

Innføring av midlertidige tidsdifferensierte bompengerakster

- strakstiltak på dager med fare for høy luftforurensning

Notat utarbeidet av arbeidsgruppe i Bergensprogrammet

Forord

Dette notatet er utarbeidet av en arbeidsgruppe med deltakelse fra partene i Bergensprogrammet på bestilling fra Bergensprogrammets styringsgruppe. Formålet med arbeidet har vært å utarbeide faglig grunnlag for lokalpolitiske vedtak om innføring av et nytt strakstiltak for å forbedre luftkvaliteten på dager med fare for høy luftforurensning. Tiltaket gjelder økte, midlertidige bompengetakster etter vegloven § 27-2, som lyder:

«Departementet kan i forskrift fastsette mellombølge tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensede perioder innenfor bompengesystemet i byområde når det er fare for og ved overskridning av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forureiningslova § 9. Bruken av takstane føresett vedtak av kommunen og fylkeskommunen.»

Bergen er den første byen i Norge som tar initiativ til å etablere dette tiltaket, som Stortinget åpnet for gjennom endringen i vegloven i 2012. Arbeidet har tatt utgangspunkt i de krav og føringer som ligger i Prop. 81 L (2011-2012) *Endringer i veglova og vegtrafikkloven*, samt Bergens erfaringer med liknende strakstiltak for å bedre luftkvaliteten i byen (datokjøring).

Arbeidsgruppens sammensetning:

Kristian Bauge, Statens vegvesen
Kirsti Arnesen, Statens vegvesen
Elisabeth Matre, Statens vegvesen
Marte Hagen Eriksrud, Hordaland fylkeskommune
Målfrid Vik Sønstabø, Skyss
Per Vikse, Bergen kommune
Kirsten Lysen, Bergen kommune
Anne Kringstad, Bergen kommune
Øivind Hauge Støle, Bergen kommune (leder)

Bergen, 30. januar 2016

Sammendrag

Bergen har de siste årene brutt lovpålagte grenseverdier (årsmiddel) for lokal luftforurensning, primært knyttet til utslipp av NO₂, vinteren 2010, 2012, 2013 og 2014. Videre medførte en inversjonsperiode i januar 2016 til at Bergen allerede har brutt antall tillatte overskridelser av timesverdiene for NO₂ for hele året (18 timer).

Høsten 2015 ble som kjent Norge dømt i EFTA-domstolen for brudd på EUs luftkvalitetsdirektiv i form av overskridelser av grenseverdiene for NO₂, PM og SO₂ i flere norske byer. Like etter konkluderte Riksrevisjonen i en rapport om myndighetenes arbeid med lokal luftkvalitet, at sentrale transportpolitiske virkemidler i større grad kan bidra til god luftkvalitet. Disse sakene illustrerer at arbeidet for bedre luftkvalitet i byene også er et viktig nasjonalt ansvar.

Formålet med dette dokumentet er å bidra med faglig grunnlag for nødvendige politiske prosesser i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune for å innføre midlertidige, tidsdifferensierte bompengetakster etter vegloven § 27, andre ledd (heretter benevnt «beredskapstakster»).

Bergen er den første byen i Norge som tar initiativ til å ta i bruk dette virkemiddelet, og det faglige grunnlaget er utarbeidet med utgangspunkt i definerte krav i Prop. 81 L (2011-2012) *Endringer i veglova og vegtrafikkloven* (heretter benevnt «proposisjonen»).

De faglige anbefalingene knyttet til kravene til lokalpolitiske vedtak kan oppsummeres slik:

Ønske om forskrift for engangssituasjon eller for fremtidige hendelser

Proposisjonens ordlyd åpner for at takstene kan bli fastsatt med utgangspunkt i ett enkelt tilfelle med høy luftforurensning eller for at takstene kan bli fastsatt for fremtidige tilfeller.

For at denne typen strakstiltak skal kunne ha ønsket effekt, er det en forutsetning at tiltaket iverksettes tidlig, og helst før grenseverdiene for luftkvaliteten er brutt. Med dette utgangspunktet anses det som mest formålstjenlig å ha klar en forskrift som kan benyttes når behovet oppstår, og ikke måtte få utformet en egen forskrift for hvert enkelt tilfelle.

I denne saken legges frem forslag til takster som skal kunne tas i bruk i fremtidige tilfeller med fare for høy luftforurensning i Bergen.

Forurensningsnivå som skal legges til grunn

Proposisjonen stiller krav om at lokale myndigheter anbefaler hvilke forurensningsnivå som skal legges til grunn som fare for eller overskridelse av grenseverdiene.

Tilgjengelig kunnskapsgrunnlag, inkludert Bergens egne erfaringer fra 2010 og 2016, tilsier at tidlig iverksetting av tiltak er vesentlig for å oppnå ønsket effekt. Samferdselsdepartementet viser også til det samme i proposisjonen. Dette er grunnlaget for anbefalingen om at tiltak bør besluttes og iverksettes på grunnlag av varsel om vedvarende høye forurensningsverdier.

Denne tilnærmingen til iverksetting av strakstiltak ligger allerede til grunn for Bergen kommunes beredskapsplan. Det er naturlig at beslutning om innføring av beredskapstakster følger gjeldende beredskapsplan med rutiner for innføring av datokjøring. Det utløsende kriteriet i denne sammenhengen er: «*Ved varsel om dårlig luftkvalitet (rødt nivå) med sannsynlig varighet over tre dager vurderes også datokjøring*»

Proposisjonen åpner for fleksible løsninger ved valg av takstopplegg, blant annet at takstnivå kan variere med forurensningsnivå.

Erfaringene i Bergen etter bruk av datokjøring som virkemiddel, viser at det vil være krevende med et differensiert takstsystem hvor takster varierer med målt luftkvalitet. Dette henger sammen med at det er store variasjoner i målt luftkvalitet i løpet av kort tid gjennom for eksempel en dag. Av hensyn til praktisk gjennomføring og informasjonsopplegg mot publikum er det videre avgjørende at takstopplegget er enklest mulig utformet. Det foreslås derfor at følgende kriterium legges til grunn for utløsning av tiltaket:

Beredskapstakster kan innføres ved varsel om høy luftforurensning, definert som overskridelse av grenseverdier for NO₂ og PM₁₀, med sannsynlig varighet over to dager.

Forslag til takstnivå

Prop. 81 L (2011-2012) gir ikke føringer på takstnivå. Samferdselsdepartementet viser til at takstsystemet må tilpasses det enkelte byområdets behov.

Formålet med å heve takstene, er å regulere (avvise) trafikk for å redusere luftforurensningen. Forventninger om effekter av ulike takstnivå vil derfor være styrende for forslag til takstnivå som bør gjelde for dette strakstiltaket.

For å gjøre kvalifiserte vurderinger av forventede trafikale effekter av økt takstnivå, er det benyttet modellberegninger ved bruk av Regional transportmodell (RTM). Dette er et verktøy som har sine klare svakheter for dette formålet, særlig fordi modellen ikke tar hensyn til at det som testes er et tiltak som skal gjelde i en avgrenset periode. Dette må tas hensyn til ved bruk av resultater.

For Bergen sin del er det gjort beregninger av trafikkavvisning ved tre ulike takstinnretninger. RTM-beregningene gir følgende prognoser i form av trafikkreduksjoner gjennom bomringen:

Takstnivå	Beregnet trafikkreduksjon i bomringen
Tredobling av gjeldende takster fra feb. 2016	23 %
Femdobling av gjeldende takster fra feb. 2016	43 %
Flat takst hele dagen, 250 kroner	60 %

I en samlet vurdering av anbefalt takstnivå, er det lagt størst vekt på følgende forhold:

- Tiltaket bør gi trafikkreduksjon i et omfang som gir sannsynlighet for å unngå overskridelse av grenseverdiene for luftforurensning – tidligere analyser tilsier et behov på 35 % reduksjon.
- Ved utforming av takstopplegg, er enkelhet avgjørende, jf. forrige punkt («forurensningsnivå som skal legges til grunn»). Dette innebærer lite fleksibilitet, og understreker behovet for et takstnivå som gir stor/tilstrekkelig effekt.

På grunnlag av en samlet vurdering, foreslås mulighet til å iverksette femdobling av gjeldende takster på dager med fare for høy luftforurensning.

På samme måte som for datokjøring, foreslås det å avgrense tiltaket til tidsrommet 0600-2200 i det enkelte døgn.

Praktisk gjennomføring

I proposisjonen vises det til at tiltaket bør inngå i kommunens beredskapsplan etter forurensningsforskriften, der ansvarsforhold og praktiske problemstillinger er avklart.

Bergen kommune utformet en detaljert beredskapsplan i forbindelse med den langvarige inversjonsperioden i 2010. Beredskapsplanen er blitt videreutviklet og testet i praksis i flere sammenhenger siden, senest i forbindelse med iverksetting av datokjøring i januar 2016.

Det er naturlig at beredskapstakster på dager med fare for høy luftforurensning tas inn i den til enhver tid gjeldende beredskapsplan, fordi det da ses i konkret sammenheng med andre tiltak i en beredskapssituasjon. Det vil bli iverksatt mindre inngripende/drastiske tiltak før beredskapstakster vurderes. Det gjelder blant annet informasjonstiltak rettet mot byens innbyggere, krav til anleggseiere om å styrke renhold av vegnettet, etc. I tillegg vil særskilte informasjonstiltak og tiltak for å styrke kollektivtransporten være supplement til innføring av midlertidig økte takster.

Det vil være nødvendig å gjøre enkelte tilpasninger i beredskapsplanen:

- Innskjerpe utløsende kriterium (som i dag gjelder for datokjøring) til «ved varsel om dårlig luftkvalitet med sannsynlig varighet over to dager»
- Ta inn informasjon om at Hordaland fylkeskommune gir byrådet fullmakt til å iverksette tiltaket når vilkårene er oppfylt, gitt at HFK gir sin tilslutning til en slik løsning. I beredskapsplanen skal det presiseres at iverksetting av tiltaket forutsetter kommunikasjon/konsultasjon med HFK i forkant av beslutning
- Det utarbeides et eget opplegg for rapportering av konsekvensene av tiltaket

Kostnader og finansiering

Det er ulike former for kostnader/risiko for kostnader i forbindelse med gjennomføring av tiltaket. Det vesentlige risikoelementet handler om endringer i inntektsgrunnlaget for bompengeselskapet som resultat av trafikkavvisning med høye takster.

