

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om støj og anden forurening fra vejtransport — konkrete foranstaltninger til fremskridt

(initiativudtalelse)

(2009/C 317/04)

Ordfører: **Edgardo Maria IOZIA**

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 17. januar 2008 i henhold til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at udarbejde en initiativudtalelse om:

Støj og anden forurening fra vejtransport – konkrete foranstaltninger til fremskridt.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede **Edgardo Maria Iozia** til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 26. juni 2009.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 455. plenarforsamling den 15.-16. juli 2009, mødet den 16. juli, følgende udtalelse med 109 stemmer for og 7 imod:

1. Konklusioner og henstillinger

1.1. Bekæmpelsen af luft- og støjforureningen inddrager en række institutioner. EU-institutionerne spiller en afgørende rolle, idet de har ansvaret for at fremme og opdatere lovgivningen. Det samme gælder medlemsstaterne, som har ansvaret for at iværksætte lovgivningen gennem vedtagelse af gennemførelsesbestemmelser, og de lokale myndigheder, som er ansvarlige for kontrollen med forurenende stoffer og støj. At udviklingen er stagneret kan tilskrives et fælles ansvar, og hvert enkelt ansvarsniveau må øge indsatsen for at fjerne eller minimere risiciene for borgernes sundhed og velvære.

1.2. Forureningen fra transport - privat, offentlig og godskørsel – er skyld i alvorlige sygdomme og forringer livskvaliteten for befolkningen især i byområder, hvor over 75 % af de europæiske borgere bor. På trods af Kommissionens initiativer, bl.a. den nylige pakke om grønnere transport, der søger at tilpasse den europæiske lovgivning, mærker man i medlemsstaterne, at udviklingen i bekæmpelsen af luft- og støjforureningen fra trafikken er stagneret.

1.3. Selv om lovgivningen om i hvert fald luftkvaliteten igennem årene er blevet tilpasset og forbedret, bør der ikke desto mindre fokuseres på de manglende fremskridt, når det gælder omfanget og kvaliteten af kontrol af såvel emissionerne fra motor-køretøjer og motorcykler som mængden af gas og partikler i luften. Kommissionen har ganske vist sat mærkbart skub i fremskridtene på det tekniske og videnskabelige område med Tremove-programmerne, med analyser af virkningerne af diverse politikker inden for transportsektoren og med udviklingen af COPERT 4-systemet (*Computer program for estimating emissions from road transport*) inden for rammerne af aktiviteterne i det europæiske temacenter for luft og klimaændringer, som det fælles forskningscenter har videreudviklet. Denne metodologi indgår som en integreret del af vejledningen om emissioner i Europa, Emep/Corinair, der er udarbejdet af den taskforce under FN/ECE (FN's Økonomiske Kommission for Europa), som beskæftiger sig med vurdering og fremskrivninger af data.

1.4. I pakken om grønnere transport indgår der et forslag om at nedbringe støjforureningen fra jernbanetrafikken, og den 22. juni 2009 vedtoges forordningen (KOM(2008) 316 endelig) om motorkøretøjers generelle sikkerhed, som fastsætter en betydelig sænkning af støjgrænserne for dæk.

1.5. EØSU henstiller til Kommissionen, Rådet af miljøministre, Rådet af ministre for beskæftigelse og social-, sundheds- og forbrugerpolitik og Europa-Parlamentet omgående at tage skridt til at styrke kontrolforanstaltningerne og således værne om borgernes sundhed. En kontrol af »off cycle«-emissioner og kontrol af køretøjer på vejene, især når de er i brug, ville vise, at motorkøretøjerne i dag er mere støjende end for 30 år siden, og at emissionerne langt overstiger dem, der blev konstateret i prøvecyklusserne.

1.6. EØSU understreger, at der ikke findes en konsolideret strategi. FN/ECE-regulativerne indeholder ikke bestemmelser om effektive kontrolordninger som EU-forordningerne og ordningen med fabrikanteklæringer, hvorfor kontrollen er overladt til markedets kontrolmekanismer, hvilket har vist sig at være utilstrækkeligt.

