

Veitrafikk og luftforurensning

Innholdsfortegnelse

Veitrafikk og luftforurensning

Publisert 28.01.2019 av Miljødirektoratet

Veitrafikk er den viktigste kilden til lokal luftforurensning. Det er behov for å gjennomføre flere tiltak for å forbedre luftkvaliteten i byene.



Veitrafikken bidrar mest til lokal luftforurensning. Foto: Jørgen Schy

TILSTAND

Viktigste kilde til lokal luftforurensning

Veitrafikk bidrar til luftforurensning både gjennom eksosutslipp og slitasjepartikler. Utslipp fra veitrafikken bidrar mye til konsentrasjonene av luftforurensning fordi de skjer på bakkenivå.

Eksos fra kjøretøy med forbrenningsmotor kan bestå av blant annet små svevestøvpartikler og nitrogendioksid (NO₂). Dieselskjøretøy er den viktigste kilden til NO₂-utslipp i Norge, men utslippene kan reduseres med renseteknologi.

En annen viktig kilde til lokal luftforurensning er slitasjepartikler fra vei, bildekk og bremses. Disse partiklene kalles ofte veistøv. Alle typer kjøretøy bidrar til slitasjepartikler, men det dannes langt mer veistøv når kjøretøy bruker piggdekk. Svevestøv fra veitrafikk kan virvles opp igjen om det ikke skylles bort av nedbør eller fjernes ved renhold.

DRIVKREFTER

Vekst i veitrafikken

I perioder har det vært sterk vekst i veitrafikken i Norge. Fra 1965 og fram til begynnelsen av 1990-årene økte bruken av personbil og godstrafikken sterkt. Denne utviklingen har fortsatt, men ikke i like sterk grad. Andelen som bruker kollektivtransport er lav i Norge, sammenlignet med andre europeiske land¹

PÅVIRKNING

Mindre utslipp av svevestøv og NOx

De samlede eksosutslippene av svevestøv fra kjøretøy nådde sitt høyeste nivå i slutten av 1990-årene. Siden har utslippene gått ned. Årsaken er at det har blitt stilt stadig strengere krav til eksosutslipp for tunge kjøretøy.

Mens utslippene fra tunge kjøretøy har gått ned, har utslippene fra personbiler gått opp de siste femti årene. Det skyldes en økende andel dieslbiler i personbilparken. Utslippene fra dieslbiler er i dag på vei ned igjen, på grunn av partikkelfilter i de nyeste bilene.

Bruk av piggdekk gir svevestøv

Bruk av piggdekk sliter på veiene og fører til dannelse av svevestøv. Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger har innført piggdekkgebyr for å redusere piggdekkandelen. Piggdekkavgiften ble innført i Stavanger i 2017, og på ett år gikk andelen som ikke bruker piggdekk opp fra 75 prosent i 2017 til 86 prosent i 2018. I Trondheim, Bergen og Oslo var piggfriandelen i 2018 henholdsvis 72 prosent, 86 prosent og 91 prosent, mens den var 15 prosent i Tromsø.

Mindre utslipp av nitrogenoksid (NOx)

Selv om veitrafikken øker har de samlede utslippene av NOx gått ned. Det skyldes at det har blitt stilt stadig strengere krav til eksosutslipp for både tunge og lette kjøretøy. Utslppsreduksjonene har likevel ikke vært like store som forventet. Årsaken er at diesebilene slipper ut mer NOx enn det kravene til utslipp tilsier.

TILTAK

Strengere utslippskrav til nye biler

Selv om NOx-utslippene (NO₂ og NO) fra biler har gått kraftig ned de siste årene, er NO₂-konsentrasjonene i lufta fortsatt en utfordring i større byer. Det skyldes både at NO₂-andelen av NOx-utslippet fra nyere dieslbiler har økt, og at andelen dieslbiler har økt. Utviklingen er likevel positiv, siden NO₂-konsentrasjonene generelt har gått nedover på de stedene der NO₂ måles i Norge.

Det settes stadig strengere utslippskrav til nye kjøretøy i EU-regelverket. Fra 2013/2015 har busser, trailere og personbiler med ny teknologi kommet ut for salg (EURO 6/VI). EU jobber også med å innføre en ny prosedyre for testing av utslipp, for å sikre at bilene ikke slipper ut mer enn det kravene tilsier.

På lengre sikt kan dette bidra til at NO₂-konsentrasjonene i samtlige norske byer kommer under de grenseverdiene som er fastsatt.

Veitrafikk



Veitrafikken øker. Ifølge Statistisk sentralbyrå er det særlig mer kjøring med personbil som forklarer økningen. Annenhver nordmann eier en bil, og bruken av personbil blitt mer enn femdoblet siden 1965.