



Notat

Vår referanse: 2024/171476-1
Saksbehandler: Roald AA og Christian A
Dato: 11. november 2024

Parkering i Bergen kommune i forhold til nullvekstmålet

I Miljøløftets styringsgruppemøte den 5. november 2024, sak 68/24, orienterte Bergen kommune v/kommunaldirektør bl.a. om kommunens arbeid med parkering, og hvordan det samsvarer med målsetningen om nullvekst i personbiltrafikken. Det ble avklart at Bergen kommune ville utarbeide et notat med nærmere beskrivelse av hvordan kommunen arbeider med parkeringstematikken samlet. Dette notatet søker å svare ut bestillingen som kom i møtet.

Parkering i Bergen fra inngåelse av byvekstavtalen frem til tiltredelse av dagens byråd

I 2020 og 2021 ble det iverksatt nye boligsoner for parkering i områdene Fridalen ([1322/20](#)), Damsgård og Kringsjø ([1029/21](#)). Hensikten med boligsonene er først og fremst å skjerme bomiljøer, øke fremkommelighet for nyttetraffikken, redusere negative konsekvenser av parkering og prioritere beboere i prising av parkering.

I 2021 ble det utarbeidet [kommunal parkeringsveileder](#) for å øke forståelsen for- og tydeliggjøre meningen bak de restriktive parkeringsbestemmelsene som er nedfelt i kommuneplanen. Bestemmelsene er tilpasset Bergen sin mangeårige ambisiøse fortettingsstrategi, med økt fokus på effektiv utnyttelse av gategrunn, tydelig prioriteringer mellom transportgrupper og vekt på kvalitativt gode utearealer.

I 2022 utarbeidet Bergen kommune et kunnskapsgrunnlag om byens parkeringstilbud. Kunnskapsgrunnlaget beskriver parkeringssituasjonen i hver bydel og sorterer parkering etter formålet med reisen. Det er kartlagt parkeringskapasitet på kommunal grunn, områder med annen offentlig eier, samt en stor del private eiendommer. Det ble registrert ca. 154.000 parkeringsplasser innenfor prosjektets avgrensinger. Kartleggingen viste at det fortsatt kan være potensiale for reduksjon i antall parkeringsplasser og ga nyttige innspill til hvordan kommunen kan håndtere parkering fremover. Kunnskapsgrunnlaget er tydelig på det ikke er reduksjon av parkeringsplasser, men prisstruktur som bør ha fokus for Bergen sentrum. Dette vil kunne redusere veksten i personbiltrafikken. Kunnskapsgrunnlaget slår fast at parkeringsdekningen i Bergen sentrum er lav sett opp mot volumet av tilbud og tjenester.

Bystyret vedtok i 2023, i sak [11/23](#), Klimastrategi for Bergen 2022-2030 - Grønn strategi. Begrensning av areal for parkering er her nevnt som ett av tiltakene som er nødvendige for å kunne oppnå målsetningen om bærekraftig mobilitet.

I 2023 ble det utført [breddeutvidelse på oppmerkingen av parkeringsplasser i Bygarasjen](#). Dette medførte at mellom 150 til 200 parkeringsplasser ble fjernet.

Av andre tiltak kan det nevnes at iverksetting av flere gatebruksplaner og gange- og sykkelprosjekter har hatt som konsekvens at parkeringsplasser har blitt fjernet. Også kommunens hjertesoneprosjekt, som har som formål å redusere biltrafikken rundt skolene for å gjøre det tryggere og mer attraktivt for barn å gå eller sykle til skolen, har resultert i fjerning av nærmere 190 parkeringsplasser.

Parkering i Bergen etter tiltredelse av dagens byråd

Handlings- og økonomiplan 2024-2027/Budsjett 2024 ble vedtatt i Bergen bystyre 19.12.2023, sak [52/23](#). Bystyret vedtok en varig økning på parkeringsinntektene med 5,5 mill. kr. hvert år i planperioden. I merknad 3 om parkering heter det:

«Bystyret ber byrådet øke antallet parkeringsplasser i kommunen, særlig i sentrumsområdet knyttet til handel, servering samt beboer- og gjesteparkering.»

Arbeidet med å øke parkeringsinntektene har foreløpig resultert i identifikasjon av 125 potensielle parkeringsplasser som søkes etablert:

- Bradbenken: 9
- Sandbrogaten: 6
- Rosenkrantzgaten: 4
- Domkirkegaten: 13
- Kong Oscars gate: 5
- Neumanns gate: 4
- Rasmus Meyers alle: 7
- Christies gate: 8
- Strømgaten: 11
- Lungegårdskaien: 9
- Nøstetorget: 47 + 2 HC-plasser

I tillegg er det avdekket 114 eksisterende parkeringsplasser ved Arna stasjon, i tilknytning til Bane Nor sin innfartsparkering, som kommunen p.t. ikke tar betalt for. Dagens situasjon er uoversiktlig, og det er startet dialog med Bane Nor om samkjøring av parkering i området.

I 2024 er det også innført brukerbetaling i en del parkeringsområder og enkeltanlegg, slik som Spelhaugen og Kokstad.

I 2024 vedtok byrådet, i sak [1100/24](#), å fjerne 8 parkeringsplasser fra kommunalt veinett i prosjektet opprustning av nærmiljø på Løvstakksiden.

