



STORTINGET

Innst. 153 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:31 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Himanshu Gulati og Tor André Johnsen om oppheving av miljøfartsgrenser

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve ordningen med miljøfartsgrenser på riksvei.
2. Stortinget ber regjeringen prioritere løpende veivedlikehold og vinterdrift, herunder vasking av veiene for å redusere svevestøv.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosia-

listisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslaget i Dokument 8:31 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Himanshu Gulati og Tor André Johnsen om oppheving av miljøfartsgrenser. Videre viser komiteen til statsrådets svarbrev, datert 15. november 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at bakgrunnen for saken er at miljøfartsgrensen har vært brukt i Oslo siden 2004, med et opphold i 2012 som følge av tvil om miljøfartsgrensens lovlighet. Begrunnelsen for en nedsatt fartsgrense har vært å redusere svevestøv.

Komiteen merker seg at statsråden uttrykker seg negativt til forslaget om å oppheve miljøfartsgrenser, og videre at statsråden viser til Statens vegvesen, som ikke anbefaler at de få miljøfartsgrensestrekningene vi har i dag, avvikles. Komiteen mener at innsatsen for å bedre luftkvaliteten i norske byer er viktig og er med på å redusere skadelige helseeffekter av forurenset luft. Komiteen slutter seg til at det er summen av flere tiltak som skal bidra til bedre luft og overholdelse av grenseverdiene i forurensningsforskriften for svevestøv. Rengjøring av veibane og sideareal, støvdemping ved bruk av magnesiumklorid og kommunenes piggedekkgift er andre tiltak på veitransportområdet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at miljøfartsgrensen er en fartsgrense som er begrunnet ut fra miljøhensyn. Det er summen av flere tiltak, inkludert miljøfartsgrensen, som bidrar til bedre luft og overholdelse av grenseverdiene i forurensningsforskriften for svevestøv. Flertallet viser til at fagmyndighetene an-

befaler å videreføre ordningen med miljøfartsgrensene da det har stor betydning for miljøet, samt at det er et fåtall slike strekninger i landet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en grundig evaluering av pilotprosjektet med variabel skilting av miljøfartsgrenser for å vurdere om dette er et virkemiddel som kan brukes for å sikre større respekt for skilting, samtidig som bilistene sikres optimale kjøreforhold og beboerne får best mulig luftkvalitet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre er enig i at man må gjøre de tiltaksom er relevante, og som gir effekt, for å redusere mengden svevestøv spesielt i byene og ta vare på innbyggernes helse. Disse medlemmer mener videre at slike beslutninger må tas lokalt av de myndigheter som har ansvar for luftkvaliteten.

Disse medlemmer viser videre til pilotprosjektet som ble igangsatt i 2019, der miljøfartsgrensene ble fjernet midt på vinteren, da faren for svevestøv var mindre. Videre vises det til at det vinteren 2020–2021 ble innført en forsøksordning med dynamisk fartsgrense på slutten av vinteren. Da ble fartsgrensen kun redusert dersom svevestøv var et problem. Dager der det var varslet høy luftforurensing, ble det skiltet med lavere hastighet på deler av E18 vest og deler av Ring 3. Konklusjonen fra pilotprosjektet var at den variable skiltingen ikke ga bedre etterlevelse av miljøfartsgrensen. Disse medlemmer etterspør likevel en bredere evaluering av dette forsøket. Det er ingen grunn til å pålegge bilistene den ulempen det medfører å sette ned fartsgrensen, dersom det ikke har effekt på luftkvaliteten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at da den nye E18 gjennom Vestfold fikk økt hastighet fra 100 til 110 km/t, gikk hastigheten i trafikken opp med bare noen få km/t, og langt flere holdt fartsgrensen. Det var åpenbart at den nye fartsgrensen ble oppfattet som riktigere av bilistene. Disse medlemmer mener dette viser en av flere viktige årsaker til at miljøfartsgrensene – fartsgrenser som ikke blir satt av hensyn til hva som er forsvarlig fart, men av miljøhensyn – må oppheves.

