



STORTINGET

Innst. 29 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:135 S (2018–2019)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om tiltak for renere luft i byer og tettsteder

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en nasjonal plan med kraftigere virkemidler mot veistøv, og bedre harmonisering mellom nasjonale miljømål og juridisk rammeverk, for å sikre at det nasjonale målet for svevestøv av typen PM10 ikke blir overskredet i årene som kommer.
2. Stortinget ber regjeringen senke grenseverdiene for NO_x og svevestøv i forurensningsforskriften fra dagens nivå, slik at de samsvarer med nasjonale miljømål:
 - a. Årsgrenseverdien for PM10 reduseres til 20 µg/m³.
 - b. Årsgrenseverdien for PM2,5 reduseres til 8 µg/m³.
 - c. Årsgrenseverdien for NO_x reduseres til 3 µg/m³.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre sanksjoner for kommuner som overskrider grenseverdiene for luftkvalitet i forurensningsforskriften.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et belønningssystem for kommuner som iverksetter tiltak som forbedrer luftkvaliteten.

5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et krav om at alle offentlige bygg- og anleggsplasser skal være utslippsfrie.
6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en nasjonal støtteordning for privatpersoner i områder med luftforurensningsproblemer som vil skifte ut sine gamle vedovner med nye, rentbrennende ovner. Ordningen bør prioritere lavinntektshusholdninger.
7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommuner hjemmel til å innføre restriksjoner på vedfyring på sterkt forurensede dager. Restriksjonene må kunne skille mellom rentbrennende og ikke-rentbrennende vedovner samt ivareta sosiale hensyn slik at lavinntektshusholdninger skjermes.
8. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.
9. Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag om å bruke miljøfartsgrenser i større utstrekning i og rundt norske byer og tettsteder, for å oppnå samfunnsgevinster i form av bedre helse og redusert drivstofforbruk, svevestøv og eksosutslipp samt endringer i kø, støy og ulykker.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth Eide, Ruth Grung, Roger Magne Osen og Runar Sjøstad, fra Høyre, Tina Bru, Liv Kari Eskeland, Stefan Heggelund og Lene Westgaard-Halle, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland, fra Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Venstre, lederen Ketil Kjenseth, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, og fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, viser til representantforslag om tiltak for renere luft i byer og tettsteder fra stortingsrepresentant Une Bastholm.

Komiteen viser til at Norge har som nasjonalt miljømål å sikre trygg luft. Selv om luftkvaliteten i Norge sett under ett er blitt noe bedre de siste årene, sliter fremdeles flere byer og tettsteder med sterkt forurenset luft flere dager i året. Dårlig luft har direkte konsekvenser for befolkningen. Barn, gravide, eldre og personer med underliggende sykdommer (astma, hjerte- karsykdommer, diabetes og luftveislidelser) er spesielt sårbare for luftforurensning. Komiteen viser til at det er godt dokumentert at luftforurensning bidrar til død og tapte friske leveår, også i Norge.

Komiteen viser til at veitrafikk som regel er en av de viktigste kildene til svevestøv gjennom slitasje på asfalt, dekk og bremses. Biler med forbrenningsmotor, og spesielt dieslbiler, slipper ut helseskadelige partikler samt nitrogenoksider og nitrogendioksider (NO_x). Dette innebærer at gode virkemidler for å hindre luftforurensning er blant annet klare bilrestriksjoner, lavere hastighet og utbygging av kollektivtransport, gang og sykkelveier.

Komiteen viser til at for svevestøv er også vedfyring og langtransportert luftforurensning betydelige forurensningskilder. Også bygg- og anleggsvirksomhet kan bidra til dårlig luftkvalitet.

Komiteen viser til at flere kommuner har innført ulike virkemidler for å redusere luftforurensning, slik som miljøfartsgrenser, restriksjoner på biltrafikk, nullutslippssoner og begrensning på vedfyring, som har effekt. Komiteen mener det likevel er behov for sterkere nasjonale grep for å sikre en ren luft for alle innbyggerne.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti er svært opptatt av luftkvaliteten i Norges byer og tettsteder. Disse medlemmer viser til at de siste årene er gjort betydelige grep for å bedre luftkvaliteten i byer og tettsteder. Tall fra Miljødirektoratet viser at utslipp fra klimagasser i veitrafikken går ned i

