



## Luftforurensning fra veg

- Smakebit: Veileder renhold og støvdemping av veg, gate og tunnel
  - Tor Erik Saltnes, ViaNova
- Erfaring fra prøveprosjektet for dynamisk miljøfartsgrense
- Hvem tar ansvar for piggdekkteellingene?
  - Karl Idar Gjerstad, Statens vegvesen

# Veileder renhold og støvdemping av veg, gate og tunnel

Informasjon på Bedre byluft 2021-11-03

## Formål og bakgrunn

Samle erfaringer og kunnskap innen renhold og støvdemping av veg, gate og tunnel

- Erfaringer fra tidligere analyser, prosjekter samt nylig gjennomførte FoU-prosjekter
- Erfaringer fra bransje (intervju med ressurspersoner)

Veileder for planleggere, bestillere, utførende og de som kontrollerer og dokumenterer renhold og støvdemping

«Beste praksis» med gode bilder og illustrasjoner - «verktøykasse»

## Aktuelle tema som skal inngå veilederen

- **Mål for renhold og støvdemping**
- **Effekter av renhold og støvdemping:** luft, vann, avfall, funksjon, levetid utstyr, trafikkssikkerhet, trivsel, støy mm
- **Rammebetingelser, regelverk og krav:** miljø, forskrifter, håndbøker mm
- **Metoder og utstyr for renhold og støvdemping** – verktøykasse beste praksis
- **Planlegging** (kontraktstrategi, fremdriftsplanlegging, sikkerhet/HMS, miljøpåvirkning/kjemikalier, håndtering av avfall, kostnadsfaktorer, tidspunkt for gjennomføring, beslutningstøtte for støvdemping (vær- og luftkvalitetsprognoser) mm)
- **Gjennomføring** (samordning og koordinering kontrakter, rutiner ved utførelse, arbeidsvarsling, deponier, mm)
- **Oppfølging og dokumentasjon**

## Gjennomføring

2021 Sommer/Høst: Erfaringsinnhenting prosjekter og rapporter

2021 Høst/vinter: Utarbeide veileder

2022 Vinter/vår: Høring

2022 Vår: Endelig versjon

2022 Vår: Presentasjon på Bedre byluft (?)

## Innspill/bidrag til tema mottas gjerne:

Prosjektleder SvV: Brynhild Snilsberg

[brynhild.snilsberg@vegvesen.no](mailto:brynhild.snilsberg@vegvesen.no)

Prosjektleder ViaNova: Tor Erik Saltnes

[tor.saltnes@vianova.no](mailto:tor.saltnes@vianova.no)



Statens vegvesen



# Erfaring fra prøveprosjekt for dynamisk miljøfartsgrense

## Genistrek eller flopp?

– Karl Idar Gjerstad, Statens vegvesen

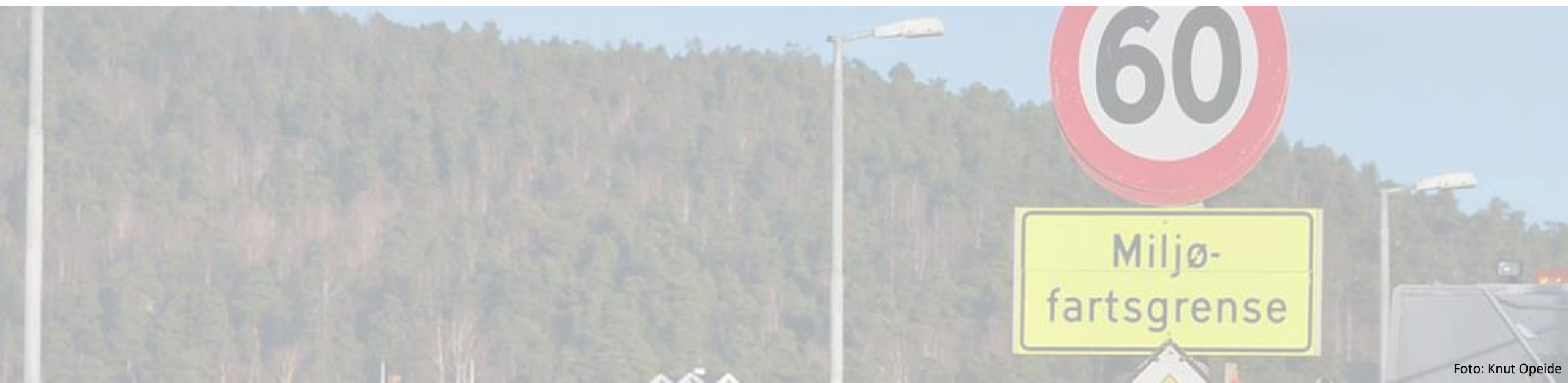


Foto: Knut Opeide

# Innledning

- Prøveprosjekt var en bestilling fra Samferdselsdepartementet.
- Intensjonen var mindre bruk av redusert fartsgrense.
- Det fulgte ikke midler med oppdraget.
- Staten vegvesen hadde ikke mål om umiddelbart å endre praksis.

