



STORTINGET

Representantforslag 126 S

(2017–2018)

fra stortingsrepresentant Kristoffer Robin Haug

Dokument 8:126 S (2017–2018)

Representantforslag fra stortingsrepresentant Kristoffer Robin Haug om mindre helseskadelig nærmiljø i byområder

Til Stortinget

Bakgrunn

Lokal luft- og støyforurensning i norske byer representerer et betydelig helseproblem. Særlig godt kjent er effektene av høy luftforurensning, som kan utløse og forverre sykdommer, først og fremst i luftveiene og hjerte- og karsystemet. Kortvarig eksponering for luftforurensning gir hovedsakelig forverring av eksisterende sykdommer, mens langvarig eksponering også kan bidra til utvikling av sykdom.

Selv om flere byer har hatt en positiv utvikling de siste årene, er det fortsatt langt igjen før alle norske innbyggere kan bevege seg fritt uten å risikere å bli utsatt for helseskader fra sitt nærmiljø. På tross av mange tiltak som har blitt satt i verk, fra støtteordninger for å skifte til rentbrennende vedovner til hyppigere vask av veier og løsninger for å hindre NO_x-utslipp fra skip, er det fortsatt flere byområder som ligger over grenseverdiene. Eksempelvis ligger årsmiddelkonsentrasjonen av NO_x-utslipp i både Bergen og Oslo over de nasjonale målene (Miljødirektoratet/miljøstatus.no 2017).

Å få bukt med problemet vil kreve bidrag fra både stat og kommune. Nye tiltak fra statens side er helt nødvendig for å sikre en tilstrekkelig forbedring av situasjonen i noen av de mest utsatte områdene.

Tilrettelegging for helsefremmende alternativer til noen av dagens utslippskilder

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 veitrafikk. I sitt forslag til revidert handlingsplan for bedre luftkvalitet i Oslo 2018–2020 påpeker Oslo kommune at de høyeste nivåene av svevestøv registreres langs de mest trafikkerte veiene, og selv om det har vært en nedgang i forurensningsnivået etter at tiltak som piggdekkgebyr, støvdemping og miljøfartsgrenser ble iverksatt på midten av 2000-tallet, så er det fortsatt ikke nok til å nå helsemyndighetenes anbefalinger.

Det er flere faktorer som påvirker nivået av luftforurensningen i byene, som nærhet til forurensningskilder og lokale meteorologiske, klimatiske og topografiske forhold. Tiltak som har en viss effekt i én by, vil ikke nødvendigvis være tilstrekkelig i en annen. Derfor er det mer formålstjenlig å gi kommunene større råderett over egne tiltak, f.eks. ved at kommunene selv gis myndighet til å fastsette egne satser for bruk av piggdekk.

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. I Oslo kontrollerer det offentlige til sammen rundt 50 prosent av kjøp av varer og tjenester innenfor Ring 2. I Oslo kommunes anskaffelsesstrategi legges det opp til å stille krav om lav- og nullutslipps varelevering til kommunale virksomheter. Staten, som innkjøper, har også anledning til å stille strengere miljøkrav ved vareleveranser.

Støvdemping er et viktig tiltak for å redusere svevestøv. Forslagsstiller viser til at Oslo kommune har fem-

doblet satsingen på støvdemping på kommunale veier, som åpner for en mye hyppigere frekvens. Forslagsstiller mener staten også må følge opp på de statlige veiene.

Finansiering av viktige kollektivprosjekter

Forslagsstiller viser til at det er uklart om baneløsning for Nedre Romerike («Ahusbanen» inkludert tverrforbindelse for T-bane i Groruddalen) og signal- og sikringsanlegg for T-banen i Oslo er sikret 50 prosent statlig finansiering. 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. I Samferdselsdepartementets vurdering av Oslopakke 3, jf. Prop. 86 S (2016–2017), står følgende:

«I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 har de lokale partene forutsatt at staten i tillegg til Fornebubanen gir 50 prosent bidrag til utbygging av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum og baneløsning på Nedre Romerike. I tillegg anmodes staten å bidra med 50 prosent av kostnaden for nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at en ny byvekstavtale med Oslo og Akershus må bygge på Nasjonal transportplan 2018–2029, som legger opp til vesentlig økning av støtten til store kollektivprosjekter. I regjeringens melding om Nasjonal transportplan 2018–2029 er det foreslått betydelige statlige bidrag på henholdsvis 6 mrd. kr til Fornebubanen og 8,7 mrd. kr til ny metrotunnel gjennom Oslo sentrum innenfor den såkalte 50/50-ordningen. Endelig avtale og retningslinjene for 50/50-ordningen vil regulere nærmere statens krav knyttet til dette. Det legges videre til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029 at staten skal medvirke til utredning av baneløsning/kollektivløsning for nedre Romerike i Akershus.»