alle de største byene i landet, og at luftkvaliteten er bedre enn på mange år. Disse medlemmer viser også til at takket være en historisk satsing på kollektivsatsingen siden 2013, har antall reisende med kollektivtrafikk økt med 21,38 pst., noe som har stor innvirkning på forbedring av luftkvalitet i byene. Videre viser disse medlemmer til at staten ved Miljødirektoratet i dag har flere verktøy for å påvirke arbeidet med lokal forurensning i kommunene, og har allerede mulighet til å gi sanksjoner til de kommuner som ikke følger opp vedtak etter forurensningsforskriften om lokal luftkvalitet. Kommunene har også mulighet for å søke om støtte til tiltak, som disse medlemmer mener er et godt og velfungerende belønningssystem til kommunene.

Disse medlemmer viser til komiteens besøk hos Meteorologisk institutt torsdag 17. oktober 2019, hvor vi blant annet fikk orientering om at luftkvalitetsinformasjon inkluderes i yr.no i løpet av få måneder. For publikum er dette et stort framskritt, som viser at offentlig sektor i samarbeid med pasient- og brukerorganisasjoner utvikler nye tjenester og vet å utnytte politiske bevilgninger etter intensjonene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, ser problemstillingene representantforslaget reiser og er enige i at god luftkvalitet i byer og tettsteder er viktig, både av klimamessige, men også folkehelsemessige årsaker. Flertallet er imidlertid usikre på om denne typen liste er beste verktøy for å nå målet, videre om den er å anse for uttømmende, og at det kan være tiltak og virkemidler som forslagsstiller ikke har vurdert som kan være hensiktsmessige og/eller bedre. Flertallet deler ikke tanken om et prinsipp der staten gjennomgående skal bestemme fartsgrensene i kommuner med tettbebygde strøk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er likevel enige i at det forslagsstiller peker på knyttet til ulike grenseverdier hjemlet i ulike mål og regelverk, kan være problematisk. I svarbrev av 14. mai 2019 til komiteen viser statsråd Ola Elvestuen til at på bakgrunn av anbefalinger i rapporten «Grenseverdier og nasjonale mål», utarbeidet av Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet, ble grenseverdiene for både PM10 og PM2,5 skjerpet med virkning fra 1. januar 2016. For å ta høyde for teknologiske fremskritt og/eller ny kunnskap om tiltak og helseeffekter anbefalte etatene i nevnte rapport at det på et senere tidspunkt ble gjennomført en oppdatering av potensialet for å skjerpe grenseverdiene ytterligere. Etter dette er det fra Klima- og miljødepartementet gitt et oppdrag på tvers av flere departementer om følgende:

«oppdatere kunnskapsgrunnlaget for hvilke grenseverdier for svevestøv som bør gjelde fra 2020, herunder vurdering av samfunnsøkonomisk nytte og gjennomførbarheten av utslippsreduksjoner»

og

«foreslå eventuelle nødvendige endringer i grenseverdiene for svevestøv fra og med 2020».

Disse medlemmer mener at det på bakgrunn av dette beskrevne og igangsatte arbeidet, samt det forslagsstiller peker på hva gjelder behov for harmonisering av grenseverdier, bør legges frem en sak for Stortinget som beskriver status på området, og som angir hvordan forurensningsforskriften, Folkehelseinstituttets anbefalinger og nasjonale miljøråd skal samordnes og harmoniseres på best mulig måte, med mål om at luftkvaliteten i byer og tettsteder reguleres ut fra et helhetlig regelverk og system for grenseverdier.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak som beskriver status for regulering av luftkvalitet i byer og tettsteder, og som angir konkret hvordan forurensningsforskriften, Folkehelseinstituttets anbefalinger og nasjonale miljøråd kan samordnes og harmoniseres slik at luftkvaliteten i byer og tettsteder reguleres ut fra et helhetlig regelverk og system for grenseverdier.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til svarbrev 14. mai 2019 fra statsråd Ola Elvestuen, der det framgår at grenseverdien for årsmiddel av NO_x samsvarer med det nasjonale miljømålet, og tar dette til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at Norge har som nasjonalt miljømål å sikre trygg luft. Flere norske storbyer har lenge slitt med helsefarlig luft, noe som førte til at Norge i 2015 ble dømt av EFTA-domstolen for ulovlig høy luftforurensning.