# Rigging av forsøket

- Sesongen delt i to perioder:
  - Referanseperiode: 1. november – 14 februar (105 døgn).
  - Forsøksperioden: 15. februar – 18. april (63 døgn).
- Veger med miljøfartsgrense ble delt i to:
  - E18 og Ring 3 vest for Tåsentunnelen – forsøksstrekninger med dynamisk miljøfartsgrense
  - Ring 3 øst for Tåsentunnelen og RV4 – referansestrekninger med statisk miljøfartsgrense
- Dynamisk fartsgrense fastsatt etter varslingstjeneste, yr.no, måledata, «se ut av vindu».
- Begrense antall endringer av fartsgrense for å gi publikum noe forutsigbarhet.  
Kun endre mellom kl. 05 og 06.



# Seks spørsmål til prosjektet:

1. Hvordan fungerer praktiske rutiner med å justere fartsgrenser?
2. Hvordan treffer vi med å endre fartsgrensene?
3. Hvordan opplever publikum dette?
4. Hva synes politiet og Ruter?
5. Blir miljøfartsgrensa bedre respektert av publikum når den er variabel?
6. Hvordan blir miljøeffekten?

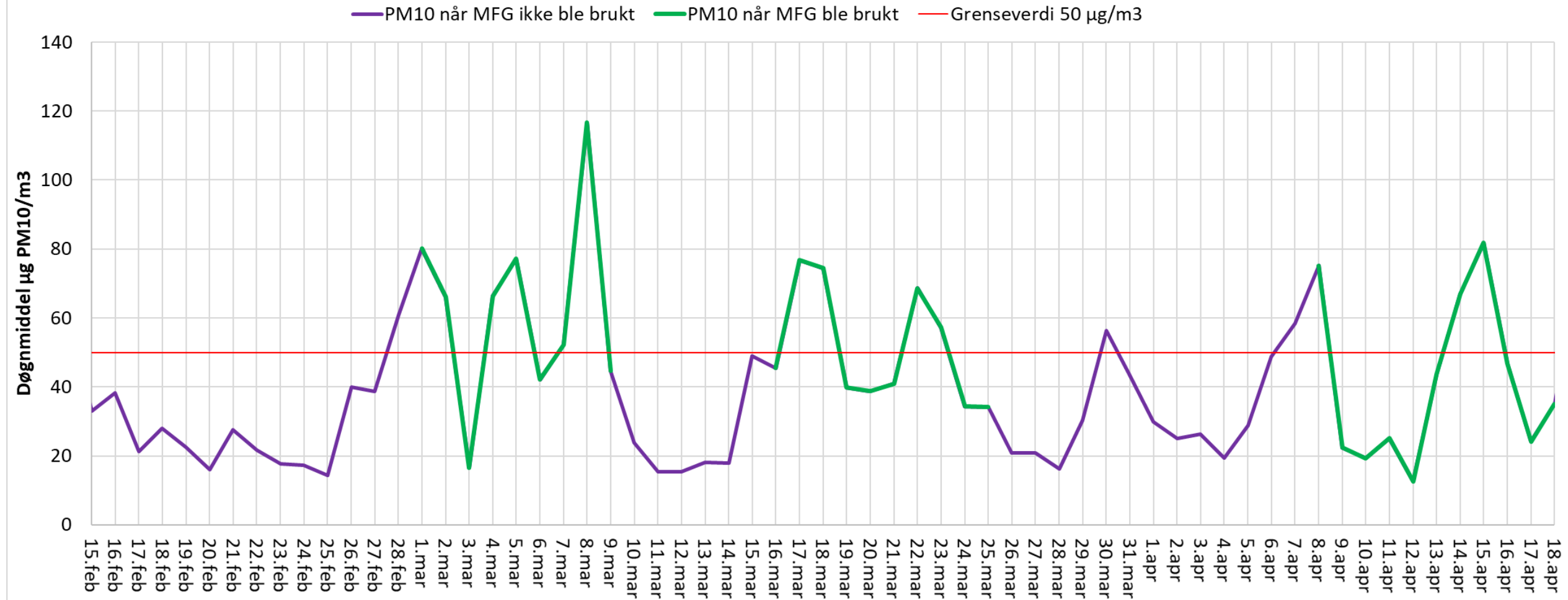
## 2. Hvordan treffer vi med avgjørelsene?

