

Forslag til strategi for arbeid med internasjonale krav til støy fra kjøretøyer og bildekk

1 INNLEDNING

Stortingsmelding 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand ble behandlet i Stortinget 14.02.2008. Stortingsmeldingen inneholder nye nasjonale mål om at støyplagen skal reduseres med ti prosent i 2020 i forhold til 1999, og at antall personer utsatt for et innendørs støynivå på mer enn L_{ekv} 38 dB skal reduseres med 30 prosent innen samme frist. Vedlagt stortingsmeldingen er en handlingsplan mot støy for årene 2007-2011. Handlingsplanen omfatter en rekke tiltak mot støy, og sentralt er innsats for å redusere støyen ved kilden. Det er skjerping av internasjonale krav til støy fra motor og bildekk som på sikt vil gi det største bidraget til reduksjon i støyplagen, og det er også det minst kostbare tiltaket. Strategien for arbeid med internasjonale krav til støy fra kjøretøyer og bildekk er en utdyping av handlingsplan mot støy. Det vil bli rapportert om fremdrift og oppdatering av det internasjonale arbeidet samtidig som handlingsplanen for øvrig. Dokumentet vil bli oppdatert etter hvert som arbeidet pågår.

I handlingsplanen mot støy anslås det et behov for midler til FoU og utprøving på om lag 100 mill. kr. samlet for alle kilder. Dette foreslås for en stor grad til forskning på støysvake vegdekker, bildekk og kjøretøyer. Det er en forutsetning for oppnåelse av de nasjonale målene at det finnes tilstrekkelig midler tilgjengelig.

2 MÅL FOR DET INTERNASJONALE ARBEIDET

I handlingsplan mot støy for 2007-2011, som er vedlagt stortingsmelding 26 Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, heter det at departementene vil bidra til en utvikling mot mindre støyende kjøretøyer og bildekk ved å:

- Styrke norsk deltakelse i internasjonale arbeidsgrupper for støykrav til kjøretøyer og bildekk og arbeide for strengere krav både i disse fora og i overordnede fora
- Samarbeide aktivt med andre land om FoU og virkemiddelutvikling innenfor kjøretøyer og bildekk
- Styrke forskning på støy fra ulike typer bildekk kombinert med ulike typer vegdekker og foreta en rangering av bildekk etter støyegenskaper
- Med bakgrunn i FoU-resultatene ta initiativ til samarbeid med bildekkbransjen om å informere om bildekkenes støyegenskaper
- Utrede virkemidler for å fremme bruk av de minst støyende bildekkene, som merking og avgifter
- Bidra i internasjonalt samarbeid for å videreutvikle støyberegningsmodeller/testmetoder for bildekk-/vegbanestøy

Mål for det internasjonale arbeidet knyttet til vegtrafikkstøy er å:

1. Påvirke internasjonalt slik at støykravene til bildekk blir skjerpet i samsvar med forslag i rapport fra Forum for European Highway Research Laboratories (FEHRL)¹ ved innføring av nytt bildekkdirektiv og merkeordning for bildekk
2. Påvirke internasjonalt slik at krav til støyemisjon fra motor skjerpes

3 PRINSIPPER FOR DET INTERNASJONALE ARBEIDET

Det er valgt å fokusere på to hovedprinsipper for det internasjonale arbeidet med støy:

- i) Deltakelse i og innspill til fora som arbeider med krav til støy fra bildekk og kjøretøyer
- ii) FoU for å dokumentere ulike sider ved støy fra bildekk og kjøretøyer

Erfaringen fra arbeid mot EU-kommisjonen og andre EU-organer i SFT og Statens vegvesen er at faglige synspunkter blir lyttet til hvis de er godt begrunnet, og gjerne underbygget med egne rapporter på engelsk. Det tas sikte på å bygge det internasjonale arbeidet på rapporter og utredninger som Statens vegvesen og SFT finansierer eller delfinansierer og får utgitt på engelsk. Det er også interessant å bidra til finansiering av utredninger som kommisjonen ønsker å få gjennomført.

