

KPA 2027



KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Parkering.
En utredning til KPA 2027

planID 71740000
mars 2026



BERGEN
KOMMUNE

SAMMENDRAG

Denne utredningen er et kunnskapsgrunnlag for arbeid med bestemmelser om parkering i KPA. Bestemmelsene har hjemmel i Plan- og bygningsloven (PBL) § 11-9, og gjøres gjeldende av tiltak som er søknadspliktige etter PBL.

Parkeringsbestemmelser er en del av helhetlig parkeringspolitikk, og et viktig verktøy for å få til bærekraftig byutvikling. KPA2027 skal baseres på målene fra Kommuneplanens samfunnsdel KPS og FNs bærekraftsmål.

Mål for planarbeidet KPA2027 er bl.a.:

- Økt boligbygging og steds kvalitet
- Økonomisk bærekraft i byggeprosjekter
- Økt handlingsrom for parkering i nye bestemmelser
- Enklere hverdagslogistikk

Relevante momenter som inngår i vurdering av oppdaterte parkeringsbestemmelser:

- Måloppnåelse: KPAs mål og rammer for byutvikling, Byvekstavtalens mål om nullvekst i personbiltrafikk
- Fordeling mellom reisemidler (gange, sykkel, kollektiv og bil)
- Belastning av vegnettet
- Trafikksikkerhet
- Byggekostnader knyttet til bygging av parkeringsplasser
- Arealknapphet og riktig prioritering av arealbruk
- Klimagassutslipp

Tilgang på parkering, både ved start- og endepunktet for en reise, påvirker i stor grad hvilke transportmidler folk velger. Det er viktig å finne en god balanse mellom å tilby riktig mengde og type parkering, ivareta trafikksikkerheten for alle, og samtidig legge til rette for aktive og bærekraftige transportformer.

Behov for bilparkeringstilbud er ulikt i områder med flere eller færre reisemiddelalternativer til bil: kollektiv, sykkel eller gange. KPA er bygget opp slik at sentrumsområder er områder med høy tilgjengelighet og flere reisemiddelalternativer, mens utbyggingspotensiale er lavere i ytre områder med mindre kollektivdekning og alternativer til bilbruk. Det er derfor aktuelt med differensiert parkeringskrav i KPA.

Anbefalinger

- *Økt fleksibilitet gjennom reduserte minimumskrav*

Minimumskrav bør senkes vesentlig flere steder i kommunen for at mer utbygging kan skje uten parkering og gi rom for økt boligbygging og næringsutvikling. Det gir økt fleksibilitet for utbygger og sikrer bedre økonomisk bærekraft for de prosjekter som kan fungere godt uten parkering. Minimumskrav bør beholdes i områder med lav kollektivdekning og færre reisemiddelalternativer til bilbruk.

- *Forutsigbart verktøy for å sikre rett virksomhet på rett sted*

Parkeringsbestemmelser bør være i samsvar med og bygge opp under KPAs arealstrategi ved å forsterke viktige funksjoner i sentrumsområder, som handel, service og publikumsrettet virksomhet, og motvirke etablering av trafikkgenererende aktiviteter i perifere områder. Dette bygger også opp under mål for nullvekst i personbiltrafikk og mål om sosial og trygg by, og ønske om enkel hverdagslogistikk for flest mulig.

- *Begrenset dekning for arbeidsparkering*

Det er nødvendig å begrense parkeringsmuligheter for kontorarbeidsplasser, som skaper betydelig biltrafikk og dermed har stor påvirkning på nullvekstmålet. Reisene faller i tillegg i rushtid og skaper press på vegnettet. Arbeidsreisebehovet bør i størst mulig grad dekkes med kollektiv, sykkel og gange.

- *HC-krav som egen bestemmelse*

HC-krav må gjelde uavhengig av om prosjektet har lavt eller ingen ordinær parkering, slik at brukernes behov alltid sikres. Det gir tydelighet både for utbyggere, saksbehandlere og brukere, og mer enhetlig praksis i hele kommunen.

- *Effektive løsninger for fellesanlegg*

Anlegg som er offentlig tilgjengelige kan brukes av alle. Det sikrer mest mulig effektiv bruk av parkeringsarealene. Fellesanlegg gir større fleksibilitet enn om hver enkelt eiendom må etablere private anlegg, og kan i tillegg være en kostnadseffektiv løsning for utbyggere og boligkjøpere.

- *Videreføring av sykkelparkeringskrav*

Bergen har en lav sykkelandel sammenlignet med andre norske kommuner. Det gjøres store investeringer i sykkelinfrastruktur i Bergen, og parkeringsbestemmelser bør bidra til å gjøre sykkel til et attraktivt reisemiddelvalg.

Kvaliteten på sykkelparkering er i mange tilfeller for dårlig. Kvaliteten er en viktig forutsetning for at for at sykkelparkeringsplassene skal brukes. Riktig plassering, utforming, tilstrekkelig sikkerhet og evt. tilbud om garderobe/ fasiliteter for vedlikehold for arbeidsreisende bidrar til at sykkel skal være et attraktivt reisemiddelvalg. Det anbefales at kvalitetskrav forsterkes fremfor å redusere krav om antall plasser. Det anbefales i tillegg en forenkling av beregningsgrunnlag for sykkelparkering.

- *Bildeling som markedsstyrt tjeneste*

Bildeling er en pragmatisk løsning for å utvide reisemiddelvalg og fleksibilitet for innbyggerne, og samtidig begrense ulempene med bilbruk. Bildeling er spesielt egnet i tette byområder.

Fleksible og gode ordninger for delebiler betinger at «alle» kan benytte alle kjøretøy. Slike biler bør derfor stå på parkeringsplasser som er tilgjengelig for allmennheten. Det er ikke hensiktsmessig å stille krav om å etablere deleplasser i kommuneplan. Dersom det er ønskelig at bildelingsplasser blir sikret i forbindelse med byggeprosjekter, kan det sikres i reguleringsplan.

Bergen, 20.03.2026.

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG.....	2
Anbefalinger	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	4
1. INNLEDNING	5
1.1. Bakgrunn og formål med utredningen.....	5
1.2. Miljøløftet og byveksttalen	7
1.3. Avgrensing og oppsett for denne utredningen	7
2. KUNNSKAPSGRUNNLAG	8
2.1. Kostnader, til bygging og drift	8
2.2. Arealbruk og alternativverdi	10
2.3. Tilgjengelighet, mobilitet og sosial rettferdighet	12
2.4. Reisemiddelvalg og reisekostnader	16
2.5. Forurensning, nærmiljø og klima.....	19
3. PARKERING I BERGEN.....	21
3.1. Om parkeringshensikt.....	21
3.2. Reisemåter	22
3.3. Arbeidsparkering	23
3.4. Bydelsgjennomgang	24
4. FINANSIERING OG GJENNOMFØRING	29
5. SYKKELPARKERING	31
5.1. Om sykkelparkering	31
5.2. Sammenlikning av krav mellom Bergen og andre norske byer	31
5.3. Evaluering av gjeldende krav.....	31
6. ANBEFALINGER.....	33
6.1. Reduserte minimumskrav for økt fleksibilitet	33
6.2. Parkering som forutsigbart verktøy for å sikre rett virksomhet på rett sted	33
6.3. Begrenset arbeidsparkering gir effektiv utnyttelse av vegkapasitet.....	34
6.4. HC-krav som egen bestemmelse	34
6.5. Fellesanlegg for flere bygg er effektivt.....	34
6.6. Sykkelparkering	35
6.7. Bildeling som markedsstyrt tjeneste	35
7. REFERANSER	36

1. INNLEDNING

1.1. Bakgrunn og formål med utredningen

Bystyret vedtok 22.10.2025 planprogrammet for ny kommuneplanens arealdel: KPA 2027. Her forutsettes at det skal gjennomføres en utredning om parkering. Planprogrammet sier at ny KPA skal ha tydeligere parkeringsbestemmelser, med økt handlingsrom. For lavt eller for høyt krav må belyses, sammen med parkeringstilbudets virkninger på byform, byrom og trafikk. Utredningen skal synliggjøre kunnskap om tilgjengelighet og kostnadseffekter på bolig- og næringsutvikling, for å identifisere hvordan KPA2027 bør innrettes for at krav til parkering ved ny utbygging balanserer behov, måloppnåelse og overordnede føringer.

Parkering er et sentralt virkemiddel for å nå forpliktelser i byvekstavtalen, samt mål om reduksjon i støy og bedre luftkvalitet. Parkering har betydning for hverdagslogistikk, bokvaliteter knyttet til tilgjengelighet og trafikksikkerhet.

Vedtaket av planprogrammet angir også prioriterte temaer som skal ligge til grunn for arbeidet med bestemmelsene. Følgende punkter er særlig relevante for denne utredningen:

- **Punkt C: Sosial infrastruktur**

Behovet for arealer for lek og rekreasjon, trygge veier, kriminalitetsforebyggende tiltak og sosial infrastruktur skal tillegges større vekt i planarbeidet. Bystyret ber om at det i det videre planarbeidet vurderes hvordan bestemmelsene i større grad kan ivareta nevnte hensyn.

- **Punkt G: Økonomisk bærekraft i byggeprosjekter**

Bestemmelsenes krav til kvalitet må veies mot at nye prosjekter må være gjennomførbare og økonomisk bærekraftig. I motsatt fall risikerer man at planer og prosjekter ikke kommer til realisering. Man må bygge ting sluttkunden har råd til å kjøpe.

- **Punkt J: Parkering**

Handlingsrommet for parkering i nye bestemmelser skal undersøkes og være en del av arbeidet.

Ved fastsetting av planprogrammet, understreket bystyret i sitt vedtak at «*Hovedmålet med revisjonen av KPA-bestemmelsene er forenkling, fortgang og forutsigbarhet i plan- og byggesaksprosesser, for å sikre gode boliger og nabolag.*»

For øvrig er målene for KPA 2027:



Figur 1 Mål i KPA 2027

Kommuneplanens samfunnsdel gir fire mål for Bergen, som skal følges opp i kommuneplanens arealdel, og i øvrige kommunale planer. Hvert mål i KPS har utvalgte satsingsområder, og til slutt er det listet strategier for å nå målene. Under følger de strategiene fra KPS som er særlig relevant når vi vurderer parkeringsbestemmelser:

Kommuneplanens samfunnsdel (KPS)

Relevante strategier fra KPS for utredning om parkering.

1

For å bli **BERGEN FOR ALLE** skal vi:

- Jobbe for at alle opplever Bergen som en trygg og inkluderende by
- Jobbe for at Bergen skal bli universelt utformet
- Styrke Bergen som et aldersvennlig samfunn, der eldre opplever å være en ressurs
- Skape levende og attraktive lokalsamfunn, med god sosial infrastruktur
- Jobbe for at gange, sykkel og kollektivtransport blir trygge og enkle hverdagsvalg

2

For å styrke **BERGEN MED SÆRPREG** skal vi:

- Ta vare på og videreutvikle byens identitet, historiske særpreg, arkitektur og kulturmiljø
- Utvikle Bergen sentrum som bosted og som regionens møteplass

3

For å sikre at **BERGEN SKAPER MULIGHETER** skal vi:

- Satse på transformasjonsområdene, ved å bygge høyere, tettere og smartere
- Legge til rette for fremtidsrettede og attraktive næringsarealer
- Sikre infrastruktur for samferdsel og energi som bidrar til et løft for by- og regionutviklingen
- Styrke byens nærings- og fagklynger som grunnlag for økt innovasjon og verdiskaping
- Styrke havbyen Bergen som internasjonal møteplass og havklynge for forskning, utdanning, innovasjon og næringsutvikling

4

For å ruste **BERGEN FOR FREMTIDEN** skal vi:

- Gi barn og unge en trygg og god oppvekst
- Legge til rette for aktiviteter i lokalmiljøene gjennom hele oppveksten
- Prioritere samfunnssikkerhet i areal- og samfunnsplanleggingen for større trygghet for innbyggerne, og styrket evne til å håndtere fremtidens utfordringer
- Være pådriver i det grønne skiftet og jobbe aktivt med klimatilpasning og utslippsreduksjon
- Bevare og ta i bruk mer kulturlandskap, jordbruksareal og matjord
- Ta vare på viktige naturområder og biologisk mangfold
- Utvikle en økonomisk bærekraftig kommune
- Øke kommunens innovasjons- og omstillingsevne, og arbeide for samordning og digitalisering

Figur 2 Mål i KPS, med relevante strategier for parkeringsutredning.

Bærekraftig verdiskaping

Alle de tre dimensjonene av bærekraftig utvikling – miljømessig, sosial og økonomisk – er sentrale for byutvikling.

Bergen kommune har som mål å legge til rette for videre vekst. Kommunens rolle er først og fremst å være tilrettelegger for private aktører. KPS understreker at *Bergen utvikles gjennom samarbeid*.



Figur 3 FNs bærekraftsmål, fra KPS.

1.2. Miljøløftet og byvekstavtalen

Gjennom byvekstavtalene samarbeider stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Miljøløftet er navnet på samarbeidet om byvekstavtalen for Bergensområdet.

1.3. Avgrensing og oppsett for denne utredningen

I trafikkreglene er parkering definert som:

«Enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing».

Definisjonen viser at det er forskjell på å parkere og å stanse. Det kan være tillatt å hente eller slippe av passasjerer selv om det er skiltet parkering forbudt. Varelevering kan også være tillatt slike steder.