1.7. EØSU peger på mange tiltag, som de forskellige myndigheder i EU, medlemsstaterne og regionerne kunne iværksætte for at nedbringe virkningerne af luftforureningen:

- inddragelse af befolkningen ved at tilskynde til fornuftig adfærd med henblik på opnåelse af velfærd for alle gennem større gennemsigtighed og øget information via skiltning og internettet;
- støtte til undervisning og uddannelse om emner vedrørende miljøet og økologi;

- udbredelse af god praksis som mobilitetskort, der giver adgang til gratis offentlig transport;
 - anvendelse af elektriske sporvogne og trolleybusser til den offentlige transport i byerne, der i dag også kan køre på batterier, hvilket gør det muligt at anvende dem i områder uden luftledninger;
 - begrænsning af den private trafik ved at forbedre og udbygge den offentlige transport;
 - vedtagelse af differentierede afgifter på motorkøretøjer og brændstoffer afhængigt af, hvor meget de forurener, betaling for adgang til bycentre fastsat i overensstemmelse med borgernes betalingssevne og omfanget af emissioner;
 - internalisering af de eksterne omkostninger, særligt dem, der relaterer sig til borgernes sundhed;
 - udvikling af integrerede transportpolitikker, hvorunder den miljømæssige bæredygtighed af de enkelte projekter skal klarlægges;
 - bidrag til at ændre livsstil i retning mod mindre spild og mere økologi;
 - støtte til bæredygtig mobilitet til fods og på cykel på korte strækninger ved at forbedre infrastrukturen for fodgængere og cyklister;
 - undgåelse af unødigt transport;
 - revision af logistikforvaltningen og »just-in-time«-produktionen;
 - fremme telearbejde, hvor det er muligt;
 - mindskelse af trafikoverbelastningen gennem bedst mulig udnyttelse af alle transportformer ved at prioritere den offentlige transport;
 - støtte til forskning og innovativ udvikling af materialer og teknologiske løsninger, der kan nedbringe de forurenende stoffer fra trafikken og vejtransporten som brintbrændsels-celler til biler, elektriske biler og biler, som kører på kulbrinte med lav udstødning som syntesegas, metan og lpg;
 - udførelse af skrappe regelmæssig kontrol især i de lande, hvor bilparken er ældst og forurener mest (f.eks. er 60 % af bilerne i Polen mere end 10 år gamle).
- 1.8. For at afbøde virkningerne af støjforureningen kunne der stilles forslag om:
- natlige begrænsninger for den private trafik i beboelsesområder;
 - hastighedsnedsættende anordninger i vejbelægningen;
 - forbedring af asfaltkvaliteten;
 - støjabsorberende værn i de tættest trafikerede områder;
 - reelt afskrækkende bøder til køretøjer, der overstiger grænserne for støjforurening, og i nogle tilfælde beslaglæggelse med særlig fokus på motorcykler;
 - støjkontroller, der på bedre vis afspejler forholdene under »normal« kørsel med bilen;
 - hyppigere lægeundersøgelser for dem, som er i størst fare for at blive udsat for støjforurening;
 - effektive tiltag til trafikaflastning ved især at reservere flere særlige kørebaner og veje kun til offentlig transport;
 - særlige bestemmelser og passende indretninger for dem, der arbejder på gaden og indånder forurenede luft og/eller er udsat for vedvarende støj.
- 1.9. Der bør også anvendes livscyklusanalysemetoder for de indirekte emissioner fra transport:
- produktion og transport af brændstof (udvinding, transport til raffinaderi og tankstationer og ved batteridrevne biler også emissionerne fra elproduktionen);
 - bilproduktionen (emissioner fra industrien, herunder bortskaffelse af affald);
 - veje og parkeringspladser (hvis parker eller grønne områder inddrages ved anlæg heraf, forringes luftkvaliteten, fordi virkningen af fotosyntese udebliver).
- 1.10. Nærværende udtalelse omhandler kun udledningen af forurenende stoffer og støj fra vejtransport. Debatten har vist, at der er behov for en nærmere undersøgelse af andre transportformer og fritidskøretøjer og af forureningen fra landbruget. Tog, fly, søgående skibe og skibe i de indre farvande, mobile ikke vejgående maskiner som traktorer og jordbehandlingsmaskiner, maskiner til byggeri og minedrift bør ligeledes kontrolleres ⁽¹⁾.

2. Indledning

2.1. Det Europæiske Råd har på trods af visse vanskeligheder godkendt hele energi- og klimapakken, og kan således tage til konferencen i København i december med god samvittighed og konsolidere sin førerrolle, når det gælder viljen til reelt at bekæmpe udledningen af drivhusgasser.

⁽¹⁾ EUT C 220 af 16.9.2003, s. 16.

