

# Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet

Undersøkelser og analyser i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren

**Forfattere:**

Julie Runde Krogstad, Einar Leknes og Stian Brosvik Bayer

**Rapport 5-2022, NORCE Helse og samfunn**



Rapporttittel	Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet
Prosjektnummer	102969
Institusjon	NORCE Helse og Samfunn
Oppdragsgivere	Bymiljøpakken på Nord-Jæren, Miljøløftet i Bergen og Miljøpakken i Trondheim
Gradering:	Åpen
Rapportnr	5-2022
ISBN	978-82-8408-201-1 (pdf), 978-82-8408-207-3 (trykt)
Antall sider	102
Publiseringsdato	Februar 2022
CC-lisens	CC BY 4.0
Bildekreditering	Bergen parkering AS
Geografisk område	Nord-Jæren, Bergen og Trondheim
Stikkord	Parkering, trafikk, parkeringspolitikk, bypolitikk, nullvekstmål
Sammendrag	

Hovedformålet med denne studien er å undersøke og å analysere muligheter og utfordringer i parkeringspolitikken for å nå nullvekstmålet i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren. Vi har sammenlignet parkeringspolitikk og parkeringstilbud i bysentra og boligsoner og ved sentrale offentlige arbeidsplasser. Vi har også undersøkt lokalpolitikernes holdninger til parkeringspolitiske virkemidler. Vi har ikke hatt tilgang på data for antall parkeringsplasser på private parkeringsarealer, noe som er en svakhet ved studien da vi kan anta at disse parkeringsplassene er av betydelig omfang.

## Forord

*Denne rapporten er skrevet som en del av et større samarbeidsprosjekt som skal sammenligne utforming av tiltak, utvikling av reisevaner og mulige årsaksforklaringer for endring og stabilitet i reisevaner i byområdene Bergen, Trondheim og Nord-Jæren. Rapporten ser på utviklingen i parkeringspolitikken og dagens parkeringstilbud, for å vurdere hvordan parkeringspolitikken kan være et virkemiddel for å nå nullvekstmålet.*

*Prosjektet er et samarbeid mellom forskningsgruppa Klima, miljø og bærekraft i NORCE Samfunn, Bergen kommune/Miljøøftets sekretariat, Trondheim kommune/Miljøpakkens sekretariat og Rogaland fylkeskommune/Bymiljøpakkens sekretariat. Forskningsleder Einar Leknes hos NORCE har vært prosjektleder. Julie Runde Krogstad har hatt hovedansvaret for kapittel 1, 2, 3, 4, 5 og 6. Einar Leknes har hatt hovedansvaret for kapittel 7. Kapittel 8 er skrevet i fellesskap. Stian Brosvik Bayer har hatt hovedansvaret for å ta ut data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen og data fra spørreundersøkelsen. Julie Runde Krogstad har hatt hovedansvaret for å hente inn data fra kommunene, de offentlige virksomhetene og distribusjon av spørreundersøkelsen.*

*Vi ønsker å takke alle informantene våre i kommunene som har bidratt med sin tid og kunnskap til dette prosjektet. Vi vil også takke for informasjonen fra de offentlige virksomhetene vi har kontaktet. Rapporten har vært diskutert med samarbeidspartnerne og vært gjennom kvalitetssikring hos kontaktpersoner i alle de tre byområdene. Vi ønsker å takke alle som har bidratt med gode innspill og diskusjoner underveis.*

*Stavanger 18. februar 2022*

*Einar Leknes*

*Prosjektleder*

## Innhold

<b>Forord</b> .....	<b>2</b>
<b>Figurfortegnelse</b> .....	<b>5</b>
<b>Tabellfortegnelse</b> .....	<b>6</b>
<b>Sammendrag</b> .....	<b>7</b>
<b>Summary</b> .....	<b>11</b>
<b>1. Innledning</b> .....	<b>15</b>
1.1. Eierskap og organisering .....	16
1.2. Lover og reguleringer .....	17
1.2.1. Parkeringsvirksomhet.....	17
1.2.2. Plan- og bygningsloven.....	19
<b>2. Oppsummering av faglitteraturen</b> .....	<b>21</b>
2.1. Parkering i sentrumsnære områder .....	21
2.2. Parkering ved arbeidsplass.....	22
2.3. Parkering som et politisk virkemiddel.....	24
2.4. Oppsummering.....	24
<b>3. Data og metode</b> .....	<b>26</b>
<b>4. Parkering som en del av arealplanleggingen</b> .....	<b>29</b>
4.1. Utviklingstrekk.....	29
4.2. Arealplan og parkeringsnormer .....	30
4.3. Areal og parkering i byvekstavgiftene .....	38
4.4. Oppsummering.....	39
<b>5. Parkering i sentrale områder</b> .....	<b>40</b>
5.1. Parkering i sentrum .....	40
5.1.1. Utviklingstrekk.....	40
5.1.2. Kjennetegn ved hovedsentrum .....	41
5.1.3. Parkeringsdekning og priser .....	43
5.2. Boligsoneparkering.....	46
5.2.1. Utviklingstrekk.....	46
5.2.2. Parkering ved bosted .....	50
5.2.3. Pris og regulering.....	51
5.3. Oppsummering.....	52
<b>6. Parkering på arbeidsplasser</b> .....	<b>54</b>
6.1. Parkeringsmuligheter på arbeidsted .....	54
6.2. Parkering på offentlige arbeidsplasser.....	56
6.2.1. Store offentlige virksomheter .....	56
6.2.2. Mellomstore offentlige virksomheter .....	59
6.2.3. Små offentlige virksomheter .....	61
6.3. Oppsummering.....	63