Statens vegvesen har vurdert risiko for mindreinntekter/merkostnader som konsekvens av økte takster og redusert trafikk gjennom bomringen. For at tiltaket skal gi mindreinntekter, må trafikkavvisningen ved femdobbel takst være over 80 %, altså nærmere dobbelt så høy som trafikkprognosene tilsier. Analysen indikerer dermed at det er lite sannsynlig at bompengeneinntekten reduseres så mye at bompengeselskapet påføres økonomisk tap som følge av innføring av beredskapstakster. Det er tvert om stor sannsynlighet for at tiltaket vil gi merinntekter i bomringen som vil dekke øvrige kostnader ved gjennomføring av tiltaket.

Håndtering av de økonomiske konsekvensene av tiltaket formaliseres gjennom en egen tilleggsavtale med bompengeselskapet. Denne inngås etter at takstforskrift er fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Forventede effekter av tiltaket

Proposisjonen viser til at det er et «overordnet krav at tiltaket vil ha en effekt på forurensningen». Samtidig pekes det på at virkemiddelet må ses på som et mykere tiltak enn de tiltakene som helt eller delvis legger ned forbud mot trafikk, jf. vegtrafikkloven § 7, annet ledd – herunder datokjøring. Ettersom det er åpnet for datokjøring uten konkrete krav til dokumentasjon av effekter på

forurensningsnivå, kan ikke kravet om å dokumentere effekt for å innføre beredskapstakster tolkes strengt. Det er like fullt klare indikasjoner på at tiltaket vil ha god effekt, og være mer hensiktsmessig enn datokjøring. I det følgende anføres tre argumenter for at tiltaket vil gi effekt ved innføring i Bergen.

- *Redusert vegtrafikk gir bedre luftkvalitet*

Den grunnleggende forutsetningen for å innføre tiltaket, er at utslipp til luft fra vegtrafikk er en betydelig kilde til forurensning og dårlig luftkvalitet i byer og tettsteder. I tillegg er det godt dokumentert at mindre kø/bedre flyt i trafikken i seg selv bidrar til reduserte utslipp. Dette er bakgrunnen for at strakstiltak som bidrar til markert reduksjon i vegtrafikken anses som effektive tiltak for bedre luftkvalitet. Beregningene som er gjennomført for å vurdere trafikale effekter ved ulike takstnivå, indikerer at kraftig økte takster i bomringen vil gi høyere trafikkavvisning enn datokjøringen erfaringsmessig har gitt, og at det i et slikt perspektiv fremstår som et mer effektivt tiltak.

- *Tiltaket begrenser kjøring i områder med høy forurensning*

For at tiltaket skal gi ønsket effekt, er det vesentlig at det geografiske nedslagsfeltet for trafikkreduksjonen har rimelig samsvar med tilsvarende nedslagsfelt for høy luftforurensning. Dette er i stor grad tilfelle i Bergen, noe som tilsier at benyttelse av bomringen som ramme for regulering er hensiktsmessig.

- *Ferske fagrapporter dokumenterer effekt av liknende tiltak*

Det er ikke mulig innenfor rammene av dette arbeidet å fastslå konkret hvor stor effekt tiltaket vil ha i form av utslippsreduksjon/reduert luftforurensning. Nyere fagrapporter konkluderer med at liknende tiltak vil ha effekt, som sannsynligvis gir større samfunnsøkonomisk nytte enn ulike former for forbud, som for eksempel datokjøring. TØI har i sin rapport «tiltak mot bruk av dieseldretøy på dager med høy luftforurensning» (1437/2015), konkludert med at 10-dobling av bompengesatsene for dieselmotorer som et strakstiltak vil ha effekt og vil gi større samfunnsøkonomisk nytte enn et kjøreforbud for de samme bilene. Verken prosjektet eller tiltaket (10-dobling bompengesatsene for dieselmotorer) er direkte sammenliknbart med å innføre beredskapstakster i Bergen, men det anses like fullt som relevant i en skjønsmessig vurdering av effekter.

Vurdering av uønskede sideeffekter

Innføring av beredskapstakster vil gi lokale vridninger i trafikkmønsteret. En sannsynlig effekt vil være at trafikkarbeidet øker lokalt i sonene mellom bomsnittene, og at trafikken over bomsnittene reduseres. Det forventes likevel at trafikale sideeffekter av beredskapstakster vil være moderate, jf. også erfaringene med datokjøring i 2010 og 2016.

Et annet forhold som tradisjonelt får mye oppmerksomhet ved denne typen tiltak, er antakelser om at tiltaket slår sosialt skjevt ut. Dette temaet ble grundig vurdert i forbindelse med utredningene om kjøprising i Bergen i 2009, med konklusjoner om at verken barnefamilier eller lavinntektsgrupper vil bli spesielt hardt rammet av tiltaket. Det legges til grunn at disse vurderingene i stor grad vil være overførbare til innføring av beredskapstakster i bompengeringen.

1. Innledning

Bakgrunn

Bergen kommune er forurensningsmyndighet for lokal luftkvalitet i Bergen, jf. forurensningsforskriften kapittel 7. Dette innebærer blant annet at Bergen kommune har ansvar for å gjennomføre målinger av lokal luftkvalitet og utarbeide tiltaksutredninger som skal legges til grunn for handling når det er fare for eller faktiske overskridelser av vedtatte grenseverdier. Eier av anlegg som bidrar vesentlig til fare for overskridelse av grenseverdiene plikter å gjennomføre nødvendige tiltak for å sikre at grenseverdiene ikke overskrides. Utslipp fra trafikk på vegger ses under ett, jf.

forurensningsforskriften § 7-3 fjerde ledd, uavhengig av hvem som eier anlegget. Forurensning fra vegtrafikk i Bergen kommer fra riksveger, fylkesveger og kommunale vegger. Ansvar for forurensning fra veg er derfor delt mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Kommunen har i tillegg et overordnet ansvar for å pålegge anleggseiere å gjennomføre tiltak for å sikre at krav etter forurensningsforskriften blir overholdt, jf. forurensningsforskriften § 7-4.

Bergen har utfordringer med å overholde krav som skal sikre tilfredsstillende luftkvalitet for befolkningen. Dette har i særlig grad vært knyttet til grenseverdiene for nitrogenoksider (NO_2). Her stiller forurensningsforskriften krav til en maks grenseverdi for årsmiddel nitrogenoksid på 40 mg/m^3 (gjennomsnittsverdi). Tilsvarende stilles krav til maksimalt 18 timers overskridelser i året av timesmiddelkonsentrasjonen av nitrogenoksid på 200 mg/m^3 .

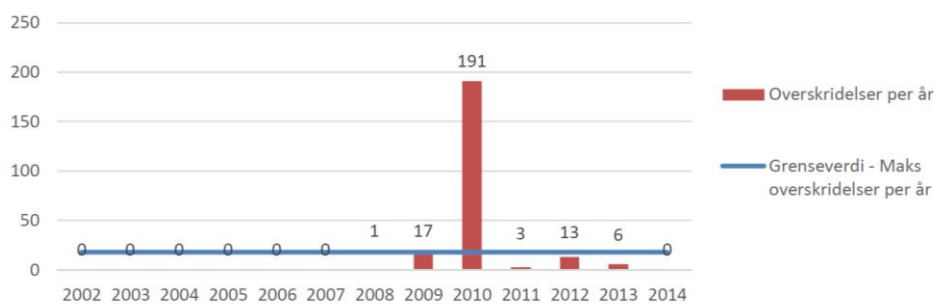
Bergen har brutt grenseverdiene for årsmiddel NO_2 vinteren 2010, 2012, 2013 og 2014.

Overskridelsene var markante i 2010, men har vært mer marginale de andre årene.

Timesmiddelkonsentrasjonene har bare vært brutt vinteren 2010 og 2016¹. Vinteren 2010 var svært spesiell, med årsmiddelutslipp på $55,1 \text{ mg/m}^3$, og samlet 191 timer med overskridelser.

Figur 1: Forurensningsnivå Danmarks plass, timesmiddel NO_2 , hentet fra årsmelding luftkvalitet i Bergen 2014

Danmarks plass – forurensningsepisoder nitrogenoksid

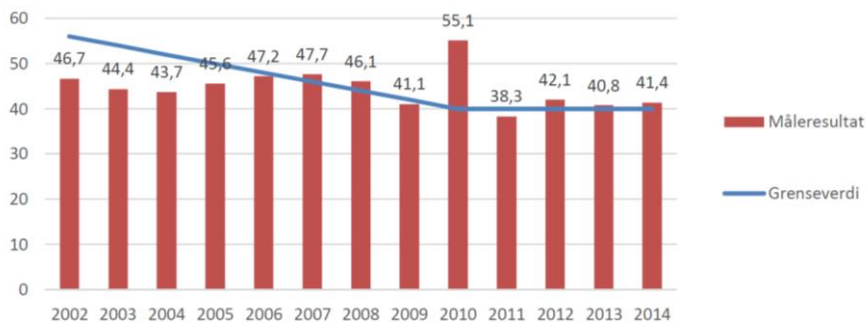


Figur 2-2: NO_2 – Danmarks plass – Forurensningsepisoder iht. forskrift (NO_2 skal ikke overskride $200 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ mer enn 18 timer per år).

¹ Med det menes at det kun var i 2010 og 2016 at Bergen har hatt mer enn maksimalt tillatte overskridelser (18 timer). De siste årene har det vært normalt med noen få timer med brudd på grenseverdiene, men ikke over 18 timer.

Figur 2: Forurensningsnivå Danmarks plass, årsmiddel NO₂, hentet fra årsmelding luftkvalitet i Bergen 2014

Danmarks plass – årsmiddel nitrogen-dioksid



Figur 2-6: NO₂ – nitrogen-dioksid årsmiddel Danmarks plass (µg/m³).

Bergen har tradisjonelt hatt mindre utfordringer med å overholde grenseverdiene for svevestøv (PM₁₀ og PM_{2,5}). Grenseverdiene ble imidlertid kraftig skjerpet fra 1.1. 2016, og Bergen har allerede erfart at dette skaper nye utfordringer med hensyn til å overholde lovpålagte krav til lokal luftkvalitet.

