



Lokal luftforurensning – fakta og myter

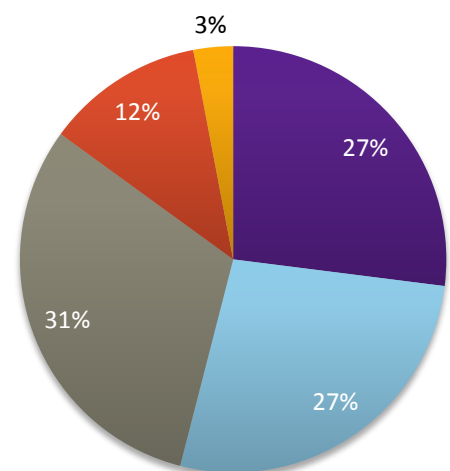
Hva er lokal luftforurensning?

- Luftkvaliteten måles kontinuerlig i alle norske storbyer. På den måten har vi god oversikt, også over lengre tidsperioder. I følge Miljødirektoratet har luftkvaliteten i Norge har blitt bedre de siste 20 årene.
- Lokal luftforurensning er likevel fortsatt et problem i flere byer. Både Bergen, Oslo, Trondheim og andre byer opplever dager med høy forurensning, og nasjonale mål for lokal luftkvalitet ble ikke nådd i 2013-¹
- Det er to hovedkilder til redusert luftkvalitet i norske byer: svevestøv (PM¹⁰, PM^{2,5}) og nitrogendioksid NO².
- Opp mot 50 prosent av svevestøvet kommer fra vedfyring, mens 70 prosent av NO²-utslippet kommer fra tungtrafikk som lastebiler, busser og varebiler.² 27% kommer fra diesel personbiler.
- Det pågår en politisk debatt om hvilke tiltak som skal iverksettes for å bedre luftkvaliteten. NAF, NBF og BIL er opptatt av virkningsfulle tiltak, og ikke av symbolpolitikk. Tiltak med store konsekvenser for befolkningen og lite effekt på luftkvaliteten, vil på sikt skade miljøsaken.

Dette er situasjonen i dag

NO₂

- NO₂-utslippene er størst på kalde dager med stillestående luft. I 2013 var NO₂-utslippet over grenseverdiene i Oslo én dag, mens det skjedde 6 ganger i 2012.
- Tungtransporten og varetrafikk står for 70 prosent av NO₂-utslippet. Nye EU-krav (Euro 6) som kom i 2014 reduserer utslippet betydelig. En EURO 6-lastebil er beregnet å slippe ut mindre enn en personbil.

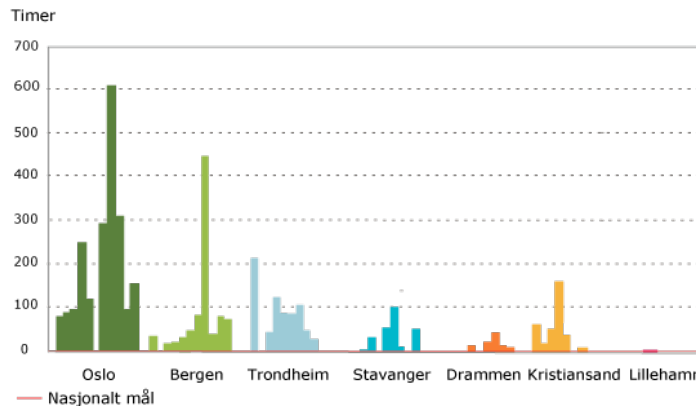


¹ <http://www.miljostatus.no/Tema/Luftforurensning/Lokal-luftforurensning/>

² [Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum.](#)