Disse medlemmer viser til brev til energi- og miljøkomiteen fra statsråd Ola Elvestuen, datert 14. mai 2019, der statsråden argumenterer for at det ikke er formålstjenlig å utarbeide en nasjonal plan for arbeidet med å redusere svevestøv nå. Disse medlemmer vil i den forbindelse understreke at det nasjonale miljømålet om å sikre trygg luft, som statsråden selv er ansvarlig for, ennå ikke er oppfylt – og at det neppe vil bli oppfylt uten ny politikk.

Disse medlemmer mener at å sikre ren luft er blant de viktigste nasjonale miljøsakene i Norge, og at

temaet fortjener mer oppmerksomhet enn det får i dag. Det er bakgrunnen for at disse medlemmer ønsker en nasjonal plan mot svevestøv og kraftigere virkemidler for bedre luftkvalitet. I og med at statsråden ikke ser behov for en slik plan, forventer disse medlemmer at regjeringen enten erkjenner at miljømålet om å sikre ren luft ikke nås med regjeringens politikk, eller at arbeidet trappes kraftig opp sammenlignet med dagens nivå.

Disse medlemmer viser til at flere byer etter spør kraftigere virkemidler for å få bukt med forurenset luft. Uten nye tiltak vil det nasjonale målet for svevestøv av typen PM10 sannsynligvis bli overskredet i årene som kommer.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at lokal luftkvalitet er regulert gjennom forurensningsforskriften. Grenseverdiene for svevestøv i forskriften er imidlertid høyere enn Folkehelseinstituttets anbefalinger, og høyere enn i nasjonalt miljømål 4.4 om å sikre trygg luft. Disse medlemmer ser ingen god grunn til at grenseverdiene i forurensningsforskriften skal ligge høyere enn grenseverdiene fastsatt i nasjonalt miljømål 4.4.

Disse medlemmer er enig med komiteens medlemmer fra Senterpartiet i at regjeringen må sikre bedre samordning mellom juridiske grenseverdier, nasjonale miljømål og Folkehelseinstituttets anbefalinger, men mener forslaget som fremmes av de nevnte medlemmene, er for lite handlingsorientert. Disse medlemmer mener vi allerede vet nok til å justere ned de juridiske grenseverdiene for PM10 og PM2,5, og ser ikke behov for en ytterligere utredning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at veitrafikk er en av de viktigste kildene til svevestøv gjennom slitasje på asfalt, dekk og bremses. Biler med forbrenningsmotor, og spesielt dieslbiler, slipper ut helseskadelige partikler samt nitrogenoksider og nitrogendioksider (NO_x). For svevestøv er også vedfyring og langtransportert luftforurensning betydelige forurensningskilder. Også bygg- og anleggsvirksomhet kan bidra til dårlig luftkvalitet.

Disse medlemmer viser til at mange kommuner, blant andre Oslo, har innført politikk som gjør at luften blir renere ved at biltrafikken går ned, og ved at stadig flere går, sykler og reiser kollektivt. Kommunene etterlyser imidlertid økt innsats fra statens side. Disse medlemmer mener at byer og tettsteder i Norge trenger en nasjonal plan med kraftigere virkemidler mot svevestøv, samt bedre harmonisering mellom nasjonale miljømål og juridisk rammeverk, for å sikre innbyggerne god luftkvalitet gjennom hele året.

Disse medlemmer viser til det gjeldende nullvekstmålet om at persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Disse medlemmer viser til regjeringens bompengesavtale, og at regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål innen utgangen av 2019. Disse medlemmer mener det er avgjørende at det gjeldende nullvekstmålet ikke vannes ut, og kommer derfor til å be regjeringen utrede hvordan prinsippet om at all vekst i persontransport skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange kan gjøres juridisk forpliktende.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en nasjonal plan med kraftigere virkemidler mot svevestøv, og bedre harmonisering mellom nasjonale miljømål og juridisk rammeverk, for å sikre at det nasjonale målet for svevestøv av typen PM10 ikke blir overskredet i årene som kommer.»