2.2. Det samme kan ikke siges om resultaterne med de initiativer, der sigter mod at nedbringe udledningen af forurenende stoffer og støjforureningen fra transportmidler.

2.3. Der er to primære årsager til, at trafikken har negative virkninger for folkesundheden, nemlig udledning af forurenende stoffer til luften og støj. De forurenende stoffer fra trafikken, som har størst direkte, negativ virkning for sundheden, er kvælstofmonoxid og kvælstofdioxid (NO og NO₂), kulilte (CO), svovldioxid (SO₂), ammoniak (NH₃), flygtige organiske forbindelser (VOC) og partikler eller drivgasser. Disse stoffer betegnes som primære stoffer, eftersom de udledes direkte fra motorkøretøjerne, hvorimod andre stoffer, benævnt sekundære, opstår som følge af reaktioner i atmosfæren, bl.a. ammoniumnitrat (NH₄NO₃), ammoniumsulfat ((NH₄)₂[SO₄]) og sekundære organiske drivgasser.

2.4. Vejtransporten er i EU27 hovedsynderen, når det gælder udledningen af NO_x (39,4 %), CO (36,4 %), NMVOC (ikke metanholdige flygtige organiske forbindelser) (17,9 %), og den næststørste kilde til udledning af PM10 (17,8 %) og PM2,5 (15,9 %) (Det Europæiske Miljøagentur, teknisk rapport 2008/7, 28. juli 2008).

2.5. Naturlige primære partikler stammer fra vulkanudbrud, skovbrande, erosion og forvitring af klipper, planter (pollen og planterester), sporer, saltvandssprøjt og insekter. Naturlige sekundære partikler er fine partikler, der opstår ved oxidering af visse stoffer som svovldioxid og hydrogensulfid ved brand og i vulkaner, kvælstofilter, der frigøres fra jorden og terpener (kulbrinter), der afgives af planter.

2.6. Menneskeskabte primære partikler stammer fra brug af fossile brændstoffer (opvarmningen af boliger, varmekraftværker osv.), udstødningen fra motorkøretøjer, slid på dæk, bremses og vejbelægningen og forskellige industrielle processer (støbning, minedrift, cementproduktion osv.). De store mængder støv, der kan opstå i forbindelse med forskellige landbrugsaktiviteter, skal også nævnes. Menneskeskabte sekundære partikler opstår derimod først og fremmest som følge af oxidering af kulbrinter og svovl- og kvælstofdioxid udledt af menneskets forskellige aktiviteter.

2.7. Partikler klassificeres efter størrelse fra nanopartikler over fine partikler til synligt støv. Partikler med en diameter på under 10µm defineres som PM10 og partikler med en diameter på under 1µm som PM1. De mindste partikler er de farligste, eftersom de trænger længst ned i lungerne.

2.8. Bilerne udleder andre stoffer, som ikke er direkte sundhedsskadelige, men som ifølge Det Europæiske Miljøagentur er meget belastende for miljøet, bl.a. drivhusgasser, kuldioxid (CO₂), metan (CH₄) og nitrogenoxid (N₂O). Også disse stoffer er en kilde til betydelig bekymring i samfundet, og der er fastlagt grænser for koncentrationen heraf i lovgivningen om motorkøretøjers udstødning.

2.9. Ligesom det er tilfældet med emissionerne fra trafikken, afhænger koncentrationen af forurenende stoffer i lav højde af vejrforholdene. Særligt i forbindelse med temperaturinversion hæmmer lave temperaturer ved jorden de konvektionsstrømme, som skaber røre i atmosfæren, og derved får de forurenende stoffer lettere ved at ophobe sig i de nederste lag. Dette forekommer især i dale i bjergområder, hvor luftforureningen giver særlig anledning til bekymring.

2.10. Epidemiologiske undersøgelser af de forurenende stoffers indvirkning på helbredet viser, at kronisk bronkitis og emfysem er virkninger på kort sigt ved høje partikkelkoncentrationer, mens dokumentationen er svag, når det gælder sammenhængen med allergier som astma, høfeber og eksem.

2.11. De helbredsmæssige følger af støj kan påvirke hørelsen eller have andre negative virkninger og har fået EU til at indføre grænser for støjeksponeringen for arbejdere og beboere. De vigtigste regler for beregning af støjeksponeringen er fastlagt i følgende standarder: ISO1996-1:2003, ISO1996-2:2006, ISO9613-1:1993, ISO9613-2:1996 og i direktiv 2002/49/EF.

