

6. februar 2014

Nummer 4



”Renere luft i CPH” er et statusbrev der udsendes af programgruppen bag ’Forbedring af luftkvaliteten i Københavns Lufthavn’.

Her kan du følge med i det arbejde og de initiativer, som programmets arbejdsgrupper sætter i gang for at forbedre luftkvaliteten for medarbejderne i Københavns Lufthavn.

CPH, SAS og Novia arbejder sammen om at forbedre luftkvaliteten i lufthavnen.

## Sluk motoren - det gavner omgivelserne

Når flyene kører ind på standpladsen på færre motorer, bruger de mindre fuel og forurener mindre—til gavn for medarbejderne på forpladsen.

”Vi er derfor i gang med en kampagne, hvor vi oplyser om nogle klare regler, der gælder for piloter. De skal slukke motorerne, så snart flyet holder stille på standpladsen og de skal taxi ind på én eller to motorer. Så forurener de mindre og det gavner alle, der arbejder ude blandt flyene,” forklarer Marianne Petzke, afdelingsleder i Standpladsdisponeringen.

## SAS sparer brændstof

”Kampagnen og bestemmelserne støtter den interne politik, vi har haft i flere år, nemlig at vi kører ind på én motor, når det vel at mærke ikke er for glat,” siger chefpilot i SAS, Peter Hyldig.

”Vi sparer brændstof, som jo er en stor post på vores budget, og så er vi meget op-

Hun er sammen med blandt andre Heidi Bidstrup og CPHs safety inspektører rundt med løbesedler, plakater og lakridspakker, hvor de vigtige regler er trykt på.

”Kampagnen er ét blandt mange skridt. Det handler om at skabe en bevidsthed om, hvor vigtigt det er, at vi alle ændrer adfærd, så vi er med til at gøre luften renere,” siger hun.



*Positiv modtagelse af Marianne, Heidi og de vigtige budskaber i SAS’ crewrum i lufthavnen.*

mærksomme på, at det kan være med til at forbedre arbejdsmiljøet for dem, der arbejder ved flyene,” siger han.

Peter Hyldig påpeger en udfordring i forhold til at slukke APU’en, nemlig når SAS’ mindste flytype holder ved gate.

Her kan termostaten ikke nå ned til flyet, og APU’en må af og til være tændt for at holde flyet varmt om vinteren og køligt om sommeren.

”Det er en udfordring, som lufthavnen er ved at løse, så også her kan vi fremover være med til at gøre luften renere,” siger Peter Hyldig.

## God støtte for medarbejderne

Novia bakker også op om kampagnen, og ifølge Michael Larsen, som er Novias Manager for Health, Safety og Procedures, er initiativet populært blandt hans kolleger.

”Vores medarbejdere har jo i flere år fulgt procedureerne for at slukke for motorer på eget grej og de er glade for, at budskabet bliver bredt ud,

så blandt andre piloter også har et ansvar for at gøre luften renere,” siger han.

Når Novias gatekoordinatører alligevel taler med piloterne før afgang, f. eks. hvis de leverer en vejrudsigt eller andre services, så er det en oplagt mulighed til at minde om reglerne.



”Det gør det lettere for medarbejderne at fortælle, hvorfor motorerne først må tændes ved opstartsmærkerne, når flyet er blevet skubbet ud,” siger Michael Larsen.

### Vidste du, at...

Hvis alle fly, der lander i CPH kører ind på færre motorer, kan de samlet spare ca. 9% brændstof og dermed nedbringe antallet af ultrafine partikler. Det viser modelberegninger fra DCE, Nationalt center for miljø og energi.

## Kampagnen sætter fokus på tre vigtige regler



Piloterne skal overholde tre vigtige regler, når de lander i Københavns Lufthavn. De kan være med til at gøre

luften renere for både medarbejdere og miljøet:

1. Kør på så få motorer som muligt efter landing
2. Sluk motorerne så snart flyet holder stille

3. APU'en (flyets hjælpe-motor) må generelt kun være tændt fem minutter før forventet afgang og fem minutter efter flyet er kørt ind og holder stille på standpladsen

## Fire arbejdsgrupper gør en indsats

Luftkvalitetsprogrammet har fire arbejdsgrupper, som arbejder med disse områder:

### Adfærd

Arbejdsgruppen arbejder med at ændre adfærd blandt medarbejdere og piloter, for eksempel APU-regler.

### GSE (handlinggrej)

Arbejder med at kortlægge hvad der er det rigtige og det mindst forurenende handlinggrej samt partikel-filtre, miljørigtige personbiler og mindre trafik.

### Standpladsteknik og operationer

Indretning af lufthavnen og

operationelle forhold, bl.a. taxikørsel på én motor og parkering af fly.

### Målinger og analyser

Indsamling og analyse af viden, bl.a. undersøgelse af bagageportører og kortlægning af viden om ultrafine partikler.