

[Waldorff]

dig belastes børn i tættrafikerede byområder særlig kraftigt, idet f.eks. støv på fortove eller legepladser her vil indeholde ca. 100 gange så meget bly som støv uden for byerne.

Endelig ophobes bly i særlig grad i planter, især bladgrøntsager som salat, spinat og grønkål. Efterhånden må man mere og mere fraråde at dyrke disse grøntsager nær trafikerede veje.

I Italien har man direkte lavet forsøg med at tilsætte en anden bly-isotop til benzin, således at denne bagefter kunne skelnes fra anden blyforurening. Man så, at den nye bly-isotop blev genfundet i støv langs vejene og i løbet af nogen tid i blodet hos mennesker. Man kunne også se, at den blev genfundet hurtigere i børns blod end i voksnes (refereret i »Omfanget af helserisiko vedrørende tungmetalbelastning i den norske befolkning«, Statens Forurensningstilsyn, Norge, 1980).

Der er således ingen tvivl om, at der skal gøres noget ved blyforureningen, og at bilernes benzinbly her udgør en meget væsentlig del.

Besvarelse (21/12 82):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for miljøstyrelsen, som har udtalt følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Af de undersøgelser, miljøstyrelsen lod udføre i 1977-1979, fremgik, at blyindholdet i blodet hos et mindre antal småbørn i hovedstadsområdet, hvis fædre ikke var særligt udsatte for bly på arbejdspladsen, varierede mellem 2 og 17 mikrogram (μg) bly pr. 100 ml blod (20-170 $\mu\text{g/l}$).

Det fremgik også, at skadevirkninger i form af f.eks. egentlig blodmangel først optræder ved blyniveauer omkring 40 $\mu\text{g/l}$ 100 ml. Man påpegede også specielt for børnenes vedkommende den meget ringe sikkerhedsmargen, der er mellem blodblyniveauer, som giver klinisk påviselige virkninger, og de nuværende niveauer i befolkningen.

Det er derfor miljøstyrelsens opfattelse, at der er gode sundhedsmæssige argumenter for at stræbe mod, at blybelastningen nedbringes mest muligt.

Fjernelse af blyindholdet i benzin kan imidlertid ikke gennemføres uden videre. Det kræves dels, at der kan fremskaffes blyfri

benzin, dels, at den danske bilpark kan anvende blyfri benzin.

Hvis man fjernede blyet fra den eksisterende benzin, ville oktantallet sandsynligvis blive så lavt, at benzinen kun kunne anvendes i få biler. I Sverige har man beregnet, at det efter visse investeringer på de svenske raffinaderier vil være muligt at producere en blyfri benzin med oktantal 93. Man har ligeledes i Sverige vurderet, at omkring 20 pct. af bilparken i 1980 ville kunne køre på en sådan benzin.

Den blyfri benzin, der markedsføres i USA, har et oktantal omkring 92 og vil således ikke kunne anvendes i ret mange europæiske biler. Den primære årsag til, at man i USA indførte blyfri benzin, var i øvrigt, at dette var påkrævet af hensyn til de katalysatorer, som siden 1975 blev installeret i udstødningssystemerne i de fleste amerikanske biler for at overholde kravene til udslip af kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter.

Indførelse af blyfri benzin er således ikke noget, der kan foretages af et enkelt land fra den ene dag til den anden. Det kræver samarbejde mellem alle europæiske lande og forudsætter, at nye biler konstrueres til lavoktanbenzin.«

Spm. nr. S 287

Til miljøministeren (26/11 82) af:

Waldorff (VS):

»Vil regeringen tage initiativ til, at EFs direktiv om blyindhold i benzin ændres, så det ikke længere forbyder medlemsstaterne at anvende blyfri benzin?«

Begrundelse

EF har i direktiv 78/611 fastsat, at motorbenzin skal indeholde mindst 0,15 g bly/l. Man kan undre sig over, at EF på denne måde påbyder, at der skal ske blyforurening fra biler. Det skyldes, at EF ikke bekymrer sig særligt om forureningen, men derimod vil sikre, at bilindustrien kan afsætte sine biler, som er konstrueret til at skulle køre med blytilsætning (i modsætning til amerikanske biler). Og så tager man gerne forureningen med i købet for at sikre det fri marked. Dette urimelige direktiv bør naturligvis fjernes hurtigst muligt.