

20.8.2007

Til de politiske partiene i Oslo, Bergen og Trondheim

Tiltak mot luftforurensing fra trafikk

Mange mennesker er utsatt for helsefarlig luftforurensing i Oslo, Trondheim og Bergen. Og det er veitrafikk er den dominerende kilden til lokal luftforurensning. Beregninger for 2003, utført av Norsk institutt for luftforskning (NILU), viser at rundt halvparten av Oslos innbyggere utsatt for svevestøvnivåer over nasjonalt mål for 2010. Tilsvarende antall for Trondheim er over 8000, kanskje enda flere, mens antallet i Bergen var under 3000. Beregningene viser også at henholdsvis ca. 7000, 3200 og 700 personer utsettes for nivåer over nasjonalt mål for NO₂ i Oslo, Bergen og Trondheim. Nesten 115 000 personer utsettes for nivåer over nasjonalt mål for benzen i Oslo. I de andre byene er benzennivået lavt.

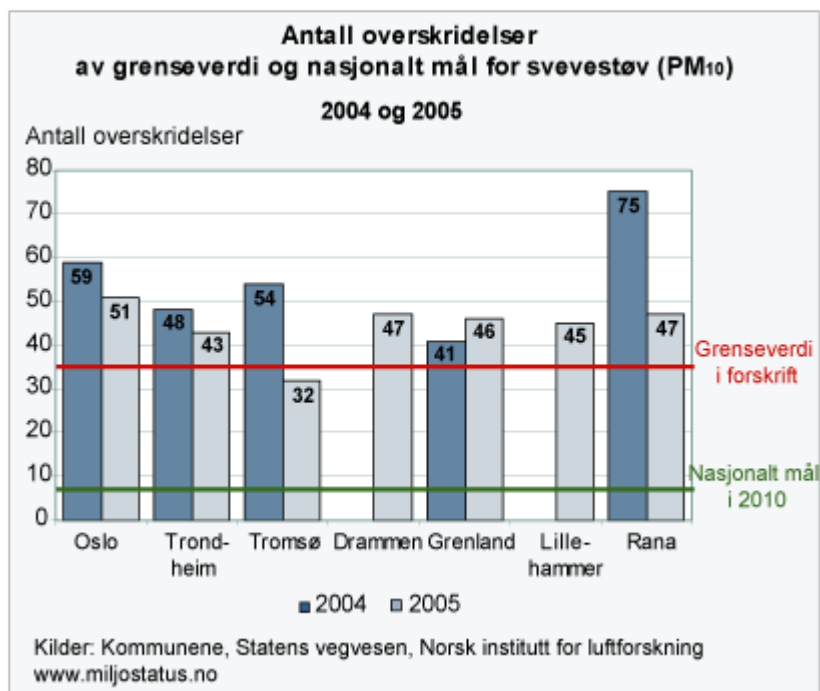
Ved høye nivåer av luftforurensning vil personer som er plaget med astma og allergi, få helsemessige problemer. Ved "rød" tilstand anbefales de å holde seg inne. Andre kan også lettere utvikle slike plager ved gjentagende eksponering for høye konsentrasjonsnivåer.

Partikler og nitrogenoksider (NO_x) er de komponentene som gir helseskadelige nivåer i norske byer. De er direkte koblet til lunge-, hjerte- og karsykdommer, astma og allergi samt utvikling av lungekreft.

Dagens nivåer av luftforurensning i flere norske byer bryter lovverket. Lovverket påbyr byene å måtte gjennomføre tiltak de nærmeste årene for å få ned antall dager med for høye nivåer av forurensning. I 2006 var det fem byer som brøt luftforurensingsforskriften når det gjelder svevestøv, nemlig Oslo, Drammen, Lillehammer, Trondheim og Mo i Rana.

Figuren på neste side viser antall målte overskridelser av det nasjonale målet for svevestøv for 2010 i Norge i perioden 2004–2005. Figuren viser også at den juridisk bindende grenseverdien som gjelder fra 2005, blir overskredet. Nasjonalt mål for svevestøv for 2010 tilsier at døgnkonsentrasjon på 50 mikrogram/m³ kan overskrides 7 ganger på et år. Den juridisk bindende grenseverdien som gjelder fra 2005 tillater 35 overskridelser av døgnkonsentrasjon på 50 mikrogram/m³ på et år.

