



Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Den 15. september 2018

Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af spørgsmål nr. 890 (MOF alm. del) stillet 6. august 2018 efter ønske fra Ida Auken (RV).

### Spørgsmål nr. 890

”Er ministeren enig i, at det er sandsynligt, at der kan være omkring 500 ekstra dødsfald i centralkommunerne (København og Frederiksberg) fra dieselforurening fra den lokale trafik, som ikke fremgår af de officielle opgørelser af luftforurening, jf. artiklen (»Luften i København bliver renere. Alligevel dør flere af forurening«, [www.b.dk](http://www.b.dk), den 7. september 2017), hvor det fremgår: »Det er virkelig et slag på tasken, men størrelsesordenen vil måske være yderligere 500 dødsfald i København, som kan tilskrives dieselfrafikken. Det er i den størrelsesorden, men der findes ikke nogen præcise beregninger,« siger Steffen Loft, institutleder på Institut for Folkesundhedsvidenskab ved Københavns Universitet?”

### Svar

Danmarks Nationale Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet (DCE) anvender viden om helbredseffekter fra udendørs luftforurening, sammen med målinger af luftkvalitet og emissionsopgørelser og avancerede luftforureningsmodeller, til at beregne helbredseffekter og omkostninger. I DCE's beregninger af helbredseffekter antages, at det er eksponeringen over lang tid af det generelle luftforureningsniveau i byen, den såkaldte bybaggrund, der giver helbredseffekter. Bybaggrund er den luftforurening, som generelt kan siges at kendetegne den luftforurening, befolkningen udsættes for i størstedelen af døgnet.

Den seneste luftovervågningsrapport for 2017 fra Det Nationale Center for Miljø og Energi (DCE) på Aarhus Universitet indeholder en opgørelse af de beregnede helbredseffekter af luftforureningen i Danmark. Modelberegningerne viser, at i perioden 1990-2017 er antallet af for tidligt døde faldet med 44 pct. fra et niveau på ca. 5.800 til ca. 3.200 per år. DCE angiver, at omkring 770 (24 %) af de beregnede for tidlige dødsfald skyldes danske kilder, mens resten hovedsageligt stammer fra det øvrige Europa og international skibsfart.

DCE angiver i rapporten, at beregningerne er behæftet med betydelige usikkerheder, herunder at der kan være en selvstændig negativ helbredseffekt af kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>), hvilket endnu ikke er implementeret i modelberegningerne.

I en rapport fra Københavns Universitet for Hjerteforeningen fra januar 2018 er der som i den artikel, der henvises til i spørgsmålet, peget på en højere helbredseffekt af luftforureningen fra den lokale trafik, end hvad der pt. antages i de nationale opgørelser af helbredseffekter. I rapporten estimeres for hele landet, at ca. 900 danskere dør for tidligt om året som følge af luftforurening fra trafikken, hvoraf dog nogle allerede indgår i de nationale beregninger af helbredseffekter.

Miljø- og Fødevareministeriet samarbejder med det sundhedsfaglige miljø i Danmark, herunder Sundhedsstyrelsen, som løbende følger med i den videnskabelige litteratur om luftforurening, herunder forskning i helbredseffekter af NO<sub>2</sub>, fine partikler (PM<sub>2,5</sub>) og antallet af ultrafine partikler (PM<sub>0,1</sub>) mm. Jeg er orienteret om, at DCE vil samle de relevante sundhedsfaglige miljøer til et møde i efteråret til en drøftelse af disse spørgsmål.

Jakob Ellemann-Jensen

/

Mikkel Dam Schwartz