



## STORTINGET

# Innst. 240 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:126 S (2017–2018)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Kristoffer Robin Haug om mindre helseskadelig nærmiljø i byområder**

Til Stortinget

### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen i ny byvekstavtale i 2018 sikre minst 50 prosent statlig finansiering av baneløsning på Nedre Romerike, inkludert tverrforbindelse for T-banen i Groruddalen og nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om økt statlig finansiering av store kollektivprosjekter.
3. Stortinget ber regjeringen gjennomføre et forsøksprosjekt med nedgradering av rv. 4 i Oslo.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre miljøfelt på E6 i Groruddalen.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et krav om lav- og nullutslipps varelevering til statlige virksomheter i Oslo, slik som i Oslo kommunes anskaffelsesstrategi.
6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å la kommunene selv fastsette piggdekkgebyr.
7. Stortinget ber regjeringen vurdere konsekvenser for luftkvalitet, støybelastning og klima av statlige veiprojekter i byområdene.
8. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ny

utredning av grenseverdier for luftforurensning, med sikte på en innstramming i 2020 i tråd med Miljødirektoratets anbefalinger.

9. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2019 legge frem tiltak som reduserer kollektivprisene med 20 prosent over hele landet.
10. Stortinget ber regjeringen øke forskningsinnsatsen på helsekonsekvensene av luft-, støy- og lysforurensing.
11. Stortinget ber regjeringen snarest sette i gang forhandlingene om byvekstavtale for Oslo og Akershus og Trondheim.
12. Stortinget ber regjeringen øke innsatsen for støvdemping på statlige veier.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 126 S (2017–2018) om mindre helseskadelig nærmiljø i byområder. Komiteen merker seg at forslagsstilleren viser til at lokal luft- og støyforurensning i norske byer representerer et betydelig helseproblem. Komiteen merker seg at forslagsstilleren bemerker at effektene av høy luftforurensning kan utløse og forverre sykdommer, først og fremst i luftveiene og hjerte- og

karsystemet. Kortvarig eksponering for luftforurensning gir hovedsakelig en forverring av eksisterende sykdommer, mens langvarig eksponering også kan bidra til utvikling av sykdom. Komiteen anerkjenner at høy luftforurensning er et problem, og understreker viktigheten av å treffe effektive politiske tiltak for å redusere luftforurensningen.

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet i et brev datert 26. februar 2018 gir sin kommentar til forslaget, og at svaret er strukturert etter de ulike temaene representantforslaget tar opp. Komiteen vil derfor kommentere de aktuelle forslagene, etter samme struktur som Samferdselsdepartementet legger opp til i sitt brev.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at de viktigste kildene til luftforurensning er utslipp fra veitrafikk, boligoppvarming og industri, i tillegg til utslipp fra skip i havn og langtransportert luftforurensning fra utlandet. Flertallet påpeker at en rekke forhold påvirker mengden av luftforurensning. Både mengden luftforurensning, utslippsmengder fra ulike kilder, nærhet til forurensning og klimatiske forhold påvirker konsentrasjonen av luftforurensning i et område, og i Norge er luftforurensningen et størst problem vinterstid, spesielt når det oppstår inversjon.

Flertallet understreker at luftforurensning er et komplisert og sammensatt tema det ikke finnes en enkel løsning på. Det er derfor viktig at man ser på alle mulige tiltak og vurderer disse i et helhetlig perspektiv. Flertallet tar arbeidet for å få redusert luftforurensningen alvorlig, da det gjennom en rekke forskningsrapporter, både nasjonalt og internasjonalt, er påvist at luftforurensning fører til dårligere livskvalitet og tidligere død for enkelte utsatte grupper.

Flertallet viser til at luftkvaliteten i Norge reguleres av forurensningsforskriften § 7, som stiller krav til maksimale forurensningsnivå av nitrogendioksid og svevestøv. Flertallet har merket seg at det er en differanse mellom svevestøvnivåene som Folkehelseinstituttet anser som helsemessig trygge, og dagens grenseverdier i forurensningsforskriften, både for PM<sub>10</sub> og PM<sub>2,5</sub>. Flertallet viser til at grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften ble strammet inn 1. januar 2016, og at regjeringen har satt i gang et utredningsarbeid for å vurdere en ytterligere innstramming fra 2020.

Flertallet understreker at statlige myndigheter har et ansvar for å sikre kommunene en verktøykasse så de kan gjennomføre tiltak mot luftforurensning, men at det er kommunene som forurensningsmyndighet som er ansvarlige for at bestemmelsene i forskriften følges opp. Flertallet mener kommunene i dag har en rekke verktøy tilgjengelig som de må ta i bruk i arbeidet for å få ned luftforurensningen, og viser til at statsråd Ketil

Solvik-Olsen ytterligere har tilrettelagt for dette i perioden fra 2013.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har også merket seg alvoret i Folkehelseinstituttets rapport fra 2016, der det ble konkludert med at 185 mennesker dør en for tidlig død hvert år bare i Oslo.

Disse medlemmer viser til at Stortinget ved flere anledninger har gjort vedtak der målet er å få ned forurensende utslipp generelt og i bymiljøer spesielt. Det vises blant annet til nullvekstmålet, som disse medlemmer stiller seg bak, som sier at all vekst i persontrafikken skal skje gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Disse medlemmer viser til at flere byer har hatt en positiv utvikling de siste årene og redusert luftforurensningen. Disse medlemmer understreker likevel at det fortsatt er et stykke igjen før alle norske innbyggere kan bevege seg fritt uten å risikere å bli utsatt for helseskader i sitt nærmiljø.

Disse medlemmer viser til at mange tiltak har blitt satt i verk de senere år, fra støtteordninger for å skifte til rentbrennende vedovner til hyppigere vask av veier og løsninger for å hindre NO<sub>x</sub>-utslipp fra skip. Men disse medlemmer merker seg at det fortsatt er flere byområder som ligger over grenseverdiene, og registrerer at miljømyndighetene forteller at årsmiddelkonsentrasjonen av NO<sub>x</sub>-utslipp i både Bergen og Oslo er over de nasjonale målene ifølge Miljødirektoratets nettside.

Disse medlemmer er enige i at det krever bidrag fra både stat og kommune for å redusere luftforurensningen, og registrerer at forslagsstilleren mener at nye tiltak fra statens side er helt nødvendig for å sikre en tilstrekkelig forbedring av situasjonen i noen av de mest utsatte områdene.

Disse medlemmer er enige i vurderingen av at en stor andel av utslippene som man enda ikke har funnet gode løsninger for å redusere, kommer fra eksos og svevestøv som oppstår i forbindelse med vegtrafikk, og disse medlemmer merker seg at de høyeste nivåene av svevestøv registreres langs de mest trafikkerte veiene.

Disse medlemmer registrerer at Oslo kommune i sin reviderte handlingsplan for bedre luftkvalitet i Oslo 2018–2020 skriver at selv om det har vært en nedgang i forurensningsnivået etter at tiltak som piggedekkegebyr, støvdemping og miljøfartsgrenser ble iverksatt på midten av 2000-tallet, er det fortsatt ikke nok til å nå helsemyndighetenes anbefalinger.

