



Folketingets Beskæftigelsesudvalg  
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](mailto:bm@bm.dk)

[www.bm.dk](http://www.bm.dk)

7. december 2018

CVR 10172748

Beskæftigelsesudvalget har i brev af 9. november 2018 stillet følgende spørgsmål nr. 84 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Peter Hummelgaard Thomsen (S).

**Spørgsmål nr. 84:**

”Hvilke konkrete initiativer har ministeren taget eller planlægger at tage for at nedbringe partikelforurening i Københavns Lufthavn som opfølgning på den sundhedsfaglige vurdering fra februar 2015 fra Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø, som vurderede, at der var grund til ”skærpet bekymring” for de ansatte, der udfører arbejde på ”forpladsen” i Københavns Lufthavn?

**J.nr.** 2018-7090

**Svar:**

Ansatte i Københavns Lufthavn skal naturligvis sikres et sundt og sikkert arbejdsmiljø.

Arbejdstilsynet har oplyst mig følgende:

”Det er arbejdsgiverens pligt at sørge for at tilrettelægge arbejdet, så det kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt, og således at unødige påvirkninger undgås. Dette følger bl.a. af Arbejdstilsynets bekendtgørelse om arbejde med stoffer og materialer (kemiske agenser) § 5, stk. 2.

Der er i Københavns Lufthavn nedsat en referencegruppe, hvor en række aktører med væsentlig interesse for luftkvalitetsprogrammet i lufthavnen deltager og bidrager til at nedbringe partikelforureningen. Arbejdstilsynet og Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA) er også repræsenteret i referencegruppen.

Referencegruppens deltagere arbejder med flere spor for at nedbringe partikelforureningen, herunder udskiftning af dieseldrevet til gas- eller eldrevet handlingsgrej, strenge regler for brug af flymotorer og hjælpemotorer for alle luftfartsselskaber med planlagte operationer og ansattes adfærd i forhold til at undgå udsættelse for partikelforurening. Hertil kommer, at der stilles krav til nye aktører i lufthavnen bl.a. i forhold til brug af gas- og eldrevet handlingsgrej, og der gennemføres et større måleprogram, der måler antal partikler i lufthavnen.

Der er også igangsat en række undersøgelser, herunder også en undersøgelse af bl.a. farligheden af flyemissionspartikler, som Dansk Center for Nanosikkerhed i

tæt samarbejde med lufthavnen udarbejder, jf. mit svar på BEU alm. del spørgsmål 83.

I en undersøgelse finansieret af Arbejdsmiljøforskningsfonden og offentliggjort i 2016 var det ikke muligt at påvise nogen sammenhæng mellem udendørs arbejde i Københavns Lufthavn og risikoen for hjertekarsygdom, KOL og astma. Det var heller ikke muligt at bekræfte en sammenhæng mellem udendørs arbejde i Københavns Lufthavn og risikoen for hverken lunge- eller blærekræft, da der var meget få sygdomstilfælde.

Resultaterne af denne undersøgelse omhandler imidlertid arbejdsmiljøet i Københavns Lufthavn før i tiden. De igangværende forskningsprojekter, jf. svar på BEU alm. del spørgsmål 83 vil beskrive farligheden af den nuværende udsættelse for partikelforurening for de ansatte på forpladsen i Københavns Lufthavn.”

Jeg vil bede Arbejdstilsynet, når resultaterne fra de to igangværende forskningsprojekter foreligger, om at vurdere, om der er grundlag for skærpede forebyggelsestiltag for de ansatte på forpladsen, hvor fly lastes og losses.

I denne sammenhæng er det også relevant at være opmærksom på, at Arbejdstilsynet har oplyst, at de senere i december i år vil modtage et forslag fra NFA til en grænseværdi for dieseludstødningspartikler. Dette forslag skal behandles i Det Videnskabelige Kvalitetsudvalg for Fastsættelse af Grænseværdier, og hvis udvalget finder, at der er dokumentationsgrundlag for fastsættelse af en grænseværdi skal forslaget drøftes med parterne i Arbejdsmiljørådet. Arbejdstilsynet oplyser, at det forventes, at en eventuel grænseværdi for dieseludstødningspartikler i givet fald vil kunne blive fastsat i andet halvår 2019.

Den danske proces for fastsættelse af en grænseværdi for dieseludstødningspartikler kører parallelt med det europæiske arbejde omkring diesel. Således er der i de nu afsluttede såkaldte ”trilogforhandlinger” mellem Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen om kræftdirektivets 2. pakke opnået enighed om fastsættelse af en grænseværdi for diesel på 0,05 mg/m<sup>3</sup>.

Den danske regering støtter generelt arbejdet med de løbende opdateringer af kræftdirektivet, da det er til gavn for arbejdstagernes sikkerhed og sundhed, ligesom det skaber mere lige konkurrencevilkår for virksomhederne på tværs af EU.

Hvis det viser sig, at det eventuelle danske forslag til en grænseværdi for dieseludstødningspartikler er skærpet i forhold til forslaget fra EU, vil min tilgang til dette være, at de ansatte i Danmark skal beskyttes bedst muligt ved fastsættelse af en national grænseværdi på området.

Venlig hilsen

Troels Lund Poulsen