Denne utredningen er et kunnskapsgrunnlag for arbeid med **bestemmelser til KPA**. Bestemmelsene har hjemmel i Plan- og bygningsloven (PBL) § 11-9, og gjøres gjeldende av **tiltak som er søknadspliktige etter PBL**. En helhetlig parkeringspolitikk går utover denne avgrensingen.

Utredningen starter med et kunnskapsgrunnlag, for å klargjøre hva forskning og erfaring forteller om sammenhenger og effekter av parkering. Kapittelet er delt i fem tema:

- Kostnader til bygging og drift
- Arealbruk og alternativverdi
- Reisemiddelvalg og mobilitet
- Tilgjengelighet og sosial rettferdighet
- Miljø og klima

Utredningen går deretter mer konkret inn i situasjonen i Bergen. For å kunne gjøre det på en effektiv måte, deler notatet bilparkering inn i tre kategorier:

- Boligparkering
- Arbeidsparkering
- Besøks- og kundeparkering

Videre ser utredningen på sykkelparkering og erfaringer fra bruk av dagens bestemmelser, samt sammenligning med sykkelparkeringsbestemmelser for andre norske byer.

2. KUNNSKAPSGRUNNLAG

Gjennomgang av eksisterende kunnskapsgrunnlag har vært en viktig del av utredningsarbeidet. I dette kapitlet er det sortert i fem tema som har betydning for hvordan parkering påvirker byutviklingen og menneskene som bor her.

2.1. Kostnader, til bygging og drift

I dette kapitlet gjennomgås de direkte kostnadene ved å etablere og drifte parkering. Viktige moment:

- Parkering er kostbart å etablere. Den mest arealeffektive parkeringen er mest kostbar å bygge.
- Parkeringskostnad er en tilleggs kostnad ved utbygging til andre formål.
- All parkering har driftskostnader, som ofte er «usynlige» eller inkludert i andre kostnader.

Byggekostnader

Plan og bygningsetaten har hentet erfaringstall fra kommunale og private aktører, for å få kunnskap om kostnader ved parkering. Kostnaden for å bygge en parkeringsplass varierer, og det er hensiktsmessig å dele inn etter anleggstype:

- Parkering i bygg over bakken
- Parkering i fjell
- Vanntett, underjordisk parkering
- Overflateparkering

Referanseprosjekt, blant annet fra etat for utbygging, viser at ulike varianter av parkering i felles bygget anlegg koster mellom 300.000 og 1.500.000 kr, - per parkeringsplass. Å etablere parkering ute på bakkeplan koster normalt under 100.000 pr. plass. Tomtekostnader kommer i tillegg.

Tabell 1 Byggekostnader for parkering, kostnader pr. plass. Tomtekostnad inngår ikke.

Type parkeringsanlegg	Lav	Typisk	Høy	Kort forklaring
Parkeringsbygg (fleretasjes P-hus, på bakken)	250.000	420.000	800.000	Avhengig av løsning, arkitektur og antall etasjer.
Parkering i fjell / sprengt i berg	400.000	650.000	900.000	Avhenger av bergkvalitet, ventilasjon og vannhåndtering.
Vanntett underjordisk (tett konstruksjon pga. havnivå el. grunnvann)	700.000	1.050.000	1.500.000	Høye kostnader for massiv dekning, tetting, permanente pumper, spesialdrenering og robust struktur.
Parkering på terreng (overflate, asfaltert/med drenering)	20.000	60.000	300.000	Typisk er asfaltert plass med drenering, belysning og landskapsarbeid.

Driftskostnader

Kunnskap om driftskostnader bygger i hovedsak på erfaringstall fra Bergen Parkering. Driftskostnader er også avhengig av type anlegg. Det er mange utgiftsposter knyttet til parkeringsanlegg, der de fleste er lave. For parkeringshus utgjør elektrisitet mellom 25 og 50 % av kostnadene. Renovasjon, vann og avløp er også en utgiftspost av noe betydning. Sammen med renhold står dette for 10-20 % av kostnadene. Vaktmestertjenester er en betydelig utgiftspost, knyttet til småreparasjoner og løpende vedlikehold. Ulik type service og spesialvedlikehold kan være nødvendig, f.eks. til heis, ventilasjon, overvåkning, brann, skadedyr, porter eller annet.

Parkeringsanlegg under bakken har høyere kostnader enn vanlige p-hus bl.a. til ventilasjon og brannsikring.

For parkering ute, utgjør vinterdrift normalt 30 % av kostnaden, mer i snørike vintre.

Tabell 2 Årlige driftskostnader for parkering.

Type parkeringsanlegg	Driftskostnader pr. plass
Parkeringshus	1.200 – 1.500, - Dyrest for små anlegg.
Parkeringsanlegg under bakken	Over 2.000, -
Parkeringsplass ute	Under 500,- Høyere i svært snørike vintre.

Kostnadskonsekvenser av for høye parkeringskrav

Krav om parkering i bygg øker kostnadene betydelig. For boliger innebærer dette ofte en prisøkning på mellom en halv og én million kroner per boenhet. Tilsvarende øker investeringsbehovet for næringsaktører som må etablere parkeringsplasser.

Når en bolig selges med tilhørende parkeringsplass, er prisen på parkeringen ofte ikke synlig for kjøperen. Dersom parkeringsplassen heller ikke kan leies ut, kan dette bli en investering uten reell verdi og samtidig et insentiv til økt bilhold. For utbyggere kan høy parkeringsdekning skape økonomisk risiko hvis parkeringsplasser blir stående usolgt. I områder der parkering omsettes uavhengig av boligen, oppstår en tydeligere insentivstruktur der forbrukerne må vurdere kostnad opp mot nytte.

De høye byggekostnadene knyttet til parkering understreker betydningen av å ikke kreve mer parkering enn nødvendig. Donald Shoup (2005) viste også i artikkelen «*The high cost of free parking*», hvordan for høye parkeringskrav førte til økte boligkostnader og lavere tetthet, og at dette igjen reduserte eiendomsverdi.

På enkelte arbeidsplasser tilbys de ansatte parkering ved arbeidsplassen kostnadsfritt. Fordi det koster å drifte slike plasser, vil dette være et eksempel på at de som kjører bil subsidieres fremfor ansatte som ikke kjører.

2.2. Arealbruk og alternativverdi

Om delkapittelet

Dette kapittelet tar for seg arealdimensjonen ved parkering og alternativ bruk av arealet. Litteraturen peker på mulige metoder for å beregne alternativverdi. Viktige moment:

- Parkering er en arealkrevende funksjon
- Alternativ bruk kan ha høyere samfunnsnytte
- Alternativverdi av arealet bør tas med i vurdering av parkeringskrav

Arealbehov

Arealdimensjonen ved parkering er vesentlig. På den ene siden tar enhver parkeringsplass areal - det er en arealkrevende funksjon i seg selv. I tillegg påvirker parkeringstilbudet og -politikken utbyggingsmønster, arealbruk og tetthet i byer og tettsteder (*Hansen 1997*). Her følger en gjennomgang av det første perspektivet, mens det neste er relevant for de tre siste delkapitlene; om reisemiddelvalg, tilgjengelighet og miljø og klima.

En biloppstillingsplass må være minst like stor som bilen som skal bruke den. I tillegg skal det være mulig å manøvrere inn og ut, både av plassen og bilen. En gjennomsnittlig parkeringsplass er normalt 15 m². Gjennomsnittsbilen i Norge har blitt vesentlig bredere de siste tiårene, og med det har også størrelsen på parkeringsplasser økt. For parkeringsplasser i et parkeringshus med vegger og søyler, og manøvreringsareal uten annen funksjon, regner en normalt ca. 25 m² pr. plass for å finne rett størrelse på anlegget. I parkeringshus og -anlegg med flere etasjer kan arealbehovet deles på antall etasjer. Det samme gjelder der parkering inngår i bygg med andre funksjoner.

Spesielt i sentrale områder og på små byggetomter kan parkeringskrav sette begrensninger for utnyttelsen.

Verdivurderinger

Tomtepris er en viktig indikator for verdi av en parkeringsplass, men bruksverdi er også en avgjørende faktor. En eier eller aktør kan vurdere verdien av parkering som vesentlig større enn tomteprisen – fordi det kan være avgjørende for funksjonen til eiendommen som helhet at parkeringen finnes. På samme måte kan alternativverdien av parkering være større enn tomteprisen. Det kan ha større verdi for eier, leietaker, nabolaget eller bysamfunnet om det aktuelle arealet benyttes til en annen funksjon. I verdivurderingen ligger dermed en helhetlig vurdering av hvilke økonomiske, miljømessige og samfunnsmessige gevinster eller tap det gir om et areal benyttes til noe annet enn en parkeringsplass. Dette var noe av det Gou og Ren (2016) fant da de så på effekten av endrede parkeringskrav i London.

En metode for å beregne alternativverdi er å se på verdien av det man går glipp av når man velger én løsning fremfor en annen. Den alternative løsningen for en parkeringsplass kan være boligbygg, næringslokaler eller grøntareal. Eller teknisk infrastruktur som samferdsel eller energiforsyning.

De økonomiske sidene ved verdivurderingen kan være å sammenlikne inntektspotensial, kostnader og skattevirkninger. Av miljømessige konsekvenser kan regnes effekter på klima og miljø som følge av den enkelte bruken.

En enkel matrise kan gi følgende resultat for **sentrale deler** av Bergen:

ALTERNATIV BRUK	Økonomisk nytte	Samfunnsnytte	Miljøeffekt
Parkeringsplass	Middels	Lav	Negativ
Boligbygging	Svært høy	Høy	Nøytral
Grøntareal	Null	Høy	Svært positiv
Kollektivknutepunkt	Middels/høy	Høy	Nøytral

En liknende vurdering for arealbruk i mindre sentrale områder, vil gi et annet resultat. Her må en anta at befolkningstettheten er lav. Da vil et kollektivknutepunkt kunne gi ekstra reisevei, eller ikke bli benyttet av særlig mange. Tilsvarende vil betalingsviljen, og dermed den estimerte pengeverdien, være lavere.

En verdivurdering for **ytre deler** av Bergen kan se slik ut:

ALTERNATIV BRUK	Økonomisk nytte	Samfunnsnytte	Miljøeffekt
Parkeringsplass	Lav	Lav	Noe negativ
Boligbygging	Middels	Middels/høy	Nøytral
Grøntareal	Null	Middels	Positiv
Kollektivknutepunkt	Lav	Lav	Noe negativ

I et mindre sentralt område er den økonomiske nytten av en parkeringsplass lavere, men det er også den økonomiske nytten av alternativene. I en relativ verdivurdering, som sammenlikner verdien av en parkeringsplass opp mot verdien av å bruke det samme arealet til en annen funksjon, kommer parkering vesentlig bedre ut i de mindre sentrale områdene.

2.3. Tilgjengelighet, mobilitet og sosial rettferdighet

Om delkapittelet

Den samlede mobiliteten for innbyggerne blir best når det er godt tilrettelagt for ulike typer transport. I enhver by er det flere som er avhengig av bil for å være mobil, og samtidig mange som ikke har mulighet til å benytte bil. En by med lav bilavhengighet gir økt sosial rettferdighet og bedre tilgjengelighet for alle, inkludert dem som kjører bil.

- Det er store forskjeller i hvor god mobilitet ulike individer har
- Tilgjengelighet varierer stort mellom ulike områder, deler av Bergen har høy «bilavhengighet», men tilgjengelighet med andre transportmidler øker
- Noen få er avhengig av bil for å forflytte seg
- Mange har ikke mulighet til å bruke bil til transport
- Begrensninger på parkering styrker mobiliteten for mennesker som ikke kjører bil

Helsemessige begrensninger for mobilitet

I Nasjonal RVU svarer 10 % av respondentene at de har fysiske problemer som begrenser muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Mange har utfordringer med flere typer transportmidler, men flest har problemer med å gå. Det er 7-8 % som oppgir at de har utfordringer med å gå, 5 % oppgir helsemessige problemer som gjør det vanskelig å sykle, 3 % har problemer med å reise kollektivt og 2 % har problemer med å kjøre bil.



Figur 4 Synshemmede har utfordringer med å ta seg frem som normalt seende ikke har.

Størstedelen av dem som oppgir å ha fysiske mobilitetsbegrensninger er eldre. Kvinner har også i større grad fysiske problemer enn menn. Mange som oppgir å ha fysiske problemer med å gå, er relativt avhengig av bil, men kvalifiserer ikke til HC-kort. Andre i denne gruppen har ikke tilgang til bil, og er avhengig av kollektivtilbud eller småelektriske kjøretøy. Størrelsen på denne gruppen vil øke fremover i takt med økt andel eldre.

Figur 5 Et lite kjøretøy som hjelpemiddel for framkommelighet.



Økonomisk tilgjengelig mobilitet

Bil er et kostbart transportmiddel for den enkelte. Særlig er inngangsprisen høy. Å ta førerkort koster normalt fra 30.000 kr, betydelig mer for dem som ikke kan øvekjøre med venner eller familie. Å kjøpe bil er en stor engangsutgift, og å eie en bil har faste kostnader, f.eks. betaler man i gjennomsnitt ca. 15.000 kr/år i forsikring for bil ifølge Finans Norge.

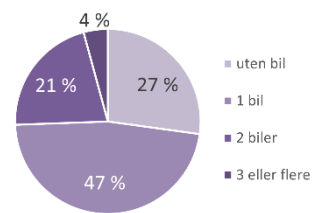
All transport koster, men det er altså store prisforskjeller fra den billigst transportformen til de mer kostbare. Det er også forskjell på hvordan kostnadene kan og blir fordelt mellom den enkelte og samfunnet.

