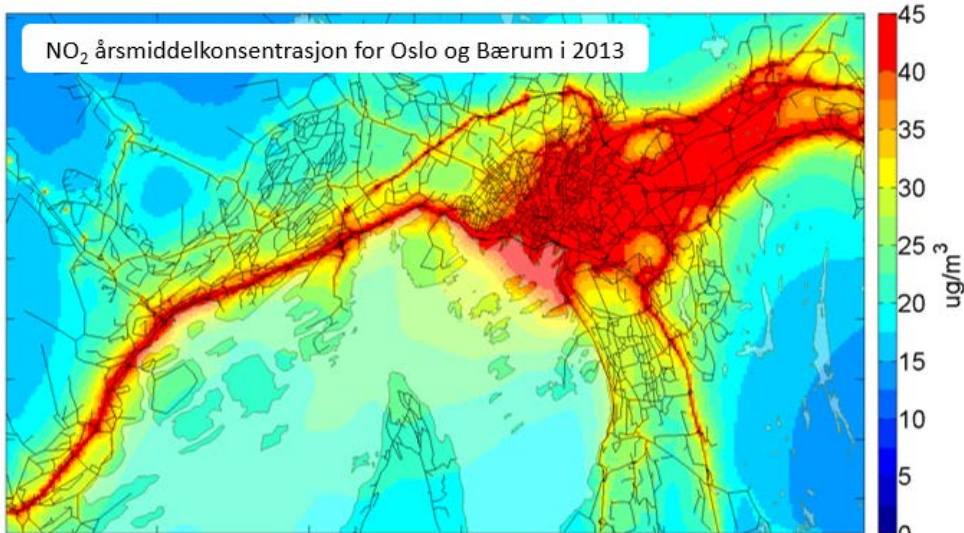


Dårlig luft langs veien – sjøveien er miljøveien

Opphoping av nitrogendioksid kan være helsefarlig noen steder i Oslo. Vedfyring og veitrafikk er den største kilden til svevestøv i byen. Veitrafikken står for 82% av NO_x utslippene. Bare 9% er fra Oslo havn. Cruisetrafikken på sommeren gjør at utslippet øker, mens det er vinteren Oslo opplever dårligst luftkvalitet.

I 2014 kartla Oslo Havn KF totale luftutslipp fra hele havna, med bakgrunn i skipsanløpene fra året før. Våre data er inkludert i Tiltaksutredningen og sett i sammenheng med utslipp i kommunene Oslo og Bærum.

Kartet viser beregnet spredning av NO₂ i 2013

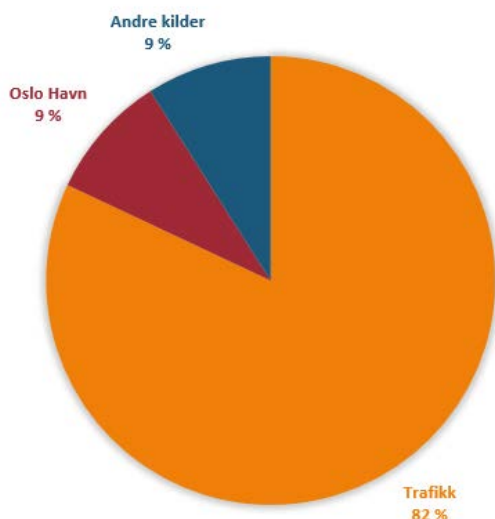


- Oslo har for høye konsentrasjon av NO₂ og svevestøv
- Norge er blitt stevnet av European Surveillance Agency (ESA) for brudd på EUs luftkvalitetsdirektiv i flere norske byer bl.a. Oslo.
- Trafikk og vedfyring er de største kildene til helsefarlig luft i Oslo.
- Forurensningen er verst i vinterhalvåret når utslippene hopes opp i kald klart vær med lite vind.
- NO_x (NO₂ og NO) er gasser som oppstår når motorer forbrenner drivstoff.
- NO_x brukes for å beregne total utslipp, mens NO₂ er den som er helsefarlig for menneske.
- Svevestøv dannes i forbrenningsprosess og sprer seg med eksos, asfalt- og dekkslitasje, vedfyring, oljefyring og industri.

