



Statens vegvesen

Vedlegg 1: Tiltak for lokal luftkvalitet som SVRØ planlegger å gjennomføre i perioden 2020–2022

Oppsummering av tiltak for lokal luftkvalitet som SVRØ planlegger å gjennomføre som vil bidra til overholdelse av grenseverdiene i forurensingsforskriften for NO₂ og PM₁₀ i Oslo.

Luftkvalitetsmålinger

SVRØ gjennomfører luftkvalitetsmålinger ved fem målestasjoner i Oslo. Disse er stasjonene er lokalisert på E18 ved Hjortnes, rv. 150 ved Smestad, rv. 4 ved Aker Sykehus, rv. 150 ved Manglerud og E6 ved Alnasenter. Det er også en mobil målestasjon som for tiden står på rv. 150 ved munningen til Lørentunnelen. Målestasjonene er, sammen med de kommunale målestasjonene, viktige for å få gode data for forurensningssituasjonen i Oslo.

Renhold og støvdemping av vei

SVRØ gjennomfører systematisk renhold og støvdemping av veinettet, og sammen er dette to viktige tiltak for å redusere mengde støv som er tilgjengelig for oppvirvling av trafikken. SVRØ jobber for å bedre å kunne dokumentere hvilken effekt renholdet av veinettet har på luftkvaliteten, og blant annet er det satt i gang et nordisk forsknings- og samarbeidsprosjekt, NORDUST, for å utvikle modelleringsverktøy for å redusere veistøv. Prosjektet undersøker slitasje av veibanen, suspensjon av veistøv, renholdsmetoder, målemetoder, samt drift og vedlikehold av veinettet. For øvrig er det også gjennomført flere renholdsprosjekter i regi av Statens vegvesen. Riksveinettet i Oslo har imidlertid en standard, kapasitet og lengde som skiller seg fra andre veinett i Norge, og resultatene og erfaringene fra disse prosjektene er ikke direkte overførbare til veinettet i Oslo.

Miljøfartsgrense

SVRØ innfører miljøfartsgrense med redusert hastighet på utvalgte veistrekninger vinterstid. Miljøfartsgrense har som formål å redusere produksjon og oppvirvling av svevestøv. Tiltaket er spesielt viktig i periodene når piggdekkslitasjen på veibanen er størst, og i perioder med tørt og kaldt vær som tilsier høye konsentrasjoner av PM₁₀. Tiltaket er i dag innført på rv. 4 mellom Sinsen og Grorud, rv. 150 mellom Ryen og Granfosstunnelen, rv. 163 mellom Økern og Stovner, og E18 mellom Hjortnes og Lysaker. For E18 er tiltakets varighet avgrenset til å omfatte hverdager mellom kl. 06:00 og 22:00.

Et viktig grep for å styrke miljøfartsgrense som tiltak for lokal luftkvalitet, er å forbedre etterlevelsen av fartsgrensene i Oslo og samtidig få flere til å forstå hvorfor tiltaket er nødvendig. SVRØ gjennomførte vinteren 2018/2019 en prøveordning med å innføre miljøfartsgrense i periodene om høsten og våren når behovet er størst, og heller avvikle tiltaket en periode midtvinters når behovet er mindre. Formålet er å ta i bruk miljøfartsgrense mer målrettet som tiltak mot de periodene i vinterhalvåret der luftforurensningen er høyest. Dette er ønskelig for å øke publikums forståelse for tiltaket og

derigjennom etterleve fartsgrensene, slik at tiltaket som helhet styrkes. SVRØ vil vurdere om det er behov å gjøre endringer i innretningen av tiltaket for å styrke tiltaket ytterligere.

Dieselforbud

Dieselforbud er et strakstiltak for å redusere antall diesalbiler på dager der det er varslet særlig høy luftforurensning av NO₂. Dette er et tiltak som Oslo kommune har forpliktet i sin handlingsplan. SVRØ har tidligere utredet konsekvensene av å innføre dieselforbudet på riksveinettet og konkludert med at dette ikke er gjennomførbart da konsekvensene for fremkommeligheten på veinettet utenfor Oslo vil bli uakseptable. SVRØ har imidlertid godtatt at deler av ring 1, som er en del av riksveinettet, kan bli omfattet av dieselforbudet når kommunen innfører dette på kommunalt veinett siden konsekvensene er vurdert til ikke å være like store.