I 2024 ble fire potensielle nye boligsoner for parkering lagt ut på høring. Det gjelder sonene Minde Vest, Landås, Melkeplassen og Ytre Sandviken. Det er foreløpig ikke tatt stilling til om disse sonene skal inkluderes i boligsonerordningen.

I forslag til [årsbudsjett 2025](#) pkt.10 foreslås bl.a. følgende:

- r. *Bystyret ber byrådet om å innføre en løsning der biler som benytter kommunale ladepunkter langs offentlig vei også betaler for parkeringen.*
- s. *Bystyret ber byrådet om å utrede og etablere en prismodell for ladepunkter i boligsoner som gir økonomisk inndeckning både for faktisk strømforbruk og for årskostnaden ved etablering og drift av teknisk infrastruktur.*

Det er en utfordring i dag at elbiler benytter ladeplasser til parkering ved å betale langt mindre ved å lade langsomt i forhold til hva en korttidsparkeringsplass koster.

I [Innstilling til handlings- og økonomiplan 2025-2028](#) er det foreslått å fjerne elbilrabatter i boligsoner tilsvarende 3,5 mill. kr. årlig, og øke inntekter fra parkeringsanlegg med 25,195 mill. kr. årlig. Sistnevnte går ut på å fjerne elbilrabatten på 25% i Bygarasjen, Solheimsgarasjen og Nordnesgarasjen, og å øke prisene med fem prosent for alle byens parkeringsanlegg.

Prisnivået for parkering i byen anses å være godt innenfor byveksttalen forutsetninger allerede før foreslått prisøkning. Fra [byutredningsarbeidet til byveksttalen](#) beregnes 30 kr/t for korttidsparkeringsplasser og dagspris på 150 kr i virkemiddelpakkene som skal gi

nullvekst. Omregnet til 2024-kr tilsvarer det 37 kr/t for korttidsparkeringsplasser og dagspris på 185 kr. Prisene for parkering i ByGarasjen har priser som ligger noe over forutsetningene i byveksttalen:

Priser for parkering i ByGarasjen

- Mandag til lørdag fra kl. 07 til kl. 19: kr. 20 per 30 min
- Mandag til lørdag fra kl. 19 til kl. 07: kr. 10 per 30 min
- Søndag, fra kl. 00 til kl. 24: kr. 10 per 30 min
- Makspris per døgn*: kr. 260
- Miljørabatt for elbil er 25% av ordinære priser

Andre parkeringshus har i sentrum har noe høyere priser.

Parkering i samsvar med nullvekstmålet

Som det fremgår av dette notatet, har Bergen kommune arbeidet aktivt med parkering i tiden etter at byveksttalen ble inngått i 2020 med skiftende politiske styrer. Fra Byveksttalen heter det at: *«I sum må parkeringspolitikken bygge opp under byveksttalen hovedmål.»*

Parkering er et viktig virkemiddel for å begrense bilbruken lokalt, men det ligger også i avtalen at det er mulig å mer helhetlig på hvordan parkering i sum kan bygge opp under nullvekstmålet.

Over flere år har kommunens parkeringsfokus særlig vært rettet mot Bergen sentrum, og behovet for å styre de store trafikkstrømmene og frigjøre gateareal til andre formål enn biloppstilling. Reetablering av 125 parkeringsplasser er en økning på under 1 % av kommunens identifiserte parkeringsplasser. Gatebruksplaner, gange- og sykkelveier, strengere arealbruk mv. har årlig fjernet flere parkeringsplasser enn det som nå etableres som en budsjetteknisk sak. De 125 plassene som reetableres ligger spredt utover sentrumskjernen og vurderes å ha minimal påvirkning på trafikalt kjøremønster og transportvalg.

Konsekvensene av å fjerne parkeringsplasser i ulike områder har i stor grad vært vurdert fra prosjekt til prosjekt, men manglet helhetlig vurdering av samlet effekt. I sentrum har ulempene vært opplevd som svært inngripende, spesielt av [håndverkere](#). Næringslivet opplever inntektssvikt, og vi ser der behov for å tilbakeføre et begrenset antall korttidsplasser. I etterkant kan vi se at det kunne vært gjort bedre trafikale- og samfunnsanalyser før fjerningen av parkeringsplasser ble iverksatt. Da hadde man kanskje ikke hatt behov for å reetablere de 125 plassene. Restriksjonsnivå på parkering vil imidlertid ikke alene løse nullvekstmålet. Det som virkelig bidrar er bybane, kollektivsatsning og tiltak for å lede trafikken utenom sentrum som skissert i byutredningene. Dette krever imidlertid at det blir prioritert i fylkes- og statsbudsjett.

Oppsummert har det over tid vært arbeidet for en stadig reduksjon av parkeringsareal, særlig i sentrum. De få plassene som reetableres nå er totalt sett en marginal justering, og i samsvar med faglige analyser om at parkeringsdekningen i sentrum er lav i forhold til handelsvolumet. Også endringene som er gjort, og som foreslås på pris og prisstruktur, samsvarer med faglige anbefalinger. Bergen kommune vurderer at nåværende parkeringspolitikk samlet sett bidrar mer til nullvekstmålet enn det som byutredningen la til grunn for byveksttalen.