



Statens vegvesen

OSLO KOMMUNE BYMILJØETATEN
Postboks 636 Løren
0507 OSLO

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Per Harald Fjeldal / 47696623

Vår referanse:
20/11589-18

Deres referanse:

Vår dato:
04.06.2021

Statens vegvesens handlingsplan for lokal luftkvalitet for riksveiene i Oslo 2022–2025

Som eier av anlegg som bidrar vesentlig til fare for overskridelse av grenseverdiene skal Statens vegvesen, jf. forurensningsforskriften, sørge for å gjennomføre nødvendige tiltak for å sikre at grenseverdier blir overholdt.

COWI har på oppdrag fra BYM gjennomført trafikk- og luftkvalitetsberegninger for en nåsituasjon og en situasjon fremskrevet mot 2025 med og uten tiltak. Luftkvaliteten beregnes gjennomgående å ligge under både gjeldende og foreslått innskjerpede grenseverdier i forurensningsforskriften langs riksveinettet. Unntaket er svært avgrensede områder ved noen tunnelmunnninger. Enkelte veier har relativt liten margin mot grenseverdiene.

Dette er en videreføring av Handlingsplan for lokal luftkvalitet for riksveiene i Oslo 2020–2022. Planen inneholder en beskrivelse av de tiltak som vi planlegger å gjennomføre i perioden 2022–2025.

Tiltakene vi vil forplikter oss til å gjennomføre er; Måling av luftkvalitet, rengjøring av veiene herunder vårrengjøring, støvdempingstiltak, miljøfartsgrense, dieselforbud på Ring 1 dager med høy luftforurensing og et miljøstyrt opplegg for styring av luftetårn forutsatt at det viser seg mulig å etablere et hensiktsmessig driftsregime.

Bakgrunn

Som eier av anlegg som bidrar vesentlig til fare for overskridelse av grenseverdiene skal Statens vegvesen sørge for å gjennomføre nødvendige tiltak for å sikre at grenseverdier blir overholdt og dekke tilhørende kostnader, jf. forurensningsforskriftens del 3.

Handlingsplan for lokal luftkvalitet for riksveiene i Oslo 2020–2022 ble oversendt Oslo kommune ved Bymiljøetaten, i brev datert 8. november 2019. Handlingsplanen i dette dokumentet er en videreføring av ovennevnte plan og inneholder en beskrivelse av de tiltak som vi planlegger å gjennomføre i perioden 2022–2025.

Vi viser også til Brev fra Oslo kommune datert 26. mars 2021 der det vises til samarbeid om faglig tiltaksutredning om bedre luftkvalitet i Oslo og Bærum. Som et ledd i dette arbeidet ble oppdaterte trafikk- og luftkvalitetsberegninger gjennomført av COWI høsten 2020.

Dagens forurensningssituasjon

Statens vegvesen jobber målrettet for å bedre luftkvaliteten i Oslo. Kravene i forurensningsforskriften § 7–6 for nitrogenoksider (NO₂) og grovt svevestøv (PM₁₀) overholdes i det store og det hele. Veitrafikk er i dag en ubetydelig kilde til fint svevestøv (PM_{2,5}).

De siste årene har NO₂-konsentrasjonen falt kraftig som følge av utskiftninger i kjøretøyparken og om få år vil overholdelse av grenseverdier for NO₂ neppe utgjøre et problem frem mot 2025.

Endinger i kjøretøysammensetningen har imidlertid vist seg å påvirke spredningen av svevestøv lite. Årsaken er at PM₁₀ nå er knyttet til oppvirvling av partikulært materiale deponert på og langs veibanen, ikke eksosutslipp.

Faktorer som lokalklima, meteorologi, trafikk og andre forurensningskilder har stor innvirkning på luftforurensningen i Oslo, og gir variasjoner i konsentrasjonene av PM₁₀ fra ett år til et annet. Siden marginen mot grenseverdien er relativt liten kan overskridelser av grenseverdiene ikke utelukkes for de mest utsatte målestasjonene, for eksempel når vintersesongen er kald og tørr.