Disse medlemmer mener det er viktig at fartsgrenser ikke oppleves som unormalt lave sett i forhold til hva veien faktisk er dimensjonert for. Dette undergraver bilistenes respekt for både skilt og fartsgrenser. Dette kan få store konsekvenser og føre til flere alvorlige trafikulykker. Disse medlemmer viser til at en undersøkelse utført i 2022 av Norstat på vegne av Frende Forsikring viser at seks av ti nordmenn mener at det er greit å bryte fartsgrensen. Dette er et altfor høyt tall. Stortinget har et ansvar for å gjenopprette respekten for farts-

grenser og skilting ved å fjerne muligheten for å sette såkalte miljøfartsgrenser.

Disse medlemmer viser til at miljøfartsgrensen første gang ble innført i Oslo i 2004, og med unntak av et opphold i 2012 som følge av tvil om miljøfartsgrensens lovlighet har den blitt satt i verk på nytt hvert år. Begrunnelsen for en nedsatt fartsgrense har vært å redusere svevestøv. Bruk av piggdekk vinterstid ble tidlig trukket frem som en viktig del av bakgrunnen for miljøfartsgrenser. Disse medlemmer viser til at piggdekkandelen i Oslo nå er på bare 9 pst., og andelen har sunket drastisk etter innføringen av en piggdekkavgift i hovedstaden. En masteroppgave fra Norges Handelshøyskole fra 2017 konkluderte med at miljøfartsgrenser ikke påvirker luftkvaliteten. Disse medlemmer peker også på at rapporten viser at miljøfartsgrensene gjør at befolkningen bruker mer tid på jobbreiser, og dermed koster samfunnet anslagsvis 30 mill. kroner hver vinter. Hastigheten er anslått til bare å reduseres med 5,8 km/t, på tross av at fartsgrensen er redusert med hele 20 km/t.

Disse medlemmer viser til at Politidirektoratet allerede i 2010, med støtte fra Riksadvokaten, mente at det burde avklares om det overhodet var lovlig å gi bøter eller tap av førerrett med miljøhensyn som begrunnelse. Statens vegvesen har uttalt at miljøfartsgrensene fører til en større ulykkesrisiko, og leder av trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen, Guro Ranæs, uttalte i 2011 at «det er generelt større risiko for ulykker når trafikantene kjører med ulik fart».

Disse medlemmer viser til at Borgarting lagmannsrett i 2011 slo fast at det er lov å bryte miljøfartsgrensen. Dette førte til at miljøfartsgrensene ikke ble innført som planlagt i 2012. Noen måneder senere ble muligheten til å opprette miljøfartsgrenser lovfestet etter forslag fra regjeringen Stoltenberg II. Også lenge etter lovendringen har bilistene hatt liten respekt for miljøfartsgrensene. Statens vegvesen har nøkternt uttalt at «etterlevelsen kan forbedres», ifølge fartsmålinger de har gjort.

Disse medlemmer viser til at både politiet og domstolene lenge mente at det ikke var riktig å straffe trafikanter som ikke overholdt miljøfartsgrensene. Selv om lovverket nå er endret, betyr det ikke at befolkningens rettsoppfatning har endret seg med hensyn til å straffe trafikanter av andre årsaker enn trafikksikkerhetshensyn. Disse medlemmer mener det heller ikke betyr at miljøfartsgrensene har hatt en positiv påvirkning på trafikksikkerhet eller respekt for skilt – snarere tvert imot.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve ordningen med miljøfartsgrenser på riksvei.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere løpende vei-vedlikehold og vinterdrift, herunder vasking av veiene for å redusere svevestøv.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjøre en grundig evaluering av pilotprosjektet med variabel skilting av miljøfartsgrenser for å vurdere om dette er et virkemiddel som kan brukes for å sikre større respekt for skilting, samtidig som bilistene sikres optimale kjøreforhold og beboerne får best mulig luftkvalitet.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve ordningen med miljøfartsgrenser på riksvei.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen prioritere løpende vei-vedlikehold og vinterdrift, herunder vasking av veiene for å redusere svevestøv.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:31 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Himanshu Gulati og Tor André Johnsen om oppheving av miljøfartsgrenser – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. januar 2023

Erling Sande

leder

Mona Fagerås

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2329-2

15. november 2022

Dokument 8:31 S (2022-2023) om oppheving av miljøfartsgrenser

Jeg viser til representantforslag 31 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Himanshu Gulati og Tor André Johnsen, der Stortinget ber regjeringen 1) Å fremme forslag om å oppheve ordningen med miljøfartsgrenser på riksvei og 2) Å prioritere løpende veivedlikehold og vinterdrift, herunder vasking av veiene for å redusere svevestøv.