Disse medlemmer registrerer at forslagsstilleren løfter en rekke ulike problemstillinger i representantforslaget.

Disse medlemmer viser til Syklistenes Landsforenings høringsinnspill om at fylker og kommuner har brukt Nasjonal sykkelstrategi som rettesnor for egne strategier. Den nasjonale sykkelstrategien er tverrsektoriell og treffer ulike forvaltningsnivåer. Disse medlemmer vil i likhet med Syklistenes Landsforbund beklage at sykkelstrategien ikke ble rullert, og vise til at om Stortingets offensive mål for sykkel skal nås, bør det lages en ny sykkelstrategi som involverer aktuelle samarbeidspartnere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at storbyene har en stadig økende befolkningsvekst. Mindre helseskadelig nærmiljø i byområder er derfor viktig i utvikling, planlegging og tilrettelegging av byområdene våre. Kunnskap om effekt, fremskrivninger av folketall og ikke minst en erkjennelse av at staten må bidra økonomisk og i dialog med både fylker og kommuner i utviklingen av tiltak for storbyene må ses i sammenheng. Det er summen av flere tiltak i samhandling som gir best effekt.

Disse medlemmer viser til at det i saken fremmes flere konkrete forslag som i utgangspunktet styres gjennom andre planprosesser og regelverk. Dette er i hovedsak forslag til tiltak særskilt i Oslo.

### **Om byvekstavtaler og statlige finansiering av store kollektivprosjekt**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor det konstateres at en i første periode av planperioden skal sikre finansiering av utredning og planlegging av bane/kollektivløsning for Nedre Romerike med tverrforbindelse i Groruddalen. Flertallet viser i det videre til Oslopakke 3 sitt handlingsprogram for 2018–2021, der baneløsningen for Nedre Romerike ikke er sikret finansiering lokalt før i perioden 2022–2036. Flertallet understreker at dette er en lokal tverrpolitisk enighet i Oslo og Akershus. Flertallet mener det kan være aktuelt å se på finansiering av en kollektivløsning med tverrforbindelse i Groruddalen ut over det som ligger i gjeldende Nasjonal transportplan, når planen skal rulleres i 2021. Dette betinger imidlertid klare prioriteringer lokalt og må ses i sammenheng med de øvrige investeringene i kollektivtransport i planen.

Flertallet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan, der det ble lagt til grunn at en statlig medfinansiering av nytt signalanlegg for T-banen må vurderes ved forhandlingen om en byvekstavtale.

Flertallet viser til at den statlige finansieringen av store kollektivprosjekter er historisk høy under den blå-grønne regjeringen. I samarbeid med Venstre og Kristelig Folkeparti innførte Høyre- og Fremskrittspar-

ti-regjeringen 50 pst. statlig finansiering av store kollektivprosjekt, mens den statlige finansieringen under åtte rød-grønne år lå på 15–20 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at forslagsstilleren ønsker 50 pst. statlig finansiering av en baneløsning på Nedre Romerike, inkludert tverrforbindelse for T-banen i Groruddalen og nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen i Oslo. Disse medlemmer merker seg at forslagsstilleren mener at store kollektivprosjekter har så stor betydning for så mange at det vil være et virkningsfullt grep for staten å øke den statlige andelen av finansieringen av slike prosjekter videre opp fra 50 pst. dersom det kan føre til at flere tiltak kan realiseres raskere.

Disse medlemmer registrerer også at forslagsstilleren mener det er uklart om en baneløsning for Nedre Romerike («Ahusbanen» inkludert tverrforbindelse for T-bane i Groruddalen) og signal- og sikringsanlegg for T-banen i Oslo er sikret 50 pst. statlig finansiering.

Disse medlemmer peker på at Stortinget i sitt anmodningsvedtak nr. 263 (2017–2018) har vedtatt følgende:

«Stortinget ber regjeringen i de videre planene sikre at ny kollektivløsning på Nedre Romerike skal være baneløsning, altså skinnegående transport.»

Disse medlemmer merker seg også at forslagsstilleren ønsker snarest å sette i gang forhandlingene om byvekstavtaler for Oslo, Akershus og Trondheim.

Disse medlemmer registrerer statsrådets vurdering av at et eventuelt statlig tilskudd til nye 50/50-prosjekt og utredning/planlegging av slike ses i sammenheng med den totale økonomien i 50/50-prosjektene, og at dette ikke kan gå på bekostning av framdriften i de øvrige 50/50-prosjektene. Disse medlemmer merker seg at statsråden konkluderer med at det ikke vil være rom for å vurdere nye 50/50-prosjekt i Oslo og Akershus i den kommende reforhandlingen av byvekstavtale.

Disse medlemmer merker seg at statsråden viser til at det i Nasjonal transportplan 2018–2029 heter at partene kan avtale statlig bidrag til utredning/planlegging av bane/kollektivløsning for Nedre Romerike med tverrforbindelse til Groruddalen.

Disse medlemmer merker seg videre at statsråden viser til at det legges opp til forhandlinger om byvekstavtaler med alle ni byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler, inneværende år, og at mandatet for disse forhandlingene skal behandles i vår.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen skal reforhandles til en felles byvekstavtale som

forventes forhandlet fram i løpet av 2018. Oslopakke 3 er i dag en del av bymiljøavtalen og vil også bli en del av den kommende byvekstavtalen. Bystyret i Oslo har store ambisjoner for byen sin og har mer ambisiøse mål enn nullvekstmålet. Når det gjelder konkrete tiltak, viser disse medlemmer til Oslopakke 3, trinn 2 som nå ligger til behandling i Stortinget.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Nasjonal transportplan om at staten må dekke inntil 70 pst. av investeringskostnaden ved store kollektivutbygginger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser også til vedtatt Nasjonal transportplan når det gjelder utvikling av jernbanen som en del av kollektivtilbudet i og rundt byområder. Høringsutgaven av Jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029 utfordrer spesielt Oslo ved at flere av strekningene i InterCity er utsatt i flere år også i forhold til mål satt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at statlig finansiering av store kollektivprosjekt er helt avgjørende for å nå nullvekstmålet som et samlet storting har sluttet seg til. Dette medlem viser til at det er uklart om baneløsning for Nedre Romerike og signal- og sikringsanlegg for T-banen i Oslo er sikret 50 pst. statlig finansiering. Dette medlem understreker at begge prosjektene er avgjørende for fremtidens kollektivtilbud i Oslo-regionen og sentrale grep for å lykkes med å få en større andel av transporten i Oslo over på transportformer som begrenser støy og luftforurensing.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i ny byvekstavtale i 2018 sikre minst 50 pst. statlig finansiering av baneløsning på Nedre Romerike.»

«Stortinget ber regjeringen i ny byvekstavtale i 2018 sikre minst 50 pst. statlig finansiering av nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen i Oslo.»

