

## Byluftmerket

Byluftmerket er et bevis på at et kjøretøy har lave NO<sub>x</sub>-utslipp og dermed bidrar lite til den lokale luftforurensningen. Slike biler kan kjøre i giftlokkområdet i Bergensdalen på dager med fare for helsefarlig luft.



Merking av biler etter grad av utslipp er gjennomført andre steder i Europa, blant annet i mer enn 42 tyske byer. I Tyskland koster et byluftmerke ca. 100-200 kr og kan bestilles over internett. Sertifiseringen kontrolleres av det ”tyske Veritas” (TÜV Nord).<sup>1</sup>

Hvorvidt kjøretøyer kvalifiserer for merket avhenger av bilens utslipp av helsefarlige NO<sub>x</sub>-gasser. Det er utviklet søkemotorer på internett for å finne ut hvor store utslipp ulike biler har, f.eks. <<http://www.vcacarfueldata.org.uk/>>. EU har også utviklet gradvis strengere utslippsstandarder fra 1992 (Euro-standarder). Dette gjør at årsmodeller kan brukes til å identifisere maksimumsutslipp. Lokale bilforhandlere og importører kan også hjelpe med denne informasjonen.

I det europeiske markedet gjelder det ulike utslippsgrenser (Euro-standarder) for bensin- og dieslbiler. Grensene for bensinbiler er lavere enn for dieslbiler (se tabell). Selv om der finnes store variasjoner, er en tommelfingerregel at bensinbiler har lavere NO<sub>x</sub>-utslipp enn dieslbiler og at nye bensinbiler har lavere utslipp enn gamle bensinbiler. Byluftlisten oppfordrer alle bilkjøpere til å sjekke NO<sub>x</sub>-utslipp og velge en bil (brukt eller ny) med lavest mulige utslipp.

NO <sub>x</sub> -grenseverdier	Bensin	Diesel
Euro 4 (2005)	80	250
Euro 5 (2009)	60	180
Euro 6 (2014)	60	80

Kilde: EU-regulering 715/2007

Byluftlisten vil foreslå å legge grensen for merket minst på dagens Euro 5-standard for bensinbiler som er for NO<sub>x</sub>: 60 mg/km. Det finnes flere bilmodeller i mange størrelser og av ulike årgang som kvalifiserer for dette merket. Nesten alle bensinbiler fra 2005 og fremover produsert for det europeiske markedet kvalifiserer for merket. Den neste Euro-standard for dieslbiler som er ventet å tre i kraft i 2014 er på 80 mg NO<sub>x</sub>/km.<sup>2</sup>

### Hvorfor trenger vi Byluftmerket i Bergen?

Byluftmerket er nødvendig i Bergen fordi vi går en tid med automatisk datokjøring på dager med meldt helsefarlig luft i vente. Bergen by har

<sup>1</sup> <<http://www.umwelt-plakette.de/>>

<sup>2</sup> <[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/air\\_pollution/128186\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/128186_en.htm)>

dessverre stilt seg slik at kollektivtilbudet er for dårlig og for mye trafikk kanaliseres gjennom giftlokkområdet. Dette negative helhetsbildet mener Byluftlisten at vi kan endre raskere dersom vi får et byråd som prioriterer byluften som viktigste sak for byen, men det kan likevel ikke skje over natten. I mellomtiden må derfor akuttiltak benyttes på en forutsigbar og automatisk måte på dager med meldt fare for helseskadelig luft.

I dagens situasjon tør eller vil ikke byens politikere bruke datokjøring som virkemiddel så ofte som de burde fordi tiltaket uten byluftmerkede biler oppleves som altfor dramatisk. Vi har kun hatt datokjøring i Bergen en—1— dag til tross for overskridelser langt utover det som er lovlig og tilrådelig og til tross for at både politikere og eksperter mener at denne formen for trafikkredusering på dager med akutt fare for helsefarlig luft er effektiv. Byens innbyggere utsettes altså for unødig helsefare på grunn av dårlig politisk styring.

Byluftmerket vil ikke bare gjøre datokjøring mindre dramatisk, det vil også forhindre den oftest nevnte negative konsekvensen av forutsigbar datokjøring: at byens innbyggere kjøper to biler, en med par- og en med oddetallsskilt, og at den trafikkreduserende effekten av datokjøring dermed avtar. Med Byluftmerket vil ikke dette være et problem fordi det vil være mer fornuftig for alle som er avhengig av å kjøre bil i giftlokkområdet å heller kjøpe en bil som kvalifiserer for Byluftmerket. På den måten vil Byluftmerket også bidra til å vri biltrafikken i giftlokkområdet mot mindre forurensende kjøretøy ikke bare på dager med datokjøring, men hele året gjennom. Dette gjør at Byluftmerket er et svært godt folkehelseiltak.

Under helt spesielle omstendigheter der byen trenger strengere tiltak enn datokjøring for å forhindre helsefarlig luft, vil Byluftlisten gå inn for kjøringsforbud med unntak for biler med Byluftmerket.

Beskjeden til innbyggerne som ferdes i giftlokkområdet er klar og enkel: Bruk helst offentlig transport, men dersom du må kjøre bil, bør du bytte til en bil som kvalifiserer til Byluftmerket, om du ikke allerede har en.

Fordi byluftmerkede biler forurenser mye mindre enn andre kjøretøyer vil det også være naturlig at slike biler får fordeler i bomringen eller ved veiprising (rushtidsavgift). Dette vil være nødvendige tiltak i giftlokkområdet for i så stor grad som mulig å forhindre at vi havner i situasjoner der datokjøring eller kjøringsforbud blir nødvendig.

Byluftlisten vil innføre ekspressbusser i sambrukstraseer og innfartsparkering i alle bydelsentre ("park-and-ride") samtidig som vi innfører forutsigbar og automatisk datokjøring på dager med fare for helsefarlig luft. På den måten vil kollektivtransporttilbudet for privatbiler som bor utenfor giftlokkområdet bli dramatisk forbedret.