



Innst. 301 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:75 S (2014–2015)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentant Une Aina Bastholm om forsvarlige grenseverdier for svevestøv

Til Stortinget

Sammendrag

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

- «1. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2015 endre grenseverdiene for svevestøv i tråd med anbefalingene i rapporten 'Grenseverdier og nasjonale mål', som ble lagt frem av Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet i februar 2014.
2. Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget med en forpliktende handlingsplan for å redusere luftforurensningen til et trygt nivå i tråd med Folkehelseinstituttets luftkvalitetskriterier.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Eva Kristin Hansen, Per Rune Henriksen, Tone-Helen Toften og Terje Aasland, fra Høyre, Nikolai Astrup, Tina Bru, Odd Henriksen og Eirik Milde, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide, fra Senterpartiet, Marit Arnstad, fra Venstre, lederen Ola Elvestuen, fra Sosialistisk

Venstreparti, Heikki Eidsvoll Holmås, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til at Miljødirektoratet 28. februar 2014 sendte Klima- og miljødepartementet en anbefaling om vesentlige innstramminger av nasjonale mål og grenseverdier for svevestøv i luften i norske kommuner. Brevets konklusjoner var basert på Rapport M 129-2014 utarbeidet av Miljødirektoratet i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet, som igjen baserte seg på Rapport 2013:9 fra Folkehelseinstituttet som så på luftkvalitetskriterier og virkninger av luftforurensning på helse.

Komiteen viser til at giftig byluft kan gi oss luftveislidelser, hjerte- og karsykdommer og kreft. Folk med allergi, astma og luftveislidelser får ekstra helseplager. Hjertesyke mennesker blir sykere og dør for tidlig.

Komiteen viser til at lokal luftforurensning av nitrogenoksider (NO_x, NO og NO₂) og svevestøv (PM10, PM2,5) er helseskadelig. Særlig sårbare grupper er barn, diabetikere, overvektige, personer med luftveissykdommer og hjerte-kar-sykdommer, samt mennesker med dårlig råd.

Komiteen viser til at Miljødirektoratet anslår at om lag 1 500 mennesker dør hvert år i Norge på grunn av luftforurensning. Langt større er tallet på mennesker som påføres ekstra helseplager. Det gir mest helseskade når mennesker opplever langvarige perioder med forurensning. I tillegg kan høy forurensning på enkeltdager også være svært plagsomt for syke mennesker. I Oslo har blant annet Folkehelseinstituttet påvist at på dager etter høye konsentrasjoner av luftforurensning dør flere syke mennesker enn ellers.

Komiteen viser til at luftforurensning påvirker luftveiene. Det fører til sykehusinnleggelse og økt

dødelighet for syke mennesker og forverrer sykdommer som astma og kols. Det gir også økt sannsynlighet for lungebetennelse og andre luftveisinfeksjoner. Det forverrer hjertekarlidelser og gjør at flere dør for tidlig.

Komiteen viser og til at luftforurensning kan påvirke den psykososiale utviklingen hos barn og øke sannsynligheten for autisme. Luftforurensning kan gi nedsatt lungeutvikling hos barn, føre til lungebetennelse og forverre sykdommer som bronkitt og astmaanfall. Forskning har dessuten påvist sammenheng mellom luftforurensning og nedsatt fødselsvekt hos barn, også for verdier under dagens grenseverdier.

Komiteen viser til at utslipp av nitrogenoksid kommer særlig fra dieslbiler. Tunge, særlig eldre, kjøretøy er også store utslippskilder. Utslipp fra båter i havnene bidrar i tillegg. Utslipp av svevestøv kommer særlig fra slitasje på vei på grunn av piggdekk og utslipp fra vedfyring i gamle ovner. Noen steder er utslipp fra industri et problem. Det finnes ingen trygde nedre grense der svevestøv ikke påfører helseskader.

Komiteen mener at en rekke norske byer må redusere luftforurensningen. Komiteen viser til at man på nettsiden www.luftkvalitet.info finner måleresultater for en rekke byer. Komiteen viser også til at Norge er stevnet inn for EFTA-domstolen av ESA (EFTA-landenes overvåkingsorgan) fordi flere norske byer bryter luftkvalitetsdirektivet, da i hovedsak for utslipp av NO_x.

