

Sammendrag

Mange byer og tettsteder har miljøproblemer som følge av vegtrafikk. Å håndtere disse krever både kunnskap om hvilke miljø- og helsevirkninger trafikken har (hva er viktig å gjøre noe med?) og om hvilke effekter ulike tiltak og satsninger har (hvor får vi mest igjen for pengene?).

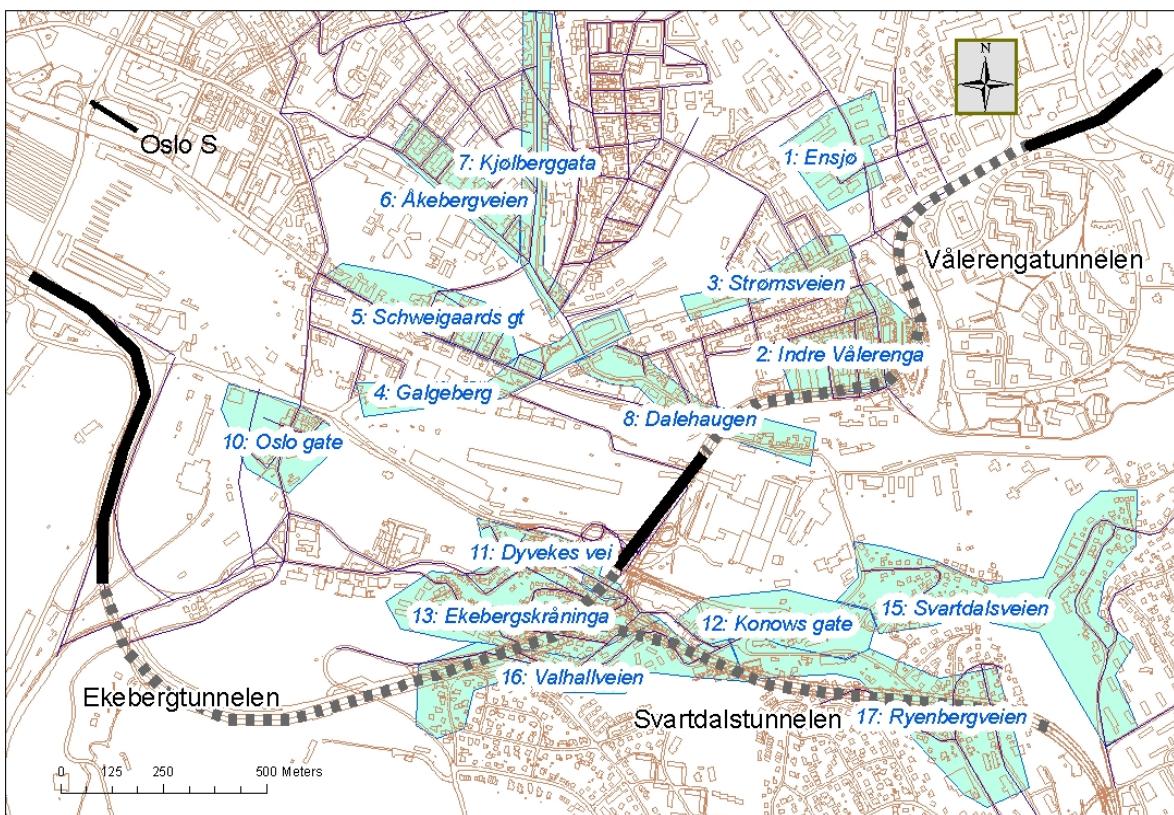
I Oslo Øst er det de siste tyve årene gjennomført en omfattende hovedvegomlegging finansiert av Oslopakke 1 og 2 (statlige midler og bompenger). Hensikten har vært å sikre en mer effektiv trafikkavvikling, og også et bedre miljø i denne trafikkbelastede bydelen. Vålereng-, Ekeberg- og Svartdalstunnelene er bygget og flere lokale gater er stengt. Miljøgater og andre tiltak for miljømessig oppgradering av det lokale vegnettet er også satt i verk.

