



Rune Herdlevær

VIA NORDICA 2012  
Abstrakt for seksjon 4-3, 13. juni kl 09.00  
Transport i städer,  
Stadstransportpaketet - Strategier för samverkan.

Tittel: Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø  
v/ Rune Herdlevær  
Fagsjef for transportplanlegging ved etat for Plan og Geodata, Bergen kommune

Bergensprogrammet for Transport, Byutvikling og Miljø har nå en ti år gammel historie. Siden starten i 2002 er det investert knapt 7 mrd NOK i infrastrukturtiltak og miljøfremmende tiltak i Bergen. Det største enkelttiltaket er bygging av bybane i Bergen, og den største finansieringskilden er bompenger fra bilistene. Hvilke faktorer har vært viktigst for å få dette til? Hvordan har organiseringen bidratt til de gode løsningene, og hvordan har konfliktene påvirket resultatet? Disse og flere andre spørsmål omtales.

Bergensprogrammet er et tett samarbeid mellom tre forvaltningsnivå, kommune, fylkeskommune og stat, og hadde ikke vært mulig uten. Det er etablert administrative og politiske fora for styring, samarbeid og diskusjon. Med en investeringsprofil, der det meste av investeringene betales av trafikantene selv, har det vært en åpenbar fordel med et bredt politisk flertall og en samordnet administrativ ledelse av prosjektet. Bergensprogrammet er en videreføring av en bompengering som varte fra 1986 til 2001. Videreføring av bompengeinnkrevingen førte til sterke reaksjoner fra byens innbyggere, som på det tidspunkt mente at bomringen skulle avvikles. Modige politikere har derfor vært avgjørende for løsningen, politikere som på sett og vis var villige til å ofre sin politiske fremtid for byens beste.

Bergensprogrammet har rundet sine ti første år, og det er politiske vedtak på at ordningen skal fortsette til 2025, eller til den avløses av et større og mer regionalisert samarbeid.

I årene fremover skal bybanen bygges videre ut, mot sør, nord og vest, og det skal investeres betydelige midler i å tilrettelegge for andre miljøvennlige transportformer, som sykkel og gange. Reelle alternativ til bil er avgjørende for å gi legitimitet for innføring av restriksjoner på fri bilbruk. Utfordringene er derfor mange, ikke minst i forhold til å etablere systemer for effektiv planlegging, prosjektering og gjennomføring av alle prosjektene.

### **English abstract**

The Bergen Programme for Transport, Urban Development and Environment has a ten year old history. Since its inception in 2002, almost 7 billion NOK are invested in infrastructure

and environmental measures in Bergen. The largest single project is the construction of light rail in Bergen, and the largest funding source is the toll from motorists.

What factors are most important for achieving this? How has the organization contributed to good solutions, and in which way have conflicts affected the outcome? These and other questions are discussed.

The Bergen Programme is a partnership between three levels of administration, municipal, county and government, and had not been possible without it. Administrative and political forums are established, for the management, collaboration and discussion. With an investment profile, where most of the funding are by road users themselves, there has been an obvious advantage with a broad political majority, and a coordinated administrative management of the scheme.

The Bergen Program is a continuation of a toll call, which lasted from 1986 to 2001. Continuation of toll collection led to strong reactions from the inhabitants, who at the time demanded that the toll would be discontinued. Brave politicians have therefore been crucial to the solution, politicians who were willing to sacrifice his political future for the city's best.

The Bergen Programme has rounded its first ten years, and there are political decisions that the scheme will continue until 2025, or until it is replaced by a larger and more regionalized cooperation.

In the years ahead the light rail is to be developed further out, to the south, north and west, and there will also be substantial investments in other eco-friendly forms of transport, such as cycling and walking. Real alternative to private mobility, is essential to provide legitimacy for the introduction of restrictions on free use of cars. The challenges are numerous, also related to establishing systems for effective planning, design and implementation of all the projects.