Høsten 2015 ble som kjent Norge dømt i EFTA-domstolen for brudd på EUs luftkvalitetsdirektiv i form av overskridelser av grenseverdiene for NO₂, PM og SO₂ i flere norske byer. Like etter ferdigstilte Riksrevisjonen sitt arbeid med å vurdere myndighetenes arbeid med lokal luftkvalitet. Riksrevisjonen konkluderte blant annet med at sentrale transportpolitiske virkemidler i større grad kan bidra til god luftkvalitet, og at fordeling av ansvar og oppgaver på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer gjør det krevende å nå målene for lokal luftkvalitet. Disse sakene illustrerer at arbeidet for bedre luftkvalitet i byene også er et viktig nasjonalt ansvar.

Det langsiktige arbeidet for å forbedre luftkvaliteten er viktigst. Dette gjelder det pågående arbeidet for å redusere behovet for og bruken av transport på fossilt brennstoff, og da særlig diesel. Her er arealplanlegging med fortetting, styrket kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for gående og syklende vesentlig. I tillegg er restriktive tiltak mot biltransport viktig, jf. innføring av permanente, tidsdifferensierte bompenger i Bergen fra februar 2016. Det jobbes også med å få mulighet til å innføre permanente lavutslippssoner og miljødifferensierte bompenger, men dette er virkemidler som krever nasjonale tiltak i form av lovendringer og teknisk videreutvikling av Autopass-systemet.

I tillegg til de permanente tiltakene som skal forebygges og forbedre luftkvaliteten over tid, er det viktig å ha tilgjengelige verktøy å sette inn på de dagene det likevel er fare for helseskadelig luftkvalitet for Bergens innbyggere. I 2012 ble det åpnet for at kommunene kunne få tilgang til et nytt virkemiddel som strakstiltak på dager med høy luftforurensning. Dette skjedde gjennom en revisjon av vegloven, med et nytt avsnitt i § 27 (nytt annet ledd):

«Departementet kan i forskrift fastsette mellomlange tidsdifferensierte bompenger til bruk i avgrensede perioder innenfor bompengesystemet i byområde når det er fare for og ved overskridning av grenseverdiene for konsentrasjon av forurening i luft utendørs fastsett i forskrift med hjemmel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreses vedtak av kommunen og fylkeskommunen.»

I forbindelse med at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i 2015 fattet vedtak om å innføre (permanente) tidsdifferensierte bompengeretakster i Bergen, ble det sett som naturlig å starte prosessen med også å kunne ta i bruk strakstiltaket etter vegloven § 27, andre ledd. Bergen bystyre bad derfor byrådet om å fremme en egen sak om dette.

Formål

Formålet med dette dokumentet er å bidra med faglig grunnlag for nødvendige politiske prosesser i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune for å innføre midlertidig økte takster etter vegloven § 27, andre ledd.

Bergens egne erfaringer fra 2010 og 2016 viser at sterke virkemidler med det formål å begrense biltrafikken er nødvendig for å lykkes med strakstiltak på dager med høy luftforurensning. Ferske fagutredninger² underbygger dette, og peker mot at kraftig økning av bompengeretakster kan være å foretrekke fremfor kjøreforbud, som datokjøring og/eller forbud mot kjøring med enkelte typer kjøretøy.

Rammer og forutsetninger

A. Føringer gjennom Prop. 81 L (2011-2012)

Grunnlaget for endringen i vegloven § 27 er å finne i Prop. 81 L (2011-2012) *Endringer i veglova og vegtrafikkloven*. Her presenterer Samferdselsdepartementet bakgrunnen for og formålet med endringsforslaget, samt hvilke krav/kriterier som gjelder for innføring.

Formålet med lovendringen oppsummeres slik av departementet: «*Ordninga er eit verkemiddel som raskt kan setjast i verk for å få ned forureininga frå biltrafikken i byområda når det er naudsynt av omsyn til folk si helse*».

Departementet understreker at det er det langsiktige arbeidet med permanente tiltak som er viktigst og som har størst effekt for luftkvaliteten. Samtidig pekes det på behovet for at kommunene og vegmyndighetene har nødvendige virkemidler til å redusere biltrafikken raskt når grenseverdiene etter forurensningsforskriften blir overskredet og når det er fare for dette. Muligheten til å innføre beredskapstakster som et strakstiltak vil være et alternativ til foreliggende muligheter til å redusere/forby trafikk etter vegtrafikklovens § 7, andre ledd (datokjøring, etc.). Departementet viser til at midlertidig heving av bompengeretakstene etter revidering av vegloven § 27 må ses på som et «mykere» tiltak enn forbud mot trafikk etter vegtrafikkloven.

Tiltaket kan kun innføres i byer som allerede har system for bompengerekrav.

For å innføre beredskapstakster som et strakstiltak mot høy luftforurensning, kreves følgende prosess:

- Lokalpolitiske vedtak i bykommune og fylkeskommune om
 - o at det kan bli fastsatt forskrift om midlertidige tidsdifferensierte bompengeretakster

² Jf. NILU-rapport 22/2015: «Effekt av strakstiltak på dager med høy luftforurensning og effekt for NO₂» og TØI-rapport 1437/2015 «Tiltak mot bruk av dieselskjøretøy på dager med høy luftforurensning». Se nærmere omtale under eget punkt om «forventede effekter av tiltaket».

- hvordan takstene skal benyttes
- Samferdselsdepartementet fastsetter forskrift om takster

Proposisjonens ordlyd åpner for at takstene kan bli fastsatt med utgangspunkt i ett enkelt tilfelle med høy luftforurensning eller for at takstene kan bli fastsatt for fremtidige tilfeller.

Det kreves ikke involvering av Stortinget for å iverksette tiltaket.

Departementet krever like fullt at en del forutsetninger er på plass for at tiltaket skal kunne iverksettes. Dette er forhold som først og fremst må synliggjøres i forbindelse med de lokalpolitiske prosessene, ettersom departementet er tydelig på at det er lokale behov i de enkelte byområdene som i stor grad bør styre tiltakets innretning.

Krav til kommunenes og fylkeskommunenes vedtak:

- Fastsette forureningsnivå som skal legges til grunn

Hovedvilkåret for å ta i bruk tiltaket, er knyttet til grenseverdiene for luftforurensning, jf. forureningsforskriften § 7-6. Det er like fullt slik at den nye ordlyden i vegloven § 27, andre ledd åpner for at takstene kan bli tatt i bruk når det er fare for overskridelser, ikke bare etter at grenseverdiene er overskredet. Beslutning om hvorvidt det er fare for overskridelser må skje på grunnlag av vurderinger av luftmålinger over en periode, sammenholdt med værprognoser for dagene fremover.

- Foreslå takster som kan tas i bruk

Selv om takstene skal fastsettes av departementet gjennom forskrift, skal lokale myndigheter foreslå takstnivå og begrunne disse ut fra forventede trafikale effekter.

- Skissere praktisk gjennomføring

I proposisjonen vises det til viktigheten av at tiltaket ikke ses på isolert, men vurderes sammen med andre typer tiltak. Dette gjelder i særlig grad informasjon til publikum og styrking av kollektivtilbudet. Departementet påpeker derfor at tiltaket bør inngå som en del av kommunens beredskapsplan etter forureningsforskriften. Dette gir både gode forutsetninger for helhetlig tilnærming til tiltak, samt best mulig gjennomføringskraft med kjente og avklarte ansvarsforhold.

- Vurdere økonomiske konsekvenser

Tiltaket vil kunne påvirke inntjeningen i bompengepakken. Avhengig av hvor høyt takstene settes, tiltakets varighet og de trafikale konsekvensene, vil det kunne medføre inntektsbortfall eller alternativt merinntekter. Samferdselsdepartementet anbefaler at dette tas hensyn til gjennom en tilleggsavtale med bompengeselskapet, slik at lavere inntekter eller merinntekter tilfaller selskapet. Kostnader knyttet til supplerende tiltak (informasjon, styrking av kollektivtransport, etc.) skal også vurderes, samt administrative kostnader.

- Sannsynliggjøre/dokumentere at tiltaket har effekt

I samsvar med formålet med ordningen er det et overordnet krav at tiltaket vil ha en effekt på trafikksituasjonen og forurensningen. Dette skal sannsynliggjøres i forkant, samt følges opp gjennom evaluering i etterkant.

B. Erfaringer fra 2010 og 2016

I 2010 hadde Bergen en lengre periode med inversjon som gav timesverdier for NO₂ som brøt grenseverdien på 200 mg/m³ i langt større utstrekning enn tillatt. I denne perioden ble Bergen kommunes beredskapsplaner testet i full utstrekning, og hele tiltaksregisteret ble spilt ut. Tilstrekkelig lovhjemmel for datokjøring ble etablert i ekspressfart, og tiltaket ble iverksatt 15. januar.

Bergen har også helt ferske erfaringer med bruk av datokjøring som virkemiddel, fra fem dager i januar 2016.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har evaluert tiltakene mot lokal luftforurensning som ble satt i verk i Bergen vinteren 2010. Dette gir et verdifullt kunnskapsgrunnlag for tilsvarende, fremtidige situasjoner. Det er p.t. ikke gjennomført noen helhetlig evaluering av tiltakene i januar 2016, men noen viktige erfaringer er godt dokumentert og velegnet til å supplere erfaringene fra 2010.

Evalueringen fra 2010 viser tydelig at sterke virkemidler må til for å få effekter i form av reduksjon i biltrafikken. Dette ble kun oppnådd den ene dagen da datokjøring ble iverksatt – og dette førte til 25-30 % færre biler på vegene inn mot sentrum i morgenrushet, og 15 % redusert trafikkmengde totalt over døgnet. Erfaringene fra datokjøringen i januar 2016 var tilsvarende (noe lavere), med trafikkreduksjon gjennom bomringen på om lag 15-20 % både i rushtid og over døgnet som helhet.

Trafikkreduksjonen ved innføring av datokjøring har altså vært betydelige, selv om de kan synes lavere enn det man skulle forvente. I denne sammenhengen er det viktig å ta hensyn til at datokjøring er krevende å håndheve og administrere, med mange fritak og dispensasjoner. Videre har mange husstander flere biler, og ved ulike nummerskilt vil man likevel kunne kjøre hver dag. I tillegg kommer utfordringer knyttet til manglende overholdelse av forbudet. Til sammen svekker disse forholdene effektiviteten av tiltaket.

En av hovedkonklusjonene til TØI med hensyn til læring for fremtidige situasjoner, er at det ikke er hensiktsmessig å sette i verk et bredt spekter av virkemidler i en akuttsituasjon.