<b>7.</b>	<b>Lokalpolitikernes syn på parkeringspolitikken.....</b>	<b>64</b>
7.1.	Målsettinger for parkeringspolitikken.....	64
7.2.	Opplevelse av dagens parkeringspolitikk.....	66
7.3.	Konsekvenser av parkeringsrestriksjoner .....	70
7.4.	Regulere private parkeringsarealer?.....	72
7.5.	Tiltak for å nå nullvekstmålet.....	76
7.6.	Oppsummering.....	78
<b>8.</b>	<b>Hvordan kan parkeringspolitikk bidra til å nå nullvekstmålet?.....</b>	<b>80</b>
8.1.	Parkeringspolitikk som en del av areal- og transportplanlegging.....	80
8.2.	Parkering ved arbeidsplasser .....	82
8.3.	Politisk uenighet om fremtidig parkeringspolitikk.....	83
8.4.	Parkeringspolitikken dilemmaer.....	85
<b>9.</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>86</b>
<b>10.</b>	<b>Vedlegg .....</b>	<b>91</b>
10.1.	Intervjuguide til kommunene – vedlegg 1 .....	91
10.2.	Intervjuguide til offentlige virksomheter – vedlegg 2.....	92
10.3.	Spørreskjema – vedlegg 3 .....	93
10.4.	Kart over sentrumssonene – vedlegg 4.....	98

## Figurfortegnelse

Figur 1 Soner for parkeringsdekning i Bergen.....	32
Figur 2 Soner for parkeringsdekning i Trondheim .....	34
Figur 3 Parkeringszone 1a, 1b og 1c i kommunedelplan Stavanger sentrum.....	35
Figur 4 Kart over soner for parkeringsdekning i Stavanger .....	36
Figur 5 Kart over soner for parkeringsdekning i Sandnes .....	37
Figur 6 Boligsoner i Bergen .....	47
Figur 7 Boligsoner i Trondheim .....	48
Figur 8 Boligsoner Stavanger .....	49
Figur 9 Utvikling i tilgang på parkering ved arbeidsplass.....	54
Figur 10 De viktigste målsettingene for parkeringspolitikken .....	64
Figur 11 Gjennomsnittsrangering av de viktigste målsettingene .....	65
Figur 12 Restriksjoner på parkering .....	66
Figur 13 Pris på parkering .....	68
Figur 14 Handelen i bygater vil svekkes mot handel på kjøpesentre .....	70
Figur 15 Arbeidsplasser vil (re)lokaliseres til områder uten restriksjoner på parkering.....	71
Figur 16 Flere vil flytte til områder hvor det ikke er restriksjoner på parkering.....	71
Figur 17 Byens tilgjengelighet som en viktig samfunnsarena vil svekkes .....	72
Figur 18 Offentlig tilgjengelige parkeringshus i sentrum bør eies av kommunen .....	73
Figur 19 Kommunen bør få flere verktøy til å regulere private parkeringsanlegg i sentrum .....	73
Figur 20 Kommunen bør innføre parkeringsavgift ved arbeidsplasser og på kjøpesentre.....	74
Figur 21 Mulige konsekvenser av parkeringsavgift ved arbeidsplasser og kjøpesentre.....	75
Figur 22 De viktigste tiltakene for å nå nullvekstmålet.....	76
Figur 23 Byene prioritering av de viktigste tiltakene for å nå nullvekstmålet .....	77
Figur 24 De ulike fasene i parkeringspolitikken .....	81
Figur 25 Avgrensning for parkeringstallene i Bergen sentrum .....	98
Figur 26 Bysentrum i Bergen (blå skravor) Kilde Kart.ssb.no.....	99
Figur 27 Midtbyen – Avgrensning for parkeringstallene i Trondheim sentrum .....	100
Figur 28 Bysentrum i Trondheim (blå skravor) Kilde Kart.ssb.no .....	100
Figur 29 Bysentrum i Stavanger (blå skravor) Kilde Kart.ssb.no .....	101
Figur 30 Bysentrum i Sandnes (blå skravor) Kilde Kart.ssb.no.....	102

