

Organisering av prosjektet og oppdrag på anbud

Nina Martinsen, Statens vegvesen Region øst

Jeg har her som prosjektleder prøvd å oppsummere noen viktige punkter fra det eksisterende arbeidet som pågår med revideringen av tiltaksutredningen for Oslo og Bærum i 2014.

Bakgrunnen for prosjektet



Oslo kommune har tidligere utarbeidet 2 tiltaksutredninger, i 2005 og 2010. Tiltaksutredningen i 2005 gjaldt kun for Oslo kommune og hadde mest fokus på svevestøv. Beregninger tydet på at nitrogendioksid ikke ville være et problem i 2010 grunnet teknologiutvikling. Men det viste seg med tiden at teknologien ikke hadde den forventede effekten. Da tiltaksutredningen i 2010 ble revidert var det derfor særlig fokus på NO₂. I 2010 ble også Bærum kommune med i arbeidet med tiltaksutredningen, både fordi målinger viste at det var fare for overskridelser av grenseverdier, av modelltekniske årsaker og på grunn av tiltak i Oslo vil påvirke Bærum.

I etterkant av forrige tiltaksutredning fikk man ny kunnskap om utslipp fra kjøretøy. Det viste seg da at det var store feil i utslippstallene for NO₂ ved reell kjøring (køkjøring og kaldt vær), da spesielt for dieselskjøretøyene. I tillegg ble det ikke vedtatt eller iverksatt tiltak som var tilstrekkelig effektive, hverken for å redusere årsmiddel eller timemiddel av NO₂. Det betyr at det fortsatt er overskridelser både av årsmiddel, og enkelte år også timemiddel av NO₂.

I 2013 ble det også målt overskridelser av døgnmiddelverdien for PM₁₀ for første på seks år. Dette viser at vi også må finne nye eller intensivere dagens tiltak mot svevestøv.

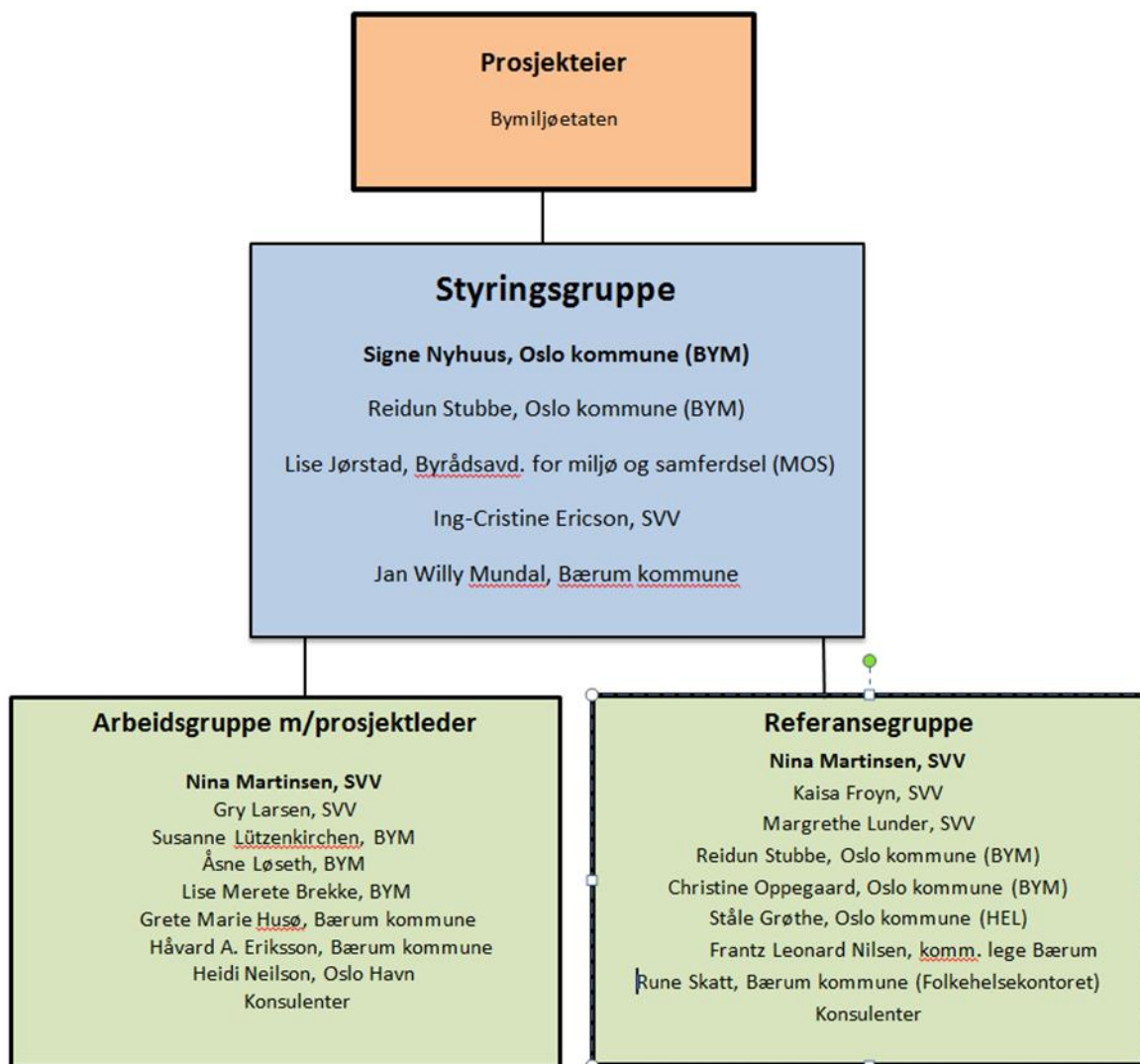
I november 2013 åpnet EFTAs overvåkingsorgan, ESA, en formell sak mot Norge for brudd på EUs direktiv om lokal luftkvalitet som bl.a. omhandler Oslo. Tilbakemeldinger fra Miljødirektoratet/ESA på tiltaksutredningen fra 2010 har påpekt følgende mangler:

- Tidsplan for implementering av tiltak
- Effektberegninger, herunder kvantifisering av effekten av enkelttiltak
- Beredskapsplan, inkl. tiltak i midlertidige situasjoner med høy luftforurensning
- Informasjon om effekt av tidligere tiltak
- Tiltaksutredningen må vise at grenseverdiene blir tilfredsstillt med foreslåtte tiltak

I sitt tildelingsbrev for 2013 ble Bymiljøetaten derfor bedt om å revidere eksisterende tiltaksutredning for Oslo og Bærum.

Veiene er de viktigste forurensende anleggene i området og hovedanleggseierne er Statens vegvesen Region øst (statlige veier), Oslo kommune ved Bymiljøetaten (kommunale veier i Oslo) og Vei og trafikk i Bærum kommune (kommunale veier i Bærum). I tillegg er det noe bidrag fra havnevirksomheten og skip som Oslo Havn har ansvaret for.

Organisering av arbeidet



Bymiljøetaten er prosjekteier og har ansvar for rapporteringen til Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel. Bærum kommune har ansvar for sin del av tiltaksutredningen. I de to andre utredningene som har vært har Oslo kommune og Statens vegvesen Region øst byttet på å ha prosjektlederansvar – de to siste gangene har Statens vegvesen hatt den rollen.

Når man starter opp med et slikt prosjekt er det en utfordring å finne de rette personene og den rette kompetansen til arbeidet. Vi valgte å følge mye av det som ble gjort i den forrige utredningen, nemlig å lage ulike prosjektgrupper. Likevel var vi påpasselige med å ikke lage for store grupper, da det fort kan bli for mange personer på møtene slik at de ikke blir effektive.

I arbeidet har vi en Styringsgruppe som har et overordnet ansvar for arbeidet med hensyn til tidsramme, økonomi og faglig innhold. Deltakerne skal holdes informert om innholdet i tiltaksutredningen, slik at de tidlig kan vurdere hvilke tiltak som bør vedtas i en handlingsplan i deres respektive etat/kommunene. Styringsgruppen skal forankre forslag om tiltak mot politisk og administrativ ledelse i kommunen og hos anleggseierne. Gruppen ledes

av Oslo kommune med bistand fra prosjektleder i Statens vegvesen. Det er lagt opp til to møter med deltakerne.

Det er etablert en arbeidsgruppe som skal fungere som et sekretariat for utarbeidelsen av tiltaksutredningen. Noen av deltagerne i arbeidsgruppen har deltatt i de tidligere utredningene, mens andre har relevante miljøstillinger i de ulike etatene. Gruppen ledes av SVV, øvrige deltagere er BYM, Bærum kommune og Oslo havn. Deltagerne deltar med arbeidsinnsats knyttet til den konkrete utredningen, samle relevante inngangsdata samt komme med faglige innspill ut fra egne erfaringer og diskutere standpunkter i egen organisasjon. Det er lagt opp til fem møter i gruppen, men mye arbeid går også via mail mellom møtene.

Referansegruppen består av representanter fra Statens vegvesen, Bymiljøetaten, Helseetaten og Bærum kommune. Referansegruppen informeres om arbeidet underveis og skal være en faglig ressursgruppe som ser på utredningen med nye øyne samt en kvalitetssikring. Noen av deltakerne har også vært med i de tidligere utredningene. Her er det lagt opp til to møter, først for å være med å identifisere tiltak og andre gangen når beregningsresultatene for framtidig situasjon med tiltak skal presenteres.

Det stilles kanskje spørsmål ved hvorfor det kun er Bærum kommune som er med i dette arbeidet, og ikke noen av de andre omkringliggende kommunene til Oslo. Dette skyldes at det til nå kun har vært Bærum som har hatt målestasjoner der målinger har vist at det har vært overskridelser, og som da krever utarbeidelse av tiltaksutredning i henhold til forurensningsforskriften. Likevel har vi tatt med de omkringliggende kommunene i selve modellområdet vi bruker i form av trafikk, befolkning etc.