«Partall-/oddetallordningen er kanskje derfor det tiltaket som bør inngå en kommunal beredskap for å hindre utvikling av en krisesituasjon som den som ble opplevd tidlig og midt i januar 2010 (...). Alternativt, eventuelt i kombinasjon, kan det benyttes forhøyede takster i bomringen eller et kjøprisingssystem. Alle de andre tiltakene – med unntak for informasjonstiltakene – kan trolig med fordel holdes unna en beredskapsplan for håndtering av akuttsituasjoner.»

TØI viser også til i rapporten at økt kollektivtilbud er rasjonelt, og kan ses på som en forutsetning for å få effekt av strenge, restriktive tiltak mot biltransport. Bergens erfaringer fra januar 2016 underbygger dette; på dagene med datokjøring ble det ekstraordinære kollektivtilbudet godt brukt med mange fulle avganger, og billettsalget (enkeltbilletter) økte med om lag 20 %. Skyss fikk også gjennomført en spørreundersøkelse i etterkant, med fokus på hvilke tilpasninger/endringer folk gjorde de aktuelle dagene. 27 % av disse oppgav at de benyttet kollektivtransport, mens 16 % oppgav at de satt på med andre/samkjørte.

Et annet viktig læringspunkt fra 2010 er at tiltak må iverksettes tidsnok. TØI pekte på at beredskapsapparatet ikke var patent, og henviste blant annet til at en detaljert beredskapsplan ble utformet først mot slutten av inversjonsperioden. Det er også slik at det eneste tiltaket som hadde reell effekt, først ble benyttet mot slutten av den verste inversjonsperioden. I 2016 ble datokjøring

iverksatt på et langt tidligere tidspunkt, og det er bred enighet blant partene om at gjennomføring av tiltak fungerte svært godt.

C. Benytte gjeldende bompengerordning

Som det fremgår av proposisjonen, er tiltaket kun tilgjengelig for byer som har eksisterende bompengesystem. Det anbefales også å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet for å håndtere eventuelle mindreinntekter/merinntekter som følge av tiltaket.

Det vil også være naturlig at tiltaket i størst mulig grad forholder seg til gjeldende bompengeravtale, herunder de rabattordninger, unntak etc. som ligger i denne. Det eneste unntaket som bør legges opp til, er at den økte taksten avgrenses til tidsrommet 0600-2200 (gjelder også for datokjøring).

2. Tiltakets innretning og konsekvenser – faglige anbefalinger

Ønske om forskrift for engangssituasjon eller for fremtidige hendelser

Proposisjonens ordlyd åpner både for at takstene kan bli fastsatt med utgangspunkt i ett enkelt tilfelle med høy luftforurensning og for at takstene kan bli fastsatt for fremtidige tilfeller. For at denne typen strakstiltak skal kunne ha ønsket effekt, er det en forutsetning at tiltaket iverksettes tidlig, og helst før grenseverdiene for luftkvaliteten er brutt. Med dette utgangspunktet er det åpenbart best å ha klar en forskrift som kan benyttes når behovet oppstår, og ikke måtte få utformet en egen forskrift for hvert enkelt tilfelle. Tilsvarende vurderinger fremgår av proposisjonen.

I denne saken legges derfor frem forslag til takster skal kunne tas i bruk i fremtidige tilfeller med fare for høy luftforurensning i Bergen.

Forurensningsnivå som skal legges til grunn

Formålet med tiltaket er å unngå/reducere omfang av perioder med helseskadelig luftkvalitet i Bergen. Luftkvaliteten måles kontinuerlig ved målestasjoner på Danmarks plass, ved rådhuset, samt lokale stasjoner i Loddefjord og i Åsane. I forskrift til forurensningsloven, kapittel 7, er det fastsatt grenseverdier for tillatte nivåer av forurensning for ulike typer utslipp (svoveldioksid, nitrogendioksid, svevestøv, bly, bensin og karbonmonoksid). Som vist til over, har utfordringene i Bergen i hovedsak vært knyttet til overholdelse av grenseverdier for nitrogendioksid (NO₂), og det vil bli økende utfordringer med svevestøv (PM_{2,5} og PM₁₀). Grenseverdiene for sistnevnte er skjerpet betydelig med virkning fra 1.1. 2016.

Tabell 1: Fastsatte grenseverdier, jf. forurensningsforskriften § 7-6

Komponent	Midlingstid	Grenseverdi	Antall tillatte overskridelser av grenseverdi
NO₂			
Timegrenseverdi	1 time	200 mg/m ³	18 ganger per kalenderår
Årsgrenseverdi	Kalenderår	40 mg/m ³	
Svevestøv PM₁₀			
Døgn grenseverdi	1 døgn	50 mg/m ³	30 ganger per kalenderår
Årsgrenseverdi	Kalenderår	25 mg/m ³	
Svevestøv PM_{2,5}			
Årsgrenseverdi	Kalenderår	15 mg/m ³	

Tilgjengelig kunnskapsgrunnlag tilsier at det er nødvendig å sette i verk tiltak tidlig for å oppnå ønsket effekt. «Tiltakskatalogen» (TØI) sier følgende om viktigheten av å være tidlig ute med innføring av denne typen tiltak:

«For at slike strakstiltak skal kunne gi effekt på konsentrasjonsnivået, må de innføres før grenseverdiene overskrides. Dette må vurderes ut fra blant annet værforhold, værutsikter og prognoser for luftforurensningsnivåer. Det er derfor viktig å ha en beredskap for varsling basert på værvarsel, forurensningsvarsel og helsevurdering som grunnlag for å vurdere om tiltak skal iverksettes. Dersom varselet indikerer at en situasjon med høy forurensning vil oppstå er det avgjørende at tiltak settes inn tidlig nok.»

Både erfaringene fra Bergen i 2010 (og 2016) tilsier at dette er riktig tilnærming.

Samferdselsdepartementet viser også til det samme i proposisjonen. Dette er grunnlaget for anbefalingen om at tiltak bør besluttes og iverksettes på grunnlag av *varsel om* vedvarende høye forurensningsverdier.

Denne tilnærmingen til iverksetting av strakstiltak ligger allerede til grunn for Bergen kommunes beredskapsplan. Det er naturlig at beslutning om innføring av beredskapstakster følger gjeldende beredskapsplan med rutiner for innføring av datokjøring. Det utløsende kriteriet i denne sammenhengen er: *«Ved varsel om dårlig luftkvalitet (rødt nivå) med sannsynlig varighet over tre dager vurderes også datokjøring.»*

Samtidig viser proposisjonen til at ved fastsetting av takster og bruken av disse må hovedhensynet være at formålet om trafikkreduksjon nås. Proposisjonen åpner for fleksible løsninger ved valg av takstopplegg, blant annet at takstnivå kan variere med forurensningsnivå.

Erfaringene i Bergen etter bruk av datokjøring som virkemiddel, viser at det vil være krevende med et differensiert takstsystem hvor takster varierer med målt luftkvalitet. Dette henger sammen med at det er store variasjoner i målt luftkvalitet i løpet av kort tid gjennom for eksempel en dag. Av hensyn til praktisk gjennomføring og informasjonsopplegg mot publikum er det videre avgjørende at

takstopplegget er enklest mulig utformet. Det foreslås derfor at følgende kriterium legges til grunn for utløsning av tiltaket:

Beredskapstakster kan innføres ved varsel om høy luftforurensning, definert som overskridelse av grenseverdier for NO₂ og PM₁₀, med sannsynlig varighet over to dager.

For nærmere redegjørelse av forslag til takstnivå og praktisk gjennomføring av tiltaket, vises det til egne punkt under. Merk likevel at utløsende kriterium, med varsel med varighet over to dager, er en innskjerping i forhold til gjeldende beredskapsplan (3 dager). Denne innskjerpingen anbefales fordi pågående revisjon av beredskapsplanen legger opp til tilsvarende endring av utløsende kriterium for datokjøring, blant annet på grunnlag av anbefalinger fra Miljødirektoratet³.

Forslag til takstnivå

Prop. 81 L (2011-2012) gir ikke føringer på takstnivå. Samferdselsdepartementet viser til at takstsystemet må tilpasses det enkelte byområdets behov. Derfor vises det kun til den grunnleggende trafikkavvisende mekanismen ved takstøkning:

«Avhengig av nivået på takstane og bruken av bompengemidler til kollektivtrafikken, vil bompengeneinnkrevjinga i byene generelt kunne ha ein viss trafikkavgrensande effekt. Ved bruk av auka takster i etablerte bompengesystem ligg det såleis til rette for at bompengar kan gi ei ytterlegare trafikkavvising dersom takstane blir heva tilstrekkeleg mykje».

Formålet med å heve takstene, er å regulere (avvise) trafikk for å redusere luftforurensningen. Forventninger om effekter av ulike takstnivå vil derfor være styrende for forslag til takstnivå som bør gjelde for dette strakstiltaket.

For å gjøre kvalifiserte vurderinger av forventede trafikale effekter av økt takstnivå, er det benyttet modellberegninger ved bruk av Regional transportmodell (RTM). Dette er et verktøy som har sine svakheter for bruk til dette formålet (se under), men som også er lagt til grunn for nevnte utredninger av TØI/NILU. For Bergen sin del er det gjort beregninger av trafikkavvisning ved tre ulike takstinnretninger:

- Tredobling av gjeldende satser (tidsdifferensierte, fra februar 2016). Dette innebærer takst for personbil på 135 kroner i rushtiden og 57 kroner utenom rush (uten rabatt). Tilsvarende pris for tunge biler vil være det dobbelte.
- Femdobling av gjeldende satser (tidsdifferensierte, fra februar 2016). Dette innebærer takst for personbil på 225 kroner i rushtiden og 95 kr utenom rush (uten rabatt). Tilsvarende pris for tunge biler vil være det dobbelte.
- Flat takst 250 kr hele døgnet (personbil), dobbel takst tunge biler.

Det er lagt til grunn fritak som i gjeldende bompengeavtale⁴, det vil si:

³ Miljødirektoratet 252/2014: «Lokal luftkvalitet – tiltaksutredninger»

⁴Det bør i utgangspunktet ikke legges til rette for dispensasjoner. Så lenge tiltaket ikke innebærer noe forbud mot å kjøre, kun en høyere kostnad, vil dispensasjoner i mindre grad være nødvendig enn det som er tilfelle ved datokjøring. I tillegg vil en dispensasjonsordning medføre administrative kostnader, samt at det bidrar til å redusere effektene av og legitimiteten ved tiltaket.