«Stortinget ber regjeringen rapportere årlig til Stortinget om det samlede arbeidet for å forbedre luftkvaliteten i byer og tettsteder, herunder måloppnåelse og behovet for nye virkemidler.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen senke grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften fra dagens nivå, slik at de samsvarer med nasjonale miljømål:

- a. Årsgrenseverdien for PM10 reduseres til $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- b. Årsgrenseverdien for PM2,5 reduseres til $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ »

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre sanksjoner for kommuner som overskrider grenseverdiene for luftkvalitet i forurensningsforskriften.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et belønningssystem for kommuner som iverksetter tiltak som forbedrer luftkvaliteten.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et krav om at alle offentlige bygg- og anleggsplasser skal være utslippsfrie.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at vedfyring, spesielt i gamle ovner, er en viktig årsak til dårlig luftkvalitet i byer og tettsteder. På

landsbasis er det fremdeles i bruk omtrent en million ikke-rentbrennende ovner. Det bidrar vesentlig til redusert luftkvalitet mange steder, og det trengs flere virkemidler for å forsere overgangen til rentbrennende ovner.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en nasjonal støtteordning for privatpersoner i områder med luftforurensningsproblemer som vil skifte ut sine gamle vedovner med nye, rentbrennende ovner. Ordningen bør prioritere lavinntektshusstander.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommuner hjemmel til å innføre restriksjoner på vedfyring på sterkt forurensede dager. Restriksjonene må kunne skille mellom rentbrennende og ikke-rentbrennende vedovner samt ivareta sosiale hensyn slik at lavinntektshusstander skjermes.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener reduserte normalfartsgrenser i byene vil være et viktig virkemiddel for å redusere forurensning fra veitrafikk og sikre bedre byluft. Lavere fartsgrense reduserer dekkslitasje, støy og utslipp fra biler.

Lavere hastighet i byer og tettsteder anbefales også av Helsedirektoratet for å gjøre det tryggere og sikrere å ferdes som gående eller sykklende.

Disse medlemmer mener også at gjeninnføringen av miljøfartsgrensen på deler av hovedveinettet har vært svært vellykket, og at dette tiltaket bør vurderes i større utstrekning i og rundt norske byer og tettsteder.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag om å bruke miljøfartsgrenser i større utstrekning i og rundt norske byer og tettsteder, for å oppnå samfunnsgevinster i form av bedre helse og redusert drivstofforbruk, svevestøv og eksosutslipp samt endringer i kø, støy og ulykker.»

Disse medlemmer viser til at luftforurensningen i byer og tettsteder ofte er verst langs hovedveiene, og at økt beplantning langs riksveier kan absorbere sve-

vestøv og dermed forbedre luftkvaliteten. Beplantning kan dessuten bidra til å dempe støy.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for økt beplantning langs riksveier i og rundt store norske byer, med formål om å redusere luftforurensning og støy fra veitrafikk.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en nasjonal plan med kraftigere virkemidler mot svevestøv, og bedre harmonisering mellom nasjonale miljømål og juridisk rammeverk, for å sikre at det nasjonale målet for svevestøv av typen PM10 ikke blir overskredet i årene som kommer.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen rapportere årlig til Stortinget om det samlede arbeidet for å forbedre luftkvaliteten i byer og tettsteder, herunder måloppnåelse og behovet for nye virkemidler.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et krav om at alle offentlige bygg- og anleggsplasser skal være utslippsfrie.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommuner hjemmel til å innføre restriksjoner på vedfyring på sterkt forurensede dager. Restriksjonene må kunne skille mellom rentbrennende og ikke-rentbrennende vedovner samt ivareta sosiale hensyn slik at lavinntektshusstander skjermes.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak som beskriver status for regulering av luftkvalitet i byer og tettsteder, og som angir konkret hvordan forurensningsforskriften, Folkehelseinstituttets anbefalinger og nasjonale miljøråd kan samordnes og harmoniseres slik at luftkvaliteten i byer og tettsteder reguleres ut fra et helhetlig regelverk og system for grenseverdier.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen senke grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften fra dagens nivå, slik at de samsvarer med nasjonale miljømål:

- a. Årsgrenseverdien for PM10 reduseres til 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- b. Årsgrenseverdien for PM2,5 reduseres til 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre sanksjoner for kommuner som overskrider grenseverdiene for luftkvalitet i forurensningsforskriften.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et belønningssystem for kommuner som iverksetter tiltak som forbedrer luftkvaliteten.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en nasjonal støtteordning for privatpersoner i områder med luftforurensningsproblemer som vil skifte ut sine gamle vedovner med nye, rentbrennende ovner. Ordningen bør prioritere lavinntektshusstander.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag om å bruke miljøfartsgrenser i større utstrekning i og rundt norske byer og tettsteder, for å oppnå samfunnsgevinster i form av bedre helse og redusert drivstofforbruk, svevestøv og eksosutslipp samt endringer i kø, støy og ulykker.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for økt beplantning langs riksveier i og rundt store norske byer, med formål om å redusere luftforurensning og støy fra veitrafikk.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av alle komiteens medlemmer unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