#### **Om nedgradering av rv. 4 og etablering av miljøfelt på E6 i Groruddalen**

Komiteen merker seg at forslagsstiller spesielt tar opp situasjonen for Groruddalen, der tre av landets mest trafikkerte veier (rv. 4, Østre Aker vei og E6) går parallelt. Det pekes på at innbyggerne i dalen derfor er blant dem i landet som opplever helseskadelig nærmiljø på kroppen i form av luft- og støyforurensing. Komiteen deler denne situasjonsbeskrivelsen.

Komiteen merker seg forslagene fra forslagsstiller om bl.a. nedgradering av rv. 4 og bygging av en avled-

ningsvei til Østre Aker vei, samt etablering av et miljøfelt på E6 i Groruddalen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Statens vegvesen er i gang med å utarbeide en systemanalyse som skal avklare traseen for ny riksvegdiagonal mellom rv. 4 Trondheimsveien og rv. 163 Østre Aker vei som skal inngå i et fremtidig tungtransportnett. Flertallet understreker at et av hovedmålene med denne analysen er å redusere miljøbelastningen på boligområdene og fremme byutvikling langs rv. 4 Trondheimsveien, samt å tilrettelegge for gange, sykkel og kollektivtransport.

Flertallet viser til at det i 2015 ble gjennomført en utredning av miljøfelt på E6 i Groruddalen i regi av Oslopakke 3. Flertallet har merket seg at denne rapporten konkluderte med at et miljøfelt ikke ville redusere utslippene fra vegtrafikken, men at det ville øke utslippene av NO<sub>x</sub> som følge av dårligere trafikkutvikling på strekningen. Flertallet understreker at økt kødannelse med dagens bilpark gir økte utslipp av de minste og mest helseskadelige partiklene, PM 2,5, i tillegg til NO<sub>x</sub>. Flertallet understreker for øvrig at den positive endringen i bilavgiftene som Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har gjennomført, vil sørge for at utslippene av de minste og mest helseskadelige partiklene, PM 2,5 og NO<sub>x</sub>, vil reduseres betydelig fremover ved videreføring av dagens miljøvennlige avgiftspolitik.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at statsråden i sin kommentar påpeker at rv. 4 er en viktig regional transportåre mellom Hadeland og Oslo, og en viktig forbindelse for både næringslivets transporter og regional busstrafikk.

Disse medlemmer registrerer at statsråden opplyser at det ikke foreligger noen planer fra statens side om å nedgradere rv. 4, gitt den funksjonen vegen har i dag. Statsråden påpeker at det for staten som vegeier er viktig å finne både kortsiktige og langsiktige løsninger i Groruddalen som sikrer framkommeligheten for nærings- og kollektivtransport, ivaretar trafikksikkerheten og reduserer støyen og luftforurensningen fra vegtrafikken.

Disse medlemmer merker seg videre at statsråden føyer til at Oslo kommune har ønsket å se på mulighetene for gjennomgående kollektivfelt (omgjøring av et bilfelt i hver retning til kollektivfelt) på dagens rv. 4 som et forsøksprosjekt. Statens vegvesen har sagt seg villig til å utrede dette i samarbeid med Ruter. Disse medlemmer merker seg at utredningen bl.a. vil gi svar på hvilke utslag dette vil få for privatbilene og køsituasjonen.

Disse medlemmer merker seg også at statsråden opplyser at det på lengre sikt er et mål å føre tungtrafikken via en diagonalforbindelse fra Trondheimsveien til Østre Aker vei og videre til Alnabruterminalen og E6. Dette vil avlaste Trondheimsveien og bedre fremkommeligheten for næringslivets transporter og samtidig bedre trafikksikkerheten og redusere støy og luftforurensning for beboerne langs dagens Trondheimsvei.

Disse medlemmer merker seg statsrådens kommentar til forslaget om miljøfelt på E6 i Groruddalen, der dette var tidligere utredet på oppdrag fra styringsgruppen i Oslopakke 3 (desember 2015). Disse medlemmer merker seg at hensikten med utredningen var å få vurdert om miljøfelt er et egnet virkemiddel for å bedre de trafikale og miljømessige utfordringene i Oslo-området. Analysene ble utført av konsultantselskapet Rambøll. Disse medlemmer registrerer at utredningen konkluderte med at uten bruk av andre, sterke virkemidler for å dempe biltrafikken var et miljøfelt ikke gjennomførbart.

Samtidig registrerer disse medlemmer at Statens vegvesen arbeider med en systemanalyse for riksvegnettet i Groruddalen. Denne skal vært ferdigstilt i løpet av denne våren og vil ta opp i seg flere av problemstillingene det pekes på knyttet til trafikksituasjonen på E6 og rv. 4.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det er et stort behov for å redusere biltrafikken som fører til helseskadelig luftforurensning langs rv. 4 i Groruddalen. Dette medlem mener at hele rv. 4 på sikt burde gjøres om til en miljøgate, men at det i påvente av dette bør gjennomføres en rekke tiltak som kan innføres umiddelbart. Dette inkluderer å innføre et miljøfelt på E6 i Groruddalen.

Dette medlem vil påpeke behovet for utbedring av krysset Trondheimsveien/Fossumveien. Det er store køer i området, noe som medfører at biler går på tomgang i krysset den man tar av mot Grorud i ettermiddagsrushet.

Dette medlem støtter også Ruters initiativ for å bygge eget veinett for busser som gir en tverrforbindelse. Det trengs også en generell kapasitetsøkning på linjene fra Groruddalen som er i trå med befolkningsveksten der.

Dette medlem understreker at disse tiltakene samlet vil bidra til å dempe luftforurensning og støy langs disse svært trafikkerte veiene. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre miljøfelt på E6 i Groruddalen.»

«Stortinget ber regjeringen sikre gjennomføring av kortsiktige tiltak for å dempe trafikken og støyen på rv.

4, inkludert støyskjerming, permanent miljøfartsgrense og flere overganger.»

Dette medlem merker seg at Statens vegvesen, i samarbeid med Ruter, planlegger en trikketrasé i Trondheimsveien til Tonsenhagen, med mulig forlengelse til Linderud, som en del av planleggingsarbeidet for riksvegnettet i Groruddalen. Dette medlem viser til svar fra statsråd Solvik-Olsen 24. januar 2018 på skriftlig spørsmål fra Kari Elisabeth Kaski. Her bekreftes det at planarbeidet er i gang. Dette medlem støtter at en slik trikk blir realisert. Dette medlem understreker at trikk videre fra Sinsen langs deler av traseen for 31-linja har vært planlagt siden 1950-tallet. Trikk til Tonsenhagen med forlengelse til Linderud vil, slik dette medlem ser det, øke kapasiteten i kollektivtrafikken langs Trondheimsveien betraktelig. Det vil også gi bedre utnyttelse av de eksisterende trikkeskinnene fra Sinsen og gjennom sentrum. Dette medlem understreker at en ny trikk har kapasitet til å ta mer enn dobbelt så mange passasjerer som en buss. Dette medlem mener det er naturlig at staten støtter opp om de pågående planprosesser i Statens vegvesen og Ruter, og at staten tar dette sentrale kollektivprosjektet inn som et av sine 50/50-prosjekt. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inngå avtale med Oslo kommune om 50 pst. statlig bidrag til ny trikkelinje nord for Sinsenkrysset over Tonsenhagen til Linderud i Oslo så snart utredningene fra Statens vegvesen og Ruter foreligger.»