- Buss i konsesjonert rute
- Utrykningskjøretøy
- El-kjøretøy
- Hydrogenkjøretøy
- Forflytningshemmede med gyldig parkeringstillatelse

Det er svært viktig å være klar over begrensningene ved å benytte Regional transportmodell for å gi prognoser om effekter av beredskapstakster. Den viktigste begrensningen er knyttet til at RTM er en strategisk modell som beregner endringer i reisemønster på mellomlang sikt. I modellen endres reisemål for blant annet arbeidsreiser. Modellen tar ikke hensyn til at det som testes er et tiltak som skal gjelde i en avgrenset periode. Resultater fra modellkjøringer med RTM viser adferd som om tiltaket var permanent. Det innebærer blant annet at resultatene tar høyde for at en del personer har tilpasset seg ved å bytte bosted, arbeidssted, barnehage, etc.

I praksis betyr dette at resultatene vil ha en systematisk skjevhet i retning av høyere trafikkreduksjon gjennom bomringen enn det som vil være reelt. Samtidig er det andre forhold som trekker i motsatt retning – for eksempel at modellen ikke tar høyde for styrket kollektivtilbud. Det er ikke faglig grunnlag for å vurdere hvor stor usikkerheten ved RTM-beregningene er, blant annet fordi det ikke foreligger praktisk erfaring fra bruk av beredskapstakster som trafikkregulerende virkemiddel.

Like fullt er det RTM som også er benyttet som hovedredskap for analysene i ferske fagutredninger ved TØI og NILU, og som fremstår som «det beste vi har». For å oppfylle kravene etter proposisjonen om å vurdere trafikale effekter av tiltaket, er det derfor nødvendig å gjennomføre beregninger etter RTM, og supplere resultatene med skjønnsmessige vurderinger.

RTM-beregningene gir følgende prognoser i form av trafikkreduksjoner gjennom bomringen:

Tabell 2: Resultater RTM-beregninger

Takstnivå	Beregnet trafikkreduksjon i bomringen
Tredobling av gjeldende takster	23 %
Femdobling av gjeldende takster	43 %
Flat takst 250 kroner	60 %

Modellberegningene må behandles konservativt på grunn av usikkerhet, men de indikerer likevel at gjennomføring av tiltaket vil gi stor trafikkavvisning med alle de alternative takstinnretningene. Beregningene indikerer at det alternativet som gir minst takstøkning (tredobling), vil medføre om lag like stor trafikkreduksjon som datokjøring, jf. erfaringer fra 2010 og januar 2016.

I forbindelse med vurdering av takstnivå og – innretning, er det også andre forhold som må hensyntas enn prognoser for trafikkreduksjon gjennom bomringen:

Forholdsmessighet: Det er ikke et mål å innføre høyere takster enn det som skal til for å gi betydelig trafikkavvisning – den naturlige målsettingen vil være å oppnå ønsket trafikkavvisning med minst mulig økning av taksten. Samtidig er det krevende å definere hvor høy trafikkavvisning som er ønskelig/nødvendig.

I «Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Bergen» er det gjennomført modellkjøringer av hvor mye trafikkavvisning som skal til for å unngå overskridelser av NO₂ ved Danmarks plass⁵. Modellen viser et behov for trafikkreduksjon på 35 % for å unngå overskridelser, og om lag 20 % for å holde seg innenfor kravet om maksimalt 18 timer over 200 mg/m³ per år.⁶ Dette gjelder den permanente trafikksituasjonen, og behovet for trafikkreduksjon for å unngå overskridelser må antas å være høyere i en akutt situasjon.

Fleksibilitet: Det vil være en fordel å kunne justere takstnivå etter hvor kritisk forurensningssituasjonen er.

Enkelhet: Takstnivå og – innretning må være enklest mulig; både ift informasjonsstrategi og administrative kostnader ved innføring. Sistnevnte tilsier for eksempel at det vil være bedre å innføre femdobling av gjeldende tidsdifferensierte satser enn en høy, flat takst gjennom døgnet. Tilsvarende vil det være bedre med én fast takst enn flere takstnivåer.

Andre trafikale konsekvenser: Ved å benytte økte bomtakster som trafikkregulerende virkemiddel, vil det ikke bare medføre redusert trafikk, men også flytting av trafikk. Det er viktig å ha en formening om de ulike takstalternativene vil ha ulike konsekvenser for trafikken andre steder. Det er for eksempel sannsynlig at alternativ 3 med 250 kroner flat takst, som er beregnet til å gi 60 % trafikkreduksjon i bomringen, vil gi mer trafikk på annet vegnett enn alternativ 1, med tilhørende problemstillinger knyttet til trafikksikkerhet, fremkommelighet, etc.

Samlet vurdering

I en samlet vurdering av anbefalt takstnivå, er det lagt størst vekt på følgende forhold:

- Tiltaket bør gi trafikkreduksjon i et omfang som gir best mulig forutsetninger for å unngå overskridelser av grenseverdier for luftforurensning. På grunnlag av beregninger i «Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Bergen» tilsier dette behov for en trafikkreduksjon på om lag 35 %.
- Gjennomførte RTM-beregninger tilsier at tredoblet takst ikke vil gi tilstrekkelig trafikkavvisning. Denne vurderingen forsterkes av usikkerheten ved beregningene, som tilsier at resultatene bør tolkes konservativt.
- Ved utforming av takstopplegg, er enkelhet avgjørende, jf. forrige punkt («forurensningsnivå som skal legges til grunn»). Dette innebærer lite fleksibilitet, og understreker behovet for et takstnivå som gir stor/tilstrekkelig effekt.

På grunnlag av en samlet vurdering, foreslås mulighet til å iverksette femdobling av gjeldende takster på dager med fare for høy luftforurensning.

På samme måte som for datokjøring, foreslås det å avgrense tiltaket til tidsrommet 0600-2200 i det enkelte døgn.

For å gjøre tiltaket mest mulig treffsikkert og gi best mulig effekt, vil det åpenbart være en fordel om en kunne differensiere takstene etter bilenes utslippsegenskaper (miljødifferensierte takster). Verken

⁵ Timesverdier, modellen gir ikke grunnlag for beregninger på årsmiddel.

⁶ I tiltaksutredningen vises det til at resultatene må tolkes med forsiktighet pga usikkerhet ved benyttet modell.

lovverk eller Autopass-systemet åpner for dette i dag, men spørsmålene er til utredning i Vegdirektoratet/Samferdselsdepartementet. Det vil være ønskelig å benytte en slik differensiering så snart det er anledning til det.

Praktisk gjennomføring av tiltaket

Innledning

I proposisjonen vises det til at tiltaket bør inngå i kommunens beredskapsplan etter forurensningsforskriften, der ansvarsforhold og praktiske problemstillinger er avklart.

Bergen kommune utformet en detaljert beredskapsplan i forbindelse med den langvarige inversjonsperioden i 2010. Beredskapsplanen har blitt videreutviklet og testet i praksis i flere sammenhenger siden, senest i forbindelse med iverksetting av datokjøring i januar 2016. Beredskapsplanen revideres med jevne mellomrom, og er p.t. under revidering for å få implementert nye varslingsklasser, etc.

Det er naturlig at tiltaket med å øke bompengetakstene tas inn i beredskapsplanen, fordi det da ses i konkret sammenheng med andre tiltak i en beredskapssituasjon. Det vil bli iverksatt mindre inngripende/drastiske tiltak før beredskapstakster vurderes. Det gjelder blant annet informasjonstiltak rettet mot byens innbyggere, krav til anleggseiere om å styrke renhold av vegnettet, etc. I tillegg vil særskilte informasjonstiltak og tiltak for å styrke kollektivtransporten være supplement til innføring av midlertidig økte takster.

Innføring av beredskapstakster som et nytt virkemiddel vil kreve noen justeringer i gjeldende beredskapsplan, jf. under. Etersom beredskapsplanen jevnlig revideres, er det viktig å slå fast at innføring av beredskapstakster skal forholde seg til den til enhver tid gjeldende beredskapsplan i Bergen kommune.

Nærmere om gjeldende beredskapsplan

Beredskapsplanen omhandler følgende hovedforhold:

- Organisering og myndighet til å beslutte og iverksette tiltak: Bystyret har delegert alle nødvendige fullmakter til kriseledelsen i en beredskapssituasjon. Kriseledelsen er byrådet, eventuelt byrådet ved byrådsleder. Kriseledelsen understøttes av et beredskapsråd, med deltakelse fra relevante myndigheter⁷ med ansvar for viktige oppgaver i en beredskapssituasjon. Beredskapsrådets viktigste oppgaver er å gi råd til kriseledelsen, samt å gi tilslutning til tiltak innenfor egne ansvarsområder, samordne og iverksette tiltak.
- Oversikt over tilgjengelige virkemidler: Gjeldende beredskapsplan omtaler tilgjengelige virkemidler, fra helse råd til innføring av datokjøring.
- Kriterier for at tiltak utløses: Som vist til tidligere, er det meteorologiske varsler som er utløsende for iverksetting av tiltak. For det strengeste tiltaket i gjeldende beredskapsplan – datokjøring – er det utløsende kriteriet formulert slik: «Ved varsel om svært dårlig luftkvalitet

⁷ Beredskapsrådet består av Statens vegvesen, Politiet, Hordaland fylkeskommune m/Skyss, Bergen og omland havnevesen, Meteorologisk institutt, samt Bergen kommune (flere enheter).

med sannsynlig varighet over tre dager vurderes også datokjøring». Det er her viktig å understreke at «svært dårlig luftkvalitet» viser til utdaterte varslingsklasser, og at den riktige benevnelsen etter nye varslingsklasser er «dårlig luftkvalitet». I begge tilfeller betyr dette at *datokjøring vurderes når det foreligger varsel om luftkvalitet som overskrider grenseverdiene for NO₂ og svevestøv (PM₁₀)*⁸. I en slik situasjon trer kriseledelsen sammen og vurderer å fatte vedtak om datokjøring, etter en grundig vurdering som blant annet tar hensyn til Meteorologisk Institutts prognoser for dagene fremover. Beredskapsplanen angir også hvilken enhet i kommunen som har ansvar for iverksetting av tiltak på de forskjellige stadiene.

Nærmere om Bergens erfaring med beredskapssituasjoner ved dårlig luftkvalitet

Evalueringen av beredskapssituasjonen vinteren 2010 v/TØI konkluderte med at beredskapsapparatet ikke var «helt patent», og at alvoret i situasjonen ble identifisert seint. Samtidig ble det vist til at så snart beredskapsapparatet ble satt i verk, fungerte den praktiske kriseledelsen (Bergen kommune) godt i en koordinert innsats sammen med relevante aktører i beredskapsrådet. Et bredt spekter av tiltak ble effektivt iverksatt, herunder et effektivt informasjonsopplegg.