Statens vegvesen og SFT vil jobbe parallelt mot sine tilsvarende etater internasjonalt: vegmyndighetene mot EU-kommisjonens DG (generaldirektorat) Transport and Energy og vegmyndighetene i andre land (også via den europeiske organisasjonen for vegdirektører, CEDR), miljømyndighetene mot EUs DG Environment og miljømyndighetene i andre land, også via Network of the Heads of Environment Protection Agencies EPA network. Det er bestemt at en egen arbeidsgruppe for støy under CEDR skal videreføres fra 2008. Denne skal blant annet arbeide med støy fra bildekk og kjøretøyer. Det vurderes å søke samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet, da det er DG Enterprise and Industry som har ansvaret for kravene til kjøretøyer og bildekk i EU-kommisjonen. Også de norske helsemyndighetene kan være gode samarbeidspartnere.

Statens vegvesen og SFT jobber mot de organene under FN i Geneve (UNECE) for kjøretøy- og bildekkreguleringer som har støy som tema, særlig gjennom deltakelse i GRB – Groupes des Rapporteurs des Bruit, Working Party on Noise, som er en ekspertgruppe under WP.29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations). Videre deltar Statens vegvesen i Working Party on Brakes and Running Gear (GRRF), som er en annen ekspertgruppe under WP.29

I tillegg til disse gruppene kan det også være aktuelt å løfte saken opp til mer overordnede fora. Innenfor United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) finnes det slike fora både

¹FEHRL. Final Report SI2.408210 Tyre/road Noise. En studie som EU-kommisjonen har fått utført om mulighetene til å skjerpe støykravene til bildekk, uten at det går på bekostning av trafikksikkerhet eller rullemotstand. Innskjerpingen er forslått i 2 trinn, med størst endring i 2012. Kravet avhenger av dekk-klasse og dimensjon.

på samferdsels- og miljøsidene, og det finnes også et felles organ, THE PEP (Transport, Health and Environment. Pan-European Program)².

Det kan være aktuelt å ta kontakt med ECMT (European Conference of Ministers of Transport)³, som har satt støy på arbeidsprogrammet for 2007-2009⁴.

De sentrale europeiske miljøorganisasjonene European Federation for Transport and Environment (T&E)⁵ og Det europeiske miljøbyrået (EEB) samarbeider nå om å påvirke kravsettingen til bildekk og kjøretøyer. Norsk forening mot støy er styremedlem i EEB.

4 DEKKSTØY

4.1 Dekkstøydirektiv

Det eksisterende bildekkdirektivet 92/23/EØF med senere endringer er implementert i Kjøretøystøyforskriften kapittel 13. I endringsdirektiv 2001/43/EF ble det innført støykrav til bildekk. Dette setter krav til at bildekkene skal merkes, for å vise at de er prøvd og tilfredsstillende støykravene. Bildekkene får et typegodkjenningsnummer, etterfulgt av bokstaven s, som forteller at bildekket ligger innenfor tillatte støygrenser. Merkingen viser imidlertid ikke hva støynivået er. Ikrafttreden av dette endringsdirektivet startet i 2003, og implementeringen varer frem til 2011. Støykravene i direktivet er svært svake, og støysituasjonen vil ikke bli målbart forbedret som følge av direktivet.