2.12. Hørelsen reagerer forskelligt over for de forskellige frekvenser i hørespektret (fra 20 til 20 000 Hz), og for at tage højde herfor anvender man ved vurderingen af støjeksponeringen vægtningskurver for at fastlægge spektraltætheden i forhold til høresystemets følsomhed. Vægtningskurve A er den mest almindeligt anvendte og måler den vægtede eksponering udtrykt i dB(A).

3. EU-lovgivningen

3.1. Luftkvalitet

3.1.1. Luftkvaliteten er et af de områder, hvor EU har været mest aktiv i de seneste år med henblik på at udvikle en overordnet strategi gennem fastlæggelse af langsigtede mål for luftkvaliteten. Der er indført direktiver for at kontrollere niveauet for visse forurenende stoffer og overvåge koncentrationen heraf i atmosfæren.

3.1.2. I 1996 vedtog Rådet af miljøministre rammedirektiv 96/62/EF om vurdering og styring af luftkvalitet. Med direktivet blev den gældende lovgivning revideret, og der blev indført nye luftkvalitetsstandarder for luftforurenende stoffer, der ikke tidligere var omfattet af regler. Der blev endvidere fastlagt tidsfrister for udarbejdelsen af afledte direktiver om en række forurenende stoffer. På listen over luftforurenende stoffer, der er omfattet af direktivet, findes svovldioxid (SO₂), kvælstofoxid (NO_x), partikler (PM), bly (Pb), ozon (forurenende stof omfattet af allerede eksisterende mål for luftkvaliteten), benzen, kulilte, polyaromatiske kulbrinter, cadmium, arsen, nikkel og kviksølv.

3.2. Afledte direktiver

3.2.1. Rammedirektivet er blevet fulgt op af andre såkaldt afledte direktiver, der fastlægger grænseværdier for hvert enkelt forurenende stof og referenceværdier for ozon. Ud over at fastsætte grænseværdier for luftkvalitet og tærskelværdier for forureningsvarsling er målene med de afledte direktiver at harmonisere overvågningsstrategierne, målemetoderne og metoderne til kalibrering og vurdering af luftkvaliteten med det formål at nå frem til sammenlignelige målinger i hele EU og forsyne borgerne med nyttig information.

3.2.2. Det første afledte direktiv (1999/30/EF) om luftkvalitetsgrænseværdier for svovldioxid, nitrogendioxid og nitrogenoxider, partikler og bly i luften trådte i kraft i juli 1999. For at bane vejen for en ordning med harmoniserede og strukturerede indberetninger fastlagde Kommissionen detaljerede foranstaltninger, der gør det muligt for hver medlemsstat at indgive oplysninger om dets planer og programmer. Disse foranstaltninger er beskrevet i beslutning 2004/224/EF.

3.2.3. Det andet afledte direktiv (2000/69/EF) om grænseværdier for benzen og carbonmonoxid i luften trådte i kraft den 13. december 2000. Reglerne for de årlige indberetninger efter dette direktiv fremgår af Kommissionens beslutning 2004/461/EF.

3.2.4. Det tredje afledte direktiv 2002/3/EF om ozon blev vedtaget den 12. februar 2002 og fastlægger de langsigtede mål, som svarer til Verdenssundhedsorganisationens nye retningslinjer og referenceværdier for koncentrationer af ozon i luften, der skal nås inden 2010. Disse mål retter sig efter direktiv 2001/81/EF om nationale emissionslofter.

3.2.5. Det fjerde afledte direktiv 2004/107/EF fra Europa-Parlamentet og Rådet af 15. december 2004 vedrører nedbringelse af koncentrationen af arsen, cadmium, kviksølv, nikkel og polycykliske aromatiske kulbrinter i luften.

3.2.6. For ikke så længe siden blev direktiv 2008/50/EF om luftkvaliteten og renere luft i Europa vedtaget. Direktivet er en samenskrivning af rammedirektivet og de tre første afledte direktiver, hvorimod det fjerde afledte direktiv først vil blive indarbejdet, når der er indhentet tilstrækkelige erfaringer med gennemførelsen. Dette nye direktiv fastlægger bestemmelser om målinger af fine PM_{2,5}-partikler ved at fastlægge nationale reduktionsmål, indikatoren for gennemsnitlig eksponering og en grænseværdi på 25 µg/m³ og 20 µg/m³ fra og med 2020. Direktivet blev vedtaget efter indarbejdning af Verdenssundhedsorganisationens (WHO) rapport »Air Quality Guidelines Global Update 2005« (opdaterede retningslinjer for luftkvaliteten på verdensplan 2005), som påviste, hvor farlige PM_{2,5} er, og tillige fastsatte faretærskelværdier for NO_x, SO_x og O₃.