Erfaringene fra situasjonen med datokjøring i januar 2016 er ikke evaluert på tilsvarende måte, men det er helt tydelig fra umiddelbare egevalueringer at beredskapsapparatet har fungert etter intensjonen, og at man har lært fra erfaringene i 2010. Dette gjelder spesielt følgende sentrale forhold: Tiltaket med dokumentert effekt (datokjøring) ble iverksatt tidlig, så snart det var varslet langvarig dårlig luftkvalitet. Med bakgrunn i erfaringene fra 2010 ble det ikke iverksatt like mange supplerende tiltak, se nærmere omtale under.

Erfaringene fra både 2010 og 2016 tilsier at Bergen kommune med samarbeidsaktørene i beredskapsrådet har opparbeidet seg betydelig kompetanse og praktisk erfaring med håndtering av akutte situasjoner med høy luftforurensning. Det tilsier også at gjeldende beredskapsplan og rutiner fungerer godt som utgangspunkt for håndtering av situasjonen, og det anses ikke som ønskelig å gjøre flere endringer enn strengt tatt nødvendig ved innføring av et nytt tiltak.

Innlemming av midlertidige, tidsdifferensierte bompengetakster i beredskapsplanen

Det er flere grunner til at beredskapstakster bør inkorporeres i gjeldende beredskapsplan på samme vilkår og på lik linje med tiltak om datokjøring. Tiltakene er sammenliknbare med hensyn til formål og konsekvens for byens innbyggere, selv om datokjøring i form av å være et (delvis) forbud må anses som noe mer inngripende og dermed kunne hatt en høyere terskel for iverksetting. Usikkerhet ved meteorologiske varsler og raske svingninger i forurensningsnivå tilsier likevel at man bør unngå for mange rigide og detaljerte kriterier for bruk av de ulike verktøyene.

I og med at bompengeringen i Bergen allerede er tilrettelagt for differensierte bompengetakster, ligger det godt til rette for iverksetting av midlertidige, tidsdifferensierte takster. Dette gjelder både

⁸ For det fineste svevestøvet, PM_{2,5}, er de lovfestede grenseverdiene utelukkende knyttet til årsgrenseverdi, jf. tabell 1. Denne grenseverdien er satt til 15 mg/m³. I en beredskapssituasjon er ikke årsmiddelverdier relevante, men det er utarbeidet varslingsverdier for times- og døgnbasis også for disse komponentene. Grensen for å komme på «høyt forurensningsnivå» er definert som hhv 40 (time) og 25 (døgn) mg/m³.

tekniske tilpasninger og informasjonstiltak (variable skilt, etc.). Det har likevel vært nødvendig å avklare om det er praktisk mulig å innføre tiltaket like raskt som datokjøring, noe som innebærer en responstid på ned mot 12-16 timer. Driftsselskapet for bompengeringen i Bergen (BT Signaal) har på vegne av Bergen bompengeselskap rettet en forespørsel til leverandør av sentralsystemet. Det er bekreftet at dette vil være mulig, og at det vil være en fordel om ordningen som innføres er mest mulig lik den ordinære, det vil si tidsdifferensierte gjennom døgnet (rushtid), samt like fritak, rabatter, etc.

Supplerende tiltak i forbindelse med iverksetting av midlertidige, tidsdifferensierte takster

Som vist tidligere, konkluderte TØI gjennom evalueringen av situasjonen i 2010 at flere av tilleggstiltakene som ble innført i tillegg til datokjøring ikke hadde effekt, eller var direkte kontraproduktivt. Dette gjaldt for eksempel stenging av parkeringsplasser i sentrum, samt til dels også innføring av flere, midlertidige kollektivfelt/sambruksfelt.

Samtidig er det åpenbart nødvendig med supplerende tiltak ved innføring av et strengt restriktivt tiltak mot biltrafikk. Først og fremst er det nødvendig med svært god informasjon til byens innbyggere om innføring av tiltaket i forkant, slik at det blir mulig å forberede seg og finne alternative løsninger for transportbehovet de aktuelle dagene. Dernest er det nødvendig å tilby så god alternativ transport som mulig, i form av et midlertidig styrket kollektivtilbud, slik at de som må gjennomføre reiser til sentrum har et rimelig og forutsigbart alternativ. Proposisjonen omtaler også slike tiltak som nødvendige forutsetninger for innføring av beredskapstakster.

Bergen kommunes beredskapsplan har tatt hensyn til konklusjonene fra evalueringen i 2010 og gjort beredskapsplanen enklere med hensyn til omfang/antall supplerende tiltak ved datokjøring.

Ved beredskapssituasjonen i januar 2016 ble datokjøringen nettopp ledsaget av et målrettet informasjonsopplegg samt styrking av kollektivtilbudet. Den umiddelbare egevalueringen tilsier at dette fungerte godt, noe som også støttes av den synlige effekten på trafikksituasjonen (15-20 % nedgang i biltrafikken, samt markert relativ økning i bruk av kollektiv og samkjøring).

Ved innføring av beredskapstakster vil det være naturlig å følge gjeldende beredskapsplan og rutiner også på disse punktene. I praksis handler informasjonsopplegget om å benytte en rekke ulike kanaler i forkant av og parallelt med implementering av tiltaket:

- SMS-varslingssystem bidrar til at byens befolkning får direkte informasjon raskt
- Kommunens internettsider. Her legges detaljert informasjon om tiltak og kontaktpersoner ut
- Facebook og Twitter brukes aktivt
- Pressemelding til media i Bergen og nabokommuner. Media er erfaringsmessig raskt ute med å videreformidle informasjon til publikum
- Kommunetorget - kommunens annonsetorg i Bergens Tidende
- God svarberedskap/kommunikasjon med publikum via kontaktsenter, som også kan etableres utenom ordinær arbeidstid

Ved innføring av beredskapstakster, vil disse kanalene bli benyttet til grundig varsling av byens innbyggere om tiltakets karakter. Dette gjelder selvsagt takstnivå, rutiner for gjennomføring, etc.

Styrking av kollektivtransporten ligger til Hordaland fylkeskommune v/Skyss, som har utarbeidet en egen beredskapsplan for datokjøring. Denne er delt i to faser, hvor fase 1 gjelder tiltak som kan innføres innen 24 timer, mens fase 2 gjelder fra dag 6 og er basert på erfaringer fra fase 1. En egen informasjonsplan inngår som del av Skyss sin beredskapsplan.

Det kan anføres at behovet for styrket kollektivtilbud vil være større ved innføring av beredskapstakster som skissert, gitt prognosene om større trafikkavvisning. Det forventes ikke å være nødvendig med store endringer, på bakgrunn av erfaringene fra datokjøringen. Det vil likevel være nødvendig å sammenstille erfaringene fra datokjøring med erfaringer med utnyttelse av kapasitet i kollektivtilbudet etter at (permanente) tidsdifferensierte bompenger er iverksatt fra februar 2016.

Behov for justeringer av beredskapsplanen

I forbindelse med innføring av beredskapstakster som et nytt verktøy i Bergen kommunes beredskapsplan, vil det være nødvendig å gjøre enkelte tilpasninger i beredskapsplanen.

Som det fremgår av proposisjonen, vil det være en fordel om fylkeskommunen delegerer myndigheten til å avgjøre iverksetting av takstene i den enkelte situasjon til kommunen som lokal luftforurensningsmyndighet. Gitt at fylkeskommunen gir sin tilslutning til dette, bør slik fullmakt spesifiseres i beredskapsplanen. Det vil være en forutsetning at fylkeskommunen informeres/konsulteres i forkant, ettersom styrking av kollektivtransporten er et sentralt, supplerende tiltak.

I proposisjonen viser Samferdselsdepartementet til at det bør utarbeides et eget opplegg for rapportering av konsekvensene av tiltaket, slik at lokale myndigheter har grunnlag for å vurdere effekten av tiltaket. Både i 2010 og i 2016 har Bergen hatt fokus på å evaluere datokjøring som tiltak. Ved innføring av beredskapstakster, vil noen grunnleggende rapporteringsrutiner bli formalisert som del av beredskapsplanen. Dette vil gjelde følgende indikatorer:

Indikator	Ansvarlig
Forurensningsnivå, utvikling/endringer	Bergen kommune
Trafikktall bompengeringen, utvikling/endringer	Statens vegvesen
Hendelser på vegnettet	Statens vegvesen
Kollektivstatistikk, inntekter/kapasitet, hendelser	Hordaland fylkeskommune v/Skyss

Kostnader og finansiering

Det er tre ulike former for kostnader/risiko for kostnader i forbindelse med gjennomføring av tiltaket:

- Kostnader med teknisk tilrettelegging av Autopass-systemet
- Kostnader knyttet til økt informasjonsopplegg, styrket kollektivtransport, etc.
- Risiko for mindreinntekter/merinntekter som konsekvens av trafikk i bomringen

Kostnader for teknisk tilrettelegging

Driftsselskapet for bompengeringen i Bergen (BT Signaal) har på vegne av Bergen Bompengeselskap fått gjort en grov vurdering av hvilke tiltak som må til for å gjøre Autopass-systemet klart for å kunne øke takstene kraftig på kort varsel. For å gjøre systemet klart for slike endringer, er det nødvendig med anslagsvis 1-2 måneders utredning/tilpasninger ved leverandør. Totalt antyder bompengeselskapet kostnader i størrelsesorden 300 000-400 000 kroner for å gjøre systemet klart til å iverksette tiltaket. Det er naturlig at disse kostnadene håndteres av bompengeselskapet, jf. nærmere omtale under.

Kostnader knyttet til styrket informasjonsopplegg og ekstraordinært kollektivtilbud

Informasjonsopplegg som beskrevet over, som ble gjennomført i forbindelse med datokjøringen i januar 2016, har en kostnad på i størrelsesorden kr 150 000. Hoveddelen av kostnadene gjelder utsending av SMS til byens befolkning i forkant av iverksetting.

I 2010 var kostnadene til informasjonstiltak på et helt annet nivå (høyere), men dette skyldtes i hovedsak massiv annonsering i ulike media med oppfordringer til byens innbyggere om å la bilen stå før det ble besluttet å innføre datokjøring. TØIs evaluering viste små effekter av disse tiltakene.

