volvo, Bilspedition, ASG m. fl. deltar i arbetet.

Göteborgs kommuns inköpskommitté har lagt ett program för inköp av

varor till skolor, daghem m. m., som bl. a. innebär att miljövänliga eller samordnade transporter gynnas vid upphandling.

Skr. 1990/91:6
Bilaga 3

Diesel avvecklas och ersätts med bättre drivmedel inom 10 år, plan tas fram av kommunen

Kommunen tog redan år 1987 beslut om att inte köpa fler dieselbussar efter år 1990. Detta datum har dock fått skjutas fram något. Någon "avvecklingsplan" för Göteborg har inte tagits fram. Kommunen tror mer på att påverka marknadsförutsättningarna för miljövänligare fordon. I miljöprojektet "Varudistribution år 2000" har näringslivssekretariatet kontakt med olika företag som vill introducera nya ersättningsbränslen.

Naturgasdrivna distributionsfordon och bussar

En planering pågår inom Göteborgs spårvägar för ett storskaligt försök med naturgas i linje med förslaget från Miljöprojekt Göteborg. Försöket planeras omfatta samtliga bussar (ca 70 st) vid en depå i centrum. Ca 20 naturgasdrivna bussar beräknas vara i gång senast år 1992.

En första miljöoptimerad naturgasdriven buss kommer att finnas i drift i november 1990, som demonstrationsbuss. Ryaverket (avloppsreningsverket) kan genom ett nystartat projekt leverera biogas (från avloppsslammet) med naturgaskvalitet som räcker till helårsdrift av 20 bussar med början år 1993.

Göteborgs kommun pådrivande när det gäller vätgasdrivna fordon

Energiverken, forskare från Chalmers och andra institutioner i Sverige som redan studerar vätgasdrift har nyligen haft ett möte som resulterade i att ett projekt på Chalmers institution för transportteknik formuleras som kompletterar pågående forskning om vätgasdrift för fordon. Energiverkens planer på vätgasframställning vid det gamla spaltgasverket kvarstår.

Produkter, kemikalier, avfall

Råd, förelägganden, förbud mot utvalda riskkemikalier

Nonylfenol, en av de tre riskkemikalier Miljöprojekt Göteborg lyft fram, har börjat avvecklas både i och utanför Göteborgsregionen. Göteborgs kommun har anslagit 2,8 milj. kr. till miljö- och hälsoskyddsförvaltningen för att bl.a. fortsätta arbetet att få bort riskkemikalier som används i samhället och kan ge miljöfarliga utsläpp till luft, mark och vatten. Detta projekt skall samordnas med förvaltningens vattenvårdsprogram för Göta älv.

Länsstyrelsen har aktiverat sin tillsyn över företag vad gäller utbyte m. m. av miljöfarliga, kemiska produkter. Se även nästa punkt.

Bilda en grupp som påverkar tillverkare och användare att övergå till miljövänligare produkter

Skr. 1990/91:6
Bilaga 3

Ett resultat av Miljöprojekt Göteborgs arbete var att två nya bastvättmedel utan vit-, bleckmedel m. fl. onödiga tillsatser kom ut på marknaden från NordTend och Lever, de två största leverantörerna i Sverige.

Länsstyrelsen har tillsammans med kemikalieinspektionen arbetat vidare med en studie av olika bilvårdsprodukter, bl. a. kallavfettningsmedel. Någon speciell grupp har dock inte bildats.

Efter diskussioner med näringslivssekretariatet har arbetsvetenskapliga kollegiet vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg startat ett nytt forskningsprojekt om miljöanpassad produktutveckling.

Göteborgs kommuns inköpskommitté som administrerar inköp för ca 1 miljard kronor per år har via stadskansliet börjat arbeta med miljökriterier för att köpa så miljövänliga produkter och tjänster som möjligt. Produkter som innehåller de tre kemikalier som Miljöprojekt Göteborg ville avveckla kommer t.ex. inte att köpas.

Källsortering och lokal kompostering

Flera mindre försöksverksamheter pågår i kommunen med de syften som miljöprojektet föreslog. Ca 15 hushåll deltar t. ex. i ett försök med lokal kompostering i Kärra på Hisingen.

Även utanför Göteborg har Miljöprojekt Göteborgs delrapport och konsulter utnyttjats. HSB har i samband med sitt miljöprogram anpassat 100 lägenheter i Västerås (BO-90 utställningen) för källsortering i sju fraktioner och kompostering inomhus (i trapphusentrén). HSB har också gått vidare med förslag ur Miljöprojekt Göteborgs konsultrapport nummer 4 om komposterbara blöjor och riktat krav mot bl. a. Mölnlycke, som ställt sig positiva.

Två olika återvinningsstationer finns nu i drift i Göteborg och fler är under övervägande.

Renhållningsverket har utarbetat ett förslag till differentierad renhållningstaxa, som skall stimulera till ökad källsortering. Ett femtiotal företag i ett industriområde är beredda att delta i ett försök.

Ökad återvinning av förbrukade smörjoljor, krav på miljövänligare oljor

Länsstyrelsen gick redan under Miljöprojekt Göteborgs gång ut med en omfattande information till ett 100-tal företag om vad som gäller beträffande spilloljor.

Bättre bensin

Bl. a. BP har tagit fram en "ny" bensin (98-oktan) med lägre halt flyktiga organiska ämen och blyfri.

Bättre rening av oljeemulsioner och tankbilsvättar, nationella krav

Skr. 1990/91:6
Bilaga 3

Graab Kemi i Göteborg har tagit sin anläggning i drift med mycket långtgående rening av oljeemulsioner. Miljöprojekt Göteborgs konsultrapport om tankbilsvättar har utlöst aktiviteter inom tankbils- och biltvättsbranschen genom sitt utpekande av en rad misshälligheter på olika anläggningar i Sverige.