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

vedtak:

Dokument 8:135 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om tiltak for renere luft i byer og tettsteder – vedtas ikke.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 5. november 2019

Ketil Kjenseth

leder

Lars Haltbrekken

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Klima- og miljødepartementet v/statsråd Ola Elvestuen til energi- og miljøkomiteen, datert 14. mai 2019****Svar på representantforslag 135 S om tiltak for renere luft i byer og tettsteder**

Jeg viser til brev fra stortingsrepresentant Une Bastholm datert 9. april 2019 om tiltak for renere luft i byer og tettsteder.

Forslagene berører også Samferdselsdepartementet, og jeg har hentet inn innspill fra samferdselsministeren på spørsmål 8 og 9 om miljøfartsgrenser.

Under følger en vurdering og svar på forslagene i kronologisk rekkefølge.

1. Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en nasjonal plan med kraftigere virkemidler mot veistøv, og bedre harmonisering mellom nasjonale miljømål og juridisk rammeverk, for å sikre at det nasjonale målet for svevestøv av typen PM10 ikke blir overskredet i årene som kommer.

Det er de senere årene jobbet aktivt for å bedre luftkvaliteten i byer og tettsteder, og målingene viser at luftkvaliteten har blitt bedre. Regjeringen har fått på plass en rekke nye virkemidler og mange tiltak er satt i verk både nasjonalt og lokalt. Miljødirektoratet har tatt en aktiv rolle med å veilede og følge opp kommunenes arbeid med tiltaksplaner, og samarbeider også tett med Vegdirektoratet og helsemyndighetene gjennom det etablerte luftsamarbeidet. Det er blant annet utarbeidet et nytt nasjonalt beregningsverktøy til bruk i kommunenes arbeid med tiltaksplaner, og en ny luftportal med daglig varsling av luftkvaliteten er lansert. Det er også et stadig pågående arbeid med å vurdere både de konkrete grenseverdiene, gjeldende regelverk og øvrige virkemidler. Jeg er derfor av den oppfatning at det ikke er formålstjenelig å utarbeide en nasjonal plan for arbeidet med svevestøv nå.

2. Stortinget ber regjeringen senke grenseverdiene for NO_x og svevestøv i forurensningsforskriften fra dagens nivå, slik at de samsvarer med nasjonale miljømål:

- a. Årsgrenseverdien for PM10 reduseres til 20 µg/m³.
- b. Årsgrenseverdien for PM2,5 reduseres til 8 µg/m³.
- c. Årsgrenseverdien for NO_x reduseres til 30 µg/m³.

Om årsgrenseverdier for svevestøv (PM10 og PM2,5)

På bakgrunnen av anbefalinger i rapporten "Grenseverdier og nasjonale mål" (M-129/2014), utarbeidet av Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet, ble grenseverdiene for både PM10 og PM2,5 skjerpet med virkning fra 1 januar 2016.

I dag er årsgrenseverdien for svevestøv PM10 25 µg/m³, og for døgnmiddel er den 50 µg/m³ (maksimalt 30

tillatte overskridelser per år). For PM2,5 er årsgrenseverdien i dag 15 µg/m³.

For å ta høyde for teknologiske fremskritt og/eller ny kunnskap om tiltak og helseeffekter, anbefalte etatene i nevnte rapport at det på et senere tidspunkt ble gjennomført en oppdatering av potensialet for å skjerpe grenseverdiene ytterligere.

Klima- og miljødepartementet, Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet har i tråd med dette gitt Miljødirektoratet, i samråd med Vegdirektoratet og Folkehelseinstituttet, et oppdrag om å:

- (i) Oppdatere kunnskapsgrunnlaget for hvilke grenseverdier for svevestøv (PM10 og PM2,5) som bør gjelde fra 2020, herunder vurdering av samfunnsøkonomisk nytte og gjennomførbarheten av utslippsreduksjoner
- (ii) Foreslå eventuelle nødvendige endringer i grenseverdiene for svevestøv (PM10 og PM2,5) fra og med 2020

Frist for å levere forslagene er 1. november 2019.