Når det gjelder NO₂, viser de siste beregningene fra Statens forurensningstilsyn at Oslo, Drammen, Bergen, Trondheim, Stavanger og Ålesund ligger an til bryte grenseverdien for årgjennomsnitt som gjelder fra 2010 dersom det ikke settes i verk tiltak ut over det som allerede gjøres i dag gjennom eksisterende og kommende krav til utslipp fra kjøretøyer.



Løsninger

Siden veitrafikken er største bidragsyter til luftforurensing i de store byene, er det også innen veitrafikken at løsningene må finnes. Mindre piggdekkbruk og bedre teknologi hjelper, men den stadig økende trafikken gjør at det trengs flere virkemidler. Veiprisning er et effektivt verktøy som gir bedre utnyttelse av veinettet, mindre forurensing, færre køer og dermed bedre forhold for de som må kjøre bil, enten privat eller i jobbsammenheng. I tillegg bedres kollektivtrafikkens framkommelighet, noe som gir ytterligere positive ringvirkninger.

Erfaringene med veiprisning i London og Stockholm er svært gode. Stockholmsforsøket innebar både satsing på kollektivtransport og veiprisning. Trafikken over "bomringen" i Stockholm gikk ned med 19 prosent etter innføring av veiprisning, mens reduksjonen i køtidene i og omkring indre by var på 30–50 prosent. London har nå vedtatt å differensiere takstene slik at det blir mer lønnsomt å bruke biler med lave utslipp av både klimagasser og lokal luftforurensing. Også London opplevde en markert nedgang i trafikken etter at veiprisningssystemet ble innført.

Det er viktig å være klar over at det ikke er tilstrekkelig å bare styrke kollektivtrafikken – det er nødvendig med både gulrot og pisk. Erfaringene fra Stockholms-forsøket viser dette tydelig.

Den ferske rapporten fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at køprising i Bergen og Trondheim vil gi formidable positive effekter, blant annet reduserte køer. Mindre trafikk gir mindre lokal luftforurensing og mindre utslipp av klimagasser.

I debatten om veiprisning hevdes det ofte at økte avgifter i rushperiodene vil gi usosiale utslag. Flere forskningsstudier avdramatiserer denne påstanden. Det er i stor grad høyinntektstgruppene som berøres av veiprisning. Og de økte inntektene fra veiprisning kan brukes på tiltak som gir en fordelingseffekt, blant annet satsing på kollektivtransport (som også er bra for miljøet) eller skattelette. Det er også viktig å huske på at de som betaler køavgift, også vil få del i fordelene av at køene blir kortere.