I det nevnte direktivet var det forutsatt at strengere støygrenser, og krav til våtgrep, skulle vurderes etter noen få år. En utredning ble ferdigstilt i 2006 i regi av FEHRL, og et prinsippudkast til nye støygrenser mv. var på høring høsten 2007. Dette er en del av en forordning (samling av tidligere direktiver om kjøretøyer). Kommisjonen sendte et formelt forslag til regulering til Rådet og EU-parlamentet sommeren 2008. Forslaget inneholder støygrenser som innebærer en vesentlig innskjerping i forhold til dagens krav. Det er videre krav om at bildekkene skal merkes med rullemotstandsklasse (ABCD). EU varslet allerede i 2006 at de ønsket en merkeordning for rullemotstand⁶, og det settes nå fokus på rullemotstand for å få ned drivstofforbruket, og dermed CO₂-utslippene, fra kjøretøyene. Det foreslås i tillegg krav til våtgrep, som bygger på et forslag utarbeidet av GRRF. GRRF har også utarbeidet forslag til en videreføring av den merkeordningen for bildekk som er omtalt ovenfor, i forbindelse med ECE-regulativ 117 om støy og våtgrep, men dette er en merking med lite informasjonsinnhold⁷. Det er ikke foreslått noen støymerking av bildekkene i det foreliggende forslaget.

² <http://www.thepep.org/en/welcome.htm>

³ <http://www.cemt.org>

⁴ ECMTs arbeidsprogrammet for 2007-2009: <http://www.vti.se/5501.epibrw> . Se pkt. 4(B)

⁵ T&E har etablert egne sider om transportstøy: <http://www.transportenvironment.org/module-htmlpages-display-pid-17.html>

⁶ A labelling scheme for tyres will be proposed in 2008, based on recent studies and the standards used to measure rolling resistance and other impacts. (Kilde: http://ec.europa.eu/energy/action_plan_energy_efficiency/doc/sec_2006_1173_en.pdf)

⁷ Merkingen gir ikke tallverdier, men skal vise hvilken regulering og hvilket amendement til denne det aktuelle bildekket er godkjent etter mhp støy og våtgrep. Systemet er såpass vanskelig å skjønne at man har funnet det

SFT, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har sendt uttalelser til forslaget. Uttalelsene gir en sterk støtte til forslagetets støykrav, samtidig som de etterlyser et krav om støymerking av bildekk. Også andre uttalelser, som de fra VTI (Statens väg- och transport-forskningsinstitut, Sverige), T&E og de franske myndighetene, går inn for støymerking.

GRRF arbeider med en "global technical regulation" om testmetoder og merkebestemmelser for bildekk⁸. Det er viktig at bildekkmodeller med forskjellig indre oppbygging og bruk av gummiblandinger blir skilt fra hverandre. Dette synes ikke å være tilfelle i det forslaget som ble lagt frem på møtet i GRRFs informal group 28.9.07. SFT og Statens vegvesen vil følge med på det videre arbeidet i GRRF og WP.29 angående merking av bildekk⁹.

4.2 Merking av bildekk

Flere høringsinstanser har som nevnt gått inn for en støymerking av bildekk i den nye forordningen¹⁰. Nå er spørsmålet om å innføre støymerking av bildekk, sammen med en merking mht. rullemotstand, tatt opp i forbindelse med en pågående revisjon og utvidelse av EU-direktivet om merking av energibrukende produkter¹¹. Både SFT og Vegdirektoratet har gitt innspill til en høring av direktivet, der det ble anbefalt at bildekk burde merkes med hensyn på rullemotstand (energi), og at merkingen også burde omfatte støy. Det ventes at kommisjonen vil legge frem sitt forslag relativt snart.

Statens vegvesen og SFT har startet et samarbeid for å undersøke om det alternativt er praktisk og juridisk mulig for Norge å innføre merking av bildekk separat, og hvordan dette eventuelt kan gjøres. En merkeordning vil gi forbrukerne bedre grunnlag for å velge bildekk, samtidig som at det kan legge grunnlaget for en eventuell avgiftsdifferensiering. Foreløpige resultater tyder på at dette vil være mulig i Norge. Forutsetningen er imidlertid at den internasjonale rangeringen av bildekk stemmer også under norske forhold, da det ikke er realistisk å innføre særskilt støytesting av bildekk i Norge.