Statens vegvesen har, sammen med flere norske forskningsmiljøer, fulgt opp satsningene i Oslo Øst med en serie lokale miljøundersøkelser foretatt i 1987, 1990, 1994, 1996, 1999 og 2002. En har her kombinert Statens vegvesens behov for kunnskap om effekter av bestemte prosjekter med

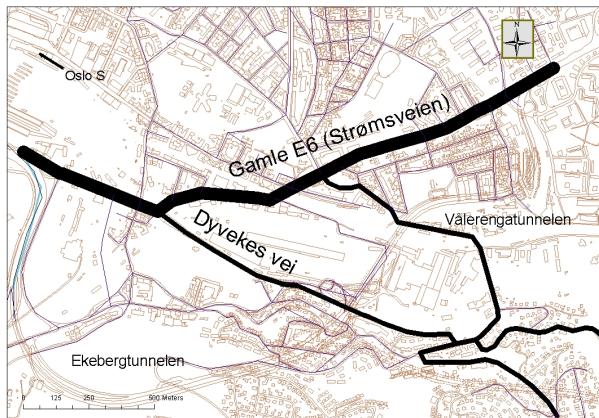
generell kunnskapsutvikling på temaet trafikk og miljø. I alt er 5 200 personer fra 17 delområder/gatestrekninger intervjuet. Trafikk-, støy- og luftforurensningsbelastninger ved de intervjuedes bolig er registrert/beregnet. Bredden i undersøkelsene og oppfølgingen av prosjektene over lang tid er unik i internasjonal sammenheng.

Rapporten dokumenterer at tunnelene sammen med supplerende tiltak i det lokale vegnettet har bedret trafikkmiljøet, redusert støy- og luftforurensningsnivået og også redusert befolkningens plager av ulike miljølempor. Sett i forhold til den generelle utviklingen i Oslo, er nedgangen i Oslo Øst større enn forventet. Den kan derfor tilskrives trafikkomleggingen i området. Investeringskostnadene har imidlertid vært høye.

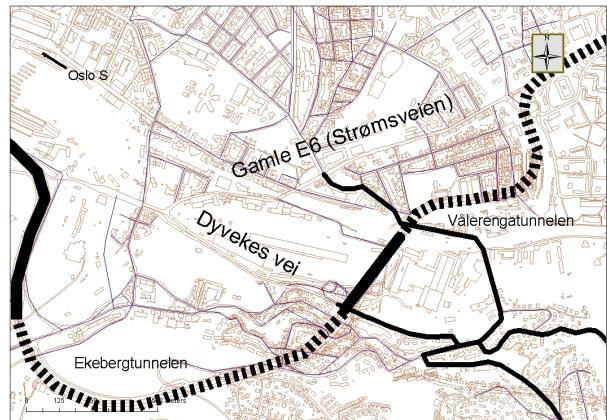
Utdringer nå ligger i tendensen til lokal trafikkøkning i området, ny boligbygging nær trafikkerte veger og høye luftforurensningsnivået ved tunnelmunningene. Hvis utviklingen fortsetter vil gevinstene av hovedvegomleggingen kunne bli redusert.



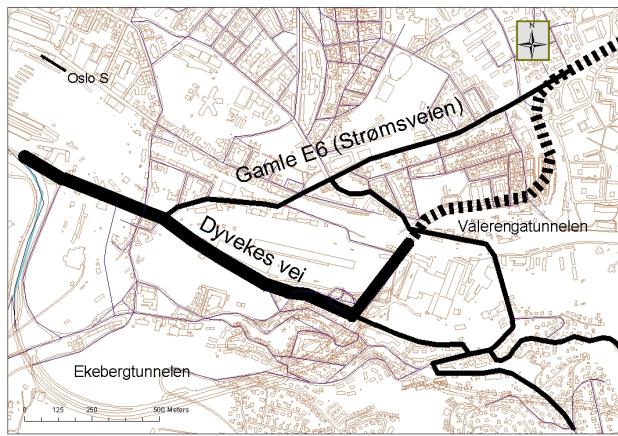
Figur S.1: Hovedvegomlegging i Oslo Øst. Trafikksystem og tunnelprosjekter. Gatestrekninger/delområder som inngår i Miljøundersøkelser Oslo Øst 1987-2002. Delområde 4 Galgeberg er i andre rapporter kalt St. Halvards gate. © TØI rapport 743/2004



