



Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Torgeir Flo, 55 57 21 46

Vår dato
05.01.2017
Dykkar dato
28.10.2016

Vår referanse
2016/13981 421.50
Dykkar referanse
15/2830

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Offentleg høyring av forslag til endringar i veglova § 27 og vegtrafikklova § 7a

Vi viser til brev frå Samferdselsdepartementet 28.10.2016 med høyring av framlegg til endringar i veglova og vegtrafikklova.

Det går fram av høyringsnotatet at hovudføremålet med lovforslaget er å samle dagens reglar og praksis for bompengar i byar etter veglova og reglane om køprising etter vegtrafikklova § 7a og forskrifta om køprising i eitt rettsleg grunnlag.

I regelverket som ein har i dag er det to ordningar for trafikantbetaling i byar; bompengneinnkreving i form av bompengepakker etter veglova § 27 og vegprising etter vegtrafikklova § 7a. Hovudmålet med bompengar er finansiering av veginfrastruktur og kollektivtransport. Lovføresegna opnar, etter nærare vilkår, òg for at bompengar kan nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk. Vegprising er nærare regulert i forskrifta om køprising. Køprising har trafikkregulering som føremål og er ei ordning som er meint å kunne takast i bruk i byområde der det kan dokumenterast reelle kø- og miljøproblem, og inntektene skal nyttast til transporttiltak i det aktuelle området.

Fylkesmannen merkar seg at departementet meiner at for at dagens ordning med bompengepakker i byar kan vidareførast og fungere som grunnlag for vidare utvikling, ser ein det som føremåls-tenleg at den nye føresegna om bompengar i by blir gitt med heimel i veglova. Vi merkar oss og at departementet meiner at med ei slik ny føresegn om bompengar i veglova saman med omtala i ein Prop. L for Stortinget, vil køprisingordninga som det er opna for i vegtrafikkloven § 7 og forskrifta om køprising bli overflødig og kan opphevast.

Vi finn det særleg positivt at ein gjer framlegg om at heimel for at departementet kan gi forskrift om mellombels tidsdifferensierte bompengetakstar i periodar med høg luftforureining i byområda vert vidareført, då som eit tredje ledd i lovparagrafen. Det er som kjend særst aktuelt i Bergen. Endringa frå «differensiering» til «auka» finn vi og positivt.

Departementet foreslår eit nytt andre ledd i § 27 som blir å rekne som ei spesialføresegn om bompengar i byområda. Her opnar ein for å ta i bruk bompengetakstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området for å kunne påverke val av reisemiddel, variere ut frå tid på døgnet og variere ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande. Vi merkar oss særleg at som vilkår for takstane skal omsyn til transportløysingane i byområda, bruk av arealet og lokalmiljøet være førande for takstutforminga.

Fylkesmannen finn det vidare positivt at departementet meiner at det må utarbeidast ein heilskapleg plan for arealbruken, behovet for transportløysingar i området og målsetting for ordninga, i tilknytning til rullering av fylkeskommunen og kommunen sine planar etter plan- og bygningslova

som grunnlag for dei lokale og regionale styresmakter sine vedtak og dokumentasjon for behovet for særskild ordning for bompengar i byområdet.

Vi merkar oss og at arealknappheit i tillegg til til dømes betre luftkvalitet er nemnd som ei utfordring for byområda når det gjeld regulering av trafikken gjennom bompengar:

«For å ha tilstrekkeleg med areal i byane til bustader, næring, fritid og rekreasjon, vil det vere avgrensa kor mykje areal det er mogleg og ønskeleg å nytte til trafikkføremål. For å ta i vare behov for framkome, trafikkikkerheit og eit godt miljø, må kapasiteten i eksisterande og ny veginfrastruktur nyttast meir effektivt. Samstundes vil befolkningsauken i byområda føre til behov for meir transport, både for personar og næringstransport. Med dagens reisemiddelfordeling vil ein auke i transporten også føre til auka belastning på lokalmiljøet i dei større byane, både i form av luftforureining, støy og bevaring av verdifulle byrom.» (høyringsnotat side 8).

I høyringsnotatet er bymiljøavtalane nemnde, no døypte om til byvekstavtalar, som eit aktuelt tema kor bompengordningar/pakker vil vere eit viktig reiskap for å møte utfordringane for dei fire største byområda.

Fylkesmannen i Hordaland vil her peike på at med byvekstavtale i Bergen vil det vere aktuelt å trekkje inn nabokommunar som Fjell og Askøy (mogleg også Os og Lindås). Desse kommunane har og utfordringar knytte til arealbruk og høg biltrafikkvekst. Med mål om at all vekst i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gåing i storbyområda, meiner vi delar av desse nabokommunane, som er tett vevd saman med Bergen når det gjeld til dømes bustad- og arbeidsmarknad, inngår i det som kan definerast som byområdet Bergen og såleis kan omfattast av andre ledd i § 27. Vi viser her og til høyringsnotatet (kap. 4.1. side 9) kor ein definerer omgrepet byområde nærare:

« Med dette meinast eit område i eller tilknytning til ein eller fleire byar, slik det er definert av byen sjølv eller i avtale mellom fleire byar og eventuelt staten (jf. til dømes arbeidet med bymiljøavtalane).»

Fylkesmannen har elles ikkje merknad til at departementet ynskjer å avgrense § 27 andre ledd til å berre gjelde byområda.

Med helsing

Rune Fjeld
assisterande fylkesmann

Arve Meidell
seksjonsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.