Utfordring til politikerne

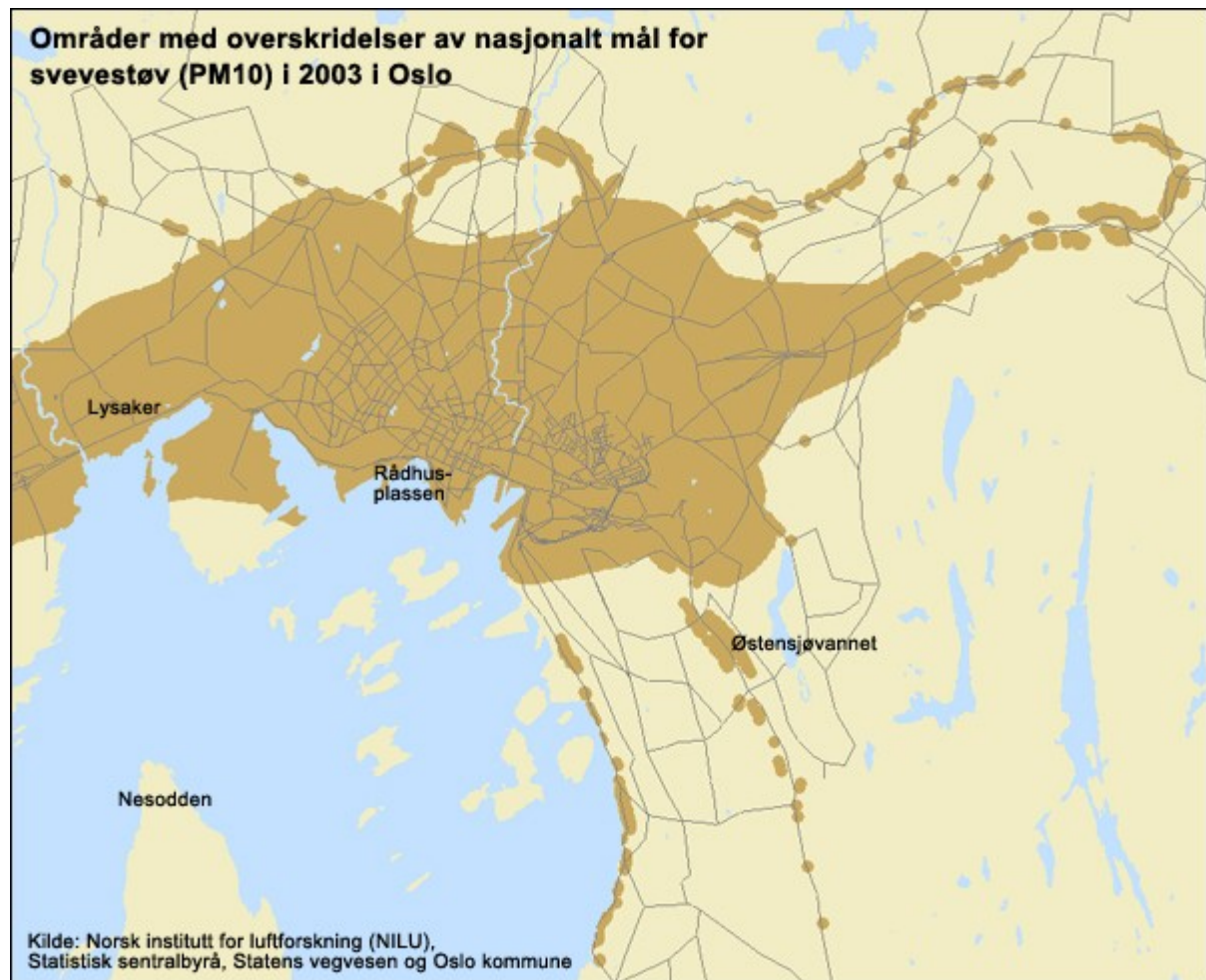
Norges Naturvernforbund og Norges Astma- og Allergiforbund utfordrer de politiske partiene med følgende spørsmål:

Hva vil dere gjøre får å få bort den helseskadelige lufta? Dersom dere går mot veipricing som har vist seg som et effektivt virkemiddel i så måte ber vi om at dere redegjøre for deres alternative restriksjoner som må legges på bilbruken.

Mer informasjon om utfordringer og muligheter i de enkelte byene:

Oslo

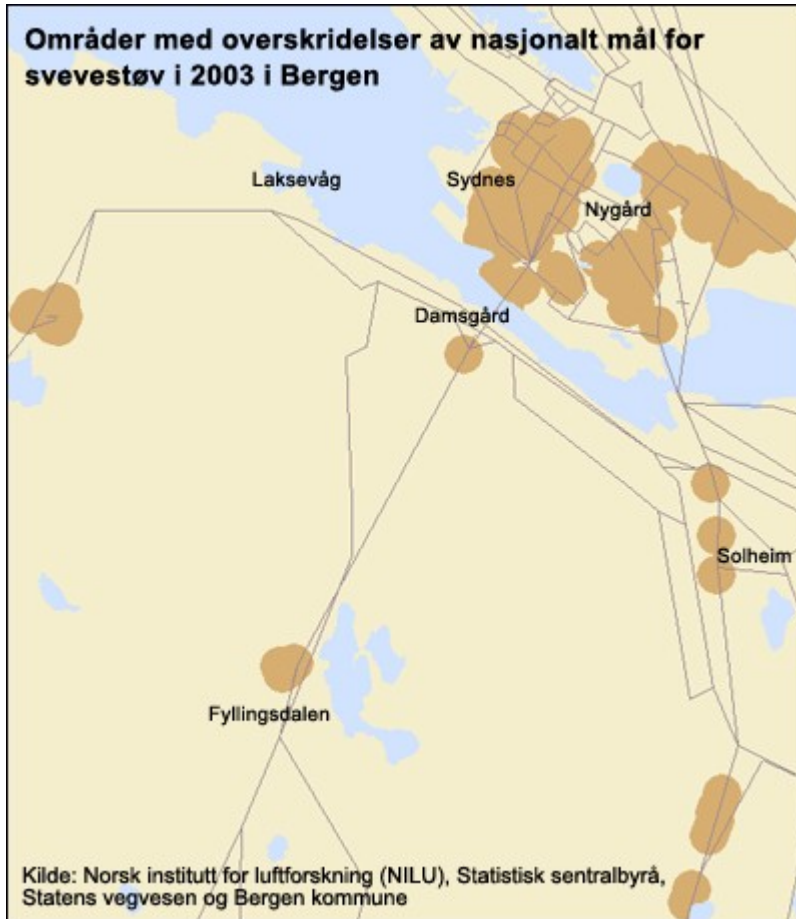
Forslaget til Oslopakke 3 vil ikke greie å stoppe trafikkveksten. Norges Naturvernforbund og Norges Astma- og Allergiforbund legger vekt på at veipricing må bakes inn i Oslopakke 3 så fort som mulig.



Brune områder viser hvor det er beregnet overskridelser av nasjonalt mål for svevestøv (PM10) i 2003 i Oslo. Kilde: Miljøstatus i Norge: www.miljostatus.no

Bergen

Tidligere i år la Bergen kommune, Hordaland fylke og Statens vegvesen fram en transportanalyse for Bergens-området, som ikke uventet konkluderer med at mer veibygging fører til flere biler og trafikkaos. Planen skisserer en vekst i biltrafikken på 50 prosent fram mot år 2025, det sier seg selv at dette ikke kan løses med å bygge flere veier, men at det må satses på helt andre hold. Vi ser i dag at Bergen har den høyeste biltettheten blant storbyene i Norge, og den vokser raskest. Den skisserte trafikkveksten vil forsterke flere av de problemene Bergen sliter med i dag.



Brune områder viser hvor det er beregnet overskridelser av nasjonalt mål for svevestøv (PM10) i 2003 i Bergen. Kilde: Miljøstatus i Norge: www.miljostatus.no

Som ett av flere virkemidler mener Norges Naturvernforbund og Norges Astma- og Allergiforbund at det er helt nødvendig at det innføres veiprisning, i form av tidsdifferensierte bompenger, der inntektene går til å drift av kollektivtrafikken.