Komiteen viser også til at fire fagetater – basert på arbeid igangsatt av det daværende Miljøverndepartementet – har anbefalt en sterk reduksjon av mål og grenseverdier for svevestøv basert på oppdatert kunnskap om de negative helseeffektene av svevestøvet.

Komiteen viser til klima- og miljøministerens brev til komiteen 22. mai 2015, hvor hun skriver at regjeringen i løpet av kort tid vil sende på høring forslag om å innføre nye grenseverdier for svevestøv fra og med 1. januar 2016. Komiteen er tilfreds med at klima- og miljøministeren følger opp første del av Miljødirektoratets anbefalinger om skjerpede grenseverdier for svevestøv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at de nye grenseverdiene vil være i tråd med anbefalingene i rapporten «Grenseverdier og nasjonale mål», utarbeidet av Miljødirektoratet i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet, som igjen baserte seg på Rapport 2013:9 fra Folkehelseinstituttet som så på luftkvalitetskriterier og virkninger av luftforurensning på helse.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at grenseverdiene for svevestøv som skal gjelde fra og med 2020, ikke fastsettes nå, men vurderes senere basert på et oppdatert kunnskapsgrunnlag for 2018. Disse medlemmer peker på at kommunene er ilagt et hovedansvar for å sørge for god lokal luftkvalitet. Disse medlemmer mener det er avgjørende at kommunene har tilstrekkelig handlingsrom i dette arbeidet.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til at regjeringen har satt i gang flere prosesser for å bidra til at kommunene skal kunne gjennomføre ytterligere tiltak for å bedre luftkvaliteten i byene. Regjeringen har bl.a. igangsatt et lovarbeid for å gi kommunene hjemmel til etablering av lavutslippssoner, jf. Innst. 159 S (2014–2015). Tilsvarende er det igangsatt et lovendringsarbeid for å gi kommunene rettslig grunnlag til å stille krav til drosjenæringen om lav- eller nullutslippsteknologi. Det jobbes også for å videreutvikle et felles trafikantbetalingssystem.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i tillegg jobber videre med sikte på å legge teknisk og juridisk til rette for miljødifferensiering gjennom AutoPASS-systemet. Disse medlemmer er kjent med at det raskt vil tas stilling til hvordan tilrettelegging kan skje, og når den kan komme på plass. Disse medlemmer ber om at personvern hensyn blir en del av denne vurderingen.

Disse medlemmer viser til at regjeringen også vil vurdere om det kan tilrettelegges for gratis kollektivtrafikk, eventuelt med tilhørende subsidierte parkeringsmuligheter, på dager med høy lokal luftforurensning.

Disse medlemmer mener, i lys av det betydelige arbeidet som pågår på luftområdet, at det ikke er hensiktsmessig å prioritere å utarbeide en statlig handlingsplan på dette området. Disse medlemmer mener i stedet at arbeidet og ressursene bør konsentreres og innrettes mot å få på plass ytterligere virkemidler. Videre mener disse medlemmer at ressursene bør benyttes til å bistå og veilede kommunene og anleggseiere i arbeidet med å bedre den lokale luftkvaliteten, herunder sørge for at virkemidlene tas i bruk, og at gode tiltaksplaner utarbeides i det enkelte byområde.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne finner det oppsiktsvekkende at klima- og miljøministeren brukte så lang tid på å reagere på fagetatens anbefaling at det ikke ble mulig å innføre nye grenser allerede fra 2015.

Disse medlemmer viser til brev fra klima- og miljøministeren til komiteen av 15. april 2015, der hun bl.a. sier:

«Helse er en viktig faktor ved fastsettelsen av miljøkrav, men det må også tas hensyn til hva som er rimelig og mulig å innføre ut fra andre samfunnshensyn.»