Nedgang i bilholdet i Bergen

Nasjonal reisevaneundersøkelse, med tilleggsvvalg for byområdene, gir oss informasjon om innbyggernes tilgang på ulike transportmidler.

Cirka 26 % av personer over 18 år bosatt i Bergen disponerer ikke bil. Det er store variasjoner i bileierskap mellom bydelene. Ulikheter mellom bydeler mtp. tilgang til bil, henger sammen med tilgang til andre transportformer som f. eks kollektivtilbudet, og med økonomiske ressurser til å eie og bruke bil.

Hvor mange biler disponerer bosatte i Bergen



Figur 6 Bilhold i Bergen 2024

I 2025 var det registrert 116.520 personbiler til privat bruk i Bergen. Dette inkluderer biler som er eid av næringsaktører, som leasingbiler. Antallet har holdt seg ganske stabilt siste 10 år. I 2015 var det registrert 116.137 biler, og i årene mellom har antallet variert med under 2.000 flere eller færre biler. I den samme perioden har det vært en jevn økning i befolkningen, og dermed en nedadgående trend for antall biler pr. husholdning til dagens nivå på under 0,8.

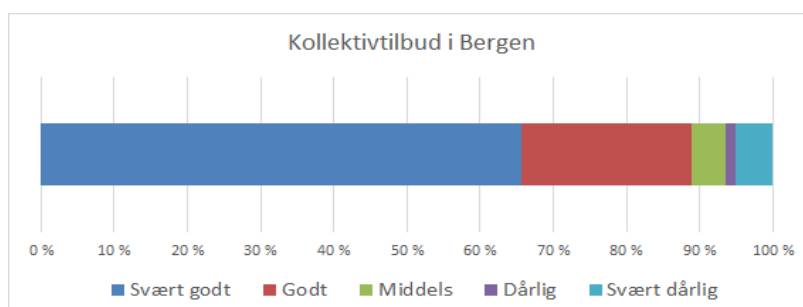
Omtrent halvparten av bilene er elektriske kjøretøy.

Sykler i byen

I Bergen er det klart færre som disponerer sykkel enn ellers i landet. I Bergen er det rundt halvparten som har tilgang på en sykkel, mens andelen er nærmere 70 % nasjonalt.

Kollektivtilbud i Bergen

Uttrekk fra RVU 2024 viser at de fleste i Bergen har et brukbart kollektivtilbud. Datasettet er en nasjonal undersøkelse, og «svært godt» kollektivtilbud er i denne sammenheng definert som minst 4 avganger pr. time fra en holdeplass som er mindre enn 1 km fra boligen. Tabellen under viser grad av tilgjengelighet for kollektiv for hele kommunen. Tilbudet varierer mye mellom bydeler (se kap. 3.4 Bydelsgjennomgang).



Figur 7 Tilgang til kollektivtilbud.

Merk at kriteriene for godt tilbud er tilpasset for hele landet. "Godt" er i denne sammenheng ikke tilstrekkelig til at kollektivtilbudet fungerer som et fullverdig reisetilbud til alle hverdagens reiser for folk flest.

Hverdagslogistikk og valgmuligheter

Å ha mulighet til å dra ut av hjemmet, på nødvendige ærend eller bare for moro, gir livskvalitet. Hvilke muligheter vi har til å forflytte oss, avhenger som vist over av fysiske forutsetninger, alder og økonomi. Men det henger også tett sammen med tilrettelegging og bystruktur. Hvor langt er det til butikken? Eller til arbeid? Er det kollektivtilbud dit? Der det er mange mennesker, er det grunnlag for flere tilbud enn i spredtbygde områder.

Vestland fylkeskommune har som del av sine regionale areal- og transportplaner bestilt tilgjengelighetskart for regionen, for å se på tilgjengeligheten i ulike områder.

Framgangsmåten deres er å lage tilgjengelighetskart for hhv:

- Gangtilgjengelighet
- Tilgjengelighet med sykkel
- Kollektivtilgjengelighet
- Tilgjengelighet med bil

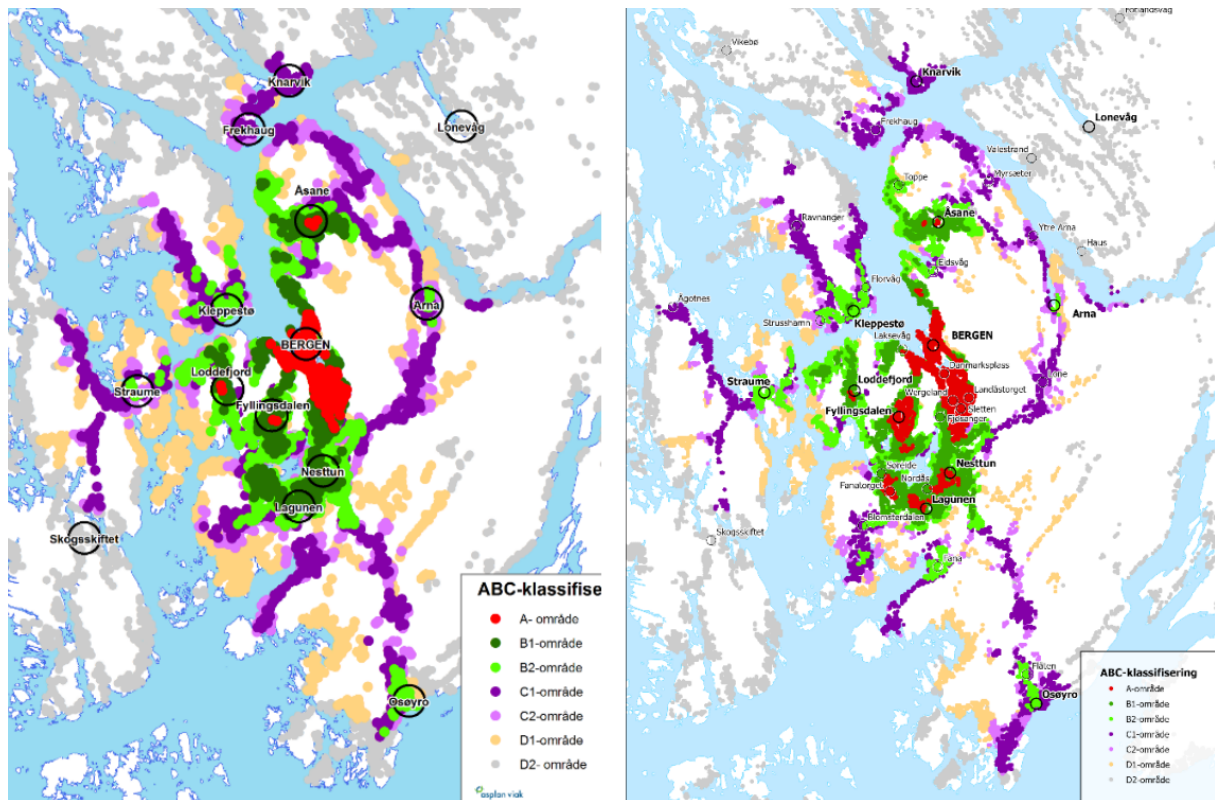
Deretter samles dette grunnlaget til et ABC-kart der områder med god tilgjengelighet for gange, sykkel og kollektiv er A-områder. Områdene må også ha relativt kort avstand til hovedvei for å sikre godstransport/varelevering. Områder med godt lokalt kollektivtilbud og middels god biltilgjengelighet karakteriseres som B-områder. C-områder har god biltilgjengelighet, men mindre godt kollektivtilbud, og områder med dårlig tilgjengelighet med alle transportformer blir D-områder.

Figur 2Figur 8, på neste side, viser samlet tilgjengelighetskart for regionen, fra en analyse i 2014 til venstre og en ny analyse i 2024 til høyre.

Figuren viser at større områder i Bergen blir kategorisert som A-områder nå enn for 10 år siden, særlig i Fyllingsdalen og Bergen sør. Det er også større områder som havner i B-kategori. Store områder har altså fått bedre tilgjengelighet de siste ti årene, og langt flere innbyggere har dermed fått bedre mobilitetsmulighet i form av flere reelle valgmuligheter.

For noen reiser kan det være vanskelig å få hverdagslogistikken til å gå opp uten bil, særlig når transportmålene ligger spredt eller i motsatte retninger, f.eks. fra hjem til barnehage og deretter til en arbeidsplass langt unna. Hvor man bor og må reise i byen kan, sammen med beregnet reisetid, avgjøre om kollektivtransport regnes som et realistisk alternativ eller ikke. (se kap. 2.4 under, om reisemiddelvalg og reisekostnader).

Noen arbeidsyrker behøver bilbruk, f. eks håndverkere, varelevering og helsetjenester. Tilgjengelig gateparkering er viktig for disse yrkene, men parkeringskrav i KPA for ny bebyggelse er ikke særlig relevant.



Figur 8 Analyse av ABC-tilgjengelighet i 2014 til venstre og 2024 til høyre. Større områder i Bergen kommune har fått bedre tilgjengelighet uten bil. Vær oppmerksom på at tilgjengelighet er illustrert med prikker av ulik punktstørrelse i de to kartene, hver prikk er større til venstre. I områder med uendret situasjon, kan det derfor se ut til at tilgjengeligheten er svakere til høyre.

HC-parkering¹

Et lite antall av innbyggerne kvalifiserer til et rettighetskort i form av en HC-tillatelse. Det gir rettigheter til å bruke parkeringsplasser med HC-skilt. Ordningen er laget for å sikre best mulig tilgjengelighet for enkelte som er avhengige av bil til å sikre sin fremkommelighet. HC-parkering er ikke et virkemiddel for å ivareta alle grupper med et særlig behov for å bruke bil. Det er en løsning for enkelte, etter gitte kriterier.

Krav til etablering av HC-plasser er nødvendig for å sikre tilgjengelighet for personer med HC-kort. Det er ikke mulig på samme måte som for annen parkering å bruke pris som tilgangsstyring, HC-plasser må forventes å bli stående ledig større deler av tiden enn ordinære plasser. Enkelte HC-biler har også større høyde enn en normal privatbil, noe som stiller krav til dimensjoner ved parkeringshus.

Dermed kan incentivene for utbyggere til å etablere HC-plasser også være lav, og det er nødvendig at det stilles krav som sikrer minstenivå på annen måte enn for vanlig parkering.

Det er i dag utstedt i overkant av 3.000 HC-kort i Bergen.

¹ Begrepsbruk for personer som har ulike funksjonsvariasjoner er en egen diskusjon. HC-begrepet er i ferd med å bli et eget uttrykk, løsrevet fra sitt opphav. I arbeidet brukes derfor HC som betegnelse for denne spesielle typen parkering, slik det brukes på skilt og i forskrifter.

2.4. Reisemiddelvalg og reisekostnader

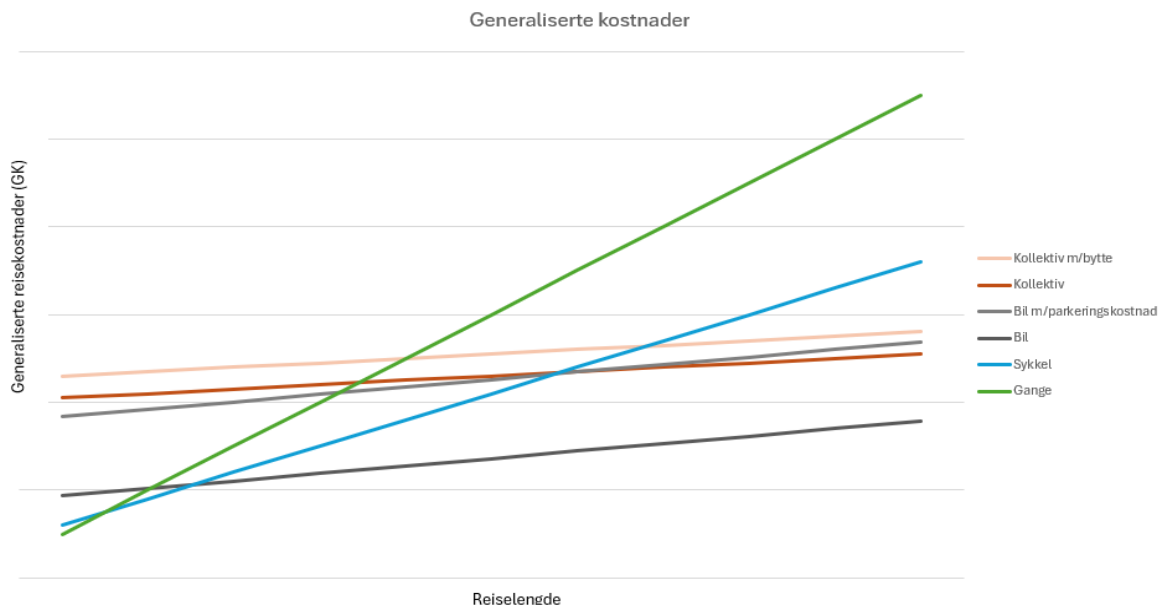
Parkeringstilbudet påvirker folks valg av transportmiddel, og har også konsekvenser for mobiliteten til dem som ikke kjører bil. Tilgjengelighet til parkering påvirker hvor attraktivt det er å bruke bil. Antall plasser er avgjørende, men også utforming og plassering har stor betydning. Og ikke minst pris. Noen viktige momenter som parkeringstilbudet påvirker:

- Redusert parkeringsdekning kan stimulere til økt bruk av andre transportmidler, med stor positiv effekt for ressursbruk og folkehelse.
- Mer bruk av kollektivtransport kan danne grunnlag for et bedre kollektivtilbud, med tilhørende samfunnsøkonomisk verdi.
- Tilrettelegging for «nød og nytte» (utrykning, varelevering, bosshenting mm) blir enklere med redusert parkeringsdekning
- Den enkeltes reisemiddelvalg påvirker andre – òg samfunnet.