Tunnelutslipp, effekt av ventilasjon og styringsprinsipper for ventilasjonstårn

SVRØ ser behov for å få bedre kunnskap om forurensningen av NO₂ og PM₁₀ i tunneler og ved tunnelmunning, og undersøke samspillet mellom forurensningen og styring av tunnelventilasjon og ventilasjonstårn. SVRØ planlegger å gjennomføre et prosjekt for å se nærmere på denne problemstillingen med utgangspunkt i dagsonen til E18 Operatunnelen. Prosjektet vil starte opp i 2020 og resultatene vil foreligge ved årsskiftet 2020/2021.

Tabell 1: SVRØs handlingsplan for luftkvalitet 2020–2022

	Tiltak	Ansvar	Tidsramme	Status	Effekt
1	<u>Målinger av lokal luftkvalitet</u> To av målestasjonene skal flyttes i 2020 ¹	SVRØ	Kontinuerlig	Pågående tiltak	–
3	<u>Renhold og støvdemping av veinettet</u> Videreføre systematisk renhold og støvdemping av veinettet	SVRØ	Systematisk etter egne planer	Pågående tiltak	Middels–stor PM ₁₀
5	<u>Miljøfartsgrense</u> Innføre redusert hastighet (60 km/t) på utvalgte riksveier i Oslo.	SVRØ	Vinterhalvåret	Pågående	Stor PM ₁₀
6	<u>Dieselforbud</u> Strakstiltak på de mest forurensede dagene. Omfatter kommunale veier og deler av ring 1 (statlig vei)	Oslo kommune/ SVRØ	Strakstiltak	Gjennomføres i beredskapsarbeidet	Middels–stor NO ₂ kortvarig
7	<u>Måle forurensning i tunnel</u> Måle konsentrasjonen av NO ₂ og PM ₁₀ i tunnel og utenfor tunnelmunninger	SVRØ	Oppstart 2020	Prosjekt	–
8	<u>Effekt og styring av ventilasjonstårn</u> Kartlegge effekten av tunnelventilasjon og etablere nye styringsprinsipper for ventilasjonstårnene	SVRØ	Oppstart 2020	Prosjekt	Middels–stor NO ₂ /PM ₁₀

¹ Dette omfatter flytting av målestasjonen ved Eilev Duesveg til Høvik kirke som følge av utbyggingen av E18, og flytting av målestasjonen ved rv. 4 siden denne ikke følger forskriftens krav til plassering.



Statens vegvesen

Vedlegg 2: Andre virkemidler utenfor SVRØs ansvarsområde

Tiltak og virkemidler for lokal luftkvalitet, utenfor SVRØs ansvarsområde, som vil bidra til overholdelse av grenseverdiene i forurensingsforskriften for NO₂ og PM₁₀ i Oslo.

Økte bomtakster

For å begrense trafikken er økte bomtakster et virkemiddel. Faglig begrunnede analyser¹ utført for Oslopakke-3 viser at det er lite egnet virkemiddel å øke bompengetakstene kun på E6 og E18 for å bedre luftkvaliteten. Dette vil føre til at deler av biltrafikken flyttes ut i lokalvegnettet og påfører økt forurensing i lokalområder. Bruk av bompenger som virkemiddel vil innebære en generell takstøkning for hele trafikantbetalingssystemet i Oslopakke 3. Dette bestemmes lokalpolitisk med samtykke fra Stortinget, og er ikke et virkemiddel SVRØ råder over.