I Norge er det nylig gjennomført målinger av støy fra ulike bildekk på forskjellige norske vegdekker som er i vanlig bruk. Det er ikke gjort målinger med de samme bildekkene på det standardiserte ISO-vegdekket. Videre er det gjennomført beregninger av støyen fra de samme bildekkene med en avansert modell som gjør det mulig å beregne støy fra bildekk ut fra data om vegdekkens tekstur. Det er noe avvik mellom beregnede og målte data for de bildekkene og vegdekkene som er testet. Det beste vurderingsgrunnlaget er foreløpig sammenfatningen av måledata i FEHRL-rapporten. Ut fra denne ser det ut til at det kan være tilstrekkelig sammenheng mellom norsk og internasjonal rangering av bildekk til at det kan innføres merking. Det vil bli

nødvendig å ta med syv eksempler på bruken av det for å gjøre det noenlunde forståelig. Jfr.

<http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp29/ECE-TRANS-WP29-2006-48e.pdf> (side 8-12)

⁸ Markings for tyre GTR (Road map etc) <http://www.unece.org/trans/doc/2007/wp29grrf/TYREgtr-04-02e.pdf>

⁹ Sakene går vanligvis frem og tilbake mellom ekspertgrupper som GRB og GRRF, mens viktige avgjørelser underveis i arbeidet og formelle beslutninger tas av WP.29. Ved avstemninger på dette nivået stemmer EU som én blokk, mens Norge stemmer selvstendig. For å etablere en ny "global technical regulation" kreves det konsensus.

¹⁰ Miljøorganisasjonen T&E engasjerte VTI i Sverige, og fikk utarbeidet rapporten Consumer Labell for Tyres in Europe (10 March 2008)

¹¹ http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm

gjennomført ytterligere testing av flere typer bildekk og norske vegdekker, for best mulig å kvalitetssikre denne konklusjonen. Dette arbeidet er påbegynt.

Per i dag blir alle bildekk testet på samme type standard ISO-vegdekke. Dette ISO-vegdekket er et veldig jevnt vegdekke med relativt liten steinstørrelse 0/8 mm. Det er planlagt å utarbeide et "2nd surface" for testing av støy fra bildekk, i tillegg til det eksisterende. Dette nye tilleggsdekket skal bli mer representativt i forhold til typiske vegdekker som benyttes i praksis. Norge vil delta i ISO-gruppen som skal utarbeide dette vegdekket, for å påvirke at dette representerer typiske norske vegdekker i større grad enn i dag.

4.3 Forslag til oppfølging, bildekk

Planlagte og igangsatte prosjekter innenfor bildekk er beskrevet i vedlegg. De angitte prosjekt- og budsjetttrammene er foreløpig usikre. Ved siden av finansiering fra SVV og SFT vil det også kunne være en mulighet for å oppnå samfinansiering av prosjekter bl.a. gjennom samarbeid med andre land.

Kommisjonens forslag til en ny forordning, der man har samlet en rekke krav til kjøretøyer og bildekk, og der forslaget til nye støykrav til bildekk inngår, er nå til behandling i EU-parlamentet og Rådet. Det ventes at første lesning (i plenum) i parlamentet vil finne sted 16. desember.¹² Den norske delegasjonen i Brussel har nylig laget en veiledning om hvordan man kan gå fram når man ønsker å uttale seg til en sak mens den er til behandling i Parlamentet¹³. Det anbefales blant annet å etablere kontakt med den komitéen som får saken (i dette tilfelle IMCO¹⁴), og å utarbeide et notat som overleveres til komitéens saksordfører (rapportør), eller sekretæren, før arbeidet med komitéens innstilling (rapport) ferdigstilles.