Reisekostnader

Kostnader er vesentlig for valg av reisemiddel. I transportforskning brukes begrepet «generaliserte reisekostnader» (GK), som beskriver den samlede belastningen ved en reise. Kostnaden består av prisen for reisen, altså den økonomiske kostnaden. Men i tillegg også indirekte kostnader som tid (reisetid, ventetid, overgangstid), komfort, bekvemmelighet og pålitelighet (Flügel m.fl, 2020).

Noen kostnader er faste, uavhengig av reiselengde, andre øker i takt med hvor langt man drar. En forenklet figur av reisekostnader for ulike transportmidler kan se ut omtrent som figuren under. Generaliserte kostnader for fotgjengerne, som særlig er knyttet til tidsbruk, og ellers bekvemmelighet og komfort, starter lavt og stiger bratt i takt med reiselengden. For en kollektivreise starter kostnaden vesentlig høyere, fordi den reisende må gå til holdeplassen, vente på avgang og ikke minst kjøpe billett. Men kostnadsøkningen er liten for ekstra reiselengde.



Figur 9: Skjematisk figur av generaliserte reisekostnader, dvs. reisens kostnad både i pris (økonomisk kostnad) òg indirekte kostnader som tid, pålitelighet og komfort.

Parkering som virkemiddel for effektive samferdselsløsninger

Parkeringspolitikken er blant de mest effektive verktøy for å styre reisemiddelvalg og bidra til mer bærekraftig og tilgjengelig transport, ved å gjøre andre transportløsninger mer attraktivt og konkurransedyktig. Parkeringstilbudet virker inn på reisemønsteret. Det varierer i hvilken grad parkeringstilbudet påvirker

- **Reisemiddelvalg;** hvordan vi reiser
- **Reisemål;** hvor vi reiser
- **Reiseaktivitet;** når og hvor ofte vi reiser

Tilgjengelighet og kostnad med parkering påvirker disse faktorene, men ikke likt for alle reisehensikter. Beliggenhet, gangavstand og pris- eller tidsvilkår påvirker bilførerens valg, og må sammenstilles med antall parkeringsplasser. Noen typer reiser er mer prissensitive enn andre, mens enkelte reiser kan være særlig sensitive for regularitet eller komfort. Individuelle forhold spiller inn. For omsorgspersoner som skal hente barn i barnehage kan forutsigbarhet f.eks. være særlig viktig. Det varierer hvorvidt man opplever reelle valgmuligheter mellom reisealternativer.

Valg mellom ulike transportmidler vil for de fleste være tett knyttet til reiselengder. Men også andre faktorer har betydning. Individuelle preferanser påvirker hvordan den enkelte vurderer de indirekte kostnadene. Et diagram for reisekostnader vil variere etter hensikten med reisen. Noen turer er vi «nødt» til å ta, gjerne til et fast tidspunkt og til et fast sted. Andre turer, som f.eks. handleturer, er mer fleksible. Om vi skal ha med oss mye eller lite, eller følge en annen person, er vesentlig. Disse faktorene påvirker hvordan vi vektet ulike kostnader, og dermed hvilket transportmiddel vi velger, innenfor de transportmidlene som er tilgjengelig for den enkelte. I noen tilfeller kan en også velge vekk reisen.

Effekter av tiltak for å styre transportmiddelvalg, vil avhenge av slike faktorer.

Folkehelse

I vår del av verden strever vi med særlig to store helsemessige utfordringer. På den ene siden overvekt og fedme som følge av uhensiktsmessig kosthold og lavt aktivitetsnivå. Mangel på mosjon er også knyttet til andre fysiske plager. I tillegg er psykisk uhelse knyttet til ensomhet en samfunnsutfordring.

Helsedirektoratet trekker frem både individuelle og samfunnsmessige fordeler ved fysisk aktivitet. Fysisk aktivitet gjør oss friskere, og da øker nærværet på arbeid og belastningen på helse- og omsorgstjenester reduseres. Den enkleste formen for fysisk aktivitet er å gå. Forskning viser at en inaktiv 20-åring som starter med 10-15 minutter daglig rask gange, vil kunne vinne nærmere åtte friske leveår. Barn og unge er vesentlig mindre aktive i dag enn de var for 30 eller 50 år siden.

Å sikre gange som et reelt og attraktivt transportvalg for flest mulig på flest mulig reiser, vil dermed være et avgjørende folkehelseiltak. Litman (2025) påpeker dette i sin gjennomgang av «*Den økonomiske verdien av fotgjengervennlighet*».

Sårbart vegnett/fremkommelighet i vegnettet

Vegsystemet i Bergen er lite robust og svært sårbart for hendelser. Det er få omkjøringsveier, spesielt i nordkorridoren.

I Byutredning for Bergensområdet (2025) går det frem at Fløyfjellstunnelen var stengt 111 ganger i året i perioden 2014-2018. 25 % var ikke planlagt stenging. Vegvesenet skriver:

«Når Fløyfjelltunnelen stenger [...] gir dette store ringverknader for trafikkavviklinga i heile Bergens-området. [...] Både kollektivtransporten, næringstransporten, redningsetatane og andre trafikantar vert råka når tunnelen er stengd.

Stengt Fløyfjelltunnel og redusert kapasitet gjennom sentrum vil kvar for seg gje store konsekvensar for kollektivtrafikken. Dersom dette skjer samtidig, vil heile trafikksystemet i og rundt Bergen stå i fare for å bryte saman.»

Et robust, overordnet vegnett med forutsigbar fremkommelighet er viktig for kollektivtrafikk, næringstransport, redningsetatene og andre trafikanter.

Planlagt forlengelse og oppgradering av Fløyfjelltunnelen vil bidra til et mer robust vegsystem, men gjennomføring av tiltaket ligger lengre ut i tid. Middelalderbyen og gatenettet i Bergenhus tåler ikke økt trafikkbelastning.

Bare en forsiktig trafikkreduksjon i rushtid har stor betydning for å redusere sårbarheten i vegnettet og å øke fremkommeligheten for alle reisende. Slik bedring i forutsigbarhet og fremkommelighet har stor betydning for nyttetransport og for andre arbeidstakere som er ute på oppdrag. Å begrense eller prise parkering, bidrar til endring i reisevaner.

Teknologi, bildeling, nye forretningsmodeller og reisemiddelvalg

På lang sikt kan ny teknologi og forretningsmodeller som bildeling og samkjøring bidra til et bredere reisemiddelutvalg og redusert/ mer effektiv bilbruk, og dermed redusert behov for parkering.

Bideling kan fungere som et supplement til mobilitetssystemet snarere enn en direkte konkurrent, fordi bilbruken blir sporadisk og integrert i et bredt utvalg av andre transportmidler. (*Byutredningene samlerapport 2025, Statens vegvesen*)

Bruk av bildeling har økt over tid, og bildelingsoperatører har effektivisert drift slik at antall bookings per delebil øker. Mer effektiv bruk av kjøretøyressurser vil redusere behov for nye parkeringsplasser.

Over et lengre tidsperspektiv kan selvkjørende transport (automatisering/autonomi), samhandlende intelligente transportsystemer og andre teknologitrender påvirke reisemiddelvalg (og dermed parkeringsbehovet).

2.5. Forurensning, nærmiljø og klima

Om delkapittelet

Parkering er tett koblet til bilkjøring. Bilkjøring har negative effekter, og parkering er det mest effektive virkemiddelet for å styre biltrafikk, sett bort fra veipricing. Biltrafikk har negative effekter i form av bl.a.:

- Støy til nærområder
- Annen lokal forurensning
- Utslipp av klimagasser
- Trafikksikkerhet og nærmiljø

Støy

Vegtrafikk er den klart største støykilden i Norge (*FHI: Folkehelse rapporten 2024*), og den miljøfaktoren som rammer flest mennesker. Støy i bomiljøet er størst i byområder. Elektriske motorer avgir mindre støy enn bensin- og dieselmotorer. For personbiler er rullestøy fra bildekk mot veien den dominerende støykilden når hastigheten er over 30 km/t. Økning i elbil-andel er derfor et støyreduserende tiltak kun der hastigheten er under 30 km/t. For tunge kjøretøy er rullestøyen dominerende først fra ca. 60 km/t. Støy fra kjøretøy øker med økende hastighet, og er i tillegg knyttet til dekktype.

De mest effektive tiltak for å redusere støyplager, er dermed å redusere antall kjøretøy i bruk og å redusere hastighet.

Luftforurensning

Svevestøv, nitrogendioksid og ozon er komponentene som bidrar mest til sykdom og død i Norge. For å redusere luftforurensning, trekker folkehelseinstituttet derfor frem at det er særlig viktig å sette inn tiltak mot trafikk og vedfyring.

Geografien i Bergen gjør byen utsatt for luftforurensning. Flere bydeler har bebyggelse samlet i dalbunner med lite gjennomlufting, som er utsatt for inversjon ved lave temperaturer. Både i Bergensdalen, i Loddefjord og i Arna viser målinger forurensning på helseskadelige nivå på enkelte kalde vinterdager, selv om tendensen viser tydelig bedring i takt med endret bruk av varmekilder og færre forbrenningsmotorer.

Mikroplast

Miljødirektoratet redegjør for naturutfordringene ved plastforurensning, og skriver: «*Analyser som er gjort av mengden mikroplast som slippes ut fra ulike kilder, viser at dekkslitasje og veistøv står for de største mengdene fra høyinntektsland som Norge*». Bildekkpartikler er altså den største kilden til mikroplast i norsk natur.

Veitrafikk står for ca. 40 % av de totale landbaserte utslipp av mikroplast. Miljødirektoratets anslag viser at dekkslitasje tilfører naturen ca. 8.000 tonn mikroplast hvert år.

Tall fra SSB viser at hver bil i Bergen kjører i snitt 11.000 km pr. år. Av tabell 12579 går det frem at samlet kjørelengde for bergenserne med personbil er 1.376 millioner km. Studier finner store forskjeller i dekkslitasje, avhengig av dekktype, kjøretøyvekt og kjørestil, men de fleste peker på at dekkslitasjen er et sted mellom 50 og 150 mg pr. km (*Liu m.fl 2022, Dept. for environment, food and rural affairs 2019*).

Om Bergensregionen reduserer bilkjøring med 1 %, vil det altså gi omtrent 2,5 - 3 tonn mindre plast ut i naturen og i avrenningssystemet hvert år.

Klimagassutslipp

I henhold til kommunens klimabudsjett, er to av kommunens fire strategier for å nå klimamålene å I: Kutte i direkte utslipp og II: Forberede for endring (Handlings- og økonomiplan 2026-2029).

Veitrafikk er den største utslippkilden i Bergen, og står for noe over 1/3 av utslippene. Det er samtidig her utslippene går mest ned, utslipp fra vegtrafikk er redusert med over 20 % fra 2009. For personbiltrafikken er utslippene mer enn halvert, og det er sannsynlig at utviklingen kan fortsette med ytterligere endringer i bl.a. bilpark og kompakt byutvikling som reduserer reiseavstander for den enkelte.

Forskning i Norge viser at beregnet klimagassutslipp ved bygging av parkeringskjeller er mellom 6.500 - 8.200 kg CO₂e per parkeringsplass, avhengig av grunnforhold og hvor og hvordan man bygger. Dette er nesten like mye utslipp som er knyttet til bygging av en bolig på 78m². Redusert parkeringskrav kan bidra vesentlig til redusert klimagassutslipp ved boligbygging (Selvig, 2006).

Trafikksikkerhet og nærmiljø

Overdekning av parkeringsplasser som inviterer til økt bilbruk kan ha konsekvenser for trafikksikkerhet, spesielt i boligater. Underdekning av parkeringsplasser som fører til ekstra kjøring på jakt etter parkeringsplasser og fremmedparkering i omkringliggende gater og boligområder kan også ha en negativ effekt på trafikksikkerhet og nærmiljøet.

For å unngå dette, må parkeringsregulering lokalt vurderes samtidig med nye utbygginger. Dette kan innebære innføring eller justering av beboerparkering, tidsbegrensninger eller andre tiltak som sikrer at gjesteparkering og langtidsparkering ikke flyttes ut i nærområdene.

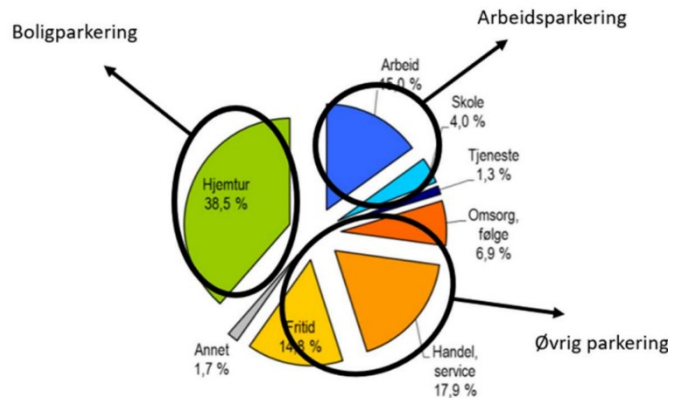
3. PARKERING I BERGEN

3.1. Om parkeringshensikt

Parkering kan kategoriseres på ulike måter, f.eks. etter eierskap; driftsopplegg; tilgang; reguleringsgrunnlag eller bruk. Ulike inndelinger er nyttig i ulike sammenhenger. I arbeidet med behov og dekningsgrad, er det nyttig å se på parkering etter bruksformål.