Iverksetting av styrket kollektivtilbud på tilsvarende nivå som innføres ved datokjøring, er i størrelsesorden 40 000-50 000 kroner per dag. Ekstra personalkostnader Skyss kommer i tillegg. Iverksetting av beredskapstakster vil kunne skape behov for ytterligere styrking av kollektivtilbudet utover tilbudet ved datokjøring, dette vil i tilfelle medføre økte kostnader.

Risiko for mindreinntekter/merinntekter i bomringen som konsekvens av tiltaket

Statens vegvesen har vurdert risiko for mindreinntekter/merkostnader som konsekvens av økte takster og redusert trafikk gjennom bomringen. For å ta hensyn til usikkerhet knyttet til omfang av trafikkavvisning ved de ulike takstalternativene, er det gjort beregninger for økonomiske konsekvenser ved trafikkavvisning som er lavere enn prognosene, lik prognosene og høyere enn prognosene for ulike takstnivå.

Netto bompengeinntekt ved 5-dobbelt takstnivå, med prognoser om over 40 % trafikkavvisning, vil være anslagsvis 4 mill kroner høyere per døgn enn i en normalsituasjon. For at tiltaket skal gi mindreinntekter med dette takstnivået, må trafikkavvisningen være om lag 80 % - altså dobbelt så høy trafikkavvisning som RTM-prognosene tilsier. Analysen indikerer dermed at det er lite sannsynlig at bompengeinntekten reduseres så mye at bompengeselskapet påføres økonomisk tap som følge av innføring av beredskapstakster.

Det er krav om at de økonomiske konsekvensene av tiltaket reguleres, slik at det er avklart hvordan merinntekter/mindreinntekter håndteres. Som vist til over, er det stor sannsynlighet for at passeringer gjennom bomringen vil medføre merinntekter ved forhøyede takster. Det naturlige utgangspunktet for håndtering av mer/mindreinntekter, vil være slik:

- Merinntekter finansierer inndekning av partenes ekstrakostnader i forbindelse med gjennomføring av tiltaket (ekstra kollektivtransport, informasjonstiltak, bompengeselskapets administrative kostnader, etc.).

- Eventuelle ytterligere merinntekter tilfaller bompengeselskapet og benyttes i Bergensprogrammet til prioriterte infrastrukturprosjekt som del av den ordinære porteføljestyringen i bompengepakken.

Dersom det likevel skulle skje at tiltaket totalt sett medfører mindreinntekter, tilfaller disse bompengeselskapet og håndteres gjennom den ordinære porteføljestyringen i bompengepakken (saldering av investeringstiltak).

Håndtering av de økonomiske konsekvensene av tiltaket formaliseres gjennom en egen tilleggsavtale med bompengeselskapet, i tråd med prioriteringene skissert over.

Forventede effekter av tiltaket

Prop. 81 L (2011-2012) stiller opp en del vilkår for at midlertidige, tidsdifferensierte takster kan bli tatt i bruk, herunder at det er et «overordnet krav at tiltaket vil ha en effekt på forurensningen». Samtidig vises det i proposisjonen til at virkemiddelet må ses på som et mykere tiltak enn de tiltakene som helt eller delvis legger ned forbud mot trafikk, jf. vegtrafikkloven § 7, annet ledd – herunder datokjøring. Ettersom det er åpnet for datokjøring uten konkrete krav til dokumentasjon av effekter på forurensningsnivå, kan ikke kravet om å dokumentere effekt for å innføre beredskapstakster tolkes strengt. I det følgende anføres tre argumenter for at tiltaket vil gi effekt ved innføring i Bergen.

Argument 1: Redusert vegtrafikk gir bedre luftkvalitet

Den grunnleggende forutsetningen for å innføre tiltaket, er at utslipp til luft fra vegtrafikken er en betydelig kilde til forurensning og dårlig luftkvalitet i byer og tettsteder. Dette slås fast som et faktum i proposisjonen, i samsvar med all tilgjengelig kunnskap på området. En særlig utfordring er høye utslipp av NO₂ fra kjøretøy med dieselmotor.

I dette ligger at mindre vegtransport vil redusere omfang av NO₂ og svevestøv (primært PM₁₀). I tillegg er det godt dokumentert at mindre kø/bedre flyt i trafikken i seg selv bidrar til reduserte utslipp.⁹

Dette er bakgrunnen for at strakstiltak som bidrar til markert reduksjon i vegtrafikken anses som effektive tiltak for bedre luftkvalitet. Beregningene som er gjennomført for å vurdere trafikale effekter ved ulike takstnivå, indikerer at kraftig økte takster i bomringen vil kunne gi høyere trafikkavvisning enn datokjøringen erfaringsmessig har gitt, og at det i et slikt perspektiv fremstår som et mer effektivt tiltak. «Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Bergen» viser som nevnt til at det er nødvendig med om lag 35 % trafikkreduksjon for å unngå overskridelser av timesverdiene for NO₂ på Danmarks plass. Dette gjelder den permanente trafikksituasjonen, og behovet for trafikkreduksjon for å unngå overskridelser må antas å være høyere i en akutsituasjon. Beredskapstakster som foreslått (femdobling) vil kunne gi tilstrekkelig trafikkreduksjon til å redusere faren for overskridelser av grenseverdiene på enkeltdager, gitt at tiltaket settes i verk tidlig nok.

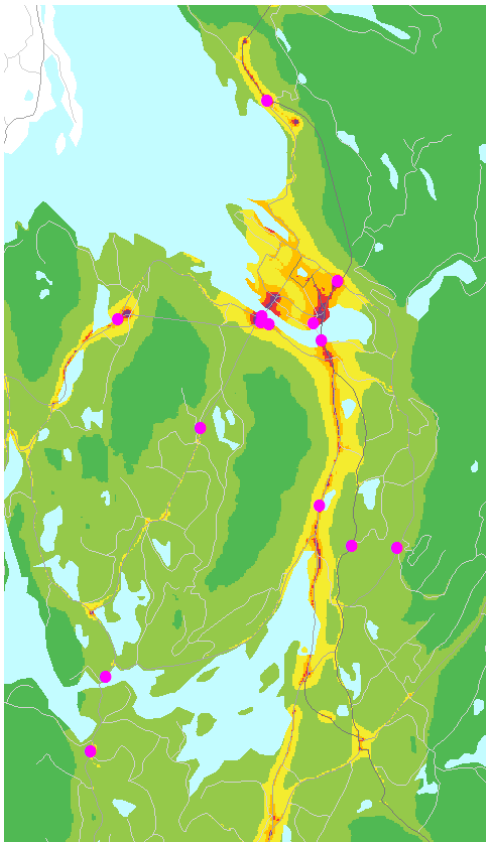
⁹ TØI-rapport 1168: NO₂-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer (2011).

I en sammenlikning mot datokjøring må det også tas med i vurderingene at det har hatt en rekke unntak/fritaksordninger, det er mer krevende å håndheve og administrere og manglende overholdelse av forbudet reduserer effektiviteten av tiltaket. Det er også slik at mange husstander har to biler, og ved ulike nummerskilt vil man dermed likevel kunne kjøre hver dag. Tilsvarende utfordringer vil ikke gjelde ved økte bomtakster.

Argument 2: Tiltaket begrenser kjøring i områder med høy forurensning

For at tiltaket skal gi ønsket effekt, er det vesentlig at det geografiske nedslagsfeltet for trafikkreduksjonen har rimelig samsvar med tilsvarende nedslagsfelt for høy luftforurensning. Kartet under viser at dette i stor grad er tilfelle i Bergen, noe som tilsier at benyttelse av bomringen som ramme for regulering er hensiktsmessig. Gult og oransje felt illustrerer områdene med høyest luftforurensning, rosa prikker viser plassering av bomstasjonene.

Figur 3: Kart luftforurensning og bomstasjoner



Argument 3: Fagrapporter dokumenterer effekt av liknende tiltak

Det er ikke mulig innenfor rammene av dette arbeidet å fastslå konkret hvor stor effekt tiltaket vil ha i form av utslippsreduksjon/luftforurensning. Nyere fagrapporter viser likevel til at liknende tiltak vil ha effekt, som sannsynligvis gir større samfunnsøkonomisk nytte enn ulike former for forbud, som for eksempel datokjøring.

TØI har i sin rapport «tiltak mot bruk av dieselskjøretøy på dager med høy luftforurensning» (1437/2015), vist til effekter av å 10-doble bompengesatsene som et mulig strakstiltak. Verken prosjektet eller tiltaket (10-dobling bompengesatsene for dieselskjøretøy) er direkte sammenliknbart med

å innføre beredskapstakster i Bergen, men det anses like fullt som relevant i en skjønnsmessig vurdering av effekter.

TØI kommer frem til at trafikkreduksjon av tiltaket i måleområdet som helhet ikke vil bli større enn om lag 10-12 %. Det er flere årsaker til at forventet trafikkreduksjon er langt lavere enn hva som er anslått i de beregningene som er gjort for innføring av beredskapstakster i Bergen. For det første utgjør bomringen i Oslo/Akershus bare en del av måleområdet i TØI-undersøkelsen, slik at forventet trafikk gjennom bomsnitt kun utgjør en del av den samlede trafikken i undersøkelsen.

Trafikkprognoser for målinger nær bomsnitt viser langt større trafikkreduksjoner, på opptil 25 %. En annen hovedårsak er selvsagt at TØI-undersøkelsen er avgrenset til dieserbiler, mens prognosene for Bergen gjelder hele bilparken.

Mht de direkte effektene på forurensningssituasjonen, konkluderer TØI med at en 10-dobling av bompengetakstene for dieserbiler vil kunne redusere NO₂-nivåene med om lag 7 %. Tilsvarende resultat ved å forby alle dieserbiler innenfor ring 3 vil kunne gi en reduksjon på om lag 12 %, men til langt høyere samfunnsøkonomisk kostnad. TØI konkluderer derfor med at høyere takster gjennom bomringen gir høyere samfunnsøkonomisk nytte og er å foretrekke fremfor forbud.