#### **Om lav- og nullutslipps varelevering til statlige virksomheter i Oslo**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Nasjonal transportplan 2018–2029, som stadfester at varedistribusjonen i de største byene i størst mulig grad skal skje med nullutslippskjøretøy innen 2030. Flertallet viser også til målet om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2025.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at forslagstilleren bl.a. peker på strengere miljøkrav ved frakt av offentlige leveranser for å få faset inn nullutslippskjøretøy til varetransport. I forslaget henvises det til at i Oslo kontrollerer det offentlige til sammen rundt 50 pst. av kjøp av varer og tjenester innenfor Ring 2. Disse medlemmer merker seg at Samferdselsdepartementet i sitt svarbrev skriver at det fortløpende vurderes retningslinjer for offentlige innkjøp, og at skjerpede krav på ett område må vurderes opp mot andre områder og merkostnader.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at for å øke innfasingen av nullutslippskjøretøy for varebiler er det nødvendig at det arbeides videre med etablering av infrastruktur, favorisering av elektriske nyttekjøretøy og strengere miljøkrav ved frakt av offentlige leveranser. Dette medlem merker seg at det i Oslo kommunes anskaffelsesstrategi legges opp til å stille krav om lav- og nullutslipps varelevering til kommunale virksomheter. Dette medlem mener det er naturlig at staten innfører et lignende krav. Dette medlem understreker at staten, som innkjøper, også har anledning til å stille strengere miljøkrav ved vareleveranser. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et krav om lav- og nullutslipps varelevering til statlige virksomheter i Oslo, slik som i Oslo kommunes anskaffelsesstrategi.»

#### **Om kommunal hjemmel i vegtrafikkloven til å la kommunene selv fastsette piggdekkgebyr**

Komiteen registrerer at forslagsstilleren viser til store variasjoner i problemstillinger fra by til by på dette feltet. Det henvises til ulike topografiske, meteorologiske og klimatiske forhold som kan variere mye. I tillegg kan byene ha forskjellige utslippskilder. Komiteen merker seg at forslagsstilleren derfor ønsker seg større råderett over egne tiltak, f.eks. ved at kommunene selv gis myndighet til å fastsette egne satser for bruk av piggdekk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til det pågående arbeidet i Vegdirektoratet for å utarbeide et høringsdokument for en endring av piggdekkgebyrforskriften § 4, og at dette skal sendes ut på alminnelig høring i løpet av første halvdel av 2018.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at statsråden i sitt svarbrev henviser til Stortingets anmodningsvedtak nr. 44 (2017–2018) om at Samferdselsdepartementet må endre piggdekkgebyrforskriften § 4 slik at kommunene selv kan bestemme piggdekkgebyrets størrelse. Disse medlemmer merker seg at statsråden opplyser at han har bedt Vegdirektoratet utarbeide et høringsdokument for en slik forskriftsendring, som vil sendes ut på høring i første halvdel av 2018. Disse medlemmer imøteser høringsnotatet og den senere behandlingen av dette forslaget. Disse medlemmer merker seg at statsråden ikke har planer om å endre selve hjemmelsgrunnlaget for en piggdekkforskrift i vegtrafikkloven § 13, sjuende. ledd.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at piggdekk er en av de mest sentrale kildene til svevestøv og dermed helseskadelig luftforurensing. Dette medlem merker seg at det er svært varierende hvor stor utfordring dette er i ulike kommuner, og støtter derfor at det er naturlig at kommunene selv får mulighet til å fastsette dette gebyret.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å la kommunene selv fastsette piggdekkgebyr.»

#### **Om vurdering av konsekvensene av statlige veiprosjekter i byområdene**

Komiteen merker seg at forslagsstilleren ønsker at konsekvenser for luftkvalitet, støybelastning og klima av statlige veiprosjekter i byområdene vurderes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Statens vegvesen allerede i dag vurderer konsekvenser for luftkvalitet, støybelastning og klima av statlige veiprosjekter i byområdene gjennom Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. Flertallet viser i tillegg til at Statens Vegvesen er ansvarlig for at grenseverdier i forurensningsforskriften § 7 ikke overskrides, hverken under eller etter utbygging. Flertallet viser til at konsekvenser for støy er avhengig av målsettingene for vegprosjektet – om det bidrar til økt transportvolum eller om det samtidig gjennomføres tiltak i tråd med nullvekstmålet. Nye prosjekter som gir økt støy, skal utløse tiltak i nærmiljøet i henhold til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442. Flertallet understreker at klimakonsekvenser av vegutbygginger er et av flere miljøtemaer i konsekvensutredningen som gjennomføres i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Flertallet viser til at utslippene fra bygg og anlegg knyttet til infrastrukturprosjekter er store. Flertallet er derfor positive til Samferdselsdepartementets og Klima- og miljødepartementets arbeid med en handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at statsråden i sin kommentar peker på eksisterende lovverk. Disse medlemmer merker seg at statsråden henviser til Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. I tillegg pekes det på at det er anleggseier, i dette tilfelle Statens vegvesen, som er ansvarlig for at grenseverdier i forurensningsforskriften § 7 ikke overskrides, verken under eller etter utbygging.

Disse medlemmer merker seg videre at statsråden sier at nye prosjekter som gir økt støy, utløser tiltak i nærmiljøet i henhold til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442. Disse medlemmer merker seg at klimakonsekvenser av vegutbygginger er et av flere miljøtemaer i konsekvensutredningen som gjennomføres i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å ha så god oversikt som mulig over hvilke konsekvenser veiutbygging har for luftkvalitet, støybelastning og klima. Dette medlemmer merker seg at en helhetlig vurdering av konsekvensene for luftkvalitet, støybelastning og klima ikke inngår i alle statlige veiprosjekter. Dette medlemmer mener en slik vurdering vil være et viktig supplement til eksisterende tiltak. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inkludere en utredning av konsekvenser for luftkvalitet, støybelastning og klima av alle statlige veiprosjekter i byområdene.»

#### **Om nye grenseverdier og økt forskningsinnsats om helseeffektene av luftforurensning**

Komiteen deler vurderingen av at det fortsatt er store huller i kunnskapen om forurensning og helsepåvirkning, selv om man vet noe om helseeffekten av enkelte gasser og utvalgte størrelser av svevestøvpartikler.

Komiteen merker seg at det i rapporten M-591 2016 om Miljødirektoratets prioriterte forskningsbehov 2016–2021 listes opp en lang rekke forskningsbehov for både langtransportert og lokal forurensning.