Figur 10 viser alle reiser i Bergensområdet fordelt etter formålet med reisen (RVU2013). Hver gang vi bruker bilen, avsluttes turen med en parkering. De svarte ringene er lagt på for å vise kobling mellom reisehensikt og en grov inndeling i parkeringstype.

Figur 10 Sammenheng mellom parkeringstype og reiseformål. BK og Sintef.



I dette dokumentet er parkering sortert etter denne inndelingen:

- **Boligparkering:** Parkering ved boligen. Kan være beboerens private parkeringsplass, eller et annet parkeringstilbud som boligsoneparkering eller at beboer parkerer på offentlig vei.
- **Arbeidsparkering/ansattparkering:** Parkering ved arbeidsplassen, der bilen står parkert mens føreren er på jobb. For de fleste på samme sted hver dag. Parkering for arbeidstakere som f.eks. er ute på oppdrag, vil ikke falle inn her.
- **Gjeste- og kundeparkering:** All annen parkering. Dvs. parkering når vi bruker bilen for å handle, følge noen til lege eller på trening, til tjenesteoppdrag eller på fritidsturer, som utflukter eller besøk til venner og familie.

Gruppering etter reisehensikt, handler om karakteristika ved de ulike typer av reiser. Å koble parkeringstype med turtype, gjør det enklere å vurdere både betydningen av parkeringstilbudet og konsekvenser av tiltak. Reisetypene har varierende fleksibilitet og konsekvenser for transportsystemet i sin helhet.

I bestemmelsene til KPA, er parkeringskrav knyttet til ulike bygningstyper. De fleste bygningstyper kan kobles til en reisehensikt. Parkering til en butikk er f.eks. kundeparkering, mens parkering til et kontorlokale blir arbeidsparkering.

Utforming av parkeringstilbudet har betydning for hvordan parkeringen påvirker omgivelsene, andre transportgrupper og brukere av ulike byområder. Ved årtusenskiftet behandlet bystyret et omfattende kunnskapsgrunnlag om parkering i Bergen sentrum, og gjorde vedtak for å håndtere tilgjengelighet og rammer bl.a. for etterfølgende utvidelse av boligsoneordningen. I tiårene etterpå var fokuset på parkeringstiltak rettet mot restriktive tiltak for bilkjøring, og i hovedsak mot arbeidsparkering, men i liten grad bilhold. Ved vedtak av gjeldende KPA var det kommet flere innspill om at bilholdet var på vei ned, og at bestemmelser om boligparkering burde tilpasses. Gjeldende bestemmelser har dermed i større grad også vært et verktøy rettet mot bilhold, og ikke bare bilbruken.

Om parkeringsstrategi for sentrum

Et viktig grep i sentrum har vært å etablere større parkeringsanlegg med tilkomst direkte fra hovedveisystemet, samtidig som gateparkering gradvis fjernes. Prinsippene har lagt til grunn siden 80-tallet, med innføring av boligsonering, og tydeliggjort gjennom et omfattende parkeringsarbeid for sentrum rundt årtusenskiftet. ByGarasjen og KlosterGarasjen er sentrale i dette systemet og gir nødvendig biltilgjengelighet til sentrum uten å trekke trafikken inn i den indre bykjernen. Dette understøtter målet om en mest mulig bilfri bykjerne i *Trafikkplan sentrum* og reduserer belastningen på et sårbart lokalt vegnett.

Gateparkering i sentrum skal i hovedsak dekke:

- HC-parkering
- Besøks- og kundeparkering
- Beboerparkering
- Nødvendige funksjoner som varelevering og korttidsparkering

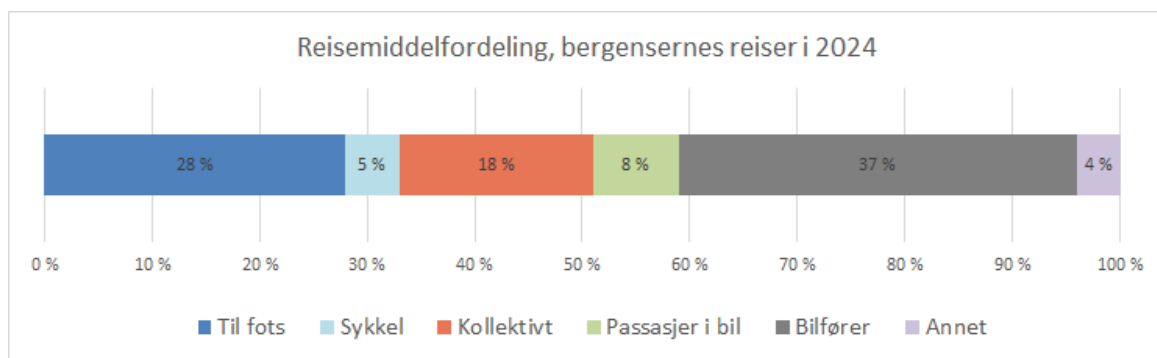
Arbeidsrelatert langtidsparkering skal begrenses for å redusere rushtidstrafikk og sikre fremkommelighet for nyttetransport.

Om parkeringsstrategien i de sentrumsnære boligområdene

I de boligområdene omkring Bergen sentrum er hovedstrategien å sikre et stabilt og forutsigbart beboertilbud gjennom boligsoneringen og etableringen av boligsoneringsanlegg, samtidig som gateareal frigjøres til byliv, trafiksikkerhet, kollektivfremkommelighet, varelevering etc. Lav parkeringsdekning for nye boligprosjekter brukes for å unngå økt bilhold i områder med gode mobilitetsalternativer. Strategien innebærer gradvis overgang fra spredt gateparkering til mer konsentrerte løsninger og sterkere regulering og håndheving. Dette bevarer historiske bymiljøer, styrker mobilitet til fots og på sykkel, og sikrer at beboere prioriteres foran arbeidstakere og tilreisende.

3.2. Reisemåter

Hvordan reiser vi?

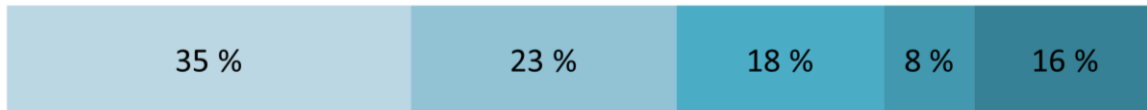


Figur 11 Reisevaner, Bergen kommune. Kilde: Reisevaneundersøkelse (RVU) 2024

3.3. Arbeidsparkering

De fleste bergensere ser ut til å velge bosted og arbeidsplass med geografisk nærhet.

Fordeling av reiselengde til arbeid for personer bosatt i Bergen



■ opp til og med 5 km ■ fra 5 t.o.m. 10 km ■ fra 10 t.o.m. 15 km ■ fra 15 t.o.m. 20 km ■ mer enn 20 km

Figur 12 En tredjedel av respondentene har mindre enn 5 km reisevei til jobb. (Kilde: RVU2024 v/SVV)

Reisemiddelfordelingen på arbeidsreiser viser at andelen som bruker bil til arbeid i Bergen synker. 2/3 har parkeringsplass for bil ved arbeidsplassen, halvparten av disse har gratis parkering ved arbeidet.

En stor del av arbeidsreisene finner sted til samme tid, og bidrar til høyt press på vegnettet. For arbeidstakere uten følge/hente-oppgaver, med fast arbeidsplass, er mulighetene til å bytte ut transportmiddel størst.

Sambruk av arbeidsparkeringsplasser

Det største behovet for parkeringsplasser knyttet til arbeidsplasser er på dagtid, mens parkering for handel, service og kultur har størst etterspørsel på kveldstid og helg. Sambruk av parkeringsplasser mellom disse formålene skjer i praksis i dag, blant annet i P-hus i Bergen sentrum. For at sambruket skal fungere godt, med tilgang for gjester og brukere som etterspør parkering til kortere ærende, er det avgjørende med et prissystem. Gratis parkering fylles ellers opp med oppbevaring av tilhengere, parkering av større næringskjøretøy eller beboere som ikke har kjøpt egen parkering

3.4. Bydelsgjennomgang

I 2019-2020 gjennomførte Bymiljøetaten i samarbeid med Plan- og bygningsetaten en parkeringskartlegging med dekningsanalyse, som hadde fokus på bydelssenteret og fortetningsområdene i hver bydel. Under følger hovedpunkt om hver bydel, med justeringer der situasjonen er endret siden 2020. Det er gjort en vurdering av parkeringssituasjonen for hhv. gjesteparkering, arbeidsparkering og boligparkering.

Utenfor fortetningsområdene er det i hovedsak god parkeringsdekning for dagens aktivitet. I disse områdene vil økt utbygging bidra med særlig mye biltrafikk i veinettet, både lokalt og på overordnet vegnett, fordi reisealternativene er få. Blant annet derfor åpner ikke KPA for særlig mye ny utbygging her.

Overkapasitet

I kartleggingen ble parkeringen sortert etter ulike «plasstyper». Hver parkeringsplass ble registrert som boligparkering, arbeidsparkering, kundeparkering, privat reservert eller allment tilgjengelig parkering. En stor andel plasser ble også registrert med kategori «ukjent».

En høy andel plasser som ikke lar seg kategorisere, er en indikator på at det ikke er behov for reserverasjoner eller skilting av parkeringsplasser i området. Slike områder vil sjelden oppleve et høyt press på eksisterende parkering fordi tilbudet er høyere enn etterspørsel. I en del områder ser det også ut til å være lite kontroll knyttet til kundeparkering, slik at reservert kundeparkering – som dermed ikke egentlig er allment tilgjengelig – likevel kan brukes relativt fritt til andre ærende eller fritidsreiser.

Områder med indikatorer om overdekning var bl.a. Blomsterdalen, Breiviken, Eidsvåg, Flaktveit, Laksevåg, Kokstad, Nyborg, Olsvik, Spelhaugen, Åstveit og Åslia. På Laksevåg er det i ettertid innført boligsonering, slik at situasjonen er endret.

Arna

Befolkning: ca. 14.000

Arna er en bydel med lav befolkningstetthet og kun ett sentrumsområde; bydelssenteret. Det er store avstander og begrenset kollektivbetjening internt i bydelen, men et godt kollektivtilbud mellom bydelssenteret og Bergen sentrum. Bydelssenteret har et omland med høy bilavhengighet.

Gjesteparkering

Arna har høy parkeringsdekning i sentrum, med de fleste plassene på bakkeplan. Med bakgrunn i bydelskarakteristikk er det naturlig med noe høyere dekning enn andre bydeler. Parkering på bakkeplan er likevel dels et hinder for annen bruk. Ved utvikling av området er det nødvendig med en omfordeling, flytting og gjerne stabling, av plasser som i dag beslaglegger verdifullt areal mot sjø og vassdrag

Arbeidsparkering

Høy parkeringsdekning for arbeidsparkering er nødvendig i dette bydelssenteret. Det er samtidig viktig at slik parkeringsdekning ikke trekker funksjoner til området som bør ligge andre steder.

Boligparkering

Arna er preget av småhusbebyggelse med parkering på egen tomt. Nyere bebyggelse nær bydelssenteret har fellesløsninger i egne anlegg.

Med et stort tilbud av parkering sentralt, samt parkering ved arbeidsplasser, blir gateparkering i hovedsak et tilbud til bosatte og deres gjester, med lavt press og begrenset etterspørsel etter annen bruk. Økt andel eldre, gjerne i enpersonshusholdninger, gir rom for at det kan bygges boliger i leilighetsbygg uten parkering til alle boliger også i Arna

Bergenhus

Befolkning: ca. 42.000

Bergenhus og Bergen sentrum er kompakte byområder med lavt bilhold, korte avstander og svært godt kollektivtilbud. Bydelen har klart lavere parkeringstilbud enn øvrige bydeler, men høyere aktivitetsnivå i form av arbeidsplasser, kunder og tjenestetilbud. Parkeringspolitikken har over tid vært et sentralt virkemiddel for å redusere biltrafikk, styrke bymiljøet og sikre en tilgjengelig og trygg bykjerne. Samtidig er sentrum en regional møteplass for handel, kultur og tjenester, og må derfor ha et tilstrekkelig nivå av besøksparkering for å opprettholde attraktivitet og konkurransekraft.

Tettheten gir grunnlag for mange funksjoner nært hverandre, med korte gangavstander. Kollektiv er konkurransedyktig med bil på bydelsinterne turer. Parkering er et knapt gode, som i stor grad er prissatt slik at kostnader faller på brukerne. Parkeringsplassene i sentrum skal i første rekke dekke behovet for besøkende/kunder til næringsliv, handel og kulturtilbud, samt beboere i sentrum (brukerne av sentrum). Det er ikke et mål å tilrettelegge for arbeidsrelatert langtidsparkering (arbeidstagerne i sentrum).

