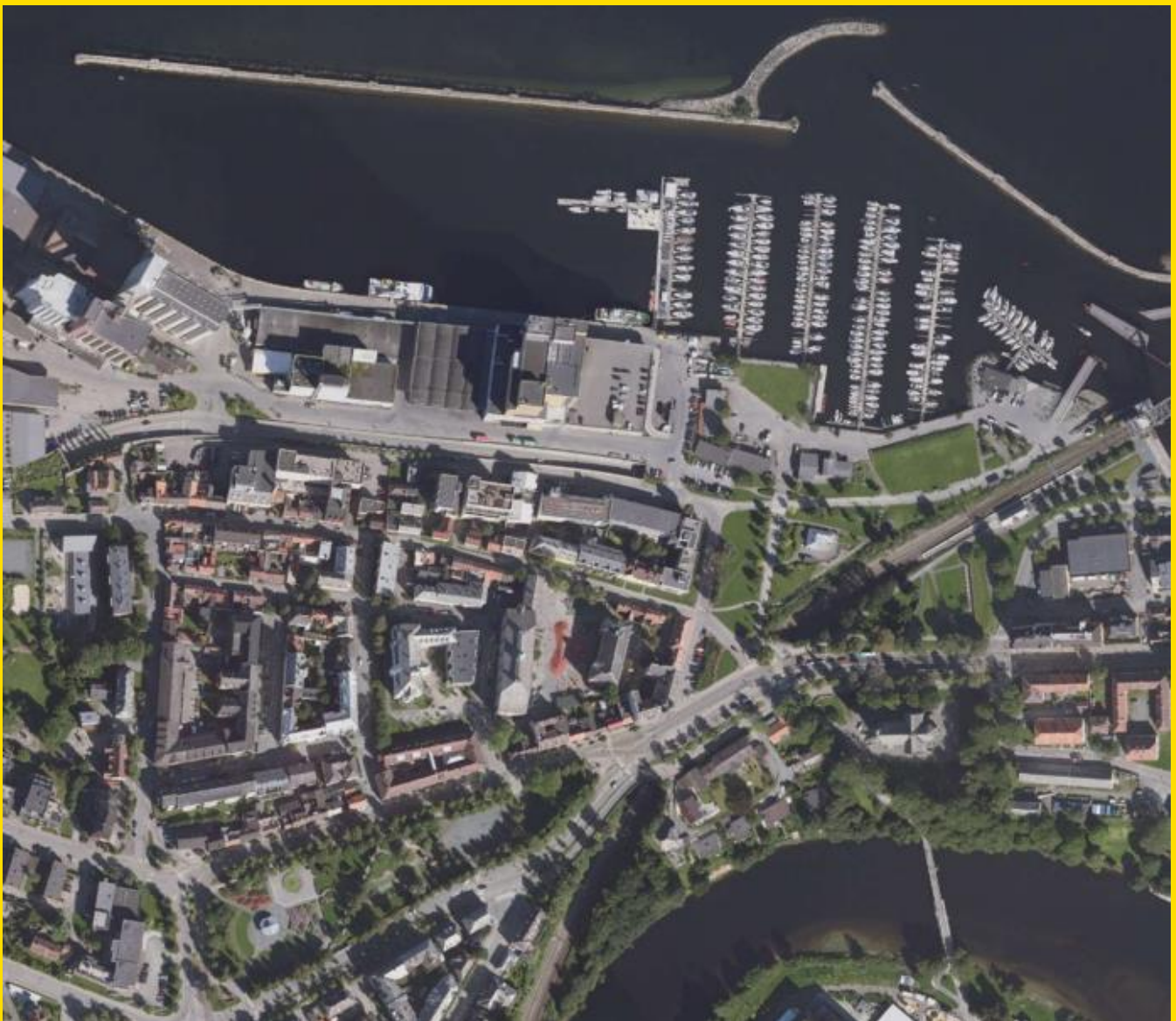


Luftkvalitet og klima

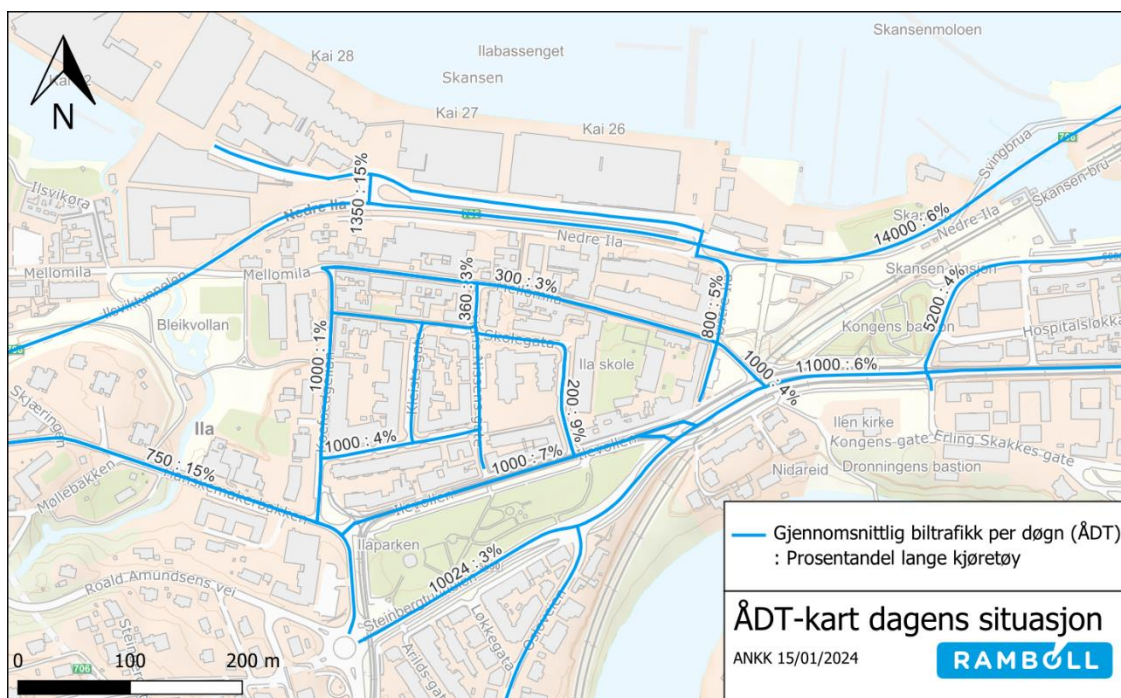
Mellomila



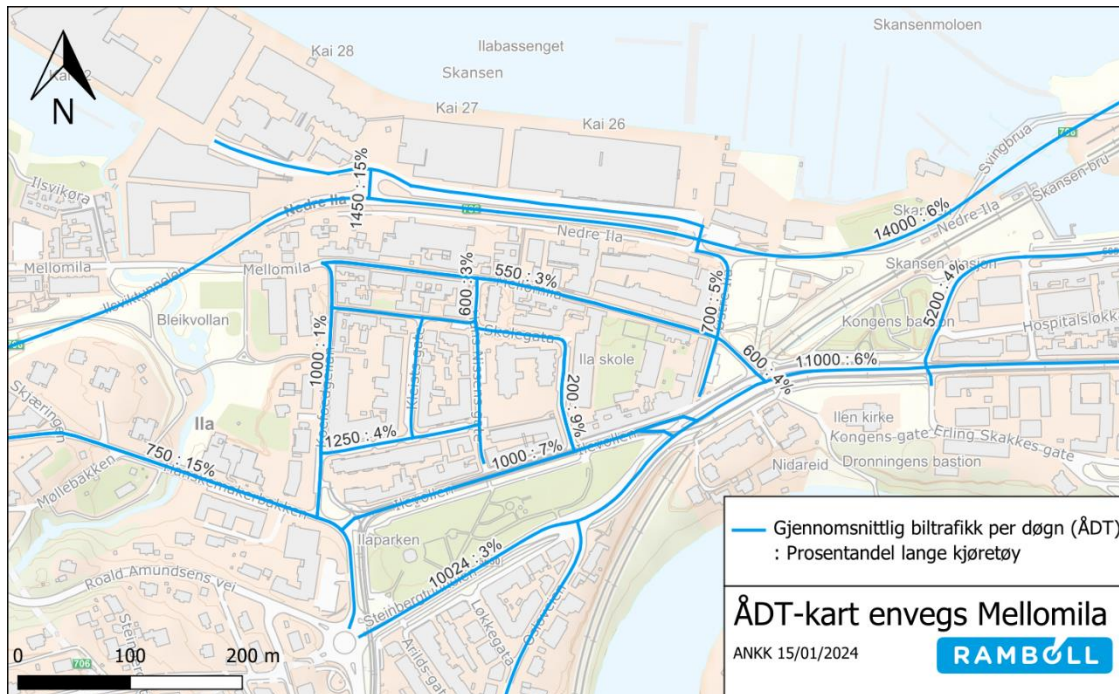
Marius S Thorvaldsen, 29.01.2024

1 INNLEDNING

Dette notatet er skrevet i forbindelse med planprosessen med å envegsregulere Mellomila i krysset mot Kongensgate.



Figur 1 er hentet fra Rambøll (2024) og viser ÅDT i planområdet ved dagens situasjon.



Figur 2 er hentet fra Rambøll (2024) og viser beregnet ÅDT i planområdet hvis Mellomila envegsreguleres i krysset mot Kongensgate.