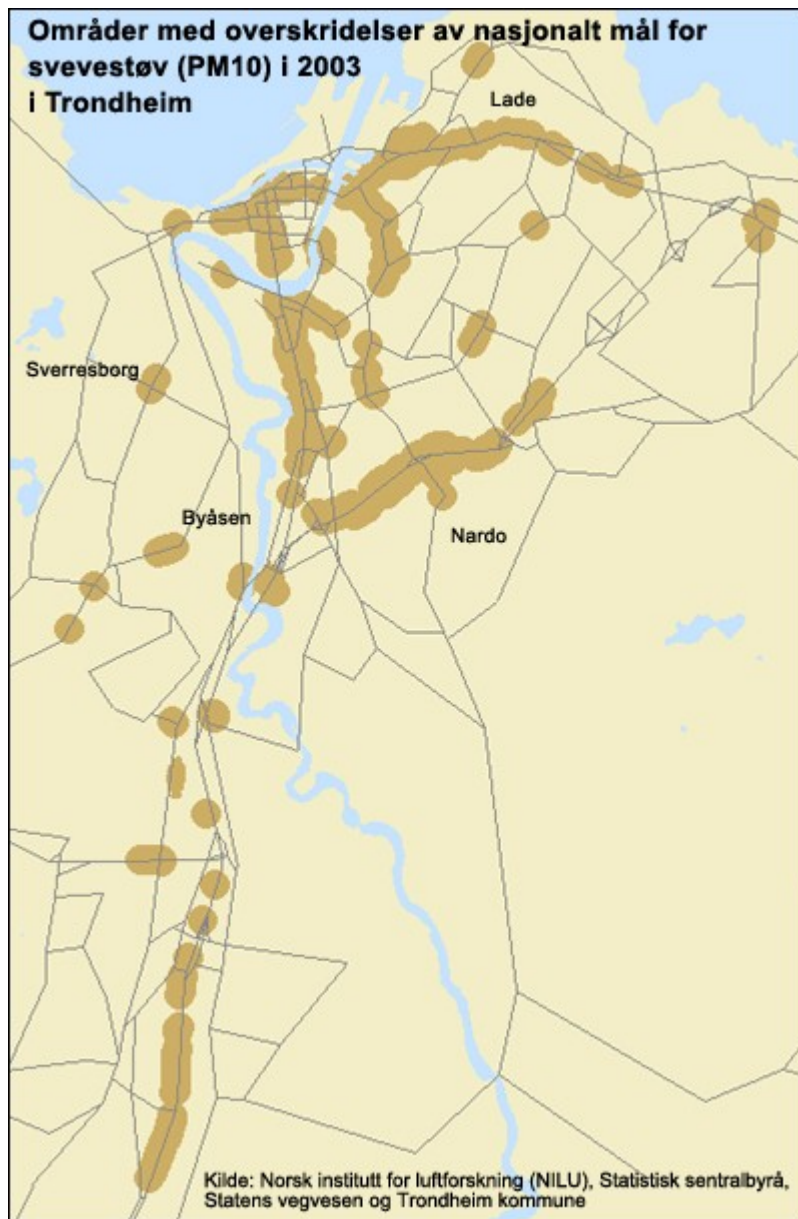
Ifølge en fersk rapport fra Transportøkonomisk institutt vil en køavgift i Bergen på 40 kroner redusere biltrafikken med anslagsvis 10 prosent sett i forhold til om dagens bomring videreføres. Samfunnet vil spare i størrelsesorden 130–350 millioner kroner årlig.

Trondheim

Trafikken i Trondheim ventes å vokse sterkt, og kollektivtrafikken har tapt markedsandeler de siste 10 årene. Som ett av flere virkemidler mener Norges Naturvernforbund og Norges Astma- og Allergiforbund at det er helt nødvendig at det

innføres veipricing, i form av tidsdifferensierte bompenger, der inntektene går til å drift av kollektivtrafikken.

Den ferske rapporten fra Transportøkonomisk institutt viser at en køavgift i Trondheim på 40 kroner vil redusere biltrafikken med anslagsvis 15 prosent sett i forhold til en løsning uten noen bomring. Samfunnet vil spare i størrelsesorden 120–330 millioner kroner årlig.



Med vennlig hilsen

Lars Haltbrekken (sign.)
leder i Norges Naturvernforbund
tlf. 91 61 21 91

Geir Endregard (sign.)
leder i Norges Astma- og Allergiforbund
tlf. 95 84 62 20

For kilder, se neste side:

Kilder:

- Faktainformasjon og figurer om luftforurensing er tatt fra:
 - Miljøstatus i Norge: www.miljostatus.no
 - www.luftkvalitet.info
 - Oppslag på Statens forurensningstilsyns nettside 5. juli 2007: *Luftkvaliteten er ikke blitt bedre*: www.sft.no/artikkel_40766.aspx?cid=3353
- TØI-rapport 895/2007: *Køprising i Bergen og Trondheim – et alternativ på 20 års sikt*: www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/895-2007/895-2007-elektronisk.pdf
- Norges Naturvernforbunds rapport 1/2007: *Transportstrategi for miljø og næringsliv*: www.naturvern.no/ntp1019/rapport1/
- Nyhetsmelding om veiprising i London på Sveriges Radio 5. august 2007: www.sr.se/ekot/artikel.asp?artikel=1519593