Gjesteparkering

Bergen sentrum har i dag et allment tilgjengelig parkeringstilbud som er omtrent i samsvar med vedtatt mål om 5.500 fra årtusenskiftet. Selv om antallet er høyt, gir det lav dekning opp mot volumet av tilbud og tjenester. Gjesteparkering ligger i hovedsak i anlegg, slik at gateareal kan benyttes til andre formål. Store anlegg gir et enkelt system for brukerne. For å sikre tilgjengelighet i hele byområdet er det også nødvendig med noen plasser fordelt utover, reservert bl.a. som HC-plasser. Gateparkering er i hovedsak priset for å sikre at de brukes til korte, nødvendige opphold..

Prismodeller som gir incentiver for kort p-tid, kan bidra til å sikre gjeste-/kundeparkering fremfor arbeidsparkering, og derved sikre sentrum sin konkurransedyktighet samtidig som mål om reisemiddelbruk ivaretas.

Belegg i de store anleggene viser at det kun er på spesielle dager, som 17.mai, at det er helt fullt.

Arbeidsparkering

Stadige forbedringer i kollektivtilbudet, samt behov for reduksjon i støy og andre utslipp, gjør at det ikke grunnlag for å bygge ut tilbud til arbeidsparkering i sentrum. Arbeidsreiser bidrar til økt belastning på veinettet i rushtid, da trafikkavviklingen er ekstra sårbar. Parkering i sentrum bør prioriteres for beboere og gjester, fremfor dem som reiser til sentrum på jobb.

Utviklingen i kontormarkedet de siste årene frem til 2025 viser stadig sterkere etterspørselen etter å lokalisere arbeidsplasser i sentrum, på bekostning av andre bydeler. Særlig er nærhet til bybanen avgjørende for pris i kontormarkedet. Meglere i dette markedet opplyser at få kunder forventer parkering til kontorlokaler så sentralt i byen.

Boligparkering

Bydelen skiller seg ut med klart lavest bilhold. Det henger dels sammen med beboersammensetningen, men bydelen har òg det svakest parkeringstilbud for dem som eier egen bil. Boliger er betjent med parkering gjennom boligsoneordningen. Det har vært reduksjon i tilgjengelige plasser, og soneområdene i Bergenhus har noe lav kapasitet til å håndtere etterspørselen.

Boligsoneordningen er avgjørende for parkeringstilbudet, og bidrar dermed til å beholde husholdningstyper med bil, og gatemiljø og utbyggingsstruktur uten garasjeanlegg eller parkering i hager.

I tillegg til soneparkering, finnes det enkelte beboerlegg med innendørs parkering. Det er i dag (2020, sjekk om det stemmer fremdeles) ledig kapasitet i de fleste soneanlegg, men flere har samtidig ventetid for plasser med lademulighet

Fana

Befolkning: 42.000

Fana er en stor bydel i utstrekning, men det meste av bebyggelsen ligger samlet i en forlengelse av Bergensdalen, tett koblet til videre bebyggelse i Ytrebygda. I fortetningsområdene i Fana er det godt kollektivtilbud, og relativt greit tilrettelagt for sykkel. Samtidig ligger ytre deler av Fana, både i øst og sør, utenfor den gode kollektivdekningen og med lange avstander til bydelssentrene.

Gjesteparkering

På Nesttun er parkeringsdekningen relativt høy. Med god kollektivdekning i flere retninger, og i tillegg mange kunder innen gang- og sykkelavstand, er det rom for at Nesttun kan fungere godt med lavere parkeringsdekning. I lokalsentrene er det færre funksjoner, men mobilitetssituasjonen er lik. Det er viktig at de mindre sentrumsområdene som er tenkt som lokale møteplasser, ikke får en parkeringsdekning som undergraver betydningen av Nesttun som bydelssenter.

Arbeidsparkering

Det er relativt sett god tilgjengelighet i fortetningsområdene i Fana. Omfanget av arbeidsparkering kan reduseres i de sentrale delene av bydelen. Samtidig er det viktig at arbeidsintensive virksomheter ikke plasseres i bydelens ytterkanter, dvs. utenfor fortetningsområdene, der de er lite tilgjengelig.

Boligparkering

Bydelen har en blanding av eldre og nyere boligbebyggelse. Store villaområder har parkering på egen eiendom. Gateparkering er mulig mange steder, men behovet er begrenset. Bydelssenter, både Nesttun og Lagunen, ligger slik til mot boligområdene at gatenettet ikke blir reelt parkeringsalternativ i stor grad. Om parkeringsdekningen på Nesttun senkes vesentlig, kan presset på gatenettet øke.

Fyllingsdalen

Befolkning: 30.000

Fyllingsdalen ble i stor grad bygget ut på 60- og 70-tallet, en omfattende transformasjon av tidligere jordbruksområde. Utbyggingen skjedde etter tydelig plangrep, med bydelssenter sentralt, infrastruktur med skoler og offentlige tilbud, og sammenheng i grønnstruktur. Feltutbygging med lavblokker ligger tett mot bydelssenteret, mens dalsider og åsrygger inneholder småhus. Plangrepet har gitt en bydel med god mobilitet, godt tilrettelagt for myke trafikanter. Kollektivtilbudet har høy kvalitet i flere retninger, og er vesentlig styrket mot Bergensdalen med bybanens linje 2.

Gjesteparkering

Bydelssenteret har lav parkeringsdekning, men svært god tilgjengelighet på andre måter. Spelhaugen er i en annen situasjon, og det er nødvendig å se på utviklingen av funksjoner og form på Spelhaugen for å unngå at et bilbasert lokalsenter utvikler seg ved siden av bydelssenteret. Begrenset parkeringsdekning er dermed nødvendig i framtidig utvikling på Spelhaugen.

Arbeidsparkering

Situasjonen i fortetningsområdet i Fyllingsdalen er todelt. Rundt bydelssenteret er det lav dekning, mens Spelhaugen ser ut til å ha svært god parkeringsdekning i forhold til behovet. Det er stort sett god tilgjengelighet til de sentrale områdene, men et nært omland som likevel er noe bilbasert. Store områder i byfortettingssonen og tett inn mot bydelssenteret gir anledning til å parkere gratis, langs vei eller på andre plasser uten begrensning.

Boligparkering

Utbygging i Fyllingsdalen skjøt fart på 60-tallet, etter frislippet av bilen. Det er tilrettelagt for parkering på åpne, felles plasser eller i egne anlegg. Dekningen er likevel lavere enn i nyere utbygde områder, og en del bruker gatenettet. Gatene i boligområdene tett på bydelssenteret kan bli attraktive parkeringssoner både for dem som skal videre fra kollektivterminal, for arbeidstakere lokalt og for handels- og servicereisende til bydelssenteret.

Laksevåg

Befolkning: 40.000

Laksevåg bydel er delt i svært ulike deler. Indre Laksevåg, øst for Liavatnet/Gravdal, er sentrumsrettet med tett bebyggelsesstruktur. Loddefjord med Olsvik er også tettbeboede områder, mens de sørvestlige delene av bydelen er tynt befolket med dårligere mobilitet. Det er kollektivbetjening på tvers av bydelen, men rutestrukturen er særlig rettet mot å betjene reiseetterspørselen til Bergen sentrum.

Gjesteparkering

Loddefjord sentrum har i hovedsak parkering i anlegg, med moderat dekning. De øvrige sentrumsområdene fungerer greit. De sentrale områdene på Laksevåg, som med planlagt gangbro og etter hvert nytt kollektivtilbud i enda sterkere grad vil bli en forlengelse av det urbane området rundt Bergen sentrum, må utformes med lav parkeringsdekning slik at det kan bli et lokalt sentrumsområde med god mobilitet gjennom andre transportmidler. Samtidig er det nødvendig å etablere et parkeringstilbud for gjester, blant annet for å unngå press på gatenettet. Slikt tilbud må stables og prises for å sikre effektiv utnyttelse.

Arbeidsparkering

Arbeidsplasser er spredt utover i bydelen. For de indre delen, på gamle Laksevåg, er det nødvendig med en endring i parkeringsdekning for å sikre byggeareal til andre formål, og samtidig et transportnett som tåler slik transformasjon.

Boligparkering

Indre Laksevåg ble i stor grad bygget ut før krigen. Her finnes i liten grad egen parkering til alle boligene, men det meste av området har boligsoneordning med tilstrekkelig kapasitet i gatenettet.

Loddefjord, Olsvik og øvrige deler av bydelen er bygget ut fra 60-tallet og senere, med tilrettelegging for bilhold.

Ytrebygda

Befolkning: 28.000

Ytrebygda ble bygget ut fra 60-tallet. Flyplassen ligger i vest, og store områder er bygd som ensidige næringsområder, for kontor, industri og lager/logistikk. Bydelen har hatt stort overskudd av arbeidsplasser sammenliknet med boliger, men dette er i ferd med å jevne seg ut ved omfattende transformasjon av næring til bolig. Det har vært sterk boligbygging i bydelen helt frem til i dag.

Gjesteparkering

Det er høy kapasitet i parkeringstilbudet, særlig sammenliknet med tilgjengeligheten til området. Det er klart rom for fortsatt restriktiv parkeringsetablering ved ny utbygging i fortetningsområdene.

Arbeidsparkering

Det er svært høy parkeringsdekning for arbeidsparkering i flere av fortetningsområdene. Bybane og forsterket busstilbud, kombinert med relativt god sykkeltilrettelegging, gir grunnlag for kraftig innstramning i parkeringstilbud ved arbeidsplasser, det åpner også for alternativ bruk av parkeringsareal til annen formål.

Boligparkering

Hoveddelen av boligene er tilrettelagt for bilhold. Bydelen er relativt bilbasert, men det er også attraktivt kollektivtilbud her, med terminaler i Dolvik, Birkelandsskiftet og Lagunen. Det kan være gunstig med utbygging av boliger uten parkering for å komplementere bolig mangfoldet.

Årstad

Befolkning: 41.000

Årstad er et tettbygd byområde, med tidlige historiske røtter, og de første forstadsområdene til Bergen sentrum. Store områder er bygget uten bilen som premissgiver. Bydelen har lav parkeringsdekning og flere fellestrekk med Bergenhus, både når det kommer til bilhold og p-situasjon for bosatte og andre. Bydelen har noe større avstander enn Bergenhus, men sykkelen er konkurransedyktig med bil på de fleste bydelsinterne turer. Store arbeidsplasser og tjenestetilbud er tilgjengelig for mange innen gangavstand, og det er svært godt kollektivtilbud til sentrum og bydelsentrene.

Gjesteparkering

Store områder har boligsoneparkering med løsning for gjesteparkering. Viktige funksjoner som legevakten er ivaretatt med eget tilbud. I store deler av bydelen er det etterspørsel etter gateareal til funksjoner som ikke er tilstrekkelig ivaretatt, som fremkommelighet for kollektiv og avfallshåndtering. Allment tilgjengelig plasser i parkeringshus fremfor parkering på bakkenivå ville ha vært en fordel flere steder.

Arbeidsparkering

Tilbudet er relativt lavt. Sykehusene har behov for høyere dekning enn andre arbeidsplasser, for ansatte på skift. Noe av behovet kan løses gjennom sambruk. Området har svært god kollektivdekning, så det er nødvendig med tiltak som hindrer arbeidsparkering i å ta over plasser eller areal som trengs til annen bruk.

Boligparkering

Bydelen har relativt ung befolkning, små husholdninger og lavt bilhold. Flere områder har boligsoner. Dei eksisterende sonene har god kapasitet til dagens etterspørsel. Boligsoner er en løsning for å prioritere bosatte fremfor arbeidstilreisende. Fortsatt boligsoner muliggjør lavere parkeringskrav, og dermed mulighet til å bygge billigere boliger uten egen parkering.

Åsane

Befolkning: 41.000

Åsane er en stor bydel, med store avstander mellom byggeområdene. For mange innbyggere er det lang avstand til bydelssenteret eller andre sentrumsområder. Høy bilandel på transport henger dels sammen med denne strukturen.

Åsane har høy kollektivandel mot Bergen sentrum. Stamlinjer betjener befolkningskonsentrasjoner på turer til Bergen sentrum, men i mindre grad internt i bydelen og til bydelssenteret, der sentrale funksjoner ligger med lange gangavstander fra holdeplass. I og rundt bydelssenteret er det dårlig tilrettelagt for myke trafikanter, med flere tunge trafikkbarrierer og lange omveier for fotgjengerne.

Gjesteparkering

Bydelssenteret har ikke svært høy parkeringsdekning sammenliknet med antall funksjoner. Men det er få parkeringshus, så det meste av parkeringen ligger på bakken. Parkeringen er dermed et hinder for dem som besøker bydelssenteret uten bil. En stabling av p-tilbudet vil redusere avstander internt, og også i større grad legge kostnadene med parkeringen over på brukerne. Områdene utenom bydelssenteret og Nyborg har i liten grad publikumsrettede bygg. Men forutsigbarhet for aktører er viktig, og fremtidig utbygging må skje på en måte som styrker bydelssenterets konkurransekraft.

Arbeidsparkering

Kartlagte områder i Åsane har, foruten Arna og Kokstad, klart høyest parkeringsdekning for arbeidstakere. Med lange avstander i omlandet er det naturlig at dekningen ligger høyere enn andre bydeler, men særlig for områdene tett på bydelssenteret og langs fremtidig bybanelinje, bør det være relevant å vurdere å redusere dekningen og finne annen bruk av arealene i fremtiden.

Boligparkering

Bebyggelsen i fortettingsområdene består i stor grad av større samtidige utbygginger i form av leilighetsbygg og rekkehus på 70- og 80-tallet. Boligområdene har gjerne parkering samlet i felles områder i utkanten, med trafikk sikre lekeområder tettere på boligene.