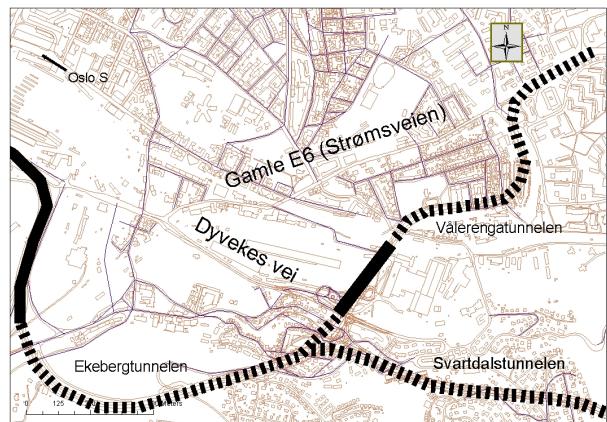
1987. E6 med ÅDT 37 000 går gjennom bybebyggelsen i Strømsveien/St Halvards gate.



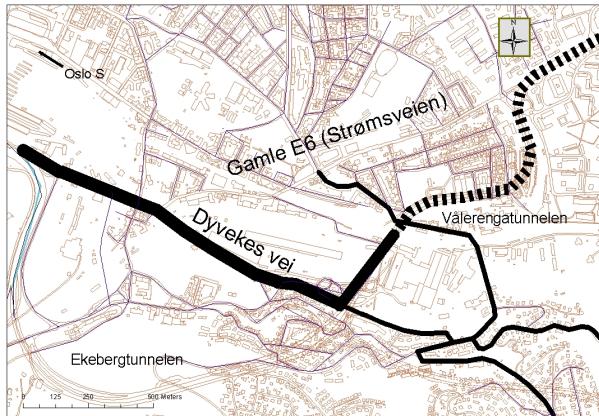
1995. E6 trafikken ledes inn i den nye Ekebergtunnelen. Dyvekes vei avlastes. Loengbrua rives i 1996.