3.2.7. Det vægtigste argument for brugen af PM_{2,5} er, at de er det bedste redskab til måling af menneskeskabte aktiviteter, særligt forbrændingskilder (rapport fra Den Videnskabelige Komité for Sundheds- og Miljørisici, 2005).

3.3. Støjforurening

3.3.1. Direktiv 70/157/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau daterer sig tilbage til 1970.

3.3.2. Der gik helt ind til 1986, før direktiv 86/188/EØF om beskyttelse af arbejdstagere mod risici ved at være udsat for støj under arbejdet blev vedtaget.

3.3.3. Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 vedrører vurdering og styring af ekstern støj defineret som uønskede eller skadelige udendørslyde fremkommet ved menneskers aktiviteter, herunder støj fra transportmidler.

3.3.4. Efterfølgende vedtoges Kommissionens direktiv 2007/34/EF af 14. juni 2007 om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling, af Rådets direktiv 70/157/EØF om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer og regulativ nr. 117 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) - Ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjmission og vejgreb på vådt underlag (EUT L 231 af 29.8.2008). Hertil kommer den nylige vedtagelse af forordningen (KOM(2008) 316 endelig) om motorkøretøjers generelle sikkerhed, som fastsætter en betydelig sænkning af støjgrænserne for dæk.

4. Den aktuelle situation

4.1. En undersøgelse foretaget af Det Europæiske Miljøagentur (*Exceedance of air quality limit values in urban areas. Core set indicators assessment*, december 2008) over en tiårig periode fra 1997 til 2006 viser nedenstående tal for den procentandel af bybefolkningen, som potentielt har været udsat for koncentrationer i den omgivende luft, der overstiger de grænseværdier, som EU har fastsat for at beskytte menneskers sundhed:

- 18-50 %, når det gælder partikler (PM₁₀) (50 µg/m³ om dagen i ikke mere end 35 dage i et kalenderår),
- 18-42 %, når det gælder kvælstofdioxid (NO₂) (40 µg/m³ pr. kalenderår), med en svagt nedadgående tendens,
- 14-61 %, når det gælder ozon (O₃) (120 µg/m³ om dagen i gennemsnitligt 8 timer ikke mere end 25 gange pr. kalenderår). Den højeste procent på 61 % blev nået i 2003, og der kan ikke påvises nogen pålidelig tendens,
- for svovldioxid (SO₂) var den udsatte del af befolkningen mindre end 1 % (125 µg/m³ må ikke overskrides i mere end 3 dage pr. kalenderår).

5. Skader fra støj- og luftforurening

5.1. Støj er i dag en af de væsentligste årsager til forringet livskvalitet i byerne. Selv om tendensen i EU i de sidste 15 år viser en reduktion af de allerhøjeste støjniveauer i de mest udsatte områder, er antallet af områder med et støjniveau, der betegnes som alarmerende, på samme tid øget, hvilket har betydet, at den udsatte del af befolkningen er vokset, og at de positive virkninger af den førstnævnte tendens er blevet udlignet.

5.2. Støj defineres almindeligvis som »uønsket lyd« eller »ubehageligt og irriterende lydindtryk«.

5.3. Der er tre mulige måder at bekæmpe støj på:

- ved at sætte ind over for støjkilderne (mindskelse af emissionerne ved kilden eller forbedring af betingelserne for mobilitet inden for en bestemt del af et område),
- ved at sætte ind over for støjspredningen (ved at skabe så stor afstand som muligt mellem beboelsesområder og områder med mest støjudledning),
- ved at anvende passive beskyttelsesanordninger (støjvolde) ved de bygninger, der er mest udsat for støjimmission.