4. FINANSIERING OG GJENNOMFØRING

Frikjøp

Frikjøpsordning gir mulighet for at utbygger fritas krav om å anlegge parkeringsplasser mot å innbetale et gitt beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes. Frikjøpsordningen må sikres i bestemmelser i kommuneplan. Frikjøpsbeløpet fastsettes av kommunen og blir vanligvis satt lavere enn hva det koster å anlegge en parkeringsplass. Innbetalte beløp kan bare benyttes til opparbeiding av parkeringsanlegg. Tiltaket er egnet i tettbebygde områder der det er vanskelig eller dyrt å løse parkering på egen tomt, og i områder der det er ønskelig å samle parkering på ett eller flere punkt (*Christiansen m.fl. 2016*).

I praksis har frikjøpsordningen blitt brukt ulikt i kommunen, og utbyggere søker ofte dispensasjon fra parkeringskrav fremfor å bruke frikjøpsordningen. Ordningen har ingen virkning i områder uten minimumskrav til parkering, og i Bergen betyr det at den ikke gir innbetaling i områder som er mest egnet for fellesanlegg. Kostnader knyttet til etablering av fellesanlegg er mye høyere enn finansieringsmidler som kunne hentes inn via en frikjøpsordning.

Om minimumskrav til parkering senkes ytterligere, eller fjernes, er det ikke hensiktsmessig å videreføre frikjøpsordningen for bilparkering.

For eventuell utbygging av kommunale parkeringsanlegg, er boligsoneordningen en kilde til finansiering i sentrale områder, mens allment tilgjengelige anlegg bør kunne finansieres gjennom bruk.

Frikjøpsordning for sykkelparkering er innført for å ivareta muligheter til ombygging uten sykkelparkering innenfor hensynssone kulturmiljø i Bergen sentrum. Denne ordningen vil fremdeles være hensiktsmessig for å ivareta fleksibilitet ved tiltak i et historisk bygningsmiljø.

Fellesanlegg

Å samle parkering i felles anlegg gir en rekke fordeler, blant annet:

- mer effektiv arealbruk
- mer trafikkikker utforming av gatenett, med økt prioritering av myke trafikanter og muligheter legger til mer variert bruk av gateareal
- økt grunnlag for sambruk som sikrer mot overkapasitet og fordyrende utbygging
- bedre synliggjøring og håndtering av parkeringskostnader
- kan gi grunnlag for økt tilgjengelighet til å dele på kjøretøy

Gjeldende bestemmelser stiller krav om at parkering skal skje i fellesanlegg i sentrumsområdene (sentrumskjerner og byfortettingssone). I tillegg sier de generelle retningslinjer til parkering at «parkering skal i størst mulig utstrekning etableres i felles anlegg». Bestemmelsen har bakgrunn i egen *prinsippsak om parkering*, som ble behandlet av Bystyret i januar 2017. Første vedtakspunkt sier bl.a.:

«Bergen kommune vil utvikle kompakte byområder tilrettelagt for alle brukere.

Trafikkareal på bakkeplan skal sikre fremkommelighet for alle og kunne benyttes til lek og opphold. Parkeringsareal for bil på bakkeplan bør være knyttet til spesielle behov, som hc-parkering og varelevering. Annen parkering bør være samlet i fellesanlegg med tilkomst som begrenser lokal kjøring.»

Videre i vedtaket problematiseres både løsninger for fellesanlegg, forholdet mellom private og offentlig tilgjengelige plasser, og gjennomføring. Det går frem av vedtaket at kommunen skal bidra, i rollen som tilrettelegger, for felles parkeringsløsninger.

Det kan ved område- eller detaljregulering settes av areal til felles anlegg for bilparkering som kan dekke behovet for flere bygg/tomter. Den ferdige løsningen er samfunnsøkonomisk

gunstig, og kan også være mest hensiktsmessig for enkeltaktører, men gir store utfordringer ved gjennomføring.

Det har vært utfordrende å koordinere finansiering og bygging av felles anlegg i transformasjonsområder med mange ulike aktører med ulike tidsrammer for utbygging. Mesteparten av kostnader for felles parkeringsanlegg må ofte bæres av de som bygger ut først. Nye endringer i plan- og bygningsloven åpner for mer rettferdig kostnadsfordeling, noe som bør følges opp i fremtidige planinitiativer.

Plan- og bygningsloven angir to ulike finansieringsmodeller for å oppfylle rekkefølgekrav i utbyggingsområder. Dette er utbyggingsavtaler som det gis nærmere bestemmelser om i kapittel 17 og grunneierfinansiering som det er gitt bestemmelser om i kapittel 12A.

Hvem som skal finansiere de ulike tiltakene vil imidlertid være ulikt for de ulike modellene. Også tidspunkt for mulig realisering vil være ulikt for de ulike modellen. For begge modellene beregnes anleggsbidraget pr kvm BRA som realiseres. I Bergen er hovedregelen at både bruksendring og nybygg inngår i BRA beregningen.

Utbyggingsavtaler

Utbyggingsavtaler kan bidra til koordinert utvikling av større utbyggingsområder. I tillegg vil utbyggingsavtalen som hovedregel medføre at utbygger påtar seg å bygge og/eller bidra til finansiering av offentlig infrastruktur, slik at et område blir byggeklart. Utbyggingsavtaler har vært brukt i Bergen til å finansiere en rekke type infrastruktur, men har ikke vært særlig egnet til finansiering og gjennomføring av felles parkeringsanlegg. Dette kan i stor grad skyldes av at det er vanskelig å koordinere utbyggingsavtaler mellom mange aktører med ulike tidshorisonter for utbygging. Det betyr i praksis at en utbygger må bære store deler av kostnader, mens de som kommer senere kan nyte tiltaket uten å bidra økonomisk.

Grunneierfinansiering

Grunneierfinansiering etter pbl §12A har som hensikt å sikre en mer rettferdig og forutsigbar finansiering av felles infrastruktur i utbyggingsområder, og å gi et sterkere verktøy for gjennomføring av arealplaner. Modellen bygger på etableringen av en hensynssone i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplaner, der det stilles krav om at grunneiere og utbyggere betaler et kostnadsbidrag per kvadratmeter bruksareal (BRA). Selv bidraget til infrastruktur sikres på reguleringsplannivå.

Grunneierfinansiering er spesielt egnet for transformasjon av større områder hvor det er behov for sentrale infrastrukturtiltak som kommer mange aktører til gode. Gjennomføringen er avhengig av at man ser hele området under ett og det kan være gunstig at kommunen koordinerer aktørene.

5. SYKKELPARKERING

5.1. Om sykkelparkering

Bergen har mål om økt sykkelandel. Sykkelparkering er en viktig del av infrastruktur som trengs for å gjøre sykkel til et mer attraktivt reisemiddelvalg.

Utforming og lokalisering av sykkelparkeringsfasiliteter har mye å si for om de blir brukt eller ikke. Gode løsninger kan være:

- Sikkerhet: plassering og utforming/ tiltak som hindrer tyveri/ hærverk.
- Beskyttelse fra været: under tak eller inn i bygg
- Kapasitet: tilstrekkelig antall plasser
- Utforming: plass til alle typer sykler, inkl. større el-sykler, lastesyker, sykkel med henger.
- Plassering: trygg tilkomst til parkering. Synlig og nær inngang til bygg/ målpunkt
- Mulighet for lading, plass til vask/vedlikehold, tilgang til garderobe med dusj

Parkeringskravet må sikre antall plasser som er nødvendig, også i fremtiden med økt sykkelandel, men overdimensjonerte sykkelparkeringsfasiliteter bør unngås. For høyt krav kan føre til unødvendig arealbeslag, som ellers kunne blitt brukt til andre formål.

5.2. Sammenlikning av krav mellom Bergen og andre norske byer

Alle de fire største byene har minimumskrav til sykkelparkering. Generelt ligger Bergens krav lavest. Hver by har ulike geografiske inndelinger som ikke er direkte sammenliknbare.

Gjeldende sykkelparkeringskrav for bolig, kontor og forretning/ handel er oppsummert under:

Kategori	Bergen	Oslo	Stavanger	Trondheim
Bolig	2,5 pr. 100 m2 BRA	3 pr. 100 m2 BRA (flere enn 4 boenheter)	2 pr. boenhet (under 60m2 BRA), 2,5 pr. boenhet (over 60 m2 BRA) Gjesteparkering: 0,5 pr. boenhet	Største tall av 3 pr. 100 m2 BRA og 1,5 per boenhet
Kontor	1,2 pr. 100 m2 BRA*	2,5 pr 100 m2 BRA	Soneinndeling: mellom 0,5 og 3 per 100 m2 BRA	2,5 pr. 100 m2 BRA
Forretning, handel og service	1,2 pr. 100 m2 BRA*	3 pr. 100 m2 BRA	Soneinndeling: mellom 0,5 og 3 per 100 m2 BRA	3 pr. 100 m2 BRA

* omtalt som 12 pr 1000 m2 i bestemmelser til Bergen kommune.

5.3. Evaluering av gjeldende krav

Sykling i Bergen

Sykkelandelen i Bergen er i liten grad endret, men de siste undersøkelsene viser noe oppgang i sykkelbruk. Undersøkelser som ble gjort til arbeidet med *Sykkelstrategi for Bergen 2030* (2020) viste at mangel på trygge steder å sykle; sykkelveier eller gater med lite trafikk og lav hastighet, var det største hinderet for de fleste som ønsker å sykle mer. Alle veieierne gjør stadige tiltak i vei- og gatenettet for å legge bedre til rette, blant annet for syklistene.

Sammen med en relativt sterk økning i bruk av el-sykler, kan en forvente at sykkelandelen kommer til å stige.

Krav til sykkelparkering i gjeldene kommuneplan er i hovedsak en videreføring av tidligere krav, og er avstemt mot bystyrets mål om sykkelandel, både i 2010 og 2019. Sykkelen er særlig aktuell på arbeidsreiser, men det forutsetter trygg parkering.

Et hovedinntrykk så langt, er at nivået på sykkelparkeringskravet treffer relativt greit. I noen få tilfeller, særlig for utbygging av høyskoler og universitet, ser en i ettertid ut til å ha fått en overetablering av sykkelparkering, som langt overstiger etterspørselen. Studenter har i mindre grad enn arbeidstakere god sykkelparkering ved boligen. Studiestedene har også i hovedsak svært god kollektivdekning. For slike institusjoner kan det se ut til å være grunnlag for å redusere krav til sykkelparkering, og i stedet stille strengere krav til utforming av de plasser som etableres, blant annet en større andel innendørs plasser.

Kunnskapsgrunnlag for Oslo – og overføringsverdi til Bergen

I *Kunnskapsgrunnlag sykkelparkeringsnorm. En norm som treffer fremtidens mobilitet (2026)* har Lala og Civitas nylig gjennomført en evaluering av sykkelparkeringsnormen i Oslo. Oslo kommune har høyere krav til sykkelparkering både for bolig og kontor enn det Bergen har. Kunnskapsgrunnlaget ser både til dagens sykkelandel i Oslo (8%), og deres mål (25 %), til klimautslipp ved utbygging og konsekvenser for utearealer. Det er gjort kartlegginger av bruk/belegg på sykkelparkering både ved arbeidsplasser og bolig i en rekke prosjekt.

Deres konklusjon er at Oslo bør senke krav til sykkelparkering for boligbebyggelse fra 3 til 2 plasser pr. 100 m² BRA. Videre anbefaler de å halvere krav til sykkelparkering for kontor, fra 2,5 til 1,25 plasser pr. 100 m² BRA.

De påpeker at selveierstrukturen for boliger gjør det vanskeligere med endringer senere, og at det dermed er ekstra viktig å få etablert tilstrekkelig antall plasser fra start for boligbygging.

Gjeldende krav til kontorbebyggelse i Bergen ligger noe lavere enn de nye anbefalingene som gis til Oslo, og det virker hensiktsmessig å videreføre dagens krav. Gjeldende krav til boligbebyggelse i Bergen ligger over den nye anbefalingen. En kan vurdere å senke sykkelkrav til bolig.

Skoler, idrettsplasser mm.

Gjennom blant annet Miljøløftet pågår det en stor investering i etablering av trygge sykkelveier til barn- og ungdomsskoler, idrettsfasiliteter mm. Gode sykkelparkeringsløsninger støtter opp under denne investeringen ved å sikre en helhetlig sykkelinfrastruktur, som gjør sykkel et attraktivt reisemiddelvalg for elever, ansatte og brukere.

Etat for utbygging har gjennomført en uformell undersøkelse av antall sykkelparkeringer ved et utvalg av skoler, samt hvor mange av disse benyttes av elever og ansatte. Både tilbud og bruk varierer vesentlig mellom skoler. Oppsummert viser resultater at sykkelkur/ sikret sykkelparkeringsplasser brukes mens vanlig utvendig sykkelstativer er ikke særlig i bruk. Erfaringer fra høyere utdanningsinstitusjoner viser at parkeringsplasser som er trygge og beskyttet fra været er foretrukket og brukt. Vanlig sykkelstativ som er satt opp i nærheten av innganger og i åpen rom er i liten grad brukt, og spiser opp areal som kunne blitt brukt til andre formål.

Sykkelparkering på idrettsplasser er ofte til mer kortvarig bruk sammenlignet med skoler. Dermed er behov for sikring i skur/innendørs ikke det samme.

