



## STATSMINISTEREN

Oslo, 7. januar 2016

Byrådsleder Harald Schjelderup  
Bergen Rådhus  
Postboks 7700  
5020 BERGEN

### **Kjære byrådsleder**

Jeg viser til ditt brev datert 5. januar i år. Jeg registrerer også at Bergen kommune fra 6. januar har tatt i bruk datokjøring fordi luftforurensingen i Bergen overskrider tillatte grenseverdier.

Som bergenser kjenner jeg godt til hvordan dette problemet skaper utfordringer i hverdagen for mange av byens innbyggere. Helseproblemene som følger med forurensingen gir grunn til alvorlig bekymring.

Jeg kan forsikre om at regjeringen tar denne problemstillingen på alvor. For å få en renere luft i byene våre, er det avgjørende at nødvendige virkemidler er tilgjengelige og at kommunene tar disse i bruk.

Regjeringen har hatt en god dialog med det tidligere byrådet om disse problemstillingene. Regjeringen har på det grunnlag imøtekommet kommunens ønske om å kunne innføre tidsdifferensierte bompenger, og dette kommer nå på plass fra og med 1. februar 2016. Jeg håper på en god dialog også med det nye byrådet. Det er bra at ambisjonene for luftkvaliteten i Bergen var høye i valgkampen nylig, jeg merket meg uttalelsene om at dette haster og jeg er spent på hvilke konkrete tiltak byrådet raskt vil fremme for å følge opp løftene.

Nedenfor vil jeg redegjøre for de eksisterende virkemidlene kommuner som Bergen allerede i dag kan ta i bruk for å bedre den lokale luftkvaliteten, og hvilke nye virkemidler Høyre-/Frp-regjeringen har igangsatt arbeid med. Jeg vil i den forbindelse også vise til brev av 22. desember 2015 fra samferdselsministeren som beskriver dagens virkemiddelapparat.

### *Eksisterende virkemidler*

Det er allerede i dag en rekke virkemidler tilgjengelige for kommunene og anleggseierne til bruk i arbeidet med å bedre den lokale luftkvaliteten. For eksempel kan kommunene intensivere renholdet av veger slik både forrige byråd og dagens byråd har valgt. Miljøfartsgrenser og parkeringsreguleringer er andre virkemidler som kommunene kan benytte seg av.

Kommende bymiljøavtaler/byutviklingsavtaler og eksisterende statlige belønningsordninger er også viktige virkemidler i arbeidet med å bedre den lokale luftkvaliteten på lengre sikt.

Veglovens § 27 annet ledd gir hjemmel for at et byområde kan innføre midlertidige, kraftig tidsdifferensierte bompengesatser i avgrensede perioder med overskridelser eller fare for overskridelser av grenseverdiene for luftforurensning. Dette krever vedtak av et midlertidig takstsystem av lokale myndigheter og samtykke fra Samferdselsdepartementet. Jeg forstår ut fra brevet at Bergen kommune nå planlegger å få på plass en slik ordning. Jeg ser frem til at en slik ordning oversendes Samferdselsdepartementet for vurdering. Departementet vil, når de mottar et eventuelt forslag om midlertidig takstsystem fra Bergen kommune, raskt vurdere anmodningen.

Det er etter dagens regelverk, vegtrafikkloven § 7 første ledd, også anledning til å innføre en midlertidig eller permanent lavutslippssone utformet som et forbud mot bestemte grupper av kjøretøy innenfor et bestemt område. Myndigheten til å vedta et slikt forbud ligger til Samferdselsdepartementet. Dersom Bergen kommune ønsker å innføre et slikt forbud, anbefaler jeg at kommunen snarest henvender seg til Samferdselsdepartementet med et konkret forslag om dette.

Justisdepartementets lovavdeling har 24. april 2015 slått fast at havne- og farvannsloven gir anledning til å avvise skip fra havn, dersom miljøgevinsten av en slik avvisning er større enn ulempene for næringen (se vedlegg til dette brevet). Dette må vurderes konkret ut fra den enkelte havn og forurensningssituasjon, og det er opp til den ansvarlige havneeier/operatør å vurdere om det er grunnlag for å iverksette et slikt tiltak. Etter Lovavdelingens vurdering har altså lokale havnemyndigheter i Bergen juridisk adgang til å gjøre dette, forutsatt at det er gjort en vurdering som tilsier at tiltaket gir en forholdsmessig miljøgevinst.