5.4. De sygdomme, som oftest opstår på grund af støj, kan påvirke hørelsen, men også medføre andre gener. Nedsat hørelse, tinnitus (den susen for ørerne, som kan skyldes permanent skade på hårcellerne i øresneglen) og problemer knyttet til nervebanerne i det indre øre og det eustachiiske rør. Eksposering for støj fører til akutte og kroniske høreskader. Trafikstøj når ikke de støjniveauer, som kan udløse akutte skader. Hørelsen kan komme sig over de negative virkninger af kronisk støjeksponering, hvis den får lov at hvile i tilstrækkelig lang tid. Derfor er grænseværdierne for kronisk eksposering beregnet i forhold til arbejdstagere, der i gennemsnit er udsat for en samlet A-vægtet eksposering i løbet af en 8-timers arbejdsdag. Grænseværdien er for personer i EU fastsat til Lex, 8h = 87 dB(A) pr. dag.

5.5. Af andre sygdomme kan der være tale om hjertekarsygdomme, problemer med fordøjelsessystemet som følge af stress, akut hovedpine og problemer i det endokrine system som følge af ændringer i væsentlige parametre. Det er endvidere konstateret, at virkningerne af støj kan give sig udslag i irritation og søvnbesvær og kan forværre allerede eksisterende psykiske lidelser. Sammenhængen mellem et højt irritationsniveau (som er et subjektivt parameter) og støjniveauet fra trafikken, herunder jernbanetraffic, er blevet påvist i en lang række studier, særligt når det gælder natstøj. Søvnproblemer, der direkte skyldes trafikstøj i nattetimerne, fører ofte andre sygdomme som hjertekarsygdomme og endokrine lidelser med sig, og de forsvinder typisk ikke ved fortsat eksposering, sådan som det er tilfældet med søvnproblemer.

5.6. Når det gælder luftforurening, ser det helt anderledes ud. Hvert år dør der på verdensplan 500 000 mennesker på grund af forurening af den omgivende luft, og den forventede levetid falder (næsten 3 millioner døde som følge af indendørs luftforurening). En undersøgelse foretaget af afdelingen for miljøepidemiologi og tumorregistrering ved det nationale institut for studie og behandling af tumorer i Milano viser, at en reduktion af PM10-partikkelkoncentrationen fra 60 til 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ville betyde, at antallet af dødsfald (13 122) ville blive nedbragt med 1 575. Dette bør især interessere indbyggerne i Milano!

5.7. Denne langsigtede fremskrivning bygger på en studie med titlen *Lung Cancer, Cardiopulmonary Mortality and Long-term Exposure to fine Particulate Air Pollution* foretaget af C. Arden Pope III (offentliggjort i JAMA, 2002 - Bind 287, nr. 9) blandt 1 200 000 personer med tilknytning til *Cancer Society* i en observationsperiode, der løb fra 1982 til 1998. WHO har accepteret resultaterne af studien, som viser, at risikoen for at dø er steget med 6 % for den del af befolkningen, der er over 30 år.

5.8. Luftforureningen er skyld i mange sygdomme, herunder akut og kronisk bronkitis, lunge- og hjertekarsygdomme, vejrtrækningsbesvær som åndenød og en stigning i antallet af tumorer, astmaanfald og akut øjenbetændelse.

6. Arbejdstagere udsat for støj- og luftforurening

6.1. Mange kategorier af arbejdstagere overeksposeres i forurenede bymiljøer. Det drejer sig om alle dem, der arbejder på gaden: vedligeholdelsesarbejdere, politi og færdselspoliti, tankpassere, bus- og varebilschauffører. De potentielle risici for de enkelte faggrupper behandles grundigt i EU-lovgivningen og den nationale lovgivning, som fastlægger bestemmelser om passende sikkerhedsforanstaltninger.

6.2. Lovgivningen om luftforurening på arbejdspladser er særlig streng for industrivirksomheder, der anvender farlige materialer, mens larmende udstyr og maskiner skal holde sig inden for de grænser, der er fastlagt i typegodkendelsen, undtagen i de særlige tilfælde, hvor de maksimale grænser overskrides, og der er pligt til at anvende hørevern (tryklufthamre, fræsemaskiner til vej).

6.3. Der er ingen særlige bestemmelser for arbejdstagere, som arbejder på vejene og indånder forurenede luft eller er udsat for kontinuerlig støj. Når det for eksempel gælder buschauffører, er det nødvendigt at reducere årsagerne til støj og vibrationer i køretøjet og forbedre lydisoleringen i førerkabinen. For meget støj påvirker chaufførens ydeevne negativt, idet det er en stressfaktor, der øger muskelspændingen, og gør hans manøvrer mindre nøjagtige. Støj indvirker på det vegetative nervesystem og svækker visse funktioner, som f.eks. fart- og afstandsbedømmelse, der er særlig vigtige, når man kører.

