



Oslo, 27.2.2015

Felles plansekreteriat for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
v/ Akershus fylkeskommune
Postboks 1200 Sentrum
0107 Oslo
E-post: post@akershus-fk.no

Høringsuttalelse til Regional Plan for Areal og Transport i Oslo og Akershus:

EN TRANSPORTPLAN SOM IKKE VURDERER HELSE- OG MILJØKONSEKVENSER

Det er kritisk viktig å planlegge på et regionalt nivå for å oppnå kvalitetene vi ønsker i vårt samfunn og statlige miljømål. Det faglige arbeidet for de temaer som behandles i denne planen, er grundig og omfattende, og kunne ha dannet grunnlag for en god utvikling i regionen.

Men høringsforslaget er for uforpliktende, oppfyller ikke lovkrav og bidrar ikke til å sikre helse- og miljøforbedring for innbyggerne i Norges mest befolkede region. Bedre livskvalitet og helse for beboerne er ikke en gang et mål i planen, enda transport er en hovedårsak til lokal støy- og luftforurensning, og dessuten direkte medvirkende til bomiljøer av dårligere kvalitet. Dette er forunderlig at planen viser en slik berøringsangst for å ta fatt i disse konsekvensene.

Kommunenes planlegging gir et omfattende bidrag til risikoen for helseskader fra støy- og luftforurensning, mens staten tar det meste av regningen for slike skader. Vi håper at staten krever en bedre konsekvensvurdering av disse miljøhensynene siden det er så lite incentiv i kommunene til dette.

Støy- og luftforurensning koster tilsammen det norske samfunnet opp mot kr 100 milliarder pr. år i helseskader. I tillegg kommer verdien av redusert livskvalitet. Den kan vanskelig prissettes.

Fortetting ved knutepunktene har mange positive sider, men må gjøres på en god måte med oppfølging av klare kriterier for gode bomiljøer. Ikke minst i forhold til støy. Norsk forening mot støy mottar en rekke henvendelser fra støyplagete beboere i nye, fortettede områder. Det viser at gjennomføringen må ha høy kvalitet for at ikke nye støyplager skal oppstå. Fortetting er intet fasitsvar uten nøye oppfølging. Fortetting har også potensial for store negative konsekvenser. Bl.a. kan én forurensningskilde utsette langt flere for helseskadelig støy.

Bomiljøene som er mest utsatt for støy, får i tillegg risiko for minsket eiendomsverdi og blir boområde for mindre ressurssterke borgere, noe som øker de sosiale helseforskjellene, i strid med nasjonale helsemål.

I den vedtatte planstrategi og planprogram (07.05.12) er støy- og luftforurensning ansett som en potensiell konflikt (s.29) og det står klart i Forventninger fra regjeringen (s.32) at *'Oslo kommune og Akershus fylkeskommune bør tilstrebe en helhetlig tilnærming i virkemiddelbruken hvor det går tydelig fram hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt.'* Dette er ikke oppfylt i verken planen eller konsekvensutredningen. Den er i strid med målet om en 10% reduksjon i antall helseskadelig støyutsatte slik dette er beskrevet i Nasjonal handlingsplan mot støy. Dette målet kan ikke nås om ikke regionene deltar.

Når planlegging og vurderingen av konsekvensene fra støy- og luftforurensning mangler fullstendig fra planen, kan det ikke fastslås at planen leder til en bærekraftig utvikling, som er den attesten planen påberoper seg. Norsk forening mot støy mener at den foreliggende areal- og transportplanen ikke godt nok oppfyller krav i flere lover og forskrifter:

- Formålet i Folkehelseloven krever samordning i folkehelsearbeidet bl.a. gjennom planlegging, og ansvaret ligger hos både kommunene, fylkeskommunene, fylkesmannen og helsedirektoratet. Konsekvensutredningen og regionalplanen viser til en høyere andel av en betydelig større befolkning skal bruke kollektivtransport, og at det blir oppnådd en ved samordnet parkeringspolitikk. Dette

innebærer at i beste fall at dagens biltrafikk forblir som i dag. Med dagens massive støy- og luftforurensningsproblemer. Kombinert med en forventet økning i gods- og varetransporten, vil dette bety en netto økning i helseskader.