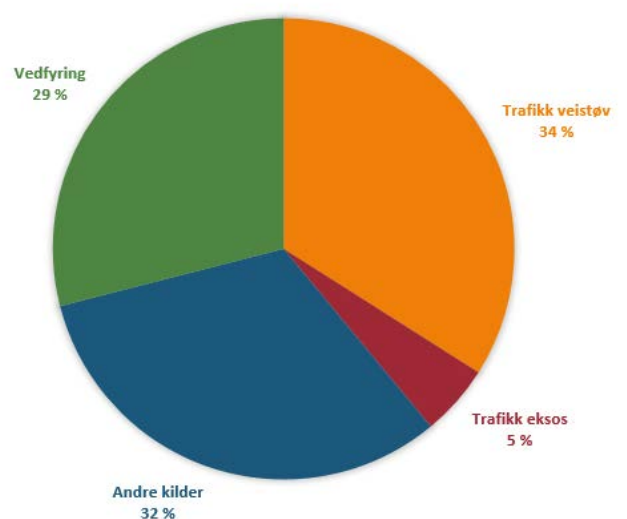
Utslipp av NO_x trenger ikke være farlig, men konsentrasjonen av NO₂ kan være helsefarlig, og det røde på kartet viser beregninger på hvor dette er et problem. Det er primært langs veinettet pga. trafikk, og i Oslo sentrum.

Kakediagrammene under viser prosentvis bidrag til totalt utslipp på NO_x og svevestøv i 2013. Svevestøv kommer fra veistøv (34%), vedfyring (29%), trafikkeksos (5%) og andre kilder (32%). Oslo havns andel av svevestøv er ubetydelig og ikke tallfestet. Innføringen av svoveldirektivet for skip i 2015 vil redusere svevestøvet fra havna ytterligere, og kutte utslipp av svoveldioksid med minst 90%.

NO_x UTSLIPPSKILDER I OSLO 2013



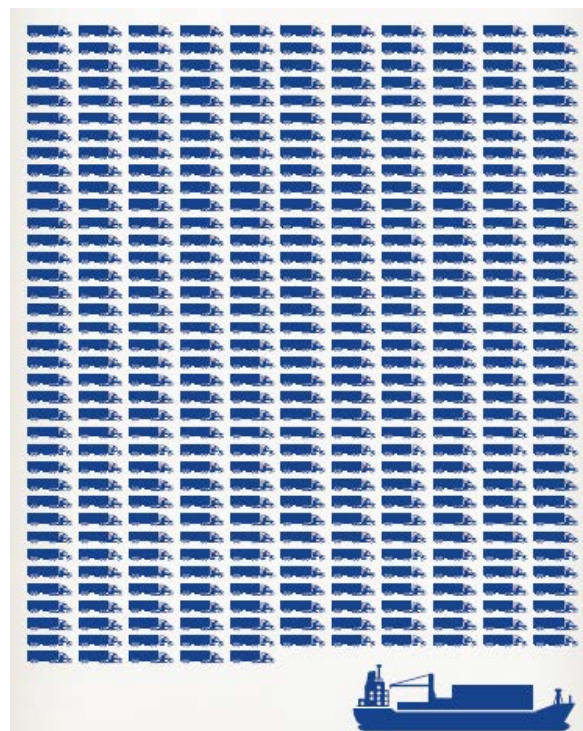
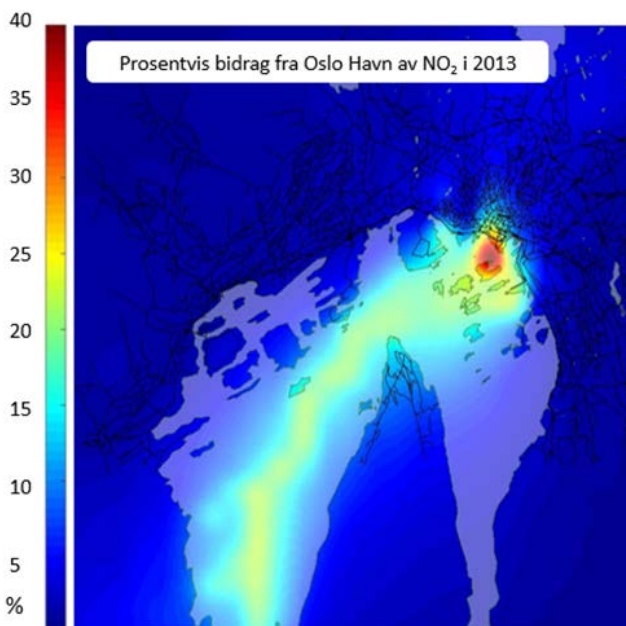
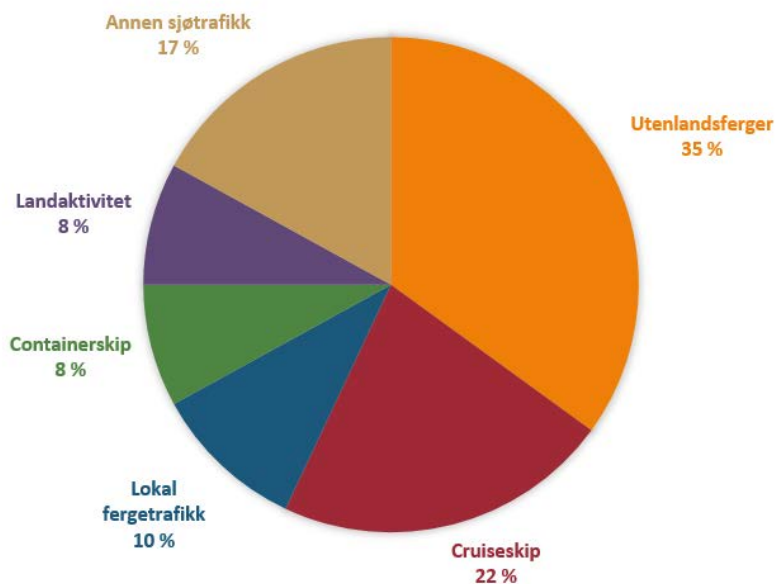
PM₁₀ UTSLIPPSKILDER I OSLO 2013



