

[Martin Glerup]

nisteriet været inddraget i/accepteret denne beslutning, og finder ministeren det forsvarligt på denne måde at svække forskningen i sammenhængen vejtransport-energi-miljø i en tid, hvor den stigende vejtrafik forårsager en øget del af luftforureningen i Danmark?»

Begrundelse

Luftforurening fra vejtrafik er et stigende problem, navnlig i vore byer. På Lyngby Hovedgade kom 76 pct. af kulilteudslippet fra gades biltrafik, og det tilsvarende tal fra Vesterbro i Ålborg var 64 pct., mens henholdsvis 63 og 66 pct. af kvælstofoxiderne i de nævnte lokaliteter stammede fra gadernes biltrafik, jf. »Luftforurening fra vejtrafik. 2 eksempler fra Lyngby og Ålborg«. Vejdatalaboratoriet. Rapport 79, 1989.

Luftforurening er årsag til sundhedsskadelige effekter: »Dels er der tale om akutte gener i form af irritation af øjne og luftveje, dels kan kræftfremkaldende stoffer medføre skader på længere sigt«, hedder det i Orientering nr. 3, 1989, fra Miljøstyrelsen.

Da vejtransporten ifølge Vejdirektoratet er steget næsten 40 pct. fra 1981 til 1990, og da vejtransporten anvender ca. 90 pct. af transportsektorens energi, er der al mulig grund til at styrke forskningen i sammenhængen transport-energi-miljø.

Svar (15/7 91):

Energiministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Energistyrelsen, hvorfra jeg har modtaget følgende udtalelse, hvortil jeg kan henholde mig:

»Forskningsudvalget for energianvendelse i transportsektoren er nedsat som et underudvalg af Det Rådgivende Energiforskningsudvalg til faglig bedømmelse og opfølgning af projekter i energiforskningsprogrammet inden for området. Som et led i en løbende rationalisering og omprioritering har Det Rådgivende Energiforskningsudvalg indstillet at nedlægge bl.a. dette forskningsudvalg. Energistyrelsen har fulgt denne indstilling. Energiforskningsprojekter inden for transportområdet vil dog fortsat kunne støttes f.eks. inden for et nyetableret område »Energi og Samfund«, ligesom Energistyrelsen stadig vil benytte sig af rådgivning fra forskere og andre eksperter inden for

transportområdet ved bedømmelsen af relevante projekter.«

Spm. nr. S 700

Til miljøministeren (8/7 91) af:

Martin Glerup (S):

»Hvordan har luftforureningen udviklet sig i København, Århus, Odense, Ålborg, Esbjerg og Randers siden 1970, og hvordan fungerer: a) målingen af byernes trafikale og samlede luftforurening og b) varslingsystemet over for borgerne ved sundhedsfarlige situationer, og hvilke initiativer agter ministeren at tage mod vejtrafikens stigende andel af den samlede luftforurening?»

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spm. nr. S 699.

Svar (15/7 91):

Miljøministeren (Per Stig Møller):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Danmarks Miljøundersøgelser, Miljøstyrelsen og Planstyrelsen, der har oplyst følgende:

»Systematiske målinger af byernes trafikale og samlede luftforurening varetages gennem det Landsdækkende Luftkvalitets Måleprogram, der blev startet i 1982. Måleprogrammet registrerer luftkvaliteten i 6 danske byområder: Hovedstadsområdet, Fredericia, Esbjerg, Århus, Ålborg og Odense med 3 målestationer i hovedstadsområdet og 2 i de øvrige byer.

På disse målestationer indsamles hvert døgn luftprøver til bestemmelse af luftens indhold af SO₂ og svævestøv. Sidstnævnte analyseres desuden for indholdet af en række grundstoffer, bl.a. svovl, cadmium og bly. Desuden registreres halvtimes middelværdier af luftens indhold af NO (nitrogenoxid), NO₂ (nitrogendioxid) og SO₂ (svovldioxid).

Analyser af tungmetaller har tydeligt vist en mindsket koncentration af bly siden slutningen af 1970'erne som følge af begrænsningen af bly i benzinen. Blyniveauet i danske byer ligger på 0,1 mikrogram pr. m³, ca. 20 gange mindre end EF-grænseværdien på 2 mikrogram pr. m³. Ligeledes – siden den første energikrise i begyndelsen af 1970'erne – har luftforureningen med svovldioxid og sod været faldende til trods for