- Regional plan utløser krav til konsekvensutredning (jf. pbl § 8-3) og utredningen iht. denne planen er ufullstendig ettersom den ikke tar med miljøkonsekvensene og konfliktvurderingen fastsatt i planprogrammet 07.05.2012. Da oppfyller planen ikke plan- og bygningsloven.
- Konsekvensutredningsforskriften gir klare krav til innholdet (Vedlegg IV) og disse er ikke oppfylt. Flere steder i utredningen vises til manglende valg av konkrete alternativer fra tiltakshaveren, og dette gjør umulig vurdering mot referansealternativet og utredning av de faktiske konsekvensene.
- Retningslinjen for støy i arealplanlegging (T-1442), Nasjonal handlingsplan mot støy og Oslos handlingsplan mot støy er ikke nevnt i planen eller konsekvensutredningen. Dette strider blant annet med formålet i EUs støydirektiv, som Norge har lagt til grunn.

Vi vil også kommentere vedtaksgrunnlaget:

- Regionalplanen bør gjøres juridisk bindende gjennom rekkefølgebestemmelser som krever ferdigstilling av infrastruktur og avbøtende tiltak, og en kartlagt forbedring av miljøet før fortettingen tillates. Retningslinjer, både statlige og kommunale, har tidligere ikke hindret vedtak og forslag som strider med nasjonale mål. Jfr. forslaget for utbygging av E18, og Oslos kommuneplanforslag som gir dispensasjon til utbygging i rød støysone for hele sentrumsområdet. .
- Trass sitt navn fremstår Regionplanen mer som en strategiplan. Ingen planbeslutninger eller -alternativer blir vedtatt, bare retningslinjer (som ligner mye på Statens planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging). For at konsekvensene skal kunne utredes må forslag konkretiseres på et mer detaljert nivå. Ved å vedta vage retningslinjer og handlingsprogram, blir infrastrukturplanleggingen gjort plan for plan: Da smuldrer hele hensikten med helhetlig regionalplan opp, det forsinker videre planer og forkludrer mulighet for medvirkning.
- Handlingsprogrammet har få handlinger utover videre planlegging og inngåelse av avtaler, et arbeid som sannsynligvis burde blitt gjort i forkant av et forslag til regional plan. Finansieringen av tiltak fra kommunene mangler konkretisering, mens det derimot vedtas et 'sterkere bidrag fra staten til kollektivtransport i regionen' (H8). Kollektivtransportsystemet er primært eid og driftet av kommunenes egne selskaper. Vi frykter her et politisk spill om finansieringen som fort kan lede til forsinkede investeringer og dårligere by- og bokvaliteter. Vi ønsker forpliktende vedtak på finansiering av kollektivinfrastruktur fra kommunenes side, f.eks. gjennom rekkefølgebestemmelser.

Hvis retningslinjene faktisk følges opp, kan de være en del av en positiv samfunnsutvikling, men det må videre vurderes tiltak for å forbedre miljøforholdene, spesielt i Oslo:

- Etablering av utslippsfrie soner i tettbygde strøk
- Kommunale krav til egne anskaffelser i form av utslippsfrie kollektivtransport- og tjenesteskjøretøy
- Lavere fartsgrenser på veinettet i tettbygde strøk
- Legging av støysvak asfalt på kommunale veier ved behov
- Informasjonskampanjer for kommunens borgere om støysvak trafikantadferd som bilist, med støysvak eco-kjøring, anskaffelse av støysvake biler og støysvake bildekk
- Tilbud på Bybiler (kommunale eide elbiler i samme konseptet som Bysykler) på alle knutepunktene

Norsk forening mot støy ser mye bra i denne planen, men samtidig store mangler. Kvalitetene som er ønsket for bo- og bymiljøene må sikres gjennom helhetlig, gjennomsliktig planlegging. For å oppnå nasjonale mål for helse og miljø, er denne regionplanen utilfredsstillende. Vår forening vurderer å varsle Helsedirektoratet eller Kommunal- og moderniseringsdepartementet om vår bekymring om dette.

Ulf Winther
sign

generalsekretær
Norsk forening mot støy

Ekebergveien 1A Organisasjonsnummer: 985 698 783
0192 Oslo Bankkontonummer: 0537 06 45150

www.stoyforeningen.no
post@stoyforeningen.no

Tlf: 22 87 04 20