



Forslag til handlemuligheder for at nedbringe luftforureningen på Amager

DCE/Århus Universitet har udarbejdet to rapporter for hhv. Miljøministeriet i april 2024 og for Tårnby Kommune i november 2024. Begge rapporter viser meget høje koncentrationer af ultrafine partikler i boligområder omkring lufthavnen, og så bibringer rapporten udarbejdet for Tårnby Kommune ny viden om i hvilke situationer flyene i væsentligst grad udleder ultrafine partikler.

Meget høje værdier af ultrafine partikler

Rapporten konkluderer, at der er større koncentration af ultrafine partikler ved flere af daginstitutionerne i Tårnby end ved Danmarks mest forurenende gade. Ifølge rapporten ligger timemiddelværdierne ved vuggestuen ved Kastrup Kirke i omkring 50% af tiden over 20.000 partikler per kubikcentimeter luft, når vinden kommer fra lufthavnen. Ved timemiddelværdier over 20.000 partikler per kubikcentimeter anser WHO niveauet af ultrafine partikler til at være højt. Og det er højere end HC Andersens Boulevard, som anses som Danmarks mest trafikerede vej. Det er i de omgivelser, at mange af kommunens børn opholder sig hele dagen.

Sundhedskonsekvenser

Det er positivt, at Miljøministeriet har fået Kræftens Bekæmpelse til at undersøge de langsigtede sundhedskonsekvenser. Og det er positivt at Lufthavnen af Miljøstyrelsen er blevet pålagt at måle og rapportere på ultrafine partikler. Men vi ved allerede nu at de høje koncentrationer er skadelige. DCE skriver i Tårnby rapporten, at der blandt førende internationale forskere er enighed om, at eksponering for ultrafine partikler giver væsentlige helbredeskadelige effekter. Af flere omgange er der peget på behovet for mere viden og mere forskning, men der er – med de to seneste rapporter fra DCE og diverse undersøgelser med sundhedsfokus fra udlandet – meget viden og dokumentation, som allerede nu forpligter til at handle. Både på kort sigt og på langt sigt, og både på lokalt niveau i Tårnby Kommune, men en stor del af de mulige handlinger er på nationalt niveau. Vi foreslår:

1. Strengere miljøkrav til de selskaber, der benytter Kastrup – og lave en differentieret prisstruktur for flyselskabernes brug af lufthavnen, som er baseret på hvor meget flytypen forurener og om der anvendes mindre forurenende brændstoffer (lavaromatisk). I dag er der også differentierede takster, men det er fx hvis man udvider med ruter, at man får

rabat. Altså er der i dag en incitamentsstruktur, der tiltrækker flere fly til Kastrup, i stedet for en incitamentsstruktur, der giver mindre forurening til Kastrup.

2. Udover at lufthavnens prisstruktur bør anvendes til at skabe incitament for mindre forurening, bør den kommende flyafgift også bruges på produktion af lavaromatiske brændstoffer, der kan mindske koncentrationen af ultrafine partikler fra CPH's drift
3. Sætte et loft over antal fly i døgnet, som flyver fra Kastrup, og begrænsning af fragt-og transitflyvning så Kastrup ikke længere promoveres som nordeuropas "hub".
4. Danmark går foran og laver en national fastsættelse af grænseværdier for forurening med ultrafine partikler i de områder, der er godkendt til beboelse.

Placering af standpladserne har stor betydning

Tårnby rapporten peger på, at den primære kilde til ultrafine partikler kommer fra flyenes taxifart på jorden og fra flyenes hjælpemotorer, når flyene holder stille. Det betyder, at den væsentligste udledning sker ved standpladserne og kørsel fra standpladser til startbane. Det vil derfor begrænse luftforureningen med ultrafine partikler, hvis flyenes taxiing finder sted i størst mulig afstand fra boligområder og særligt børneinstitutioner, skoler og sportsfaciliteter.

Den nye lov om lufthavnens arealanvendelse (vedtaget ultimo 2023) giver mulighed for at etablere 6 yderligere standpladser på arealet lige ud til de skoler og daginstitutioner, hvor der er målt de allerhøjeste værdier af ultrafine partikler.

5. Vi opfordrer derfor til en genbehandling af loven, så det vurderes om ikke lufthavnen allerede har et tilstrækkeligt antal standpladser – og/eller om yderligere standpladser kan placeres længere væk fra vores bolig- og institutionsområder.
6. Faktisk vil vi gå så langt som at anmode jer om at overveje, om ikke også nogle af de eksisterende standpladser kan flyttes væk fra det nordvestlige hjørne, som ligger i tæt nærhed til følsomme områder med beboelse og institutioner – og i stedet flyttes ud mod Øresund. Det vil betyde at passagerer ligesom i mange andre lufthavne skal i bus når de skal ud til flyet – men det er en lille komfort-pris at betale når det sammenholdes med borgernes sundhed.

Derudover viser rapporterne tydeligt, at flyselskaberne og lufthavnen ikke har formået at implementere at flyene trækkes ud til take-off med elektriske køretøjer. Det har været op til lufthavnen selv at stille krav, og det har ikke virket.

7. Der er derfor brug for, at der fra myndighedernes side stilles konkrete krav til lufthavnen og handlingselskaberne om brug af el-køretøjer.

8. Samtidig peger rapporten på, at reduceret brug af APU-hjælpe­motor ved taxi, starter og landinger kan nedbringe partikelforurening. Der er derfor også her brug for krav og regulering, fremfor frivillighed.

Opsummeret peges på følgende handlemuligheder:

1. Strengere miljøkrav til de luftfartsselskaber der benytter CPH og en ”miljøvendt” incitamentsstruktur knyttet til CPHs priser, så den pris flyselskaberne betaler for at benytte CPH, afhænger af hvor forurenende/støjende det pågældende fly er.
2. Krav om mindre forurenende brændstoffer (lavaromatisk). Den kommende flyafgift bør bruges på produktion af lavaromatiske brændstoffer
3. Loft over antal fly i døgnet, og begrænsning af fragt-og transitflyvning.
4. National fastsættelse af grænseværdier for forurening med ultrafine partikler i områder godkendt til beboelse.
5. Den planlagte udvidelse af standpladserne i den nordvestlige del af lufthavnen ud mod Kastrup skal gentænkes og standpladser skal flyttes ud mod Øresund og væk fra tætbefolkede boligområder.
6. At flyenes standpladser generelt set flyttes væk fra boligområderne i det nordvestlige hjørne
7. At flyene trækkes ud til take-off med elektriske køretøjer, hvor der fra myndighedernes side må stilles konkrete krav til lufthavnen og handlingselskaberne om brug af el-køretøjer.
8. Strengere regulering af brugen af APU-hjælpe­motor ved taxi, starter og landinger