1989. E6 flyttet til den nyåpnede Vålerengtunnelen. Fra Lodalen går trafikken mot sentrum på Dyvekes vei.

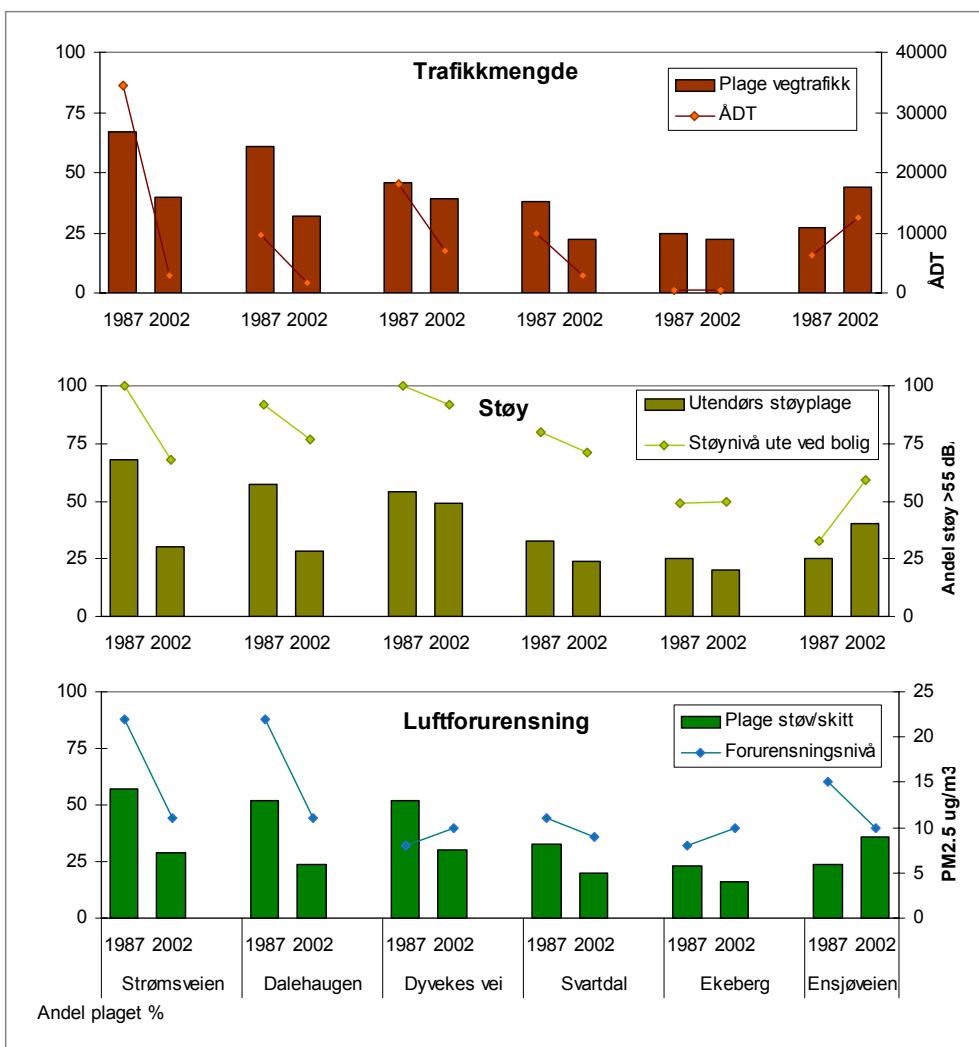


2000. Svarddalstunnelen åpnes og leder trafikk fra Ryen inn i tunnelsystemet. Flere veier på Ekebergskråningen avlastes for nord- og sentrumsrettet trafikk.



1992. Strømsveien stengt. All gjennomfartstrafikken ledes til Vålerengtunnelen. Trafikken i Ensjøveien øker.

*Figur S.2: Ulike faser, trafikksystem og tunnelprosjekter i hovedvegomleggingen i Oslo Øst.
Miljøundersøkelser Oslo Øst 1987-2002. © TØI rapport 743/2004*



Figur S.3: Utvikling av trafikk-, støy- og luftforurensningsnivå og plager knyttet til dette i Oslo Øst fra 1987 – 2002. Trafikkmengde i ADT. Støy i dBA og luftforurensning indikert ved $\text{PM}_{2.5}$. (døgnverdier), $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Gjennomsnittlig plagegrad i prosent. Miljøundersøkelser Oslo Øst 1987-2002 © TØI rapport 743/2004

Reduksjon i miljøbelastninger og plager

Trafikkbelastningen på lokalvegnettet og støy- og forurensningsnivået har gått ned i de fleste områdene som er undersøkt. 80 prosent av de spurte i området fikk en reduksjon i støy nivå på minst 3 dBA. Støy nivået i området er likevel fortsatt høyt. Nedgangen i luftforurensningsnivå følger den generelle trenden i Oslo, mens det lavere støy nivå er direkte relatert til de lokale trafikkendringene. Befolkingens plager er tilsvarende redusert, se figur S.3. Unntaket fra dette er Ensjøveien ved nordre tunnelåpning for Vålerengtunnelen der plagene har økt.