Disse medlemmer vil peke på at det nettopp er det de fire fagetatene har gjort i rapporten de har lagt frem. Blant annet er det foretatt vurdering av hvilke tiltak som kan være mulige og hvilke av disse det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre. Nettopp disse helhetlig samfunnsøkonomiske vurderingene ligger til grunn for etatens anbefalinger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til Miljødirektoratets brev til klima- og miljøministeren av 28. februar 2014, hvor det heter:

«Foreløpig anbefales følgende ytterligere innstramning fra 2020:

- Årsmiddelkonsentrasjon PM10: maksimalt 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Døgnmiddelkonsentrasjon PM 10: 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ med maksimalt 15 tillatte overskridelser.
- Årsmiddelkonsentrasjon PM2,5: maksimalt 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Det er en nasjonal målsetning å sikre en luftkvalitet som er trygg for alle. Dagens nasjonale mål slik de nå er formulert fokuserer på korttids midlede nivåer, mens de største helseeffektene antas å være knyttet til eksponering over lengre tidsrom. Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefaler at nasjonale mål basert på dagens kunnskap omformuleres til:

- Årsmiddel PM10: 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Årsmiddel PM2,5: 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Årsmiddel NO2: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Verdiene tilsvarer de anbefalte luftkvalitetskriteriene for de aktuelle komponentene, som nylig er revidert av Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet. Vi anbefaler også at nasjonalt mål skal kobles til disse utvalgte luftkvalitetskriteriene slik at dersom luftkvalitetskriteriene endres på et senere tidspunkt, så bør også nasjonalt mål endres.»

Flertallet merker seg at klima- og miljøministeren velger å la være å følge opp disse anbefalingene fra fagetatene. Flertallet er uenig med regjeringen i en slik vurdering.

Flertallet mener det haster å få på plass skjerpede grenseverdier for 2020, slik at kommuner med

høy luftforurensning raskt kan komme i gang med arbeid for å nå nye grenseverdier. Flertallet er enig i at det er fornuftig med en oppdatering av kunnskap i 2018, men mener det ikke bør være til hinder for allerede nå å varsle skjerpede krav til luftkvalitet basert på dagens kunnskap.

Flertallet er uenig med regjeringen i at det ikke er nødvendig med en handlingsplan mot luftforurensning frem mot 2020. Nettopp det å gå i en dialog med kommuner som har høy luftforurensning om hva som bør gjøres lokalt, hvilken politikk som bør endres fra statens side og hvordan staten kan øke det lokale handlingsrommet for kommunene til å løse sine problemer med høy luftforurensning, egner seg godt for handlingsplanarbeidet. Flertallet mener derfor det er viktig å gå i gang med å utarbeide en handlingsplan, og at regjeringen i arbeidet går i tett dialog med aktuelle kommuner.

Flertallet mener det haster med å få på plass de nye faglig baserte kriteriene for å hindre at mennesker utsettes for helseskadelig utrygg luft, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2015 endre grenseverdiene for 2020 – i tråd med anbefalingene i brev fra Miljødirektoratet av 28. februar 2014.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2015 endre nasjonale mål for svevestøv – i tråd med anbefalingene i brev fra Miljødirektoratet av 28. februar 2014.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, foreslår:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget med tiltak for å redusere svevestøv og annen luftforurensning til nye grenseverdier og videre til et trygt nivå – i tråd med Miljødirektoratets anbefalinger til nasjonale mål i brev av 28. februar 2014. Tiltakene må utarbeides i tett samarbeid med berørte kommuner.»

Komiteens tilråding

Bak tilrådingen I og II står et flertall som i komiteen består av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Bak tilrådingen III står et annet flertall som består av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

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

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2015 endre grenseverdiene for 2020 – i tråd med anbefalingene i brev fra Miljødirektoratet av 28. februar 2014.

II

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2015 endre nasjonale mål for svevestøv – i tråd med anbefalingene i brev fra Miljødirektoratet av 28. februar 2014.

III

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget med tiltak for å redusere svevestøv og annen luftforurensning til nye grenseverdier og videre til et trygt nivå – i tråd med Miljødirektoratets anbefalinger til nasjonale mål i brev av 28. februar 2014. Tiltakene må utarbeides i tett samarbeid med berørte kommuner.

IV

Dokument 8:75 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentant Une Aina Bastholm om forsvarlige grenseverdier for svevestøv – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 28. mai 2015

Ola Elvestuen

leder

Heikki Eidsvoll Holmås

ordfører



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Karl Johansgt. 22
0026 Oslo

Deres ref
TiV/imv

Vår ref
15/955

Dato
15. april 2015

Svar på representantforslag 75 S

Jeg viser til Representantforslag 75 S fra stortingsrepresentant Une Aina Bastholm om forsvarlige grenseverdier for svevestøv.