Dekkindustrien har nylig lagt frem et arbeid der de søker å vise at dersom man reduserer støynivåene, vil det gå ut over andre egenskaper til bildekkene. SFT har sett spesielt på en datasammenstilling som er benyttet for å underbygge en påstand om at lavere rullestand medfører mer støy. Konklusjonen ser imidlertid ut til å bygge på et skjevt utvalg av data fra en rapport utgitt av Transport Research Laboratory (TRL) i 2006, og bør følges opp. Dersom dekkstøykravene møter stor motstand, og det oppstår et behov for det, kan det være behov for å oppfordre de europeiske veg- og miljødirektørorganisasjonene til å sende innspill til EU-kommisjonen/Parlamentet/Rådet om støykrav i dekkdirektivet. Det kan også være aktuelt å kontakte samferdsels- og miljøråden i EU-delegasjonen i Brussel. Temaet støykrav i "dekkdirektivet" bør videre tas opp av Miljøvern- og Samferdselsdepartementet i internasjonale politiske møter, for eksempel formøter før overføring av formannskapsansvaret eller ministermøter i ministerrådet.

¹² <http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2008/0100>

¹³ <http://www.eu-norge.org/Politikkomrader/Europaparlamentet/europaparlamentet+veiledning.htm>

¹⁴ IMCO: <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=IMCO>
<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/openWorksCom.do?language=EN&body=IMCO&startValue=10>
IMCOs møterefaterer:

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/minutesCom.do?language=EN&body=IMCO#> **Type-approval of motor vehicles and engines** var oppe på møtet 26. mai

Prosjekter

Følgende prosjekter er planlagt per 1.10.2008 og er nærmere beskrevet i vedlegg:

1. Utredning av nasjonal virkemiddelbruk

Kostnad: 300 000 kr. inkl. mva., fordelt likt mellom SFT og Statens vegvesen. Prosjektet gjennomføres i 2008.

2. Modellering av støy fra bildekk og vegbane

Kostnad: 300 000 kr, dekkes av Statens vegvesen. Prosjektet skal gjennomføres i 2008.

3. Deltakelse i ISO-gruppe som skal utarbeide et "2nd surface" testdekke

Kostnad: 100 000 kr inkl. mva., dekkes av Statens vegvesen. Prosjektet gjennomføres i 2008/2009.

4. Dokumentasjon av nytten av skjerpete støykrav til bildekk

Antatt kostnad: 1 mill. kr. Prosjektet har foreløpig ikke fastsatt finansiering.

5. Måleprogram for å framskynde/supplere arbeidet med EU-direktiv

Antatt kostnad: 1 mill. kr. Prosjektet har foreløpig ikke fastsatt finansiering.

Sum 2008: 600 000 kr. inkl. mva.

5 KJØRETØYER

5.1 Motorstøydirektiv

Nye målemetoder for typegodkjenning av kjøretøyer (ISO 362-1 og ISO 5130) er blitt utarbeidet. Disse er akseptert av UNECE/WP.29/GRB i endringsregulativ ECE Reg.51.03. Det foreligger allerede flere forslag til nye støykrav/grenseverdier, knyttet til den nye målemetoden, men behandlingen av disse er foreløpig utsatt. Dette skyldes at EU og UNECE/WP.29 har bestemt at man skal gjennomføre typegodkjenningsmålinger av kjøretøyer etter både gammel og ny metode i en toårsperiode, for å framskaffe et bedre teknisk grunnlag for fastleggelse av grenseverdier med hensyn til støy. I henhold til ECE-reg 51.03 skal dobbelttesting foregå fra juli 2007 frem til juli 2009. Imidlertid vil Kommisjonen i følge direktiv 2007/34/EF pålegge en dobbelttesting fra juli 2008 og helt til 2010, med de to støymålemetodene presentert i nevnte regulativ.

Hvis man skal vente helt til 2010 med å framskaffe kunnskapen om samsvaret mellom målinger etter gammel og ny målemetode, og først etter dette starte arbeidet med å utrede mulige kravskjerpinger basert på den nye metoden, vil prosessen trekke svært langt ut i tid. Kommisjonen vil da ikke kunne fremme noe forslag om kravskjerpinger i den rapporten den skal legge frem for Rådet og Parlamentet om erfaringene med rammedirektivet for støy i 2009.