Komiteen merker seg også at det foreligger tydelige anbefalinger om å stramme inn kravene til luftkvalitet ut over dagens grenseverdier. Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefalte i februar 2014 en trinnvis innstramming av kravene til luftkvalitet, der neste trinn inntreffer i 2020 med følgende verdier:

- Årsmiddelkonsentrasjon PM10: maksimalt 22 µg/m<sup>3</sup>
- Døgnmiddelkonsentrasjon PM10: 50 µg/m<sup>3</sup> med maksimalt 15 tillatte overskridelser
- Årsmiddelkonsentrasjon PM2,5: maksimalt 12 µg/m<sup>3</sup>

Komiteen merker seg at statsråden henviser til at det spesielt er bedt om en vurdering av helseeffekten for sårbare grupper. Oppdraget skal leveres i løpet våren 2018. Komiteen merker seg at det i avtalen er lagt opp til en videreføring av arbeidet med oppdatering av dose-responsammenhenger for svart karbon, ultrafine partikler og NO<sub>2</sub>.

Komiteen merker seg videre at statsråden påpeker en differanse mellom de svevestøvnivåene som Folkehelseinstituttet anser som helsemessig trygge (luftkvalitetskriteriene), og dagens grenseverdier i forurensningsforskriften, både for PM10 og PM2,5. Statsråden henviser til at rapporten M-129 Grenseverdier og nasjonale mål fra Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet viste at det vil være lønnsomt å skjerpe grenseverdiene ytterligere fra 2020.

Komiteen tar til etterretning at Samferdselsdepartementet ble anbefalt å foreta en ny utredning før en eventuell ytterligere skjerping av grenseverdiene, dette for å ta høyde for teknologiske fremskritt og oppdatert kunnskap om tiltak og helseeffekter.

Komiteen registrerer at ifølge statsråden er Miljødirektoratet og Vegdirektoratet i tildelingsbrevene for 2018 gitt i oppdrag å vurdere grenseverdiene for svevestøv som skal gjelde fra 2020, basert på et oppdatert kunnskapsgrunnlag for 2018. Samfunnsøkonomisk nytte og gjennomførbarheten av utslippsreduksjoner skal inngå i vurderingen. Frist for oppdraget er satt til 31. desember 2018. Komiteen merker seg at regjeringen på bakgrunn av direktoratenes anbefaling vil gjøre en fornyet vurdering av behovet for å stramme inn grenseverdiene for svevestøv fra 2020.

I forbindelse med forslag nummer ni merker komiteen seg at statsråden i sin kommentar henviser til at lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar, herunder å fastsette et takstsystem, men at han er enig med forslagsstiller i at takstnivået spiller en sentral rolle for kollektivtrafikken. Han henviser til at takstene både er et virkemiddel for å få flere passasjerer og en finansieringskilde for å opprettholde et godt tilbud.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener forskning på helsekonsekvenser av luft- og støyforurensning er viktig. Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet i 2016 inngikk avtale med Nasjonalt folkehelseinstitutt om å gjennomføre en analyse av dose-responsammenhenger i luftforurensning, herunder svevestøv, og at dette oppdraget skal leveres i løpet av våren 2018.

Flertallet påpeker at støvbinding og vasking av veier er et av flere tiltak for å redusere luftforurensningen. Flertallet mener derfor det er viktig at Statens vegvesen gjennomfører støvdempingstiltak på riksvegnettet i de periodene det er fare for høye nivåer av svevestøv. Flertallet påpeker at Statens vegvesen etterstreber å optimalisere bruk av støvdemping etter behov og balansere mellom nytte og ulempe. Flertallet understreker at utviklingen av nye innovative virkemidler og muligheter må følges tett.

Flertallet mener det er viktig at målestasjonene plasseres i områder nær bebyggelse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg kommentaren fra statsråden der han henviser til at Samferdselsdepartementet i 2016 inngikk avtale med Nasjonalt folkehelseinstitutt om å gjennomføre en analyse av dose-responsammenhenger i luftforurensning, herunder svevestøv.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti merker seg at ledende instanser på luftkvalitet som NILU, understreker at det er behov for bedre kartlegging av effektene av luftforurensning. Dette medlem understreker at helseeffektene forårsaket av luftforurensning ikke er godt nok kvantifisert i Norge, og at det er nødvendig og viktig med forskning som kan gi oss bedre kunnskap om helseeffekter av støy, blant annet med hensyn til søvnforstyrrelser og risiko for hjerte- og karsykdom forårsaket av støy. Dette medlem viser også til at man har lite kunnskap om helsemessige effekter av lavfrekvent støy. Dette medlem merket seg videre at NILU i høringsinnspill til komiteen har understreket at det per i dag ikke finnes gode nok måleapparater for å kartlegge konsekvensene av eksponeringen hver enkelt av oss får for luftforurensning i storbyene. Dette medlem merket seg at NILU ønsket å etablere et byobservatorium i Oslo som vil gjøre det mulig å kartlegge eksponeringen for luftforurensning.

I et brev 5. april 2018 utdyper NILU dette slik:

«Helseeffekter av luftforurensning avhenger av konsentrasjonsnivåene av en rekke kjemiske forbindelser og ulike typer partikler. Helseeffekter av partikler er avhengig av både mengde, størrelse, form og kjemisk sammensetning. Alt dette har vi mangelfull kunnskap om i dag, og det er behov for mer avanserte målinger enn det som gjøres per i dag av regulerte luftkvalitetsparametere på målestasjonene i byene. I de fleste byene måles det i dag kun partikkelmasse og NO<sub>2</sub>.

Det er stort behov for bedre kunnskap om hvordan luftforurensningen varierer i tid og rom for å kunne gi bedre estimater av den reelle eksponeringen som befolkningen eksponeres for og hvor mange som utsettes for nivåer over helsemyndighetenes anbefalinger. Med bedre måledata kan man utvikle bedre luftkvalitetsinformasjon i sann-tid med høy romlig oppløsning.»

Dette medlem viser til at et lignende observatorium, med internasjonalt ry, eksisterer på Svalbard, og det finnes slike målestasjoner fra NILU i Birkenes i Agder og Trollhaugen i Antarktis. Dette medlem mener det er viktig å støtte opp om forskningen på dette feltet, og ser det som naturlig at staten tilrettelegger og gir økonomisk støtte for å kunne opprette et slikt observatorium også i vår største by, Oslo. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke forskningsinnsatsen på helsekonsekvensene av luft-, støy- og lysforurensning.»

«Stortinget ber regjeringen igangsette planarbeidet og støtte økonomisk opprettelsen av et byobservatorium i Oslo i samarbeid med NILU.»

Dette medlem deler vurderingen til Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet fra 2014 om at det er nødvendig å fortsette den trinnvise innstramningen av kravene til luftkvalitet med neste steg fra 2020. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ny utredning av grenseverdier for luftforurensning, med sikte på en innstramning i 2020 i tråd med Miljødirektoratets anbefalinger.»

#### **Om reduksjon av kollektivprisene med 20 pst.**

Komiteen merker seg at forslagsstilleren ønsker tiltak som reduserer kollektivprisene med 20 pst. Komiteen merker seg at kollektivtrafikk er et fylkeskommunalt ansvar, og at det er fylkeskommunen ansvar å fastsette et takstsystem.

Komiteen merker seg at statsråden påpeker at effekten av en takstendring må måles mot effekten av andre tilbudsendringer.