Tunnelene ga Gamle Oslo nytt miljø

I 1987 gikk E6 i Strømsveien og St Halvardsgate (delområde 4, her kalt Galgeberg), dvs gjennom bebyggelsen i Gamle Oslo, se figur S2. Nærliggende gater ble også belastet av trafikken. Vålereng- og Ekebergtunnelene åpnet i 1998 og 1995, og førte til at trafikken ble ledet gjennom disse, slik at flere gater i området ble avlastet. Dette åpnet for en rekke andre

miljøforbedringer, noe som har medført at hele området har endret karakter. Gamle Oslo er nå et sentralt beliggende byområde med mange miljøkvaliteter. I 1987 var dette Norges mest trafikkbelastede byområde, mens situasjonen i 2004 er på linje med den vi finner i andre sentrale byområder.

Svartdalstunnelen flyttet gjennomkjøringen og gir nye utbyggingsmuligheter

Svartdalstunnelen ble åpnet i 2000 og kopler E6 trafikken fra Ryen til Ekeberg- og Vålerengtunnelene, se figur S2. Dermed ble boligområder i Ekeberg-skråningen og ved Lodalen avlastet for gjennomkjøringstrafikk mot byen eller nordover. Tunnelen reduserte trafikken på tilfartsveger som Svartdals- og Ryenbergveien, og andelen beboere som sier vegtrafikken er plagsom er redusert fra 68 til 30 prosent fra 1998 til 2002. De mange planene for rehabilitering og utbygging av nye boliger som nå foreligger i dette området, er også et uttrykk for at miljøforholdene er blitt bedre.

Stengte gater åpner for godt miljø

I tillegg til å hindre at tidligere hovedvegtraseer fortsatt blir brukt til gjennomfartstrafikk, er det viktig å hindre at trafikken fra hovedvegsystemet får fordele seg ut over i hele vegsystemet. Statens vegvesen følger derfor opp avlastning av riksveger med andre tiltak.

Miljøundersøkelsene viser at flytting av trafikk vekk fra bebyggelsen og til tunneler åpner for mange ulike typer lokal miljøforbedring – ikke minst tiltak i det lokale vegnettet. I Strømsveien har man for eksempel rustet opp gata etter trafikkomleggingen. Dette har ført til at andelen som syns at gata de bor i er stygg er blitt redusert fra 47 til 27 prosent. Samtidig ser vi at utbygging av tunneler ikke er nok for å bedre miljøforholdene.

Gjennom tiltak i det lokale vegnettet kan en kan ta ut ekstra miljøgevinster av å legge om hovedveger. I enkelte tilfelle kan det være nødvendig å stenge av gater for å hindre fortsatt gjennomkjøringstrafikk. Miljøgater kan bidra til at trafikkavviklingen skjer på stedets og de myke trafikantenes premisser. Miljøundersøkelsene viser også at miljømessig oppgradering kan bidra til at trafikken oppleves som mindre plagsom enn det trafikkmengden i seg skulle tilsy.

Miljømessige utfordringer ved tunnelåpninger

Hovedvegomleggingen i Oslo Øst har gitt store miljømessige forbedringer, men enkelte områder har fått større belastning enn tidligere. Dette gjelder områder i nærheten av tunnelåpninger og tilfartsveger. I hovedsak har en lagt tunnelmunningene slik at de berører få mennesker. Området i Lodalen har imidlertid et relativt høyt forurensningsnivå. Foreløpig har området få beboere. Det er viktig å lokalisere ny utbygging i dette området slik at nye beboere ikke får uakseptable miljøbelastninger.

Når det gjelder tilfartsveger har Ensjøveien, med relativt mange beboere, et særlig problem. Beboerne her er i dag de mest plagede i Oslo Øst, og det vil være rimelig å vurdere avbøtende tiltak.

