



TALEPAPIR

”Det talte ord gælder”

## **Spørgsmål**

TRU alm. del – til transportministeren og miljøministeren

### **Samrådsspørgsmål J**

Vil ministrene redegøre for, hvilke foranstaltninger regeringen/staten, som ejer af Københavns Lufthavn, vil tage for at afhjælpe den massive partikelforurening fra Københavns Lufthavn, som dokumenteret af DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi i april og oktober 2024? Der henvises til rapporterne ”Måling af partikelforureningen omkring Københavns Lufthavn i Kastrup”, videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, april 2024 og ”Kortlægning af partikelforureningen i Tårnby Kommune. Sammenfatning af delrapport 1,2,3 og 4”, Fagligt notat fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, oktober 2024.

### **Samrådsspørgsmål K**

Vil ministrene forholde sig til de konkrete handleforslag, som borgerinitiativet ”borgere mod lufthavnsforurening” har fremlagt for at begrænse luftforureningen og beskytte borgerne mod luftforureningen fra Københavns Lufthavn? Og vil ministrene tage initiativ til at implementere borgerinitiativets handleforslag, jf. TRU alm. del – bilag 119?



## Svar

Det er aftalt, at jeg starter med den del af spørgsmålene, som hører under Miljø- og Ligestillingsministeriet, hvorefter jeg giver ordet videre til transportministeren.

Jeg kan godt forstå, at borgerne tæt på lufthavnen er bekymrede for de høje niveauer af ultrafine partikler. De bekymringer skal tages alvorligt.

Luftpartnerskabet igangsatte i 2022 målinger af ultrafine partikler i en radius af 5 km fra Københavns lufthavn. Dette skete efter ganske kort tid efter, at målinger i 2021 gav mistanke om forhøjede niveauer af ultrafine partikler på Amager tæt på lufthavnen

Tårnby Kommune igangsatte også en større målekampagne i 2023 med målestationer flere steder tæt på lufthavnen. En stor ros til kommunen for at prioritere at fremskaffe endnu mere viden.

Begge målekampagner bekræfter høje niveauer af UFP omkring lufthavnen og ind over Tårnby og Amager, når vinden kommer fra lufthavnen.

Vi har med rapporterne fået mere viden om problemets omfang og hvad der er de primære kilder til ultrafine partikler. Dette er først skridt til at kunne sænke udledningerne.



DCE angiver i deres rapport for Tårnby Kommune, at 2/3 af ultrafine partikler fra lufthavnen kommer fra flyenes taxikørsel, mens flyenes hjælpemotor, landing, take off mv. udgør den resterende 1/3 af bidraget.

Der er begrænset viden om helbredseffekter af udsættelse for ultrafine partikler. Studier, der ser på sammenhængen mellem helbredseffekter og antallet af ultrafine partikler, er sparsomme og der ses ikke endnu klare sammenhænge mellem ultrafine partikler og helbredseffekter.

Verdenssundhedsorganisationen WHO har ikke fastlagt retningslinjer eller anbefalinger for ultrafine partikler, som de for eksempel har for fine partikler. Der er heller ikke kendskab til, at andre lande har fastlagt grænseværdier for ultrafine partikler.

WHO har dog angivet, hvad de opfatter som et lavt og et højt niveau for henholdsvis døgn- og timeværdier. De høje niveauer er ifølge WHO niveauer, der er højere end hvad, der typisk kan måles i by-baggrund, det vil sige det generelle forureningsniveau i byer. De angivne høje niveauer fra WHO er desværre niveauer, der ofte er overskredet nær lufthavnen, når vindretningen er fra lufthavnen, så jeg forstår fuldt ud borgernes bekymring.

Verdenssundhedsorganisationen (WHO) anbefaler i deres globale retningslinjer fra 2021 at inkludere



ultrafine partikler i måling af luftkvalitet. På grundlag af de nye målinger udført af DCE, har Miljøstyrelsen i 2024 bedt Københavns Lufthavn om at foretage yderligere målinger af ultrafine partikler.

WHO efterspørger mere evidens og sundhedsforskning i forhold til viden om ultrafine partikler. Derfor har vi bedt Kræftens Bekæmpelse om at undersøge, om der er konsekvenser for sundheden hos de borgere, som bor tæt på lufthavnen. Undersøgelsen er igangsat i november 2024, og forventes at være afsluttet indenfor 2 år.

Undersøgelsen vil være baseret på registerdata om alvorlige sygdomsforløb i perioden 2000-2023 for alle voksne på Amager.

Metoden i studiet er ikke velegnet til at se på effekter i forhold til børn og unge. Disse effekter er dog ved at blive undersøgt i et stort studie i Berlin med over 1.000 børn omkring Berlins nye lufthavn. Resultaterne fra Berlin følger vi tæt, og de vil blive refereret og på den måde indgå i det danske studie.

Det er vurderingen fra Kræftens Bekæmpelse, at Berlin-studiet og Københavner-studiet begge vil have høj forskningsmæssig værdi, og tilsammen kan give ny og bedre viden ift. at bestemme omfanget af sundhedseffekter af ultrafine partikler fra lufthavne. Dermed udfører vi forskning i Danmark, der kan hjælpe WHO og andre lande i bestræbelserne på en klarere anbefaling om ultrafine partikler.



Med dette arbejde er der altså igangsat et arbejde der måske på sigt kommer til at ende ud i en klarere WHO-anbefaling, som kan være udgangspunktet for en grænseværdi nationalt og i EU.

Vi ser også mod andre lufthavne i forhold til deres indsatser for at nedbringe niveauet af ultrafine partikler. En oversigt vil snart være færdig og udgøre et grundlag i forhold til videre analyser af, hvad der kan gøres i Københavns Lufthavn.

Jeg vil nu give ordet videre til transportministeren.