- Perioden var på 63 døgn fra 15. februar – 18. april.
- 16 døgn var døgnmiddel på minst én vegnær stasjon\*  $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- Av disse var miljøfartsgrense brukt 13 ganger.
- 47 døgn var døgnmiddel på alle vegnære stasjoner\*  $< 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- Likevel var miljøfartsgrense brukt 17 ganger.

\* Alna senter, Hjortnes, Manglerud, Smestad

## 2. Hvordan treffer vi med avgjørelsene?

Døgnmiddel PM10, høyeste målepunkt langs riksvegnettet



## 4. Tilbakemelding fra politi og Ruter

- Ruter viser til forvirring på vikeplikt fra holdeplass:
  - Når fartsgrensa er **60 km/t** har bussen **forkjøringsrett** ut fra holdeplass.
  - Når fartsgrensa er **70 km/t** har bussen **vikeplikt** ut fra holdeplass.
- Politiet har flere betenkeligheter
  - Forvirring når vegarbeid bruker fartsgrenseskilt på løsfot, når den oppheves.
  - Må være trygge på hva fartsgrensa er ved for eksempel førerkortbeslag.

## 5. Blir fartsgrensa bedre respektert?

- Nei, det gjør den ikke.
- Eksempel:
  - Hverdager kl 19 – 22, to telle punkt på Ring 3.
  - 60-sone i referanse perioden og prøveperiode.

Tellepunkt	Kjøreretning	Snitthastighet fast 60	Snitthastighet dynamisk 60
Ring 3 Smestad	Mot Granfoss	70,0 km/t	69,9 km/t
Ring 3 Smestad	Mot Ryen	69,6 km/t	69,2 km/t
Ring 3 Gaustad	Mot Granfoss	67,2 km/t	68,9 km/t
Ring 3 Gaustad	Mot Ryen	62,9 km/t	63,3 km/t

# Seks svar til prosjektet:

1. Statens vegvesen mangler per i dag system til å håndtere dette. 😐
2. Det er relativt enkelt å sette riktig fartsgrense ut i fra et miljøperspektiv. 😊
3. Lite tilbakemelding fra publikum og presse. 😐
4. Politiet og Ruter ser noen utfordringer. 😐
5. Ikke mulig å observere bedre respektert av miljøfartsgrensa. 😞
6. Måledata i perioden gir ikke grunnlag for å si noe om miljøeffekten. 😞



Statens vegvesen



# Hvem tar ansvar for telling av piggdekk?

Oppgava som ramla mellom stolene i regionreformen

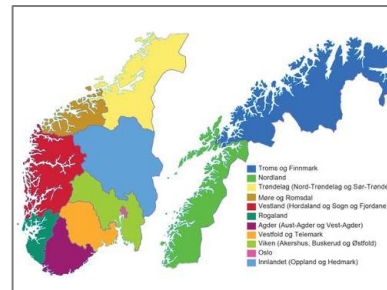
– Karl Idar Gjerstad, Statens vegvesen



# Tidslinje



Regionreformen fra  
1. januar 2020



Desember 2020  
Statens vegvesen  
ber fylkene om  
arbeidsfordeling



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

November 2021  
Statens vegvesen  
sender saken  
over til  
Samferdselsdep.

1999: Piggdekk  
telles i  
**4 kommuner**



2019:  
Piggdekk telles i  
**17 kommuner**



Høsten 2020:  
Statens vegvesen  
bestemmer å la  
være å telle



Statens vegvesen

2021:  
Piggdekk telles i  
**8 kommuner**





# Statens vegvesens synspunkt

- Vårt forslag er at fysisk telling gjennomføres av fylkene som er lokalt tilstede i alle fylker. Mens Statens vegvesen koordinerer arbeidet, sørger for lik metode (både ihht. geografi og historikk), og vokter etter samme metode, og gjør data tilgjengelige for alle.
- Når vegnettet har flere eiere er det naturlig at felles oppgaver deles mellom vegeierne.
- Vi mener det også er naturlig å se dette sammen med byvekstavtaler som forplikter å bedre lokal luftkvalitet.

*Takk for oppmerksomheten*

[karl.gjerstad@vegvesen.no](mailto:karl.gjerstad@vegvesen.no)



**Statens vegvesen**