Statsråden utdypet i en debatt om et representantforslag 30. mars 2017 (Innst. 223 S (2016–2017), jf. Dokument 8:27 S (2016–2017)):

«Vi har heldigvis fått dekket av staten 50 pst. av kostnadene for de store tingene, som Fornebubanen, T-banetunnelen i Oslo – som kommer – og Ahusbanen. Det er store prosjekter hver for seg, der staten skal bidra med 50 pst.»

Slike 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 prosent, dersom det kan føre til at flere tiltak kan realiseres raskere.

Både regjeringen og byene har som mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Et sentralt virkemiddel for å få dette til er byvekstavtalene, som skal legge til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk. Ved revidering av bymiljøavtalen har regjeringen besluttet at bymiljøavtalen skal integreres med byutviklingsavtalen til en felles enhetlig avtale: byvekstavtalen. Bergen og

Nord-Jæren har allerede slike byvekstavtaler på plass, mens Trondheim og Oslo og Akershus fortsatt venter på sine byvekstavtaler.

Tiltak for nærmiljøet i Groruddalen

Tre av landets mest trafikkerte veier (rv. 4, Østre Aker vei og E6) går parallelt gjennom Groruddalen. Innbyggerne i dalen er derfor blant de i landet som opplever helseskadelig nærmiljø på kroppen i form av luft- og støyforurensing.

Særlig er boligområdene langs rv. 4 Trondheimsveien svært støyutsatt. De aktuelle bydelene, Grorud og Bjerke, har derfor i mange år arbeidet for å få veien nedgradert, gjerne i kombinasjon med en diagonal for å lede deler av trafikken ned på Østre Aker vei. Statens vegvesen arbeider med en systemanalyse for riksvegnettet i Groruddalen, som vil kunne suppleres med verdifulle data dersom det blir gjennomført et forsøksprosjekt med nedgradering av rv. 4 i Oslo. Oslo kommune har allerede forberedt en rekke tiltak som kan inkluderes i forsøksprosjektet, som vil kunne gi tydelige indikatorer på hvilke tiltak som vil være nødvendige for å redusere trafikken på sikt.

Flere boområder rundt E6 i Groruddalen plages også av luftforurensing. I påvente av fremtidige, større løft for å bedre trafikksituasjonen i Groruddalen vil et miljøfelt på E6 i Groruddalen være et alternativ som gjør mindre utslippsintensive transportformer mer attraktive, og som kan redusere luftforurensingen noe.

Kunnskap om konsekvensene av forurensing

Selv om man vet noe om helseeffekten av enkelte gasser og utvalgte størrelser av svevestøvparkler, er det fortsatt store huller i kunnskapen om forurensing og helsepåvirkning.

I rapporten M-591 2016 om Miljødirektoratets prioriterte forskningsbehov 2016–2021 listes det opp en lang rekke forskningsbehov for både langtransportert og lokal forurensing. Det påpekes blant annet 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. Det vises også til at man har lite kunnskap om helsemessige effekter av lavfrekvent støy.

Forskningssenteret NINAs Rapport 1081 viser også til at på tross av at en har kunnskap om at lysforurensing har negativ påvirkning på mennesker og mange andre organismer, så har det blitt gjennomført veldig lite kartlegging av de detaljerte helseeffektene, og kunnskapsunderskuddet er stort.

Det er også et kunnskapsbehov for praktiske prosjekter som skal gjennomføres i tiden fremover. Statlige veiprojekter i byområdene kan ha store konsekvenser

for luftkvalitet, støybelastning og klima, og disse konsekvensene bør vurderes for hvert prosjekt som er tenkt gjennomført.

Det foreligger også 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/m³
- Døgnmiddelkonsentrasjon PM10: 50 µg/m³ med maksimalt 15 tillatte overskridelser
- Årsmiddelkonsentrasjon PM2,5: maksimalt 12 µg/m³

Anbefalingen var samtidig å oppdatere utredningen i 2018 for å ta høyde for ny kunnskap og fremtidig teknologi.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen i ny byvekstavgift 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 lysforurensning.
11. Stortinget ber regjeringen snarest sette i gang forhandlingene om byvekstavgift for Oslo og Akershus og Trondheim.
12. Stortinget ber regjeringen øke innsatsen for støvdemping på statlige veier.

1. februar 2018

Kristoffer Robin Haug