2 LUFTKVALITET

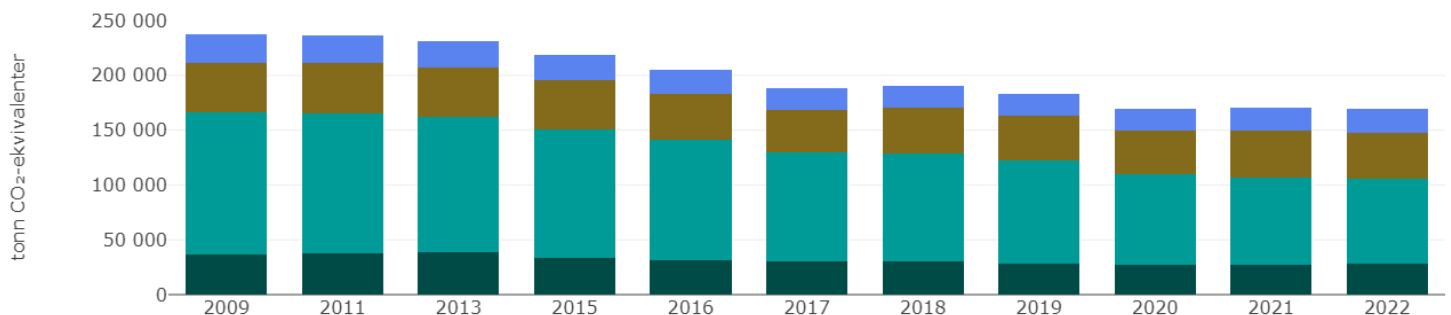
Luftkvaliteten påvirkes av flere faktorer, blant annet vegtrafikken. Bidraget fra vegtrafikken kommer i hovedsak av at støv og små partikler virvles opp av trafikken. Hvor stor påvirkningen fra trafikken er bestemmes av hastighet, trafikkmengde, piggdekkandel og ikke minst hvor skitten vegen er. Vegslitasje og strøsand fra vintersesongen bidrar mye til hvor skitten vegen blir.

På fylkesveg i Trondheim er det målestasjoner for luftkvalitet på fv.6690 Elgeseter gate og fv.6650 Byåsvegen. Disse vegene har ÅDT på henholdsvis 22 725 og 13 400 og fartsgrenser på 50km/t. På disse stasjonene har målingene vist at vi i de siste årene holder oss innenfor grenseverdiene i forurensningsforskriften §7-9, men i perioder registreres det allikevel høye verdier. De verste periodene er når været er tørt og støv som ellers bindes opp av vann og skylles bort blir liggende igjen i vegbanen.

Ifølge tellinger gjort av Rambøll (2024) varierer ÅDT på gatene i planområdet fra 200 til 1000 for dagens situasjon vist i Figur 1 og fartsgrensen er 30 km/t. De beregnede endringene i Rambøll (2024) gjør at vi får ÅDT fra 200 til 1250 vist i Figur 2. Fartsgrensen vil være den samme. Det er ikke gjennomført noen målinger av luftkvaliteten i planområdet i forbindelse med arbeidet, men basert på lav ÅDT, og lav fart anser vi det som lite sannsynlig at planforslaget vil føre til endringer av betydning for luftkvaliteten.

3 KLIMA

Miljødirektoratet lager årlige klimagassregnskap for direkteutslipp fra kommuner og fylkeskommuner. Direkteutslippene er de utslippene som kommer ut av motoren når vi forbrenner bensin og diesel og inkluderer ikke utslipp knyttet til produksjon av bil eller drivstoff. Utslippene fra vegtrafikken i Trondheim kommune var på 170 000 tonnCO₂e i 2022 og har gått ned fra 240 000 i 2009, som vist i Figur 3.



Figur 3 er hentet fra Miljødirektoratet og viser klimagassutslippet fra vegtrafikken i Trondheim fra 2009 - 2022.

Hvor store klimagassutslipp en personbil har varierer mellom biler, varebiler og tyngre kjøretøy, og ikke minst mellom kjøretøyteknologi (elektriske eller fossile motorer). Utslippsfaktoren avhenger også av hastighet, føre og andre eksterne faktorer. Miljødirektoratet har et regneark for å beregne effekten av å endre kjøretøyteknologi på person- og varebiler hvor det er mulig å se utslippsfaktorer.

Rambøll (2024) har beregnet en økning av trafikkarbeidet som følge av envegsreguleringen til 132 130 kjtkm (kjøretøykilometer). For å gjøre et anslag av hvor stor økningen i klimagassutslipp planforslaget vil ha antar vi en gjennomsnittlig utslippsfaktor på 0,1 kgCO₂e/kjtkm. Det økte trafikkarbeidet medfører da en årlig økning av utslippet fra vegtrafikken i Trondheim på 13 213 kgCO₂ eller omtrent 13 tonn CO₂e. Dette tilsvarer omtrent 0,008% av de totale utslippene fra vegtrafikken i Trondheim i 2022.

4 REFERANSER

Miljødirektoratets klimagassregnskap for kommuner og fylkeskommuner – [Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)

Miljødirektoratets regneark for beregning av effekt av ulike klimatiltak - [Beregn effekt av ulike klimatiltak - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)

Rambøll (2024). Mellomila – Trafikkanalyse