Potensialet for å skjerpe grenseverdiene for svevestøv ytterligere vurderes med bakgrunn i teknologiske fremskritt og ny kunnskap om tiltak og helseeffekter. Basert på en vurdering av hvilke grenseverdinivåer som er tilrådelige fra et samfunnsøkonomisk perspektiv, vil etatene foreslå nødvendige endringer i grenseverdiene for svevestøv.

Om årsgrenseverdier for NO_x

Grenseverdien for årsmiddel av NO_x er i dag 30 µg/m³, og samsvarer med det nasjonale målet.

3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre sanksjoner for kommuner som overskrider grenseverdiene for luftkvalitet i forurensningsforskriften.

Staten ved Miljødirektoratet har i dag flere verktøy for å påvirke arbeidet med lokal luftkvalitet i kommunene. Miljødirektoratet kan blant annet stille krav til kommunens tiltaksutredninger og pålegge kommunene tvangsmulkt for å følge opp vedtak etter forurensningsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet.

I rapporten "Myndighetsfordeling og roller – lokal luftkvalitet" av 7. februar 2018 har også Miljødirektoratet nylig vurdert myndighetsfordeling, oppgavefordeling og ansvarsfordeling innen lokal luftkvalitet. Hensikten med rapporten var blant annet å få belyst om eventuelle endringer i utformingen eller praktiseringen av regelverket (forurensningsforskriften kapittel 7) kun-

ne bidra til å styrke gjennomføringsevnen på dette området.

Et av flere forslag i rapporten er at det innføres en rapporteringsplikt for kommunene på gjennomføring av handlingsplaner for lokal luftkvalitet, jf. forurensingsforskriften § 7-9.

Formålet med rapporteringsplikten vil være å bidra til at kommunen i større grad gjennomfører tiltakene i planen. I tillegg vil en slik rapporteringsplikt gi Miljødirektoratet bedre oversikt over luftarbeidet i kommunene. Dette vil gjøre direktoratet bedre i stand til å yte aktiv veiledning og til å evaluere regelverket løpende.

Som del av oppfølgingen av rapporten er Miljødirektoratet gitt i oppdrag å fremme konkrete forslag til endringer i forurensningsforskriften kapittel 7 med tilhørende konsekvensutredning innen 1. juli 2019. Forslagene vil på vanlig måte bli vurdert av departementet og være gjenstand for alminnelig høring før eventuell fastsettelse.

4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et belønningssystem for kommuner som iverksetter tiltak som forbedrer luftkvaliteten.

Kommunene er tillagt oppgaven som forurensningsmyndighet etter forurensningsforskriftens kapittel 7 om luftkvalitet. Kommunene skal som del av dette arbeidet lede arbeidet med tiltaksplaner og sørge for at de ulike anleggseierne/forurenserne iverksetter de nødvendige tiltak. Forurenser betaler-prinsippet ligger til grunn for regelverket og den enkelte anleggseier er ansvarlig for kostnadene knyttet til egne tiltak. Dette gjelder også for kommunen, i tilfeller hvor kommunen selv er anleggseier. En del kommuner er likevel gitt støtte fra ENOVA til å etablere landstrøm i havner. Det er også gitt midler etter Klimasatsordningen til tiltak som har bidratt til bedre luftkvalitet, herunder klimavennlige byggeplasser, kollektivknutepunkter med sykkel- og elbilparkering samt elektriske varebiler og drosjer. Generelt bidrar også byvekstavtalene og belønningsmidlene til å bedre luftkvaliteten i byene. Jeg mener ikke det er særlige grunner som tilsier at det bør innføres et generelt belønningssystem på dette området ut over dette i dag.

5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et krav om at alle offentlige bygg- og anleggsplasser skal være utslippsfrie.

I Granavolden-plattformen slår regjeringen fast at den i samarbeid med bransjen vil legge til rette for bygge- og anleggsplassene skal være fossilfrie innen 2025 og at det offentlige har et spesielt ansvar for at byggeplasser i offentlig regi går foran. Samarbeid og tilrettelegging vil gi bedre resultater enn om myndighetene skulle stille krav. At anleggsplasser skal være "utslippsfrie", utelukker i motsetning til begrepet "fossilfrie" ulike former for bioenergi som vil kunne være en nødvendig del av løs-

ningen, særlig i en overgangsfase. Regjeringen har flere pågående prosesser og virkemidler rettet inn mot å redusere utslipp fra bygge- og anleggsplasser.