6.4. Alle politiske og administrative niveauer bør påtage sig et ansvar for at forbedre de sundheds- og sikkerhedsmæssige rammer for arbejdstagere ved at øge kontrollerne og indføre strenge straffe for dem, som ikke overholder sikkerhedsreglerne. Arbejdstagere er ofte udsat for ulykker, som kunne have været undgået, hvis beskyttelsesreglerne havde været korrekt opdateret i overensstemmelse med de seneste undersøgelser og den nyeste teknologiske udvikling. Disse undersøgelser omfatter bl.a. de nyeste epidemiologiske studier af de forurenende stoffer, der på en gang kan medføre tab af koncentrationsevne og have fatale konsekvenser.

7. Initiativer for at rette op på de stagnerende resultater

7.1. Indberetningerne fra de europæiske agenturer viser, at kampen mod forureningen stadig er langt fra vundet. De juridiske foranstaltninger til beskyttelse af borgerne skal styrkes med passende kontrolordninger, som bør være uafhængige af myndigheder og lokale forvaltninger.

7.2. Ifølge en meget ny undersøgelse fra Det Europæiske Miljøagentur skyldes stigningen i skadelige emissioner først og fremmest den øgede efterspørgsel på transport, på trods af de forbedringer, der er opnået via energieffektivitet og brændstoffer. Ofte skyldes efterspørgslen imidlertid faktorer, som ikke er direkte relateret til transport (kørsel for at købe ind, til arbejde og på ferie). Beslutninger taget uden for transportsektoren influerer på transportsektorens CO₂-fodaftryk uden hensyntagen til konsekvenserne. Der er behov for en detaljeret analyse af de økonomiske aktiviteter uden for transportsektoren (Det Europæiske Miljøagentur, »Beyond transport policy - exploring and managing the external drivers of transport demand«, teknisk rapport nr. 12/2008).

7.3. For ikke at genere handelen med trafikbegrænsninger har man i nogle byer flyttet fordelingscentrene fra de mest forurenede bydele til stille forstæder eller simpelthen holdt op med at fremlægge data for disse områder.

7.4. Den ordning med fabrikanterklæringer, som anvendes af dækproducenterne, med kontroller under forhold, der minder om specifikke asfaltbelægninger (ujævnheder, indbyggede lyd-dæmpende egenskaber), går især ud på at dæmpe den støj, som kan høres inde i køretøjet snarere end den støj, der høres udenfor af borgerne.

7.5. Støjforurening består af støj i og uden for boligen, som giver anledning til irritation eller forstyrrer roen og menneskets aktiviteter, er helbredsskadelig og ødelæggende for økosystemerne, materiel ejendom, mindesmærker, boligmiljøet og det eksterne miljø eller forstyrrer den lovlige brug af disse miljøer. Støjforureningen må bekæmpes på intelligent vis i et samarbejde med befolkningen, som skal tilskyndes til at udvise fornuftig adfærd for at sikre velfærd for alle.

7.6. I tillæg til fremme af fornuftig adfærd hos især de unge generationer gennem samarbejde med skoler helt fra de første klasser er det nødvendigt at gå videre med foranstaltninger, der skal sikre, at målet om et samfund med lave emissioner af CO₂ og forurenende stoffer nås.

7.7. Den bæredygtige og kollektive bytrafik skal fremmes med incitamenter. Basel by har iværksat et interessant initiativ, hvor kommunen efter aftale med hotelejerne gratis (dvs. indeholdt i værelsesprisen) uddeler mobilitetskort, som giver gratis adgang til den offentlige transport i det antal dage, hotelopholdet varer, med andre ord en opfordring til at lade bilen blive hjemme.

7.8. Der er en tendens til, at tiltag til begrænsning af bytrafikken gennem satsning på offentlig transport ⁽²⁾, differentierede afgifter på motorkøretøjer og brændstof afhængigt af de emissioner, de producerer ⁽³⁾, internalisering af eksterne omkostninger ⁽⁴⁾ og betaling for adgang til bycentre i starten giver positive resultater i form af mindre bytrafik, men med tiden mister deres virkning, sådan som det har været tilfældet i London, Stockholm og Milano. En SUV bør anvendes på åbne strækninger og ikke i de små byer i Europa, der blev skabt til kareter og heste (som også udleder metan!).