Fremtidig forurensningssituasjon

COWI har på oppdrag fra BYM gjennomført trafikk- og luftkvalitetsberegninger for en nåsituasjon og en situasjon fremskrevet mot 2025. For 2025 er det i tillegg gjort beregninger med et sett av luftkvalitetstiltak med og uten strengere grenseverdier.

I tiltaksutredningen beregnes luftkvaliteten gjennomgående å ligge under gjeldende grenseverdier i forurensningsforskriften. Unntaket er noen svært avgrensede områder ved tunnelmunnninger.

Beregnet luftkvalitet overholder også foreslåtte, innskjerpede grenseverdier for PM₁₀, men da med mindre marginer. Disse beregningene vil bli vurdert opp mot data fra målestasjonene, som en bakgrunn for en helhetsvurdering av tiltak.

Mulige innskjerpede grenseverdier for grovt svevestøv (PM_{10})

Miljødirektoratet, Vegdirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefaler at grenseverdiene for svevestøv strammes inn fra 1. januar 2022. Anbefalingen lyder:

§ 7–6. Grenseverdier for tiltak – svevestøv PM_{10}			
Døgngrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Ett døgn (fast)	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Grenseverdien må ikke overskrides mer enn 25 ganger pr. kalenderår (ned fra dagens 30)
Årgrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Kalenderår	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ned fra dagens 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	

Bakgrunnen for anbefalingen er en utredning som konkluderer med at det er mulig å nå strengere grenseverdier for svevestøv ved å gjennomføre samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak. Utredningen Grenseverdier for svevestøv (M-1669) er nedlastbar på miljødirektoratets hjemmeside.

Anbefalingen ligger nå til behandling i Samferdselsdepartementet.

Tiltak som Statens vegvesen planlegger gjennomført

Statens vegvesen gjennomfører i dag tiltak hovedsakelig rettet mot å redusere konsentrasjonen av PM_{10} . Det er også etablert et samarbeid med Oslo kommune om dieselforbud på Ring 1 for å redusere konsentrasjonen av NO_2 på dager med akutt høy luftforurensning. Siden NO_2 -konsentrasjonen faller år for år, er iverksettelse av et slikt tiltak stadig mindre sannsynlig.

Tiltak for luftkvalitet som Statens vegvesen planlegger å gjennomføre i perioden 2022–2025 er oppsummert Tabell 1.

Tabell 1: Statens vegvesens handlingsplan for luftkvalitet 2022–2025

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsramme	Status	Effekt
1	Målinger av lokal luftkvalitet Nødvendig for å verifisere overholdelse av forskriftskrav og robusthet av modellberegninger	Statens vegvesen	Kontinuerlig	Pågående tiltak	Verifisere PM_{10} og NO_2
2	Renhold av vegnettet Videreføre det rutinemessige renhold av vegbanen mot sidene og sidearealer rennestein spyles/feies/suges hver 14 dag. Det gjennomføres også et hovedrenhold etter vintersesongens slutt	Statens vegvesen	Hele året Systematisk, egne planer	Pågående tiltak	Middels–stor PM_{10}

	som pågår hver natt med helstengt veg på del strekninger over ca 6 uker i perioden 15. mars til starten av mai oppstarten avhenger av værforhold.				
3	<u>Støvdemping av vegnettet</u> Videreføre regimet for støvdemping av vegnettet på dager man kan forutse høye svevestøvnivåer	Statens vegvesen	Vinterhalvåret Ved behov	Pågående tiltak	Middels–stor PM ₁₀
4	<u>Miljøfartsgrense</u> Innføre redusert hastighet (60 km/t) på utvalgte riksveger i Oslo. Vurdere utvidelser og dynamiske miljøfartsgrenser	Statens vegvesen	Vinterhalvåret	Pågående	Stor PM ₁₀
5	<u>Dieselforbud</u> Strakstiltak på de mest forurensede dagene. Omfatter kommunale veger og deler av ring 1 (statlig veg)	Oslo kommune/ Statens vegvesen	Strakstiltak	Gjennomføres som en del av beredskaps–samarbeidet	Middels–stor NO ₂ kortvarig
6	<u>Etablere miljøbasert regime for styring av ventilasjonstårn</u> Aktuelt tiltak ved munnings på tunneler med luftetårn. Baseres i størst mulig grad på eksisterende måleinstrumenter.	Statens vegvesen	Oppstart 2020	Gjennomføres dersom man finner et driftsregime som dokumentert reduserer utslippene dager med høy luftforurensning	Middels–stor PM ₁₀ (NO ₂)

En eventuell innskjerpet grenseverdi for svevestøv vil kunne ha betydning for endelige vurderinger av tiltak.