Følgende forslag er fremmet:

1. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2015 endre grenseverdiene for svevestøv i tråd med anbefalingene i rapporten "Grenseverdier og nasjonale mål", som ble lagt frem av Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet i februar 2014.
2. Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget med en forpliktende handlingsplan for å redusere luftforurensningen til et trygt nivå i tråd med Folkehelseinstituttets luftkvalitetskriterier.

I Norge har vi tre sett med styringsmål for lokal luftkvalitet. For det første oppstiller forurensningsforskriften *grenseverdier* som er juridisk bindende, og som samsvarer med grenseverdiene i EUs luftkvalitetsdirektiv. Generelt har luftkvaliteten bedret seg betraktelig de siste tiårene. Det er imidlertid fortsatt flere norske byer som har problemer med å overholde grenseverdiene og Norge har blitt stevnet inn for EFTA-domstolen for brudd på luftkvalitetsdirektivet.

Videre er det et nasjonalt mål at helse og miljø ikke skal ta skade av utslipp av SO₂, NO_x, VOC, ammoniakk eller partikler. Det er fastsatt *nasjonale mål* for konsentrasjonsnivået av PM₁₀ (svevestøv) og NO₂ (nitrogendioksid) i luft, jf. Prop. 1 S (2014-2015) Klima- og miljødepartementet. Nasjonale mål er strengere enn forurensningsforskriftens grenseverdier og angir et nasjonalt ambisjonsnivå for lokal luftkvalitet. Stortingets og regjeringens ambisjoner er med andre ord høyere enn forskriftenes grenseverdier.

I tillegg har Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet utarbeidet *luftkvalitetskriterier* for ulike forurensningskomponenter basert på kunnskap om hvilke helseeffekter de gir. Kriteriene er satt så lavt at de aller fleste kan utsettes for disse nivåene uten at det virker negativt på helsen. Luftkvalitetskriteriene tar dermed ikke hensyn til økonomiske, tekniske og administrative aspekter ved luftforurensning. Luftkvalitetskriteriene er strengere enn de nasjonale målene.

For å få en mer forutsigbar retning i arbeidet med lokal luftkvalitet ga Klima- og miljødepartementet, Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet Miljødirektoratet, i samarbeid med Folkehelseinstituttet, Vegdirektoratet og Helsedirektoratet, i oppdrag å utarbeide et forslag til innskjerpede grenseverdier for lokal luftkvalitet. Hensikten med en eventuell innskjerping er å gi kommunene og anleggseiere et større incitament til å bedre luftkvaliteten. Som svar på oppdraget oversendte Miljødirektoratet i februar i fjor, som kjent en anbefaling til Klima- og miljødepartementet om blant annet å stramme inn grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften.

Klima- og miljødepartementet, i samråd med berørte departementer, vurderer nå forslaget fra direktoratene. Helse er en viktig faktor ved fastsettelsen av miljøkrav, men det må også tas hensyn til hva som er rimelig og mulig å innføre ut fra andre samfunnshensyn. Her er det mange avveininger som må gjøres. Ambisjonen er imidlertid at helse og miljø ikke skal ta skade av luftforurensning fra SO₂, NO_x, VOC, ammoniakk eller partikler, se Prop. 1 S (2014-2015).

Lokal forankring og gjennomføring er viktig. Kommunen er forurensningsmyndighet etter forurensningsforskriftens bestemmelser om lokal luftkvalitet, og det er også kommunen som har ansvaret for å legge frem tiltaksutredninger i den enkelte by. I tiltaksutredningene skal det blant annet fremgå informasjon om foreliggende overskridelser, forurensningens opprinnelse, en analyse av situasjonen samt informasjon om tiltak og prosjekter som er gjennomført, og som skal gjennomføres.