Komiteen merker seg at statsråden viser til at forskning viser at det er mer effektivt med økt tilbud i kollektivtrafikken enn lavere takster for å få flere bilister til å velge kollektivtrafikk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at kollektivtrafikken først og fremst er et fylkeskommunalt ansvar, og at det er opp til lokale politikere å fastsette takstsystemet. At det finnes lokal vilje og evne til å sette ned prisene, ble blant annet illustrert da det blågrønne byrådet i 2007 satte ned prisene på kollektivtransport i Oslo. Flertallet mener lave kollektivpriser er viktig dersom kollektivtransporten skal være et attraktivt alternativ til bilen, og for at vi skal nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Flertallet viser til at også Solberg-regjeringen i budsjettenigheten med Venstre og Kristelig Folkeparti for 2016 ga pendlere med månedskort på NSB 20 pst. lavere pris.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i ny byvekstavtale i 2018 sikre minst 50 pst. statlig finansiering av baneløsning på Nedre Romerike.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen i ny byvekstavtale i 2018 sikre minst 50 pst. statlig finansiering av nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen i Oslo.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre miljøfelt på E6 i Groruddalen.

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sikre gjennomføring av kortsiktige tiltak for å dempe trafikken og støyen på rv. 4, inkludert støyskjerming, permanent miljøfartsgrense og flere overganger.

#### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen inngå avtale med Oslo kommune om 50 pst. statlig bidrag til ny trikkelinje nord for Sinsen kryss over Tonsenhagen til Linderud i Oslo så snart utredningene fra Statens vegvesen og Ruter foreligger.

#### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et krav om lav- og nullutslipps varelevering til statlige virksomheter i Oslo, slik som i Oslo kommunes anskaffelsesstrategi.

#### Forslag 7

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å la kommunene selv fastsette piggedekkgebyr.

#### Forslag 8

Stortinget ber regjeringen inkludere en utredning av konsekvenser for luftkvalitet, støybelastning og klima av alle statlige veiprosjekter i byområdene.

#### Forslag 9

Stortinget ber regjeringen øke forskningsinnsatsen på helsekonsekvensene av luft-, støy- og lysforurensning.

#### Forslag 10

Stortinget ber regjeringen igangsette planarbeidet og støtte økonomisk opprettelsen av et byobservatorium i Oslo i samarbeid med NILU.

#### Forslag 11

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ny utredning av grenseverdier for luftforurensning, med sikte på en innstramming i 2020 i tråd med Miljødirektoratets anbefalinger.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og til sine merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:126 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Kristoffer Robin Haug om mindre helseskadelig nærmiljø i byområder – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. april 2018

**Helge Orten**

leder

**Arne Nævra**

ordfører

**VEDLEGG****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. februar 2018****Dokument 8:126 S (2017-2018) - Representantforslag fra stortingsrepresentant Kristoffer Robin Haug**

Jeg viser til brev av 9. februar 2018 vedlagt Dok. 8:126 fra stortingsrepresentant Kristoffer Robin Haug. Jeg har følgende svar på forslaget.

**Forslag nr. 1, 2 og 11 om byvekstavtaler og statlig finansiering av store kollektivtrafikkprosjekter**

Jeg legger opp til at forhandling om byvekstavtaler skal starte i 2018 med alle de ni byområdene som er aktuelle for slike avtaler. Regjeringen vil behandle mandater for disse forhandlingene i løpet av våren. Forhandlingene vil bygge på Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 og de økonomiske rammer som er lagt fast der for byvekstavtalene. I stortingsmeldingen om NTP 2018-2029 er det lagt til grunn at staten kan bidra med 50 prosent i statsbidrag til Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo sentrum, MetroBussen i Trondheim, Bybanen til Fyllingsdalen og Bussveien på Nord-Jæren.

Jeg viser til at det i NTP 2018-2029 heter at partene kan avtale statlig bidrag til utredning/planlegging av bane/kollektivløsning for Nedre Romerike med tverrforbindelse til Groruddalen. I sitt anmodningsvedtak nr 263 (2017-2018) har Stortinget vedtatt følgende: *"Stortinget ber regjeringen i de videre planene sikre at ny kollektivløsning på Nedre Romerike skal være baneløsning, altså skinnegående transport."* Jeg viser også til at Stortinget ved sin behandling av NTP 2018-2029 la til grunn at statlig medfinansiering av signalanlegg i T-banen må vurderes ved forhandlingen om byvekstavtale. Ny Majorstuen stasjon ble også løftet fram ved behandlingen av NTP, og det er lagt til grunn at en slik stasjon må ses i sammenheng med ny T-banetunnel og Fornebubanen.

Jeg har som ambisjon å starte forhandlingene om byvekstavtale med de fire største byområdene i løpet av våren 2018.

I NTP 2018-2029 er det avsatt statlige midler innenfor 50/50-ordningen til Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo og Akershus. Etter min vurdering må et evt. statlig tilskudd til nye 50/50-prosjekt og utredning/planlegging av slike ses i sammenheng med den totale økonomien i 50/50-prosjektene, og kan ikke gå på bekostning av framdriften i de øvrige 50/50-prosjektene. Det vil derfor ikke være rom for å vurdere nye 50/50-prosjekt i Oslo og Akershus i den kommende reforhandlingen til byvekstavtale.

**Forslag nr. 3 om forsøksprosjekt med nedgradering av rv 4 i Oslo**

Rv. 4 er en viktig regional transportåre mellom Hadeland og Oslo, og en viktig forbindelse både for næringslivets transporter og regional busstrafikk. Det foreligger ingen planer fra staten sin side om å nedgradere denne, gitt den funksjonen vegen har i dag. For staten som vegeier er det viktig å finne både kortsiktige og langsiktige løsninger i Groruddalen som sikrer fremkommeligheten for nærings- og kollektivtransport, og ivaretar trafikksikkerheten og reduserer støyen og luftforurensningen fra vegtrafikken.

Statens vegvesen vil i løpet av våren 2018 ha ferdigstilt en systemanalyse for riksvegnettet i Groruddalen (rv 4 Trondheimsvegen med diagonal til Østre Aker veg, rv 163 Østre Aker veg og rv 191 Nedre Kalbakkvei-Tvetenveien). Her legges det vekt på fremkommelighet for kollektiv- og tungtransport, og gode løsninger for sykkel og gange. Det vurderes løsninger som kan gjennomføres både på kort og lang sikt. Analysen er gjennomført i samarbeid med Oslo kommune ved Plan- og bygnings-etaten og Bymiljøetaten, Ruter, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Analysen vil være et viktig bidrag for å finne gode tiltak for både miljø og transportutvikling i Groruddalen.