- I fjor vedtok regjeringen et forbud mot bruk av mineralolje til oppvarming av bygninger, inkludert midlertidige bygg og anleggsbrakker. Regjeringen har i Granavolden-plattformen varslet at den vil utvide forbudet til også å gjelde bruk av mineralolje til byggvarme, dvs. midlertidig oppvarming og tørking av bygninger under oppføring og rehabilitering. Dette forbudet foreslås innført fra 2022, slik at bransjen gis tilstrekkelig tid til å innrette seg. Det vil gis unntak utover dette tidspunktet der det er nødvendig.
- I NTP 2018–2029 varslet regjeringen at Samferdselsdepartementet vil utarbeide en *handlingsplan for fossilfrie bygge- og anleggsplasser* innen transportsektoren. Regjeringen tar sikte på å legge frem handlingsplanen i løpet av 2019.
- Det offentlige er en stor utbygger og innkjøper. Krav i offentlige anbud er viktig for å drive utvikling av nye innovative og miljøvennlige løsninger. Dette gjelder også bygge- og anleggsplassene, hvor potensialet for å ta i bruk fossilfrie og utslippsfrie løsninger er stort. Regjeringen la i april frem Meld. St. 22 (2018–2019) *Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser*. I denne slås det fast at regjeringen skal utarbeide en handlingsplan som skal bidra til å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon. I tillegg har Regjeringen varslet følgende i Granavolden:
 - Regjeringen vil bruke offentlige anskaffelser og regelverk for å stimulere etterspørsel etter produkter som er produsert med lavutslippsteknologi, for eksempel sement og asfalt.
 - Regjeringen vil stille krav om nullutslippstransport i leveranser til det offentlige der det ligger til rette for det.
- Selv om det offentlige er en betydelig utbygger, er det like viktig at private utbyggere og aktører også reduserer utslipp. Regjeringen ønsker å bidra til utvikling av nye løsninger, og gir i dag støtte til nullutslippsteknologi i bygge- og anleggssektoren, gjennom blant annet Enova. Regjeringen har styrket Enova, og i 2019 er overføringen på over tre milliarder kroner til grønn omstilling.
- I tillegg har PILOT-E gjennom sine programmer støttet utvikling av innovative løsninger for utslippsfri bygg- og anleggsvirksomhet. I 2017, ble det lyst ut midler til *Utslippsfri nyttetransport på land*. Dette bidro til flere prosjekter rettet mot utvikling av løsninger for utslippsfri anleggsvirksomhet. I årets utlysning etterspør PILOT-E prosjekter som presenterer løsninger for reduksjon av kli-

magassutslipp knyttet til bygg- og anleggsvirksomhet.

6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en nasjonal støtteordning for privatpersoner i områder med luftforurensningsproblemer som vil skifte ut sine gamle vedovner med nye, rentbrennende ovner. Ordningen bør prioritere lavinntektskusstander.

Lokale forhold, meteorologi og topografi har betydning for om vedfyring er et problem for lokal luftkvalitet. Kommunene som forurensningsmyndighet etter forurensningsforskriftens kapittel 7 har i dag flere tilgjengelige virkemidler for å redusere utslipp fra vedfyring. Dette ble nylig grundig gjort rede for i en utredningen av Vista Analyse kalt "Virkemidler for å redusere utslipp fra vedfyring – oppskriften til renere luft i din kommune" utarbeidet på oppdrag av Miljødirektoratet.

Rapporten er en del av en helhetlig gjennomgang av virkemidler rettet mot å redusere utslipp fra vedfyring, som Miljødirektoratet har gjort på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet. I sin vurdering trekker Miljødirektoratet fram flere momenter som vil kunne bidra til å redusere utslipp fra vedfyring, herunder at det bør vurderes å etablere en statlig støtteordning for utskifting av vedovner som ivaretar både utslipp til klima og lokal luft. Departementet vil nå vurdere de ulike anbefalingene fra direktoratet, herunder forslaget om å opprette en støtteordning.