Kommenterer til enkeltpunkter i tabellen:

Tiltak 2 renhold av veinettet

Vi vil gjennomgå regimet for renhold av vei for om mulig å intensivere renholdet på deler av veinettet med bebyggelse særlig utsatt for svevestøv.

Tiltak 4 miljøfartsgrense

Sett i lys av piloten for dynamisk miljøfartsgrense på E18 og vestlig del av Ring 3 vinteren 2021 vil vi se nærmere på mulighetene til å utvide bruken av dynamisk miljøfartsgrense og veinettet som er aktuelt for miljøfartsgrense.

Tiltak 6 styring av ventilasjonstårn

En rapport med tilhørende utkast til driftsregime vil være avgjørende for å avklare om det kan etableres et driftsregime i tunneler med luftetårn. Dersom et regime, som reduserer utslippene fra dagsonen i Bjørvika dager med høy luftforurensning, viser seg gjennomførbart vil dette bli vurdert gjennomført.

Fra det ovennevnte prosjektet kan det også trekkes paralleller til andre tunneler med luftetårn, så som østlige munning av Ekeberg tunnelen (del av Operatunnelen), vestre munning av Festningstunnelen (også del av Operatunnelen) og/eller Lørentunnelen.

Prosjektet kartlegging av forurensning i og ved Operatunnelen og driftsregime for luftetårn er forsinket vs. opprinnelig fremdriftsplan.

Revisjon av gjeldende regelverk knyttet til piggdekkbruk

Det pågår et arbeid med revisjon av gjeldende regelverk knyttet til piggdekkbruk i regi av Vegdirektoratet. Hensikten med revisjonen er å sikre en riktig balanse mellom miljø, trafikksikkerhet og fremkommelighet. Gebyrordningen skal styre område og tidspunkt for piggdekkbruk mer målrettet slik at høyere piggfriandel oppnås og/eller piggdekk benyttes en kortere periode om vinteren.

I tiltaksutredningen er det anslått at nytt regelverk kombinert med økt oppdagelsesrisiko vil øke piggfriandelen med fire prosentpoeng til 94 %. En slik øket piggfriandel er en viktig årsak til reduserte nivåer av PM₁₀ i tiltaksscenarioet.

Det er grunn til å tro at Oslo vil ta i bruk eventuelle nye hjemler så snart disse trer i kraft. Virkemiddelet ligger dermed utenfor Statens vegvesens kontroll.

Variasjoner i lokalklima, meteorologi, trafikk og andre forurensningskilder

Faktorer som lokalklima, meteorologi, trafikk og andre forurensningskilder har stor innvirkning på luftforurensningen i Oslo, og gir variasjoner i konsentrasjonene av PM₁₀ fra ett år til et annet. Siden marginen mot grenseverdien på enkelte veier er relativt liten kan overskridelser av grenseverdiene ikke utelukkes, for eksempel når vintersesongen er kald og tørr. Denne handlingsplanen vil imidlertid i det store og hele være med på å gjennomgående sikre overholdelse av grenseverdiene.

Nitrogendioksid (NO₂) og fint svevestøv (PM_{2,5}) fra veitrafikk/eksos utgjør frem mot 2025 en stadig mindre utfordring. Dette skyldes dels at en svært stor del av de tunge kjøretøyene nå overholder Euro VI-standard, og dels at andelen el-personbiler og el-varebiler er sterkt økende.

Beregningene til COWI viste at vedfyring mot 2025 vil være en dominerende kilde til fint svevestøv (PM_{2,5}). Isolert sett er PM_{2,5} den største utfordringen med tanke på overholdelse av krav i forurensningsforskriften. Med forslåtte innskjerpinger av grenseverdiene for svevestøv vil det kunne bli utfordrende å overholde forskriftskravene i deler av byen med mye vedfyring.

Med hilsen

Anders Olav Thune Hagerup
Seksjonsleder

Per Fjeldal
Seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.