I dag er det ca. 11 000 beboere langs rv 4 som er støyutsatte. Samtidig er rv 4 en viktig kollektivåre, spesielt for regionbusser mellom Nittedal og Oslo, men også for kollektivtrafikken internt i Groruddalen og til og fra Oslo sentrum. I systemanalysen er det derfor vurdert ulike tiltak som både kan bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken og samtidig redusere miljøbelastningene langs rv 4. Oslo kommune har ønsket å se på mulighetene for gjennomgående kollektivfelt (omgjøring av et bilfelt i hver retning til kollektivfelt) på dagens rv 4 som et forsøksprosjekt. Staten vegvesen har sagt seg villig til å vurdere dette. Denne vurderingen er foreløpig ikke gjort, og utredningen vil bl.a. gi svar på hvilke utslag dette vil få for privatbilene og køsituasjonen. Fra Statens vegvesens side understrekes det at før en eventuell iverksettelse av et slikt tiltak kan skje, må det være gjort beregninger og vurderinger av hvordan det kan sikres at det ikke overføres uønsket trafikk fra rv 4 til det lokale vegnettet. Hvilke tiltak som er aktuelle for å forhindre dette må derfor også være en del av vurderingene. Disse vurderingene må gjøres i samarbeid med Oslo kommune og andre aktuelle samarbeidspartnere og ansvarshavende, da det vil kreve en sammensatt virkemiddelbruk fra ulike myndigheter.

På lengre sikt er det et mål å føre tungtrafikken via en diagonalforbindelse fra Trondheimsvegen til Østre

Aker veg og videre til Alnabruterminalen og E6. Dette vil avlaste Trondheimsvegen og bedre fremkommeligheten for næringslivets transporter, og samtidig bedre trafikksikkerheten og redusere støy og luftforurensning for beboerne langs dagens Trondheimsveg.

#### Forslag nr. 4 om å innføre miljøfelt på E6 i Groruddalen

Miljøfelt på E6 er tidligere utredet på oppdrag fra styringsgruppen i Oslopakke 3 (desember 2015). Hensikten med utredningen var å få vurdert om miljøfelt er et egnet virkemiddel for å bedre de trafikale og miljømessige utfordringene i Oslo-området. Analysene ble utført av konsultentselskapet Rambøll.

Analysen er basert på at E6 i Groruddalen har en YDT på ca. 58.000 (yrkesdøgntrafikk pr. dag mandag-fredag). Det er fire felt i hver retning hvorav ett er kollektivfelt. Avstanden mellom kryss og av/på-ramper er kort (0,5-1,3 km). Det er i dag noe kø både om morgenen på veg inn mot sentrum og om ettermiddagen på veg ut fra sentrum.

Innføring av miljøfelt på E6 Groruddalen vil innebære begrenset kapasitet i de øvrige feltene på strekningen. I analysene ble det vurdert ulike alternativer for hvilke kjøretøyer som skulle ha rett til å benytte et miljøfelt; miljøvennlige lette kjøretøy (elektriske, hydrogen og ladbare hybrider) samt Euro 6 tunge kjøretøy. Ettersom kollektivfelt på E6 i Groruddalen ligger til høyre, ble miljøfeltet i analysene lagt som ytterste venstre felt. Analysene viste at 20-25 prosent av trafikantene måtte endre adferd, dvs. enten endre tidspunkt for kjøretur til utenfor rush eller gå over til å reise kollektivt, gå eller sykle for å sikre god flyt i miljøfeltet og god avvikling av trafikken i de andre feltene. Dette ble vurdert som urealistisk. Rambøll konkluderte med at uten bruk av andre, sterke virkemidler for å dempe biltrafikken var et miljøfelt ikke gjennomførbart.

En særskilt utfordring ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv er alle de ekstra feltskiftene som må foretas for å komme inn/ut av miljøfeltet, og ved av/påkjøring på E6. Det er tett mellom kryssene på E6 og et miljøfelt vil innebære en stor trafikksikkerhetsmessig utfordring med langt hyppigere feltskifter enn i dag. Med høy trafikkbelastning og høy andel tunge kjøretøy blir dette en særlig utfordring, som ikke er forenlig med den rollen det statlige vegnett spiller i transportnettet.

Rapporten konkluderte med at et miljøfelt heller ikke vil redusere utslippene fra vegtrafikken. Beregningene viste en økning i NOx-utslippene som følge av mindre effektiv trafikkavvikling og mer kø på strekningen. I tiltaksutredningen for luftkvalitet i Oslo er svevestøv vurdert å kunne være et større problem enn NOx, men et miljøfelt gir heller ingen effekt på svevestøv.

Etter innføring av nye bomtakster høsten 2017 er trafikken redusert med ca. 5-6 prosent i rushtiden på E6

i Groruddalen. Det er fortsatt ikke tilstrekkelig for at et miljøfelt isolert sett er et egnet virkemiddel for å løse de trafikale- og miljømessige utfordringene på denne strekningen.

Ut fra den rollen og funksjonen E6 har som en viktig nasjonal og internasjonal forbindelse mellom Norge og Europa, kan jeg ikke anbefale tiltak som vil gi en betydelig forverret køsituasjon, særlig da et slikt tiltak ikke vil redusere utslippene fra vegtrafikken.

#### Forslag nr. 5 om krav om lav- og nullutslipps varelevering til statlige virksomheter i Oslo

I henhold til NTP 2018-2029 skal varedistribusjonen i de største bysentra tilnærmet skje med nullutslippskjøretøyer innen 2030. Det er best utvalg av elektriske varebiler for mindre modeller. For store varebiler og lastebiler er det begrenset utvalg kjøretøy.

Enova kan i dag gi støtte til kjøp av nullutslipps vare- og lastebiler. I tillegg er det avgiftsinsentiver og andre fordeler ved bruk av lav- og nullutslippskjøretøy.

Staten vurderer løpende retningslinjer for offentlige innkjøp og disse gjelder for hele landet. Skjerpede krav på ett område må vurderes opp mot andre områder og merkostnader. Dette må skje trinnvis i takt med utviklingen av kjøretøy.

#### Forslag nr. 6 om gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å la kommunene selv fastsette piggdekkgebyr

Her viser jeg til Stortingets anmodningsvedtak nr. 44 (2017-2018) om at Samferdselsdepartementet må endre piggdekkgebyrforskriften § 4 slik at kommunene selv kan bestemme piggdekkgebyrets størrelse. Jeg har bedt Vegdirektoratet utarbeide et høringsdokument for en slik forskriftsendring. Det er lagt opp til at Vegdirektoratet skal sende et forskriftsutkast på alminnelig høring i løpet av første halvdel 2018. Vegdirektoratet skal deretter utarbeide et endelig forskriftsforslag og en høringsoppsummering. Det er Samferdselsdepartementet som har myndighet til å endre forskriften. Hensikten er at en revidert forskrift skal bli ferdig før neste vinter. Det foreligger ikke planer om å endre selve hjemmelsgrunnlaget for piggdekkforskrift i vegtrafikkloven § 13, 7. ledd.