Myndighetenes innsats vurderes positivt

Befolkningen ble spurta om de hadde fått det bedre eller verre som følge av myndighetenes innsats i området de siste årene. Figur S.3 viser at de fleste er fornøyde. Andelen fornøyde er størst i områder der det nettopp har skjedd forbedringer de siste årene, det vil si etter at Svartdalstunnelen og Galgeberg-forbindelsen ble bygget. Sistnevnte gjorde at Enebakkveien kunne stenges og Dalehaugen dermed avlastes for trafikk.

Hva kan vi lære av Oslo Øst?

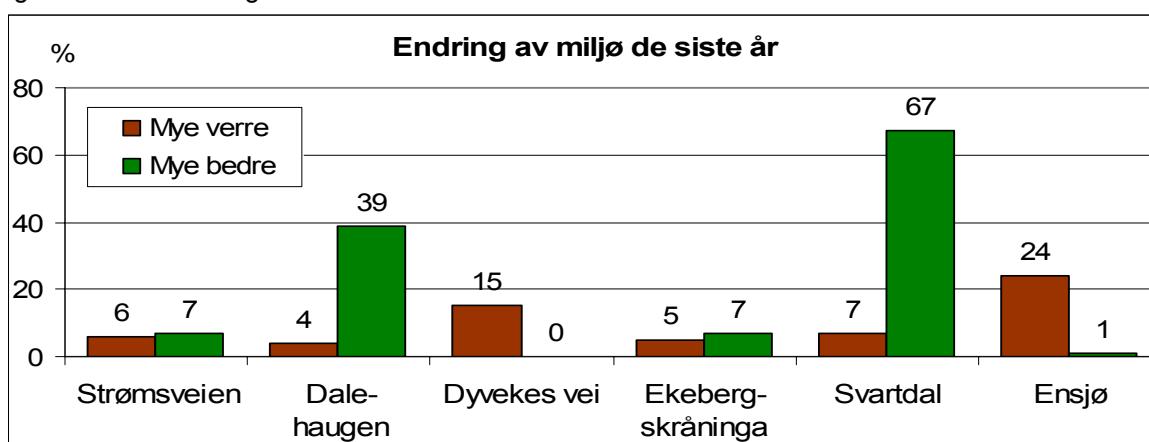
Miljøundersøkelsene dokumenterer at;

- Tunneler og andre vegomlegginger kan avlaste det lokale vegnettet.
- Tiltak i det lokale gatenettet er nødvendig for å ta ut gevinstene av slik avlastning.
- For å holde gjennomfartstrafikken borte, må enkelte gater stenges.
- Med generell trafikkvekst, trengs en kontinuerlig vurdering av tiltak for å holde lokaltrafikken i sjakk.

Det vil være naturlig å gi Statens vegvesen ansvar for denne type supplerende tiltak. Andre utfordringer i områder der store ressurser er lagt i vegutbygging og miljøforbedring, er å:

- Sette i verk avbøtende tiltak for de som har fått det verre.
- Sørge for at ny bebyggelse ikke blir lagt i områder med stor trafikkbelastning.

Antallet som har fått bedre miljøforhold er langt større enn antallet som har fått det verre. Slik sett overstiger de positive miljøvirkningene av innsatsen i Oslo Øst de negative. Samtidig er det slik at hovedvegomlegging er et kostbart tiltak. Det er ikke mulig å gjennomføre det alle steder der det er miljøproblemer. Det er derfor behov for alternative strategier for lokal trafikkmiljøforbedring. Statens vegvesen og Oslo kommune har nettopp laget en tiltaksutredning for Oslo som beskriver slike strategier.



Figur S.4: Opplevelse av endringer i miljøsituasjonen som følge av myndighetenes innsats for å bedre trafikkmiljøet de siste års. Andel som mener at situasjonen er blitt mye bedre hhv mye verre i noen ulike delområder i Oslo Øst. Prosent. Miljøundersøkelser Oslo Øst 1987-2002. © TØI rapport 743/2004