

Rapporten indeholder samtidig en række anbefalinger om en aktiv international indsats, hvis der skal tages hånd om støj, luftforurening og drivhusgasemissioner.

Vi har imidlertid fra dansk side længe været opmærksomme på forholdene omkring støj og luftforurening.

Således behandles vores lufthavne som godkendelsespligtige virksomheder. Miljøgodkendelserne indeholder støjbegrænsende foranstaltninger eller støjgrænser for den enkelte lufthavne, og samtidig skal der føres kontrol med støjen. Dertil kommer, at Statens Luftfartsvæsen for en række lufthavne har fastsat støjbegrænsende bestemmelser for beflyvningen. Københavns Lufthavn i Kastrup er yderligere omfattet af de overordnede retningslinier i lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Københavns Lufthavn i Kastrup har gennem en årrække gennemført løbende målinger af luftkvaliteten på lufthavnens område. Det er her konstateret, at luftforureningen generelt ligger noget under grænseværdierne, og at luftkvaliteten er en del bedre end i byområder. Specielt er koncentrationerne af NO₂ på omkring det halve af grænseværdien.

Derfor mener jeg, at vi i dag råder over de rigtige værktøjer på støjområdet, og at den lokale luftforurening omkring lufthavne ikke udgør et væsentligt miljøproblem.

Imidlertid er der fortsat mange udfordringer omkring luftfartens udledning af drivhusgasser.

Fra dansk side har vi aktivt presset på internationalt for at emnet tages op konkret i forhold til fremtidige forpligtelser efter 2012. De internationale klimaforhandlinger har hidtil haft en teknisk karakter, men til næste sommer vil der blive taget hul på en diskussion af de mekanismer, der skal fordele luftfartens udledning af CO₂. Denne dialog er et skridt i den rigtige retning.

I EU blev der på foranledning af det danske EU-formandskab ligeledes indledt en dialog, for at skabe det nødvendige overblik – såvel teknisk som politisk. Jeg har i den forbindelse noteret mig positivt; at det kommende britiske formandskab har varslet, at de vil arbejde for en EU-regulering af den internationale luftfart.

Overordnet må jeg dog konstatere at der fortsat er et stykke vej, før der foreligger en aftale om regulering af den internationale lufttrafik. I den forbindelse er det vigtigt at holde fast i, at en regulering af området er nødvendig. Vi bør

holde alle muligheder åbne, for derved at sikre at vi i sidste ende vælger den bedste og mest effektive løsning.

Dette er ligeledes det budskab jeg har sendt til min tyske kollega for at forsikre ham om at vi støtter det fortsatte arbejde med at finde egnede tiltag til at reducere luftfartens udledning af drivhusgasser.

Spm. nr. S 5624

Til miljøministeren (15/9 04) af:

Poul Henrik Hedeboe (SF):

»Vil ministeren fastsætte støjgrænser for høj musik på diskoteker, til koncerter og i fitness centre, så antallet af personer, der får høretab, kan nedbringes?«

Begrundelse

Mange unge mennesker får høretab, fordi der mangler støjgrænser – at oplysningskampagner skulle kunne løse problemet, er ikke dokumenteret.

Svar (5/10 04)

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

I henhold til miljøbeskyttelsesloven fastsættes der vejledende grænseværdier i forhold til det eksterne miljø, fx for støj fra trafik og industri, ligesom der er mulighed for at gribe ind over for støjen fra virksomheder, diskoteker og lignende, når den giver anledning til gener i omgivelserne. Der er således i høj grad tale om støj, som mennesker påføres af udefra kommende faktorer og det er den støj, som folk ufrivilligt er udsat for, der er dækket af miljøbeskyttelsesloven.

Når der i dag ikke findes regler på området – ud over regler for arbejdsmiljøet – skyldes det formentlig, at publikum på diskoteker, til koncerter og i fitness centre befinder sig dér af egen vilje, og de må forventes at være indstillet på, at der kan forekomme et højt lydniveau.