6. ANBEFALINGER

6.1. Reduserte minimumskrav for økt fleksibilitet

Fleksibilitet i bestemmelsene kan oppnås ved å senke nedre grense og/eller heve øvre grense for parkeringskrav.

Minimumskrav bør senkes vesentlig flere steder i kommunen. Det gir økt fleksibilitet for utbygger. Å åpne for at mer utbygging kan skje uten parkering, gir rom for økt bolig- og næringsutvikling. Det sikrer bedre økonomisk bærekraft for de prosjekter som kan fungere godt uten parkering. Om minimumskravet settes for høyt, og utbygger må etablere parkering på grunn av offentlig krav og ikke egne behov, kan konsekvensen være at byggetiltaket ikke gjennomføres.

I sentrale områder med god kollektivdekning, tetthet av vanlige hverdagsfunksjoner og et relativt regulert gatenett, kan utbygging uten egen parkering fint finne sted. Tilgjengeligheten er svært god uten bil. Her vil mangel på parkering i et byggeprosjekt måtte håndteres av fremtidige brukere enten ved å løse mobiliteten på annen måte enn ved privatbil, eller ved å kjøpe parkeringstjenester i det private markedet. Der det ikke er nødvendig å etablere parkering av hensyn til samfunnet, er det ikke behov for minimumskrav. I slike tilfeller kan utbygger selv ut fra sin markedskunnskap velge hva som skal være nedre nivå.

I de mindre sentrale delene av Bergen, er det ikke i like stor grad grunnlag for å senke minimumskrav.

Maksimumskrav, som gir den øvre grensen for parkering, har gjennom flere kommuneplanperioder bidratt til at Bergen kommune kan overholde sine forpliktelser til byveksttalen og andre føringer. Trafikkulykker og forurensning fra bil er blant de største negative helseeffektene for barn. Gjeldende maksimumskrav bidrar til å begrense negative effekter av bilkjøring, samtidig som de sikrer tilstrekkelig parkering til å ivareta fremkommelighet for alle grupper.

Et høyt krav legger store kostnader på førstegangsbuker, samtidig som det gis få incentiv for effektiv utnyttning av eksisterende parkeringstilbud.

Når bilvolumet ikke øker, og reiseaktiviteten for hver person samtidig synker, vil etablering av nye parkeringsplasser uten at andre plasser fjernes, innebære at parkeringsplasser blir mindre brukt eller blir stående tomme. Byutvikling der parkering i mindre grad er knyttet til det enkelte byggeprosjekt, men i større grad plasseres i felles parkeringsanlegg, åpner for fleksibel bruk, og at brukere kan leie plass etter behov.

Utviklingen i bilhold kombinert med kostnadene ved parkering, gir ikke grunnlag for å øke maksimumskrav til parkeringsetablering ved denne rulleringen.

6.2. Parkering som forutsigbart verktøy for å sikre rett virksomhet på rett sted

Parkeringsbestemmelser bør være i samsvar med og bygge opp under KPAs arealstrategi ved å forsterke viktige funksjoner i sentrumsområder, som handel, service og publikumsrettet virksomhet, og motvirke etablering av trafikkgenererende aktiviteter i perifere områder. Dette bygger også opp under mål for nullvekst i personbiltrafikk og mål om sosial og trygg by, og ønske om enkel hverdagslogistikk for flest mulig. Det er nødvendig å ivareta dem som satser der det er godt tilrettelagt, det gir forutsigbarhet for alle aktører.

Parkeringskrav styrer hvilke virksomheter som etablerer seg hvor, og at uønskede etableringer kan oppstå uten slik styring.

Det må legges til rette for næringstrafikk, særlig varelevering og tjenestekjøring, slik at disse funksjonene får forutsigbare og hensiktsmessige rammer. Slike forhold må håndteres gjennom planutforming, og ikke direkte i parkeringsbestemmelser.

6.3. Begrenset arbeidsparkering gir effektiv utnyttelse av vegkapasitet

Det er nødvendig å begrense parkeringsmuligheter for kontorarbeidsplasser, som skaper betydelig biltrafikk og dermed har stor påvirkning på trafikksystemet og på nullvekstmålet. Arbeidsreisebehovet bør i størst mulig grad dekkes med kollektiv, sykkel og gange.

Øvre grense for parkeringsetablering stilles slik at etablering av parkering ikke bidrar til manglende måloppnåelse. Mål i KPS og forpliktelser via byvekstavtalen, gjør det nødvendig å begrense parkeringsetablering, både for å sikre sosialt bærekraftige byområder og for å sikre måloppnåelse for nullvekstmålet. I tillegg kommer forpliktelser om utslippsreduksjon. Makskrav må derfor stilles i alle områder, men med vesentlig forskjell i nivået. Kunnskapsgrunnlaget viser oss de negative effektene av bilkjøring, og at den kan begrenses ved redusert parkering.

6.4. HC-krav som egen bestemmelse

Krav til HC-parkering bør håndteres separat fra annen parkering. Det gir forutsigbarhet for utbyggere, og sikkerhet for at de som er avhengig av HC-plasser har tilstrekkelig tilgjengelighet.

For å sikre et nødvendig antall HC-plasser, er det hensiktsmessig å stille egne krav til slik parkering, fremfor å utforme kravene som andeler av et annet krav. Slik kan HC-plasser håndteres helt selvstendig og opp mot behovet de er ment å dekke, uavhengig av styring av parkering for øvrig.

Det anbefales dermed at bestemmelsene omarbeides med et eget punkt om HC-parkering, og at det lages en egen parkeringstabell med krav til HC-plasser. Behov for bestemmelser om krav til plassering og utforming bør vurderes opp mot krav som allerede er dekket av TEK.

6.5. Fellesanlegg for flere bygg er effektivt

Etablering av et parkeringsanlegg som dekker behovet for flere boligbygg, kan være en areal- og kostnadseffektiv løsning fremfor separate anlegg. Behov og tilpasning for felles parkeringsanlegg bør vurderes i:

- større utbyggings/ transformasjonsområder
- områder der arealknapphet vanskeliggjør parkering på egen tomt, som i sentrumsområder
- områder det er ønskelig å skjerme for trafikk

Fysiske løsninger og finansieringsmodell må tilpasse situasjonen. Det er derfor anbefalt at vurderinger og evt. bestemmelser om felles parkeringsanlegg tas på reguleringsplannivå, og ikke på kommuneplannivå.

KPA kan uansett bidra til realisering ved etablering av hensynssoner etter pbl §12A, der grunneierfinansiering av parkeringsanlegg (og andre felles infrastrukturtiltak) kan være

aktuelle. Hensynssonen i KPA gir økt sikkerhet til utbyggere i området angående finansiering, og kan bidra til raskere reguleringsplanprosess. I første rekke det anbefales hensynssone for grunneierfinansiering innføres i ny KPA på Mindemyren og Laksevåg.

Utforming av parkeringsanlegg bør også vurderes nøye i reguleringsplanarbeidet. Store parkeringsanlegg under bakken er både dyrt å bygge og vanskelig å endre til andre bruk dersom parkeringsbehovet reduseres over tid. P-hus over bakken med etasjehøyder som tilpasser alternativ bruk, vurderes som en fleksibel løsning som muliggjøre ombygging til andre formål i fremtiden.

Riktig plassering av felles parkeringsanlegg er viktig for å redusere unødvendig bilkjøring internt i et område. Anleggene bør lokaliseres slik at de ligger ved naturlige innkjøringspunkt, og ikke midt i bolig- eller andre områder det er ønskelig å skjerme for trafikk, slik at trafikkbelastningen begrenses og hovedstrukturen for gående og syklende ikke forstyrres. Dette er forhold som må vurderes i de enkelte planarbeidene.

6.6. Sykkelparkering

Det anbefales et forenklet beregningsgrunnlag basert på enten boenhet eller kvadratmeter BRA. Ellers bør gjeldende minimumskrav videreføres. Bergen har lave krav sammenliknet med andre byer, og krav som samsvarer med anbefalinger i tilgjengelig kunnskapsgrunnlag. Det kan være hensiktsmessig å introdusere krav for sykkelparkering for studentboliger (1 per boenhet).

Bergensernes sykkelpark er i endring, og kvalitetskrav bør justeres for å sikre at sykkelparkeringsplasser er egnet for el-sykler og større lastesykler.

6.7. Bildeling som markedsstyrt tjeneste

Bildeling er en pragmatisk løsning for å utvide reisemiddelvalg og fleksibilitet for innbyggerne, og samtidig begrense ulempene med bilbruk i tett by. Det finnes flere ulike løsninger for bildeling. I Bergen har vi lang erfaring med medlemsbaserte løsninger, og i det siste også aktører med kommersielt driftet bildeling.

Det offentliges rolle i å tilrettelegge for bildeling er flere. I første rekke kan kommunen reservere enkelte plasser etter særlige kriterier. Fra nasjonalt hold finnes også muligheter knyttet til skatte- og avgiftspolitik.

En fleksibel by bør gi mulighet for å bruke bil etter behov. For mange er det en hensiktsmessig løsning å dele bil med andre. Parkeringskravene i KPA vil gi grunnlag for at flere kan benytte deleløsninger, ettersom det i fortetningsområdene anbefales parkeringsdekning under 1 bil pr. bolig. Fleksible og gode ordninger for delebiler betinger at «alle» kan benytte alle kjøretøy. Slike biler bør derfor stå på parkeringsplasser som er tilgjengelig for allmennheten. Det er ikke hensiktsmessig å stille krav om å etablere deleplasser i kommuneplan. En dekning som begrenser nye parkeringsplasser, vil i seg selv være det viktigste bidraget til å tilrettelegge for at flere deler på biler.

For private parkeringsplasser har kommunen få virkemidler til å styre faktisk bruk. Å pålegge utbyggere deleløsninger, uten at det er markedsmessig grunnlag for slik bruk, er ikke i tråd med planbestillingens pkt. G. Det er trolig heller ikke en effektiv løsning for gode kollektive bil-løsninger. Lav parkeringsdekning er det første trinnet på vei til bildeling. Med begrenset parkeringsetablering skapes grunnlag for bildeling, mens de praktiske løsningene best håndteres av private. Det anbefales derfor fortsatt lavt maksimumskrav til parkeringsetablering, men ikke egne krav til at parkering skal reserveres for delebiler.

7. REFERANSER

- Burden, Amanda M (red.), 2006: *NYC Pedestrian Level of Service Study*
- Bymiljøetaten I Bergen, 2022: *Parkeringskartlegging - hovedrapport*
- Bymiljøetaten Oslo kommune (red), 2021: *Gatenormal for Oslo*
- Christiansen m.fl., 2016: *Parkering – virkemidler og effekter*
- Christiansen m.fl., 2015: *Parkeringstilbud ved boliger og arbeidsplass. Fordelingseffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler.*
- Christiansen m.fl., 2015: *Boligparkering i store norske byer – parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk*
- Christiansen m.fl., 2013: *Evaluering av parkeringsnormene i Oslo kommune*
- Giuliano m.fl. 2015: *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends.*
- Fearnley og Lunke, 2019: *Generalisert reisetid.*
- Flûgel m.fl., 2020: *Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer.*
- Gehl, Jan, 2010: *Byer for mennesker*
- Giuliano m.fl., 2015: *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends.*
- Gou og Ren, 2012: *From Minimum to Maximum: Impact of the London Parking Reform on Residential Parking Supply from 2004 to 2010?*
- Hanssen m.fl., 2014: *Parkeringsnormer i utvalgte norske og svenske byer. Status og effekter på bilinnehav, adferd og økonomi.*
- Hanssen m.fl., 1997: *PARKERING. Et virkemiddel i samordnet areal- og transportplanlegging.*
- Hjorteseet m.fl., 2024: *Litteraturstudie sykkelparkering: Gjennomgang av forskning og annen litteratur om sykkelparkering*
- Johansson, 2023: *Parking for Sustainable Cities*
- Krogstad m.fl., 2022: *Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet*
- Larsen og Rekdal, 1997: *Transportmodeller og nytte/kostnadsmetodikk*
- Lie, Ye m.fl., 2022: *Impact of vehicle type, tyre feature and driving behaviour on tyre wear under realworld driving conditions*
- Meland m.fl., 2014: *Reisevaneundersøkelse for Bergensområdet 2013*
- Nenseth og Ellis, 2022: *Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter*
- Olimstad og Gjellebæk, 2015: *Hva betyr gateparkering for handelen?*
- Opinion AS, 2025: *Nøkkeltallsrapport 2024. Nasjonal reisevaneundersøkelse.*
- Samferdselsdepartementet m.fl., 2020: *Byvekstavtale mellom kommunane Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029.*
- Selvig, 2026: *Innlegg på Futurebuildseminar 28.01.26.*
- Shoup, 2005: *The high cost of free parking*
- Speck, 2022: *Walkable City*
- Statens vegvesen, 2025: *Byutredning for Bergensområdet, høringsutgave*
- Statens vegvesen (red), 2022: *N100 Veg- og gateutforming*
- Statistisk sentralbyrå, statistikkverktøy

Parkering | En utredning til KPA 2027

Tennøy m.fl., 2021: *Arealdimensjonen i byvekstvtalene. Case Trondheimsområdet.*

Thronsen og Fearnley, 2024: *Opplevd reisetid i 2024; Hvordan oppleves konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport i norske byer fem år senere?*

Transport for London, 2010: *Pedestrian Comfort Guidance for London*

Tvedten/Rørtveit (red), 2025: *Folkehelse rapporten*

Urbanet Analyse, *Reisevaner i de fire største byområdene*