Statlige myndigheters rolle er definert i forskriften. Eksempelvis har Miljødirektoratet ikke myndighet til å pålegge tiltak i situasjoner der det er fare for, eller det foreligger, overskridelser av forskriftens grenseverdier. Staten har imidlertid en viktig rolle i å legge til rette for at kommunene har tilstrekkelig med virkemidler i sitt arbeid med lokal luftkvalitet. Det har pågått et arbeid for å bedre lokal luftkvalitet i lengre tid, og kommunene har fått flere virkemidler som kan tas i bruk i dette arbeidet. Regjeringen nedsatte bl.a. i mai 2014 en tverrdepartemental arbeidsgruppe for å se på eksisterende virkemidler og vurdere behovet for nye virkemidler. På bakgrunn av arbeidsgruppens anbefalinger er regjeringen nå i gang med arbeidet med nye virkemidler.

Et lovendringsarbeid for å gi kommunene/fylkeskommunene rettslig grunnlag til å stille krav til drosjenæringen om lav- eller nullutslippsteknologi er startet. I tillegg har Samferdselsdepartementet i samråd med Klima- og miljødepartementet iverksatt et lovendringsarbeid for å videreutvikle et felles trafikantbetalingssystem i by.

Kommunene vil også bli gitt hjemmel til å etablere lavutslippssoner. Berørte kommuner vil konsulteres i dette arbeidet.

I tillegg jobber regjeringen videre med sikte på å legge teknisk og juridisk til rette for miljødifferensiering gjennom AutoPASS-systemet. Det vil raskt tas stilling til hvordan tilrettelegging kan skje, og når den kan komme på plass. Personvern hensyn skal være en del av denne vurderingen. På bakgrunn av denne vurderingen vil regjeringen ta endelig stilling til spørsmålet om å kunne benytte AutoPASS-systemet til miljødifferensiering. I tillegg vil regjeringen vurdere om det kan tilrettelegges for gratis kollektivtrafikk, ev. med tilhørende subsidierte parkeringsmuligheter, på dager med høy lokal luftforurensning.

Når det gjelder muligheten til å avvise skip i havn, ser regjeringen imidlertid behov for å vurdere dette tiltaket ytterligere, dette gjelder særlig nytten av tiltaket mht. reduserte utslipp og mulige konsekvenser for næringen av et slikt tiltak.

I tillegg reiser spørsmålet om muligheten til avvisning av skip i havn komplekse juridiske problemstillinger, som Lovavdelingen i Justis- og beredskapsdepartementet må vurdere nærmere.

I lys av dette arbeidet som pågår anser jeg det ikke hensiktsmessig å prioritere å utarbeide en statlig handlingsplan på dette området, men at vi konsentrerer oss om å få på plass virkemidler som er beskrevet over, og at disse tas i bruk hos anleggseiere.

Det er også viktig at kommunene og anleggseiere får god oppfølging i sitt arbeid med tiltaksutredningene. Derfor følger Miljødirektoratet nå opp dette arbeidet tettere. I oktober i fjor utarbeidet Miljødirektoratet også en veileder til tiltaksutredninger om lokal luftkvalitet. Veilederen er et forslag til hvordan kommunen kan organisere dette arbeidet, og til hvordan tiltaksutredningene skal utformes.

Med hilsen


Tine Sundtoft

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Oslo, 28.02.2014

Deres ref.:
AGI-201000136

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2014/2247

Saksbehandler:
Christine Maass

Forslag til reviderte grenseverdier for lokal luftkvalitet og endrete nasjonale mål

Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefaler å stramme inn grenseverdiene for tillatte nivåer av partikler (PM₁₀ og PM_{2,5}) i uteluft. Det foreslås en trinnvis innstramming, der første innskjerping av grenseverdien blir gjeldende fra 2015 og ytterligere innstramming skjer i 2020. Grunnlaget for foreslått innskjerping er en kostnytte-analyse som vi har utført i samarbeid med Helsedirektoratet, Folkehelseinstituttet og Vegdirektoratet. I tillegg anbefaler etatene å endre nasjonale mål for lokal luft for at disse skal bli langsiktige og helsebaserte. Forslaget knytter målet til årsmidler i luftkvalitetskriteriene for svevestøv (PM₁₀, PM_{2,5}) og NO₂. Dette målet vil på en bedre måte speile intensjonen om å etterstrebe god luftkvalitet i Norge som er trygg for alle.