I Oslo havn kommer utslippene fra skipene
Mer enn 50% av NO_x utslippene i Oslo havn kommer fra utenlandsferger og cruiseskip. Resten av utslippene kommer fra godsskip, lokalferger, arbeidsbåter og landaktivitet. Kakediagrammet viser fordelingen av NO_x utslippene i Oslo havn.

Oslo havn står for 9 % av de totale NO_x utslippene i Oslo by. Utslipp fra skip oppstår under seiling, manøvrering, og når de ligger til kai. De største utslippene fra sjøtransporten generelt er ute på havet, ikke der folk bor. Beregninger av de helsefarlig NO₂ utslippene fra Oslo havn er vist på kartet under, og vi ser at det er noen utfordringer i Oslo sentrum. Selve sjøtransporten i Oslo havn bidrar til mer enn 90% av de totale utslippene, mens havnedrift og transport på land utgjør mindre enn 10%.

NO_x UTSLIPPSKILDER I OSLO HAVN 2013



Sjøveien er miljøveien

Mer transport på sjø reduserer utslipp fra veitrafikken. Ett containterskip inn Oslofjorden erstatter 400 trailere på veien inn til Oslo. Sjøtransporten innfører moderne teknologi som reduserer utslipp og drivstoffkostnader. Sjøtransporten er derfor en del av løsningen ikke problemet. Selv med 50% mer gods og 40% flere passasjerer i 2030, kan Oslo Havn kutte total utslippet. Det gjør vi ved å gi rabatter til de mest miljøeffektive skipene med lavest utslipp. Vi legger til rette for andre typer drivstoff, landstrøm til utenlandsferger, og effektiv godshåndtering som tar imot større skip som kan tømmes raskere. Innføringen av svoveldirektivet i 2015 gjør at SO₂ reduseres mer enn 90%, samt noe partikler. Havnene mottar ingen statsstøtte, de finansieres av kundene. Investeringer i miljøteknologi og økte drivstoffkostnader reduserer sjøtransportens konkurransevne mot vei og bane med statsstøtte.

Kilder: Luftutslippsoversikt fra Oslo havn 2013 (NILU/PortsEye 2014), Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum 2015-2020 (Oslo kommune, Bærum kommune og Statens vegvesenet, 2014).