Vurdering av uønskede sideeffekter

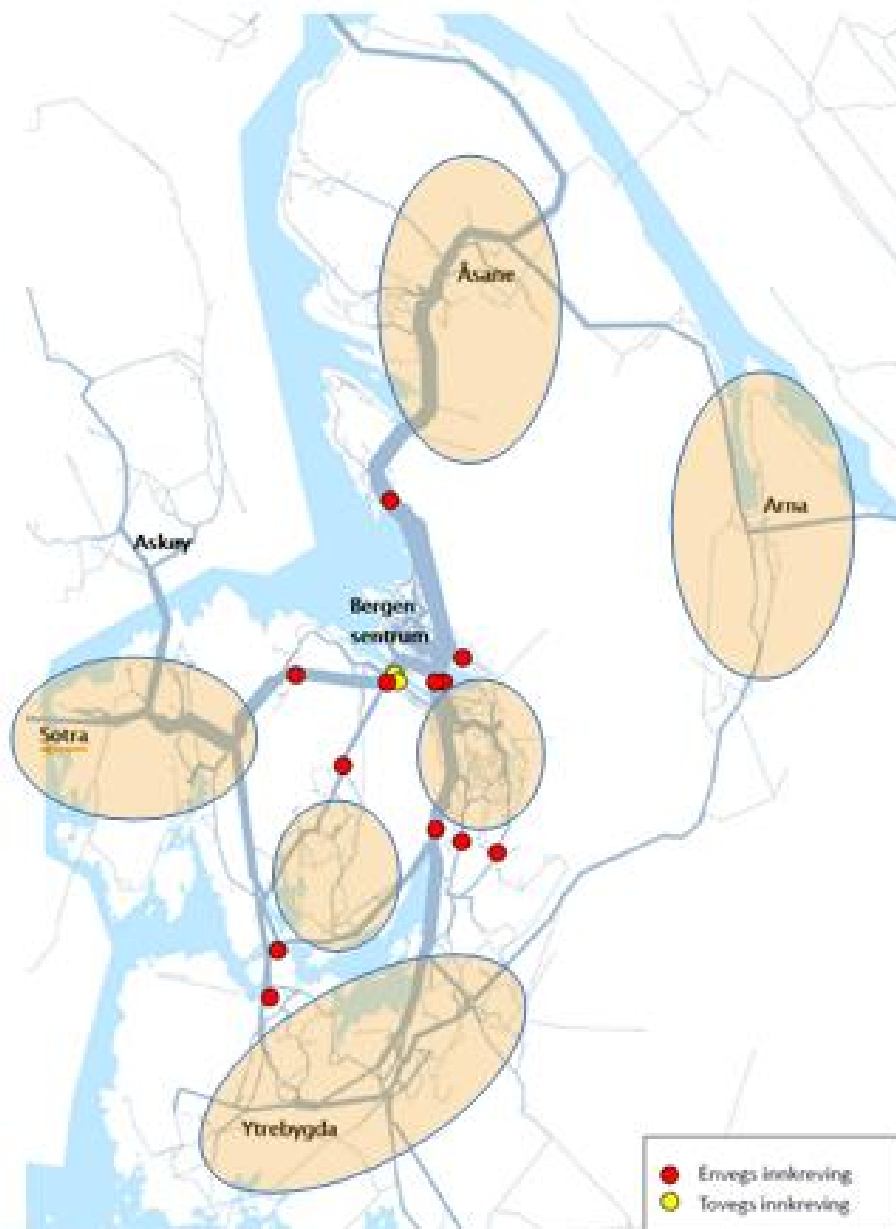
Bomringen i Bergen er en tett ring bestående av 14 bomstasjoner som omslutter sentrum av byen. En økning i taksten i bompengeringen vil påvirke samtlige betalende passeringer i bompengeringen. Det er ingen bomfrie omkjøringsmuligheter inn til Bergen sentrum fra de omkringliggende bydelene, og det er derfor ventet at den sentrumsrettede trafikken som har sin opprinnelse utenfor bomringen vil bli redusert som følge av tiltaket.

En naturlig effekt vil være at det for private reiser vil velges alternative reisemål eller transportmiddel der det er mulig. Det er naturlig å tenke seg at de lengre handlereisene, eksempelvis til de store kjøpesentrene eller til Bergen sentrum vil erstattes av turer til lokalbutikkene, og at flere fritidsreiser faller bort i perioder med høyere bompengetakst. En sannsynlig effekt er derfor at trafikkarbeidet øker lokalt i sonene mellom bomsnittene, og at trafikken over bomsnittene reduseres.

For de lengre reisene, eksempelvis nord-sør på E39 er det ventet at en del av trafikken vil overføres til ruten via Arnadalen. En slik vridning vil være et gode for den lokale luftkvaliteten i Bergensdalen, men vil kunne føre til behov for ekstra innsats for å sikre en tilfredsstillende trafikal situasjon i Arnadalen.

Det er ventet at de skraverte områdene i figuren under vil kunne få økt internttrafikk som følge av innføring av beredskapstakster. Det er likevel ventet at reduksjonen i trafikk over bomsnittene vil være sterkere enn den økte trafikken internt i sonene. Dager med datokjøring i 2010 og 2016 har ikke skapt spesielle trafikale situasjoner eller hendelser som kan tilbakeføres til flytting av trafikk på grunn av tiltaket. Ettersom innføring av beredskapstakster vil kunne gi større trafikkavvisning gjennom bomringen enn datokjøring, vil Statens vegvesen ved en eventuell innføring av tiltaket være i beredskap og følge nøye med på trafikkutviklingen i områdene som anvist over. Det anses ikke som nødvendig å innføre egne, preventive tiltak i forkant, jf. erfaringene fra datokjøringen.

Figur 4: Trafikale sideeffekter



Slik flytting av trafikk som angitt, gir både risiko for trafikale utfordringer og høyere luftforurensningsnivå i disse områdene. På bakgrunn av erfaringer fra 2010 og januar 2016, er det likevel lite som tilsier at disse uønskede effektene er så betydelige at de reduserer verdien av tiltaket. Det er registrert økt trafikk, men det har ikke vært rapportert om økt antall hendelser i trafikken på sidevegnettet, jf. tidligere omtale.

Et annet forhold som tradisjonelt får mye oppmerksomhet ved denne typen tiltak, er antakelser om at tiltaket slår sosialt skjevt ut. Dette temaet ble grundig vurdert i forbindelse med utredningene om kjøprising i Bergen i 2009, hvor konklusjonen ble som følger:

«Det ser med andre ord ikke ut til at kjøprising i stor grad rammer familier som er bundet av å følge og hente barna til skole og barnehage på sine arbeidsreiser. Barnefamilier har bedre biltilgang, reiser mer og bruker bilen mer enn andre. Når bilreiser over hele døgnet studeres, er det flere reiser over

bomsnittene som foretas av barnefamilier enn av andre, og slik sett berører dagens bomring barnefamilier mer enn andre. Analyser av markedsundersøkelsen tyder dessuten på at barnefamilier, de som følger og henter barn underveis på reisen og de som i dag reiser i rushtiden, er mindre fleksible enn andre i den forstand at de har mindre mulighet til å endre reisetidspunkt.

Men resultatene viser samtidig at de fleste barnefamilier organiserer seg slik at følgereisene til/fra skole og barnehage overlates til den i husstanden som jobber lokalt, eller som reiser med kollektivtransport. Denne typen reiser ser i mindre grad ut til å foretas av den i husstanden som kjører med bil over bomsnittet på arbeidsreisen.

En annen gruppe som ofte trekkes frem i debatten om kjøprising er de med lav inntekt. Siden avgiften er lik for alle, vil denne gruppen, relativt sett, rammes hardere av økte avgifter. Men resultatene viser at det er ikke lavinntektsgruppene som kjører mest bil i rushtiden, tvert i mot: De som tjener minst har dårligere tilgang til bil, de kjører mindre bil og mer kollektivt, og de reiser på tidspunkt som ikke berøres av en kjøavgift»

Den ønskede effekten av tiltaket er å redusere biltrafikken gjennom økte priser. Det er et faktum at dette i mindre grad virker på personer med høy inntekt, og tiltaket kan derfor sies å ha en uønsket sosial effekt. Det må samtidig understrekes at dette er et tiltak som kun skal benyttes på dager med fare for helseskadelig luft, og som et alternativ til datokjøring – som har blitt benyttet til sammen seks dager de siste sju årene. Videre er tiltaket mindre inngripende enn forbud som datokjøring, det gir mulighet til å kjøre for de som har nødvendige ærender, det går ikke spesielt hardt utover barnefamilier eller lavinntektsgrupper, og det har som tidligere omtalt en rekke fordeler knyttet til iverksetting, kontroll, etc.

3. Videre arbeid

For å få muligheten til å innføre midlertidige tidsdifferensierte bompengetakster, forutsettes det politiske vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Dette notatet er ment å gi kommunen og fylkeskommunen tilstrekkelig faglig grunnlag til å fatte nødvendige politiske vedtak.

Etter at lokalpolitiske vedtak foreligger, oversendes saken til Samferdselsdepartementet. Her blir det utarbeidet forslag til forskrift om midlertidig økte takster på grunnlag av det lokale forslaget. Departementets arbeid følger ordinær saksgang i samsvar med forvaltningsloven, med blant annet de krav til utredninger og innhenting av uttalelser fra berørte parter som følger av § 37.

Etter at sentral forskrift om takster er fastsatt, vil det være nødvendig at Statens vegvesen inngår en tilleggsavtale med Bergen bompengeselskap for å regulere de økonomiske konsekvensene av tiltaket. Med lokalpolitiske vedtak i løpet av våren 2016 bør det være tilstrekkelig tid til departementets behandling/forskriftsfastsetting til at tiltaket kan implementeres fra vinteren 2016/2017.

Referanser

- Prop. 81 L (2011-2012) *Endringer i veglova og vegtrafikkloven*
- TØI-rapport 1091/2010: «*Bergen vinteren 2010 – evaluering av tiltak mot lokal luftforurensning*»
- NILU-rapport 22/2015: «*Effekt av strakstiltak på dager med høy luftforurensning og effekt for NO₂*»
- TØI-rapport 1437/2015 «*Tiltak mot bruk av dieselmotorkjøretøy på dager med høy luftforurensning*»
- TØI-rapport 1168/2011: *NO₂-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer*
- Bergen kommune/Statens vegvesen 2015: «*Luftkvalitet i Bergen 2014*»(årsmelding)
- TNS Gallup 2016: Rapport til Skyss – befolkningsundersøkelse etter datokjøring
- Bergen kommune, Helsevernetaten: Oppsummering luftforurensning og datokjøring i Bergen, januar 2016
- TØI, tiltakskatalogen (www.tiltakskatalog.no)
- Miljødirektoratet 252/2014: «*Lokal luftkvalitet – tiltaksutredninger*»
- Bergen kommune 2014: «*Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Bergen*»