→ Overskridelser av nasjonale mål for NO2 fra 2004 til 2013

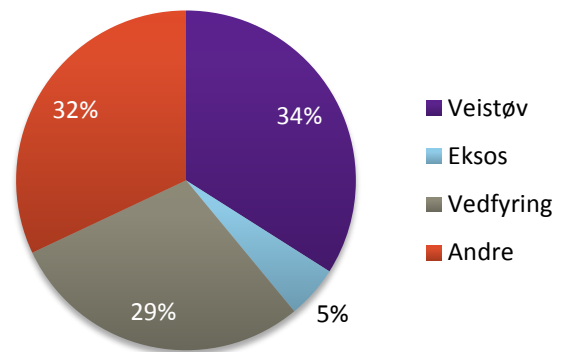


KILDE: Sentral database for luftovervåkingsdata, 2014 / Miljøstatus.no

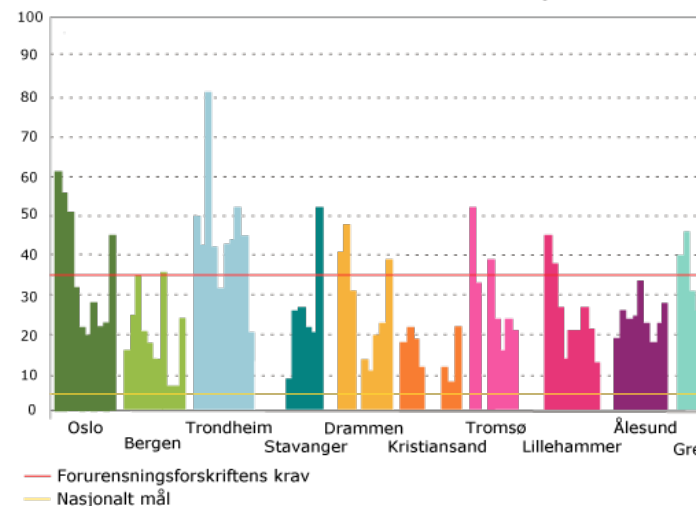
Svevestøv

- Svevestøvet er vesentlig redusert de senere årene, blant annet som følge av piggdekkgebyret og systematisk vask av gatene. De senere årene har utslippet av svevestøv stort sett ligget under grenseverdiene.
- Vedfyring er den viktigste årsaken til utslipp av svevestøv. Deretter kommer veislitasje på grunn av piggdekk og veisalt.

Svevestøv (PM 10)



→ Antall overskridelser av svevestøvnivåer i norske byer fra 2004 til



KILDE: Sentral database for luftovervåkingsdata, 2014 / Miljøstatus.no



Dieselrestriksjoner har kun en symbolsk effekt

- Restriksjoner på diesel personbiler har kun symbolsk effekt på luftkvaliteten. En beregning gjort av Norsk Institutt for luftforskning anslår at *"en dobling av bompengetaksten for dieselpersonbiler og tungtrafikk gir en reduksjon på 5 prosent i totalt NO₂-utslipp."*
- Et totalt kjøreforbud for diesel personbiler vil redusere NO₂-utslippene med ca 10 prosent. Samtidig vil tiltaket skape store praktiske problemer. Blant annet mener Ruter at de ikke har kapasitet til å ta i mot de ekstra reisende.

Fakta viser at tiltak mot diesel personbil er helt feil. Dette vil ikke redusere svevestøvet og det vil i beste fall redusere NO₂-utslippene med 10 prosent. Derimot vil disse tiltakene skape store praktiske problemer for mange av byens innbyggere som skal på jobb eller hente og levere i barnehagen. Nærmere 100.000 dieselmotorer passerer hver dag Fjellinjen, og Ruter melder at det ikke er kapasitet til flere kollektivreisende i rushtiden.

– Vi har åpenbart ikke kapasitet til å kontrollere et dieselforbud, sier Knut Nysæter, politioverbetjent innen trafikketterforskning i Oslo.³

Dette er tiltak vi vet virker

Svevestøv

- Tiltak som har stor effekt:
 - Nye rettbrennende vedovner
 - Piggdekkforbud
 - Mindre salting av veiene
 - Feiing/vasking av gatene
 - Innfartsparkering

NO₂

- Ny motorteknologi (Euro 6), særlig for tungtrafikken
 - NO₂-utslippene blir klart lavere når Euro 6/VI bilene kommer (2013/2014). Tester gjennomført at TØI viser at Euro 6 (personbiler) har et klart lavere NO₂-utslipp enn Euro 5. Testene viser at Euro VI (lastebiler) er meget effektivt og at nye lastebiler trolig vil ha like lave NO₂-utslipp som personbiler.⁴
- Få gjennomgangstrafikken, særlig den tunge, ut av bysentrum og rundt byene
- Kollektivsatsing som nye jernbane og t-banetunell i Oslo for å øke kapasiteten som i dag er sprengt
- Flere skip på landstrøm
- Innfartsparkering

³ VG 10. September 2012

⁴ [Transport Økonomisk Institutt sin rapport om EURO 6/VI](#)