



Representantforslag 21 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Arne Sortevik, Christian Tybring-Gjedde og Peter N. Myhre

Dokument 8:21 S (2011–2012)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Arne Sortevik, Christian Tybring-Gjedde og Peter N. Myhre om å oppheve den såkalte miljøfartsgrensen i Oslo

Til Stortinget

Bakgrunn

Statens vegvesen har innført såkalt miljøfartsgrense på deler av E18, ring 3 og riksvei 4 i Oslo i vinterhalvåret. Tiltaket innebærer at fartsgrensen senkes fra 80 til 60 km/t i perioden 1. november til 15. april. Politiet har i årevis tvilt på om de har rett til å håndheve tiltaket, og i løpet av 7 år har ingen blitt straffet for å bryte miljøfartsgrensen. I år som i fjor velger politiet mot veimyndighetenes ønske å sette fotoboksene i vinterdvale. Riksadvokaten har grepet tak i saken og beskriver ifølge Aftenposten 3. november 2011 miljøfartsgrensen som selvmotsigende og uklar. Konklusjonen er at riksadvokaten inntil videre ikke kommer til å gi politi og påtalemyndighet direktiver om å håndheve miljøfartsgrensen. Det betyr at miljøfartsgrensen neppe blir respektert av alle, og at risikoen for ulykker øker siden bilistene holder ulik fart.

Selve begrunnelsen for miljøfartsgrensen er også tvilsom når det gjelder de helsemessige effektene. I svaret på budsjettspørsmål 225 fra Fremskrittspartiet til statsbudsjettet for 2012, vedrørende helsemessig effekt av miljøfartsgrenser, kommer det frem at regjeringen blant annet baserer seg på et prøveprosjekt på rv 4 mellom Sinsen og Grorud vinteren 2004–2005, som viste en reduksjon av de største partiklene. Det betyr partikler knyttet til veislitasje og ikke ut-

slipp. At utslippene fra bilmotorene ikke synker med lavere fart er ingen overraskelse, for det er velkjent av biler bruker minst drivstoff per kilometer i hastigheter med jevn fart rundt 80 km/t.

Flere leger og forskere har sådd sterk tvil om det er noen som helst helsemessig effekt av den typen partikler som blir redusert med redusert fart. Sverre Langård, toksikolog og overlege ved Ullevål universitetssykehus uttaler følgende til NRK 25. desember 2010:

«Det man virvler opp langs veien, er store partikler, og de har vanligvis liten betydning for helsen.»

Sjefslege Thor Arne Grønnerød ved Klinikk for allergi og luftveissykdommer uttaler følgende i samme sak:

«Vi vet hvilke partikler som går nedover i luftveiene, og hvilke som ikke gjør det. En veldig stor del av svevepartiklene fra piggdekk er så store at de ikke går ned i luftveiene»

12. januar 2011 gikk arbeidsforskningsingeniør Per Søsterand, seniorforsker Sverre Langård og seksjonsoverlege for miljø- og yrkesmedisin ved Oslo universitetssykehus, Tor Erik Danielsen, ut i et felles leserbrev og sådde tvil om fartsgrensen også har ønsket effekt:

«Miljøfartsgrensen på 60 km/t fører ikke til mindre forbrenningsstøv – kanskje heller det motsatte, siden køene kan vokse.»

«Bortsett fra situasjonen langs veier i tørt vær tidlig om våren, har dekktype og hastighet etter vår vurdering liten betydning for nivåene av svevestøv i våre største byer sammenlignet med forbrenningen av ved, olje og diesel.»

Det er i stor grad regjeringens skyld at det nå er så mye lokal forurensning i byene. Regjeringen har nemlig fått store deler av Norges befolkning til å bytte ut bensinbilene med dieslbiler som lager svevestøv og NO_x, etter at de endret avgiftssystemet i statsbudsjettet for 2007. Norges Astma- og Allergiforbund var den gang sterkt kritiske, og har fått rett. Regjeringen har innført en NO_x-komponent i statsbudsjettet for 2012, men de høye avgiftene knyttet til CO₂ gjør det fortsatt i mange tilfeller gunstigere å kjøpe dieslbiler med høye NO_x-utslipp enn bensinbiler. Regjeringen vil heller ikke legge til rette for å erstatte diesel med GTL (gas to liquid)-diesel, som gir lavere NO_x-utslipp, men representanter fra Fremskrittspartiet har nylig fremmet et representantforslag om å få gjort noe med dette.

Forslagsstillerne vil gjerne også se på andre effektive tiltak, som for eksempel lavere engangsavgift på nye biler. Når regjeringens såkalte miljøfartsgrense har svært tvilsom miljøeffekt, og dessuten ikke håndheves, bør man istedenfor fokusere på tiltak som virker.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen oppheve den såkalte miljøfartsgrensen i Oslo.

10. november 2011