Konkurransesgrunnlag– hva bør kreves av konsulent?

Ressurstilgang og kompetanse på lokal luftkvalitet varierer mellom kommunene. Det vil i de fleste tilfeller være behov for å benytte ekstern bistand til å utarbeide tiltaksutredningen. En stor jobb ligger også i dette med å lage et godt tilbud. Hva ønsker vi egentlig med prosjektet og hva krever dette? Oppgaveforståelse og kompetanse hos konsulenten er viktig, har de erfaring fra liknende prosjekter?

- Det er viktig å spesifisere nøyaktig hva en konsulent skal gjøre på forhånd, ettersom det er vanskelig å føye dette til underveis i arbeidet. Dette gjelder spesielt hvor mange beregninger som må gjennomføres. Det er viktig at konsulenten priser det arbeidet som er tenkt mest mulig nøyaktig. Det kan være lurt å ha en opsjon på flere arbeidstimer eller beregninger og da enhetsprisen for disse, ettersom det fort kan dukke opp flere ting man ønsker å beregne.
- Målet er å beskrive framtidig situasjon med og uten tiltak i forhold til forurensningens utbredelse og overskridelse av grenseverdier. Utredningen skal vise

hvilke andeler av forurensning som tilhører fyring, trafikk, langtransportert forurensning eller forurensning fra havneområder.

- Å vite effekten av hvert enkelt tiltak vi anbefaler er viktig for arbeidet med handlingsplanen. Det bør derfor diskuteres både effekt på luftforurensningen, men også andre felt som økonomi og samfunnsnytte.
- Vi har sett at trafikkberegninger er en svært viktig del inn i arbeidet med å diskutere tiltak til handlingsplanen, spesielt da for NO₂. En fordel kan være å be om denne tjenesten sammen med luftberegningene, ettersom det er en stor fordel at hovedkonsulenten kan styre dette arbeidet selv, og unngå problemer med å ha prosjektleder som «mellommann».

Hva er viktig å huske på?

- Å ha et styringsdokument som inneholder kort informasjon om rammebetingelser, organisering av arbeidet, økonomi, samt krav til innhold i tiltaksutredningen og hvordan denne er planlagt gjennomført er viktig å ha vedtatt av prosjekteier før arbeidet starter. Vi ser at dette kunne spart oss for flere diskusjoner dersom vi hadde utarbeidet dette tidligere.
- Å skaffe relevant inngangsdata til modellene som skal kjøres er en stor jobb- og dette er det som oftest anleggseierne som må levere. Her eksisterer det sjeldent en oversikt i de ulike etatene, og vi har sett at dette har tatt mye lenger tid enn antatt. Inngangsdataene må være på et bestemt format, og det tar ofte lenger tid å konvertere disse mellom modellene. Dette har vært en stor lærdom for oss i denne runden, og et skritt mot det fremtidige arbeidet med utvikling av beregningsverktøyet. En anbefaling er å ha et forprosjekt før selve hovedarbeidet er i gang. Dette for å tilrettelegge/lage en database med alt av inngangsdata.
- Tidsfrister er svært viktig, og en oversiktlig fremdriftsplan må være på plass. Denne må hele tiden oppdateres ettersom arbeidet går. Vi har erfart at ting tar lenger tid enn antatt- spesielt å skaffe inngangsdata til modellene.
- Tiltaksutredningen skal være en faglig utredning som skal vise hva som må til for å nå grenseverdiene. Man skal derfor ikke være redd for å anbefale tiltak som kan være politisk «betente». Det er opp til politikerne å vedta tiltakene vi anbefaler slik at grenseverdiene kan bli nådd. Det er nødvendigvis ikke tiltaksutredningen som er feil gjennomført, men politikerne som ikke vedtar de tiltakene som har tilstrekkelig effekt.

Kostnadsfordeling

En tiltaksutredning skal blant annet svare på hvor store kildebidrag det enkelte anlegg er ansvarlig for. Denne oversikten danner utgangspunktet for hvilke anleggseiere som bør delta i arbeidet og hvordan kostnadene skal fordeles mellom de ulike anleggseierne.

Kommunen og anleggseierne kan sammen bli enige om en fordelingsnøkkel i forkant av utredningen. Vi har hatt denne fordelingen nå, basert på hvor store forurensningskildene er:

- Statens vegvesen: 45 %
- Oslo kommune: 40 %
- Bærum kommune: 10 %
- Oslo havn: ca. 5 %

Det kan oppstå spørsmål om hvem som bør dekke hvilke kostnader, og uforutsette tillegg som kommer underveis. Og rundt dette kan det oppstå utfordringer knyttet til kommunens rolle som forurensningsmyndighet og anleggseier. Miljødirektoratet kan gi pålegg om fordeling av anleggseiernes kostnader ved tiltak.