1) Miljøfartsgrenser

Statens vegvesen har et ansvar for å iverksette nødvendige tiltak for å sikre at grenseverdiene i forurensningsforskriften § 7-9 blir overholdt. Fra 1. januar 2022 ble grenseverdiene for svevestøv ytterligere strammet inn.

Innsatsen for å bedre luftkvaliteten i norske byer har som formål å redusere skadelige helseeffekter av forurenset luft. I henhold til Folkehelseinstituttet viser en rekke befolkningsundersøkelser fra hele verden at både korttids- og langtidseksponering for svevestøv er assosiert med sykelighet og dødelighet som følge av hjerte- og karsykdommer og luftveislidelser. Selv ved svært lave konsentrasjoner av slike luftbårne partikler, er det funnet en sammenheng. Veitrafikk bidrar i stor grad til svevestøvnivåene mange steder, både ved veistøv fra dekk- og asfaltslitasje samt eksosutslipp. Nasjonale og lokale myndigheter har over flere år jobbet aktivt for å bedre luftkvaliteten i byer og tettsteder og målinger viser at luften i norske byer og tettsteder har blitt bedre.

Det er summen av flere tiltak, inkludert miljøfartsgrensen, som bidrar til bedre luft og overholdelse av grenseverdiene i forurensningsforskriften for svevestøv. Rengjøring av veibane og sideareal, støvdemping ved bruk av magnesiumklorid og kommunenes piggdekkavgift er andre tiltak på veitransportområdet.

Statens vegvesen anbefaler ikke at de få miljøfartsgrensestrekingene vi har i dag, avvikles.

Jeg støtter Statens vegvesen sin vurdering, og mener at miljøfartsgrenser er et lite inngripende tiltak som likevel gir god effekt. Jeg ønsker derfor ikke å oppheve ordningen med å kunne innføre slike miljøfartsgrenser på riksvei.

2) Drift og vedlikehold

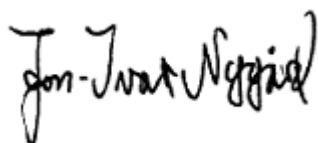
Allerede i dag prioriteres løpende veivedlikehold og vinterdrift, herunder vasking av veiene for å redusere svevestøv.

I Hurdalsplattformen har regjeringen klart uttrykt viktigheten av å ta vare på det veinettet vi har. Det innebærer økt fokus på vedlikehold og fornying i årene fremover. I statsbudsjettet for 2023 er det satt av omlag 9 360 mill. kr til drift og vedlikehold av riksveier under Statens vegvesen sitt ansvar. Dette er en økning på 800 mill. kr sammenliknet med 2022.

Riksveiene driftes og vedlikeholdes etter krav i *Standard for drift og vedlikehold av riksveger* (R610). Disse kravene omfatter vasking av riksveiene innenfor driftskontraktene for å redusere blant annet svevestøv. Statens vegvesen gjennomfører en betydelig innsats med renhold av veier i soner hvor det er fare for overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften, spesielt i de største byene. Driftstiltakene varierer etter sted og behov. På flere riksveistrekinger i landet gjennomføres det et frekvensbasert renhold gjennom hele året. I Oslo er det ca. 200 km riksvei hvor veibanen rengjøres hver 14. dag. Renholdet i Oslo utføres i perioden mellom kl. 22:00 til kl. 06:00, fem netter i uken. Grunnet bredden og omfanget på mange av riksveiene i Norge, samt den saktegående arbeidshastigheten til renholdsmaskinene, er det tidskrevende og omfattende å gjennomføre renhold på riksveinett. Hver vår gjennomfører også Statens vegvesen en svært omfattende rengjøring av riksveinettet etter vintersesongen. Under vårrengjøringen, som pågår i ca. 6 uker, stenges flere delstrekinger hver natt når veibane og -objekter rengjøres. I de periodene det er varslet flere dager med høy luftforurensning, settes det inn preventive tiltak med støvdemping med magnesiumklorid. Dette har vært en strategi i lengre tid, og rutinene er godt inn arbeidet i driften av riksveinett.

På denne bakgrunn mener jeg at arbeidet knyttet til drift og vedlikehold er tilstrekkelig for å redusere svevestøv. Vi vil imidlertid fortsette å prioritere drift og vedlikehold, som et viktig bidrag for å redusere svevestøv.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