Verifisering av ny målemetode i forhold til den eksisterende kan trolig skje raskere, dersom det settes i gang et måleprogram som supplerer datainnsamlingen fra typegodkjenningen. Det hadde

vært ønskelig å bidra til å få frem data av god kvalitet allerede i 2009. Kommisjonen har et begrenset utredningsbudsjett, og bistand til gjennomføring av utredningsoppgaver blir ofte tatt vel imot. Et slikt måleprogram ville, av hensyn til både kostnader og aksept, eventuelt være hensiktsmessig å gjennomføre i samarbeid med andre land. Sverige, Danmark og Nederland kunne være aktuelle kandidater.

Også når det gjelder kjøretøyer vil det være aktuelt å kontakte EU-kommisjonen, Norges delegasjon til EU og andre for å gi innspill i arbeidet med å implementere nye støykrav.

5.2 Forslag til oppfølging, kjøretøyer

Planlagte og igangsatte prosjekter er beskrevet i vedlegg. De angitte prosjekt- og budsjetttrammene er foreløpig usikre. Ved siden av finansiering fra SVV og SFT vil det også kunne være en mulighet for å oppnå samfinansiering av prosjekter bl.a. gjennom med andre land.

Innspill til kjøretøykrav

CARS 21 er en del av en prosess på høyt nivå i EU som angår regulering av bilindustrien. Denne prosessen bør følges opp, og det bør oppfordres til at EU legger vekt på støy i arbeidet.¹⁵ Høsten 2008 gjennomføres en mid-term review.¹⁶

En viktig milepæl når det gjelder støykrav til kjøretøyer er rapporten om evaluering av END (Environmental Noise Directive), som kommisjonen skal legge frem for EU-parlamentet og Rådet sommeren 2009. Her skal kommisjonen også ta stilling til behovet for skjerpete emisjonskrav, og eventuelt legge frem forslag. Det ble lyst ut en ”call for tender” for denne evalueringen våren 2008, hvor prosessen er beskrevet nærmere¹⁷. Det vil være aktuelt å gi innspill i evalueringsprosessen.

Prosjekt

Følgende prosjekt er planlagt per 1.10.2008 og er nærmere beskrevet i vedlegg:

1 Videreføring av nytte-kostnadsprosjekt

Antatt kostnad: 1 mill. kr. Prosjektet har foreløpig ikke fastsatt finansiering.

¹⁵ Høringssvar 2006:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21_finalreport_consultation/contributions.htm

¹⁶ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/cars21_mtr/call.htm

¹⁷ 2008-utlysningene fra DG Environment finnes her: http://ec.europa.eu/environment/funding/calls_en.htm
Gå ned til utlysning nr. ENV.C.3/SER/2008/0013

Forkortelser

CEDR – Conference of European Directors of Roads.

ECMT – European Conference of Ministers of Transport

EEB – European Environmental Bureau

EPA network – Network of the Heads of Environment Protection Agencies

HYPERLINK "<http://epanet.ew.eea.europa.eu/>" <http://epanet.ew.eea.europa.eu/>

FEHRL – Forum for European National Highway Research Laboratories

GRB – *Groupes des Rapporteurs des Bruit*, Working Party on Noise: Dette er en ekspertgruppe under WP.29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) som igjen arbeider under UNECE.

GRRF – Working Party on Brakes and Running Gear: Ekspertgruppe under WP.29.