#### Forslag nr. 7 om å vurdere konsekvenser for luftkvalitet, støybelastning og klima av statlige veiprosjekter i byområdene

Ved statlige vegprosjekt i byene blir hensyn til luftkvalitet ivarettatt gjennom Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. I tillegg er anleggseier, i dette tilfelle Statens vegvesen, ansvarlig for at grenseverdier i Forurensningsforskriften §7 ikke overskrides, verken, under eller etter utbygging. Konsekvenser for støy er avhengig av målsetningene for vegprosjektet – om det bidrar til økt transportvolum eller om det samtidig gjennomføres tiltak i tråd med nullvekstmålet. Nye

prosjekter som gir økt støy utløser tiltak i nærmiljøet i henhold til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442. Klimakonsekvenser av vegutbygginger er et av flere miljøtemaer i konsekvensutredningen som gjennomføres i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

På bakgrunn av NTP 2018-2029, Klimameldingen og anmodning fra Stortinget arbeider Samferdselsdepartementet med en handlingsplan for fossilfrie byggeplasser/anleggsplasser innen transportsektoren sammen med underliggende etater og virksomheter. Arbeidet ses i sammenheng med det pågående arbeidet i Klima- og miljødepartementet med å redusere utslippene fra oppvarming og bygningstørking på bygge-/anleggsplasser, jf. Meld. St. 41 (2016–2017). Miljødirektoratet har nettopp levert en rapport om bruk av mineralolje til oppvarming og bygningstørking på bygge-/anleggsplasser. Vegdirektoratet leder en arbeidsgruppe som skal levere et kunnskapsgrunnlag til handlingsplanen 1. mars. Med utgangspunkt i erfaringer fra igangsatte pilotprosjekter, vil regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

#### Forslag nr. 8 om en ny utredning av grenseverdier for luftforurensning

Det er en differanse mellom de svevestøvnivåene som Folkehelseinstituttet anser som helsemessig trygge (luftkvalitetskriteriene) og dagens grenseverdier i forurensningsforskriften, både for PM10 og PM2,5. Rapporten M-129 Grenseverdier og nasjonale mål fra Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet viste at det vil være lønnsomt å skjerpe grenseverdiene ytterligere fra 2020. For å ta høyde for teknologiske fremskritt og oppdatert kunnskap om tiltak og helseeffekter, ble det anbefalt å foreta en ny utredning før eventuell ytterligere skjerping av grenseverdiene. Miljødirektoratet og Vegdirektoratet er i tildelingsbrevene for 2018 gitt i oppdrag å vurdere grenseverdiene for svevestøv som skal gjelde fra 2020 basert på et oppdatert kunnskapsgrunnlag for 2018. Samfunnsøkonomisk nytte og gjennomførbarheten av utslippsreduksjoner skal inngå i vurderingen. Frist for oppdraget er satt til 31. desember 2018. Regjeringen vil på bakgrunn av direktoratenes anbefaling gjøre en fornyet vurdering av behovet for å stramme inn grenseverdiene for svevestøv fra 2020.

#### Forslag nr. 9 om i forslag til statsbudsjett for 2019 om å legge frem tiltak som reduserer kollektivprisene med 20 prosent over hele landet

Lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar, herunder å fastsette et takstsystem. Jeg er imidlertid enig i at takstnivået spiller en sentral rolle for kollektivtrafikken. Det er både et virkemiddel for å få flere passasjerer og en finansieringskilde for å opprettholde et

godt tilbud. Effekten av takstendring må måles mot effekten av andre tilbudsendringer. Dersom selskapene står overfor en situasjon der rutetilbudet må kuttes fordi takstene skal holdes nede, kan det bety at gevinsten med lave takster 'spises opp' av et dårligere rutetilbud.

Forskning viser at det er mer effektivt med økt tilbud i kollektivtrafikken enn lavere takster for å få flere bilister til å velge kollektivtrafikk. Reduserte takster tiltrekker seg først og fremst dem som ellers går og/eller sykler til å velge kollektivtransport i stedet.

Internasjonale studier av etterspørselseffekter viser at den såkalte priselastisiteten for reduserte takster i gjennomsnitt er -0,4 på kort sikt. Det betyr at en reduksjon av takstene på 20 prosent kan gi en økning i passasjertallet på 8 prosent.

Billettinntektene til fylkeskommunal kollektivtransport i hele landet var i 2016 om lag 6,5 mrd. kr ekskl. jernbane. Det betyr at en takstreduksjon på 20 prosent i hele landet gir et tap i billettinntekter på 1,3 mrd. kr når nye passasjerer ikke medregnes.

En vekst på 8 prosent betyr 40 mill. nye passasjerer. Dette gir en økning i billettinntekter, men tall fra Ruter har vist at kostnaden for hver nye passasjer er høyere enn inntekten. Dette skyldes først og fremst at det må settes inn flere busser/vogner på tider av døgnet hvor kapasitetsbehovet allerede er høyt (i rushtiden). Ruter har beregnet at hver nye passasjer koster 10 kr (Ruters årsrapport 2016). Dette betyr 400 mill. kr i økte kostnader, dersom antallet passasjerer øker med 8 prosent. Totalt sett kan dermed kostnaden grovt sett vurderes å bli om lag 1,7 mrd. kr for en reduksjon av takstene med 20 prosent over hele landet. Fordi dette i liten grad påvirker biltrafikken, er det et lite effektivt tiltak.

#### Forslag nr. 10 om å øke forskningsinnsatsen på helsekonsekvensene av luft-, støy- og lysforurensning

Vurderinger av behovet for, og innretningen av, økt forskning på helsekonsekvensene av forurensninger fra vegtrafikken gjøres i hovedsak av andre enn Samferdselsdepartementet, blant annet av Folkehelseinstituttet og Norges Forskningsråd. Samferdselsdepartementet inngikk i 2016 avtale med Nasjonalt folkehelseinstitutt om å gjennomføre en analyse av dose-responsammenhenger i luftforurensning, herunder svevestøv. Det er bedt spesielt om en vurdering av helseeffekten for sårbare grupper. Oppdraget skal leveres i løpet våren 2018. Det er i avtalen lagt opp til en videreføring av arbeidet med oppdatering av dose-responsammenhenger for svart karbon, ultrafine partikler og NO<sub>2</sub>.

#### Forslag nr. 12 om å øke innsatsen for støvdemping på statlige veier

Jeg vet at Statens vegvesen har høy bevissthet rundt tiltak for å redusere svevestøvkonsentrasjonene og gjennomfører støvdempingstiltak på riksvegnettet i de peri-

odene det er fare for høye nivåer av svevestøv. Dette er også noe som gjøres på fylkesveger i Akershus og kommunale veger i Oslo. Støvdemping gjennomføres med de tiltak det er behov for i de periodene - og med den frekvensen - som er nødvendig for å håndtere periodene med høye forurensningsnivåer. Blant annet brukes magnesiumklorid de dagene det er, eller er fare for, mye vegstøv. Magnesiumklorid er et svært hygroskopisk salt som holder veien fuktig i lang tid og på den måten binder vegstøvet på bakken. Dette fjerner ikke vegstøvet, men hindrer spredning i lufta. Bruk av magnesiumklorid har imidlertid også noen ulemper. Statens vegvesen etterstreber å optimalisere bruk av støvdemping etter behov, og balansere mellom nytte og ulempe. Vi vil også følge utviklingen med nye innovative virkemidler og muligheter tett.