Flere kommuner har allerede i dag egne støtteordninger til utskifting av gamle vedovner. Kommunen har mulighet til å differensiere støtten, og støtteordninger bør innrettes slik at støtten baseres på i hvilke områder det er størst behov for å redusere utslippene.

7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommuner hjemmel til å innføre restriksjoner på vedfyring på sterkt forurensede dager. Restriksjonene må kunne skille mellom rentbrennende og ikke-rentbrennende vedovner samt ivareta sosiale hensyn slik at lavinntektskusstander skjermes.

Dager med dårlig luftkvalitet som følge av svevestøv inntreffer som regel sent på vinteren og på våren, og da som regel med veitrafikk som den største kilden. På kalde vinterdager kan likevel vedfyring være en betydelig kilde til høye konsentrasjoner av svevestøv i byer og tettsteder.

Fra 1998 har det vært et krav at alle lukkede ildsteder som selges i Norge skal tilfredsstillende krav til svevestøvutslipp. Flere kommuner har parallelt innført økonomiske virkemidler i form av tilskuddsordninger for utskifting av gamle ovner til nye rentbrennende ovner.

Informasjonskampanjer, hvor innbyggerne informeres om hvordan de kan fyre riktig for å unngå unødig utslipp av svevestøv, er et annet tiltak noen kommuner har iverksatt. Generelle råd om vedovner og fyring gis

også av ENOVA. I Bergen kommune vil det fra 2021 være forbud mot bruk av ikke-rentbrennende ildsteder, som for eksempel åpne peiser, oljefyrte ildsteder eller ved- og koksovner installert før 1998.

Kommuner som ønsker å innføre restriksjoner på bruken av vedfyring har allerede i dag hjemmel til dette i forurensningsforskriften § 7-4 (4). Forutsetningen er at det foreligger fare for overskridelser av grenseverdiene for PM10, og at vedfyring i kommunen samlet sett bidrar til høye konsentrasjoner av svevestøv.

Det er kommunestyret som i forurensningsforskriften § 7-4 (4) er gitt myndighet til å gi forskrifter og fatte enkeltvedtak som regulerer utslippene av svevestøv fra vedovner i kommunen. Reguleringen kan være midlertidig, permanent eller kun iverksettes på dager med høy luftforurensning. Slike forskrifter og/eller enkeltvedtak kan for eksempel regulere bruken av vedovner og stille krav til rensing av utslippene.

Kommunestyrets myndighet er imidlertid begrenset slik at det ikke kan vedtas restriksjoner på vedfyringen i kommunen som medfører at kapasiteten på det lokale eller nasjonale strømmettet overbelastes. I hvilken grad vedfyringsrestriksjoner vil kunne ha slik betydning vil avhenge av hvor omfattende restriksjoner som pålegges, eksisterende nettkapasitet i området m.m. og må vurderes konkret av den enkelte kommune. For å sikre at lokale forskrifter ikke skaper slike problemer, skal utkast til forskrift sendes på høring til Olje- og energidepartementet og det lokale nettselskapet. Enkeltvedtak om vedfyringsrestriksjoner kan påklages til Miljødirektoratet etter forurensningsforskriften § 7-12.

8. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.

Kriteriene for fartsgrenser er nylig revidert og legger til rette for en hensiktsmessig bruk av fartsgrensene på 40 km/t og 30 km/t. Det anses derfor ikke for å være hensiktsmessig å revidere disse med sikte på økt bruk av slike fartsgrenser nå.

9. Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag om å bruke miljøfartsgrenser i større utstrekning i og rundt norske byer og tettsteder, for å oppnå samfunnsgevinster i form av bedre helse og redusert drivstofforbruk, svevestøv og eksosutslipp samt endringer i kø, støy og ulykker.

Det er allerede i dag anledning til å ta i bruk miljøfartsgrenser i og rundt byer og tettsteder av miljøhensyn. Det er grunn til å se nærmere på muligheten for bruk av dynamisk skilting, slik at farten enkelt kan skiltes ned på dager med faktisk høy luftforurensning. Skiltingen blir da mer målrettet, noe som også er viktig for å opprettholde folks respekt for fartsgrensene.

Som nevnt over oppdaterer imidlertid Miljødirektoratet, i samråd med Vegdirektoratet og Folkehelseinstituttet, potensialet for å skjerpe grenseverdiene for svevestøv. I vurderingen inngår ulike tiltak for å redusere utslipp av støv, blant annet lavere hastighet.

