



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
lov@ft.dk

Peter Hummelgaard Thomsen
Peter.Hummelgaard@ft.dk

Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8
1061 København K

T +45 72 20 50 00
E bm@bm.dk
www.bm.dk

CVR 10172748

22. juni 2016

J.nr. 2016-3297

Miljø- og Fødevareudvalget har i brev af 30. maj 2016 stillet følgende spørgsmål nr. 934 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet af ikke-medlem af udvalget (MFU) Peter Hummelgaard Thomsen (S).

Spørgsmål nr. 934:

”Ministeren bedes redegøre for udviklingen i og niveauet for ultrafine partikler fra Kastrup Lufthavn, herunder hvorvidt niveauet er under anbefalet grænseværdi.”

Svar:

Jeg har til besvarelsen af spørgsmålet bedt Arbejdstilsynet om en udtalelse. Arbejdstilsynet oplyser følgende:

”I Københavns Lufthavn måles antallet af ultrafine partikler (UFP) pr. cm³ på to målestationer placeret i henholdsvis CPH Vest og gate B4. Det er de stationære målinger fra gate B4, som er relevante i forhold til arbejdsmiljøet, da det er her flyene lastes og losses.

Københavns Lufthavn har i 2014 fået udarbejdet en målerapport, som viser, at langt de fleste partikler målt på forpladsen, herunder B4, stammer fra flymotorer, og at langt de fleste er UFP.

De stationære målinger fra gate B4 viser, at antallet af UFP fra 2011 til 2013 er faldet fra omkring 68.000 UFP/cm³ til omkring 30.000 UFP/cm³ i årligt gennemsnit. Fra 2013 til 1. kvartal 2015 har antallet af UFP ligget stabilt på omkring de 30.000 UFP/cm³ i årligt gennemsnit. Grunden til den væsentlige reduktion er, at flyene ikke længere igangsætter jetmotorerne i området ved gaten, hvor der lastes og losses, men først efter at de er blevet skubbet væk fra området ved hjælp af en push-back traktor.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der er en betydelig døgnvariation med partikelkoncentrationer i dagtimerne på op til omkring 1.000.000 UFP / cm³. Partikelkoncentrationerne er højst i de mest aktive perioder på dagen.

En del af den lokale forurening af UFP stammer fra dieseldrevne handlingsgrej, som er køretøjer, der fx håndterer bagage, catering og brændstof på forpladsen. De seneste tal (2014) fra Københavns Lufthavn viser, at over 80 procent af handlingsgrejet nu er ”grønt grej”, hvilket vil sige, at dieseldrevne køretøjer fx er udskiftet med el- eller gasdrevne køretøjer. Udvikling af brugen af ”grønt grej” i Københavns Lufthavn er steget fra 47 procent i 2007 til 82 procent i 2014. På den bag-

grund formodes det, at den lokale forurening af UFP også er reduceret væsentligt i denne periode.

Der vil senest til september 2016 komme et nyhedsbrev fra Københavns Lufthavn, hvor partikelmålinger fra 2015 samt 1. halvår af 2016 vil blive offentliggjort.

Der er i Danmark ikke fastsat en grænseværdi for UFP i arbejdsmiljøet, og Arbejdstilsynet har ikke viden om, at der i EU-regi eller internationalt skulle være fastsat en sådan grænseværdi, ligesom Arbejdstilsynet heller ikke har kendskab til en anbefalet grænseværdi for UFP:”

Jeg kan henholde mig til Arbejdstilsynets oplysninger.

Venlig hilsen

Jørn Neergaard Larsen