7.8.1. Produktion og anvendelse af køretøjer, der overholder grænseværdierne for luftforurenende stoffer, udgør en afgørende faktor i forsøget på at nå de mål, som opstilles i EU-lovgivningen på området.

7.9. Udviklingen af intelligente transportsystemer (ITS) ⁽⁵⁾. Afhængigt af den anvendte teknologi spænder de intelligente transportsystemer fra basisstyresystemer som satellitnavigation, systemer til kontrol med lyskryds og fartmålere over kameraovervågning til avancerede applikationer, der anvender realtidsdata leveret fra forskellige eksterne kilder som vejroplysninger, systemer til afisning af broer og lignende.

7.10. Der kan anvendes computerteknologier, der arbejder sammen med realtids operativsystemer ved anvendelse af de mikroprocessorer, som allerede findes i nye biler, trafiktællingssystemer (*floating car data* eller *floating cellular data*), som anvender signallerne fra førernes mobiltelefoner, teknologier med indvendige eller udvendige sensorer, sporing med induktionssløjfer via sensorer i asfalten og videoovervågning.

7.11. Selv problemer med betalingen af afgifter i og uden for byerne kan forebygges ved hjælp af elektronikken. Elektroniske bompengesystemer (ETC, *Electronic Toll Collection*) anvendes såvel til opkrævning som til overvågning af udviklingen i trafiktæthed ved at måle antallet af biler, der passerer inden for et bestemt tidsrum.

⁽²⁾ EUT C 168 af 20.7.2007, s. 77-86.

⁽³⁾ EUT C 195 af 18.8.2006, s. 26-28.

⁽⁴⁾ Se side 80 i denne EUT.

⁽⁵⁾ EØSU's udtalelse 872/2009 TEN/382 om Ibrugtagning af intelligente transportsystemer, ordfører Josef Zbořil (endnu ikke offentliggjort i EUT).

7.12. Der bør sættes gang i en debat om fritidskøretøjer (buggyer, quad-motorcykler, off road-motorcykler, vandscootere, sne-scootere, ultralette fly). Støj og meget ubehageligt lugtende udstødning er ofte uløseligt forbundet med disse køretøjer. Disse køretøjer kører næsten altid uden nummerplade, men kan køres og parkeres helt legalt. Deres motorer skal normalt følge de almindelige regler, men spørgsmålet er, om disse bestemmelser tager tilstrækkeligt hensyn til, at denne type køretøjer bruges i områder af høj naturværdi. Den hurtige udbredelse af disse køretøjer fører ikke kun til miljømæssige problemer, men indebærer tillige en teknologisk udfordring.

7.13. Eksterne omkostninger, ikke mindst dem, der er relateret til borgernes sundhed, bør internaliseres, og der bør udvikles integrerede transportpolitikker, i hvilken forbindelse det bør klarlægges, i hvilket omfang de enkelte projekter er miljømæssigt bæredygtige, omkostningseffektive, medfører miljømæssige forbedringer, nye arbejdspladser og indvirker på trafikoverbelastningen.

7.14. Ændret livsstil. Støtte til bæredygtig mobilitet til fods og på cykel på korte strækninger ved at forbedre infrastrukturen for fodgængere og cyklister.

7.15. Revision af logistikforvaltningen og »just-in-time«-produktionen, som er forbundet med enorme udgifter til transport af varer. Standardisering af design, således at antallet af reservedele kan nedbringes.

7.16. Fremme telearbejde, hvor det er muligt.

7.17. Støtte til forskning og innovativ udvikling af materialer og teknologiske løsninger med henblik på at nedbringe forureningen fra trafikken og vejtransporten.

7.18. For at afbøde virkningerne af støjforureningen kunne man anvende hastighedsnedsættende anordninger i vejbelægningen, forbedre asfaltkvaliteten og etablere støjabsorberende værn i de tættest trafikerede områder. Endvidere kunne der indføres reelt afskrækkende bøder til biler, der overstiger grænserne for støjforurening, og endda beslaglæggelse af køretøjet, samt støjkontroller, der på bedre vis afspejler forholdene under »normal« kørsel med bilen.

7.19. Når det gælder generende og skadelig støj, er hovedsynderen ofte motorkøretøjer. Kontrollen med deres støjledning skal skærpes, og de skal have forbud mod at køre, hvis der ikke foreligger en attest om, at de overholder de gældende bestemmelser.

Bruxelles, den 16. juli 2009.

Mario SEPI
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