Vi viser til oppdrag gitt oss i brev av 05.05 2011. Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet har hatt i oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet å etablere langsiktige helsebaserte nasjonale mål for lokal luft og revidere forurensningsforskriftens grenser for lokal luftkvalitet. En arbeidsgruppe, med deltakere fra alle involverte etater, har samarbeidet om en nytte-kostnadsanalyse for å se på potensialet for innstramming av grenseverdiene i forurensningsforskriftens kapittel 7. Videre har gruppen laget en anbefaling for nye langsiktige, helsebaserte nasjonale mål. Alle de fire etatene står samlet bak vurderingene og anbefalingene. Beskrivelse av utredningen og anbefalingene oversendes nå til Klima- og miljødepartementet i vedlagte rapport.

Etatene som har vært involvert i arbeidet anbefaler å stramme inn grenseverdiene for partikler i omgivelsesluft (både for PM₁₀ og PM_{2,5}) i forhold til dagens forskriftskrav. Nyere forskning viser at det forekommer negative helseeffekter ved langt lavere konsentrasjoner av svevestøv (partikler) enn dagens grenseverdier. Anbefalingen er basert på en nytte-kostnadsanalyse der tiltak er utredet for Oslo, Bergen og Trondheim med framskrivning til 2024. Det er gjort en beregning av helsegevinst

og kostnader for ulike utslippsreducerende tiltak. Den foreslåtte grenseverdien er basert på at samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak bør iverksettes, som betyr at skjerpingen forventes å gi en netto nytte for samfunnet.

Den foreslåtte skjerpingen av grenser for partikler (PM_{10} og $PM_{2,5}$) vil med denne anbefalingen bli strengere enn minstekravene som er satt i EUs luftkvalitetsdirektiv. Det er anledning for land å sette egne strengere grenser enn minstekravene og vi mener det nå er grunnlag for å gjøre det. Det anbefales en trinnvis innstramning fra dagens grenseverdier.

Fra og med 2015:

- Årsmiddelkonsentrasjon PM_{10} : maksimalt $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Døgnmiddelkonsentrasjon PM_{10} : $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ med maksimalt 30 tillatte overskridelser
- Årsmiddelkonsentrasjon $PM_{2,5}$: maksimalt $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$

For å ta høyde for ny kunnskap og fremtidig teknologi anbefales det å oppdatere denne utredningen i 2018.

Foreløpig anbefales følgende ytterligere innstramning fra 2020:

- Årsmiddelkonsentrasjon PM_{10} : maksimalt $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Døgnmiddelkonsentrasjon PM_{10} : $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ med maksimalt 15 tillatte overskridelser
- Årsmiddelkonsentrasjon $PM_{2,5}$: maksimalt $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Det er en nasjonal målsetning å sikre en luftkvalitet som er trygg for alle. Dagens nasjonale mål slik de nå er formulert fokuserer på korttids midlede nivåer, mens de største helseeffektene antas å være knyttet til eksponering over lengre tidsrom. Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefaler at nasjonale mål basert på dagens kunnskap omformuleres til:

- Årsmiddel PM_{10} : $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Årsmiddel $PM_{2,5}$: $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Årsmiddel NO_2 : $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Verdiene tilsvarer de anbefalte luftkvalitetskriteriene for de aktuelle komponentene, som nylig er revidert av Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet. Vi anbefaler også at nasjonalt mål skal kobles til disse utvalgte luftkvalitetskriteriene slik at dersom luftkvalitetskriteriene endres på et senere tidspunkt, så bør også nasjonalt mål endres.

Per i dag er det en kommunikasjonsutfordring med mange ulike nivåer innen luftforurensning (grenseverdier, nasjonale mål, luftkvalitetskriteriene, varslingsnivåer med mer.). De foreslåtte nasjonale målene vil forenkle dette ved at mål og luftkvalitetskriterier blir det samme for disse komponentene.

Vi ser fram til tilbakemelding fra departementet på anbefalingene som er lagt fram og vil raskt kunne bistå med å forberede en forskriftsendring dersom det er ønskelig.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Ellen Hambro
direktør

Audun Rosland
avdelingsdirektør

Kopi til:

Samferdselsdepartementet	Boks 8010 Dep	0030	OSLO
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030	OSLO
Vegdirektoratet	Postboks 8142 Dep	0033	OSLO
Nasjonalt folkehelseinstitutt	Postboks 4404 Nydalen	0403	OSLO
Helsedirektoratet	Pb 7000 St. Olavs plass	0130	OSLO