ISO – International Organization for Standardization

NHD – Nærings- og handelsdepartementet

SFT – Statens forurensningstilsyn

T&E – European Federation for Transport and Environment

THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-European Programme

UNECE – United Nations Economic Commission for Europe

WP.29 – se GRB

VEDLEGG

Prosjektbeskrivelser

1 *Utredning av nasjonal virkemiddelbruk*

Det skal utredes hvorvidt det er mulig å innføre merking av bildekk i Norge, hvordan dette eventuelt kan gjøres, hvilken effekt en slik merking kan ventes å ha, og hvilke endringer som eventuelt vil behøves i lovverket. Det skal undersøkes om det er mulig å pålegge dekkimportørene å fremskaffe informasjon om støynivåer for bildekk (målt på ISO-vegdekker), med og uten en samtidig forskrift og eventuell avgiftsdifferensiering. Samtidig er det startet et samarbeid for å utrede virkemidler for å fremme bruk av mindre støyende bildekk, som bruk av differensierte avgifter. Som en del av utredningen vil vi vurdere mulighet for samarbeid med andre land.

Kostnad: 300 000 kr. inkl. mva., fordelt likt mellom SFT og Statens vegvesen. Prosjektet gjennomføres i 2008.

2 *Modellering av støy fra bildekk og vegbane*

Oppfølging av måling og modellering av støy fra bildekk på ulike vegdekker. Teste de samme bildekkene fra dette prosjektet på støysvake vegdekker fra prosjektet ”miljøvennlige vegdekker” for å se om bildekkene kan rangeres på støysvake vegdekker. Slik kan man eventuelt få til en rangering av bildekk og vurdere muligheter for et optimalt valg av både bildekk og vegdekke.

Kostnad: 300 000 kr, dekkes av Statens vegvesen. Prosjektet skal gjennomføres i 2008.

3 *Deltakelse i ISO-gruppe som skal utarbeide et ”2nd surface” testdekke*

Statens vegvesen finansierer SINTEFs deltakelse i ISO-gruppen for ”2nd surface”, slik at det blir utarbeidet et vegdekke som er mer tilpasset praktiske forhold, med større steinstørrelser og grovere overflate.

Kostnad: 100 000 kr inkl. mva., dekkes av Statens vegvesen. Prosjektet gjennomføres i 2009.

4 *Dokumentasjon av nytten av skjerpete støykrav til bildekk*

Forslaget til dekkstøykrav møter stor motstand fra bildekkindustrien, som sier at dersom dekkstøykravene skal overholdes, vil det gå ut over sikkerheten¹⁸. Det kan derfor være behov for å utarbeide dokumentasjon på nytten av og realismen i å skjerpe kravene til bildekk. Den nevnte FEHRL-rapporten har lagt et godt grunnlag her, men ytterligere kost-/nyttevurderinger m.v. kan være hensiktsmessig. I denne sammenhengen bør det blant annet jobbes for å underbygge mulige synergier mellom støy, våtgrep (trafikksikkerhet) og CO₂ –utslipp (rullemotstand). Arbeidet bør skje i samarbeid med andre land, som Danmark, Sverige, Nederland og Tyskland.

Antatt kostnad: 1 mill. kr. Prosjektet har foreløpig ikke fastsatt finansiering.

5 *Måleprogram for å framskynde/supplere arbeidet med EU-direktiv*

Bidra til å få frem data av god kvalitet for ny målemetode, ved at det blir gjennomført et måleprogram som supplerer datainnsamlingen fra typegodkjenningen. Dette vil være et omfattende prosjekt, som vil kreve samarbeid med andre land. Nyttens av og kostnadene knyttet til et slikt prosjekt må eventuelt utredes nærmere.

Antatt kostnad: 1 mill. kr. Prosjektet har foreløpig ikke fastsatt finansiering.

¹⁸ <http://www.etrma.org/default.asp>

6 *Videreføring av nytte-kostnadsprosjekt*

Videreføre det pågående nyttekostnadsprosjektet med sikte på å underbygge realismen i det å skjerpe støykravene til kjøretøyer, samt tallfeste mulige synergier mellom støyreduksjonstiltak og redusert drivstofforbruk/CO₂-utslipp. Prosjektet bør gjennomføres i samarbeid med andre land. Antatt kostnad: 1 mill. kr. Prosjektet har foreløpig ikke fastsatt finansiering.