Lavere piggdekkandel

Tellinger viser at piggdekkandelen i Oslo er på ca. 10 % i dag. En ytterligere redusert piggdekkandel vil kunne bidra positivt med å redusere konsentrasjonen av PM₁₀ vinterstid. Det mest effektive virkemiddel for å redusere bruk av piggdekk er piggdekkgebyr. Dersom piggdekkgebyret skal brukes for å redusere bruk av piggdekk enda mer enn det gjør i dag er det nødvendig å videreutvikle forskriften for piggdekkgebyr, for eksempel kan den utformes på en måte som motiverer publikum til å skifte til piggfritt tidligere på våren. Piggdekkgebyr er regulert i forskrift, mens det er kommunene som avgjør bruk av piggdekkgebyret. Det er også nødvendig at eventuelle tiltak som reduserer bruk av piggdekk ytterligere vurderes med hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Statens vegvesen har tidligere konkludert med at det er en fordel at det finnes en liten andel piggdekk i trafikken. Statens vegvesen rår selv over forskrift som regulerer utforming av piggdekk, det pågår kontinuerlig arbeid med denne for å legge til rette for framtidige piggdekk som skal produserer mindre mengde svevestøv. Dette er imidlertid et svært langsiktig arbeid som må koordineres både med vegmyndighetene i andre Nordiske land og med dekkindustrien. Nyttene av dette arbeidet ligger derfor 5–10 år fram i tid.

¹F.eks. er det gjort beregninger for E18 vestkorridoren for hvordan ulike takster i bomsnittene slår ut på ulike veier.

Utslippskontroll av kjøretøy

Bilprodusenter har tidligere jukset med utslippene fra personbiler, og det forekommer manipulering av tyngre kjøretøy ved at det tas i bruk teknologi for å overstyre renseanlegget (adblue) i kjøretøyene. På denne måten sparer bileierne og sjåførene penger fra kostnader i drift og høye reparasjonskostnader. Konsekvensen er at manipulererte kjøretøy slipper ut rundt 10 ganger mer, og medfører at kjøretøy i Euroklasse VI nå har utslipp tilsvarende Euroklasse III. SVRØ har ikke oversikt over hvor mange manipulererte kjøretøy som kjører på Norske veier². SVRØ har etter regelverket mulighet for å føre kontroll med kjøretøyene, men har etter regelverket ikke mulighet for å ilegge sanksjoner (f.eks. bøter, kjørenekt, eller fjerne utstyret). Det er også vanskelig å finne egnede kontrollplasser i byer.

Tilrettelegging for redusert bruk av privatbil

Redusert trafikkvolum vil bidra positivt for produksjon og spredning av PM₁₀. Så lenge bilparken har et betydelig innslag av biler med forbrenningsmotor, særlig dieselmotor uten avansert katalytisk rensing, vil tiltaket også redusere utslippene og konsentrasjoner av NO₂. Redusert bruk av personbil oppnås ved en overgang til kollektivtransport, sykling og gange. Tiltak for redusert bruk av personbil på kommunal vei vil også bidra til redusert trafikk på det statlige veinettet og vice versa.

Forsert innføring av nullutslippskjøretøy

En rask innfasing av nullutslippskjøretøy vil være et effektivt tiltak for overholdelse av grenseverdiene for NO₂. Tiltaket vil også være positivt med tanke på reduserte eksosutslipp av PM_{2,5}, men vil naturlig nok ikke bidra til redusert oppvirvling av veistøv (PM₁₀).

Tabell 2: Andre virkemidler utenfor SVRØs ansvarsområde

	Tiltak	Ansvar	Barriere	Status	Antatt effekt
1	<u>Økte bomtakser</u>	Oslopakke 3	Partssamarbeid, forhandlinger	–	Middels–stor NO ₂ og PM ₁₀
2	<u>Lavere piggdekkandel</u>	Samferdselsdepartementet og Oslo kommune	Endring av regelverket	–	Middels–stor PM ₁₀
3	<u>Utslippskontroll av kjøretøy</u>	Samferdselsdepartementet	Endring av regelverket	–	Middels–stor NO ₂ og PM ₁₀
4	<u>Tilrettelegging for redusert bruk av privatbil</u>	NTP, Oslopakke 3	Partssamarbeid, forhandlinger	–	Middels–stor NO ₂ og PM ₁₀
5	<u>Forsert innføring av nullutslippskjøretøy</u>	Samferdselsdepartementet	Finansiering i statsbudsjettet	–	Middels–stor NO ₂

² Tyske medier mener at 20 % av tungbiltransporten i Tyskland manipulerer utslippene fra kjøretøyene.