Byrådet har full anledning til å gjennomføre en slik vurdering. Regjeringen har for øvrig allerede satt i gang et slikt arbeid på generelt grunnlag. Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet har bedt Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Miljødirektoratet og Vegdirektoratet om å foreta en vurdering av nytten av et slikt tiltak på forurensningssituasjonen i de største byene og hvilke konsekvenser dette vil gi for næringen. Konklusjonene fra utredningen vil foreligge i løpet av mars.

Landstrøm er et tiltak som vil redusere utslippene fra skip i havn og bidra bedre lokal luftkvalitet. Enova har etablert en støtteordning for etablering av landstrøm der Bergen havn kan søke om midler.

Datokjøring er et for bergensere velkjent eksempel på et midlertidig trafikkregulerende tiltak som det i dag er hjemmel for å innføre i kommunene. Et annet eksempel er midlertidig forbud mot bestemte grupper av kjøretøy, et tiltak kommunene selv har anledning til å vedta på kommunale veger etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd.

Bergen kommune kan sette miljøkrav ved anskaffelse av egne kjøretøy. Tilsvarende kan man ved kjøp av transporttjenester stille miljøkrav til de kjøretøy som skal benyttes ved levering av tjenesten. Dette gjelder også for Hordaland fylkeskommunene ved anskaffelse av kollektivtransporttjenester. For eksempel kan det i nye anbud settes krav til Euro 6 for bussruter. Dette er spesielt aktuelt der bussrutene trafikkerer områder med dårlig luftkvalitet. Jeg foreslår at kommunen tar dette opp med fylkeskommunen.

Jeg antar at byrådet vurderer en rekke ulike tiltak, herunder tiltak knyttet til vedfyring og bruk av kollektivtransport. Byrådet står jo generelt fritt til å ta i bruk positive virkemidler for å nå grenseverdiene for luftkvalitet.

#### *Nye virkemidler*

Kravene til luftkvalitet på bakgrunn av EUs luftkvalitetsdirektiv har vært kjent lenge. Norge ble nylig dømt i EFTA-domstolen på bakgrunn av utslipp som oversteg grenseverdiene allerede i perioden 2008-2012.

Høyre/Frp-regjeringen har derfor igangsatt en rekke initiativ for å utvide kommunenes handlingsrom ytterligere, i tilfelle enkelte kommuner ikke kan eller ikke ønsker å ta i bruk alle eller noen av virkemidlene som allerede eksisterer.

Som nevnt ovenfor er det allerede hjemmel for enkelte former for lavutslippssoner i dagens regelverk, men det mangler for eksempel en klar hjemmel til å innføre lavutslippssoner med gebyrløsning. Arbeid pågår med å vurdere dette nærmere.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet utrede de tekniske mulighetene for miljødifferensiering gjennom AutoPass-systemet. Når utredningen foreligger, vil Samferdselsdepartementet vurdere fordeler og ulemper med en slik løsning. Arbeidet har prioritet i regjeringen, men inntil nærmere utredninger av de tekniske sidene foreligger er det uklart når en slik løsning eventuelt kan iverksettes.

I tillegg skal det iverksettes et lovendringsarbeid for å videreutvikle et felles trafikantbetalingssystem i by. Hensikten vil være å samle de ulike regelverkene for trafikantbetaling i ett rettslig grunnlag. Dette vil medføre at takstsystemet i en eksisterende bompengepakke kan utformes langt mer fleksibelt.

Forslag om at løyvemyndighetene kan stille lav- eller nullutslippskrav til drosjer har vært på høring høsten 2015, og vil snart bli behandlet i regjeringen.

Jeg vil avslutningsvis igjen understreke at dette er en problemstilling regjeringen tar svært alvorlig. Regjeringen har som dere er kjent med besluttet å innskjerpe grenseverdiene for svevestøv fra 1. januar i år. Dette innebærer at grensen for lovlig forurensning senkes. Begrunnelsen for innskjerpingen av grenseverdiene er økt kunnskap om helseeffekter av svevestøv også ved lavere verdier.

Jeg er glad for ambisjonene på dette området også fra det nye byrådet i Bergen, og ser som nevnt frem til de initiativ byrådet raskt vil ta for å følge opp byrådspartiens løfter gjennom valgkampen.

Med vennlig hilsen



Erna Solberg