## Tabellfortegnelse

Tabell 1 Hovedtrekk ved parkeringsvirksomhet i byene.....	16
Tabell 2 Oversikt over informanter og intervjutidspunkt .....	27
Tabell 3 Oversikt over tidspunkt for informasjon .....	27
Tabell 4 Oversikt over svarprosent og politisk ledelse.....	28
Tabell 5 Krav til antall parkeringsplasser* .....	31
Tabell 6 Sentrumssoner, areal, bosatte, ansatte og virksomheter .....	42
Tabell 7 Omsetning og andeler av varehandel og tjenester i bysentra .....	43
Tabell 8 Offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i hovedsentrumssonene .....	44
Tabell 9 Plasser i sentrum med spesielle vilkår .....	45
Tabell 10 Parkeringsmuligheter ved bosted i 2019.....	50
Tabell 11 Oversikt over boligsoneparkering .....	51
Tabell 12 Boligsoneparkering, pris per måned i 2021.....	52
Tabell 13 Boligsoneparkering, pris per år i 2021.....	52
Tabell 14 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted.....	55
Tabell 15 Oversikt over parkering og reisevaner i sentrumsnære offentlige virksomheter .....	56
Tabell 16 Parkeringspolitikk i store offentlige virksomheter .....	58
Tabell 17 Parkeringspolitikk i mellomstore offentlige virksomheter.....	60
Tabell 18 Parkeringspolitikk i små offentlige virksomheter.....	62
Tabell 19 Oversikt over bilandel og parkeringspolitikk hos offentlige virksomheter .....	63
Tabell 21 Standardavvik i politikernes prioritering av tiltak .....	78
Tabell 21 Gjennomføring av politikk .....	84

## Sammendrag

*Bergen er den byen som er kommet lengst i å bruke parkeringspolitikk som en del av arealpolitikken. Trondheim er også langt fremme, mens Stavanger fremdeles har en noe mer liberal parkeringspolitikk. Sandnes er opptatt av å tilrettelegge for nok parkering i sentrum. Parkeringspolitikk er inkludert i alle byvekstavgiftene som et av virkemidlene for å oppnå målet om null vekst i personbiltrafikken. Med dobbelt så stor andel av arbeidsplassene i sentrum i Bergen og i Trondheim sammenlignet med Nord-Jæren er parkeringspolitikkenes potensiale for å bidra til nullvekstmålet større i disse to byene enn på Nord-Jæren. Politisk er det stor uenighet om parkeringstiltak. Politikerne i Stavanger og Trondheim har en tendens til å ønske strengere reguleringer, mens politikerne i Bergen har en tendens til å ønske mer liberale reguleringer på parkering. I Sandnes ønsker et stort flertall en meget liberal parkeringspolitikk. Parkeringspolitikkenes muligheter til å bidra ytterligere til å nå nullvekstmålet ligger i hovedsak i å utvide parkeringspolitikkenes virkeområde til å omfatte områder utenfor bysentrum, men dette er omstridt.*

Hovedformålet med denne studien er å undersøke og å analysere muligheter og utfordringer i parkeringspolitikken for å nå nullvekstmålet i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren. Vi har sammenlignet parkeringspolitikk og parkeringstilbud i bysentra og boligsoner og ved sentrale offentlige arbeidsplasser. Vi har også undersøkt lokalpolitikernes holdninger til parkeringspolitiske virkemidler. Vi har ikke hatt tilgang på data for antall parkeringsplasser på private parkeringsarealer, noe som er en svakhet ved studien, da vi kan anta at disse parkeringsplassene er av betydelig omfang. Byutredningene som er det faglige grunnlaget for byvekstavgiftene, legger til grunn at parkering er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Parkeringsrestriksjoner er en viktig del av byvekstavgiftene, men for sterke restriksjoner kan gi negative konsekvenser ved at varehandel og tjenesteyting flyttes ut av byen til områder hvor bil er eneste transportalternativ. Analysene viser at parkeringspolitikken i byene ivaretar flere ulike samfunns mål og at det derfor er store forskjeller i byenes parkeringspolitikk. Tabellen under sammenligner hovedfunnene for de ulike byene.

	Bergen	Trondheim	Stavanger	Sandnes
<b>Arealplan og normkrav</b>	Brede parkeringstiltak i hele kommunen	Fra fokus på parkeringskrav i sentrum, til fokus på knutepunkter	Utvidet sentrumsplan, minimumskrav og frikjøp	Parkeringskrav kun i avgrenset del av sentrum
<b>Parkering i sentrum</b>	Svært lite gateparkering. Lavere priser i hus	En del gateparkering. Høye priser på gate og i hus	Lite flate- og gateparkering. Rimeligere priser.	Tilrettelegging for korttidsparkering langs gate. Svært rimelige priser.
<b>Parkering ved bosted i sentrum</b>	15–17 % har vanskelig adgang til parkering ved bosted	6–7 % har vanskelig adgang til parkering ved bosted	2–3 % har vanskelig adgang til parkering ved bosted	2 % har vanskelig adgang til parkering ved bosted
<b>Boligsoneparkering</b>	Stor utstrekning, streng regulering 6 300 plasser	Høyt priset, en avgift for alle soner 2 612 plasser	Lavt priset, mange soner er gratis 1 669 plasser	–

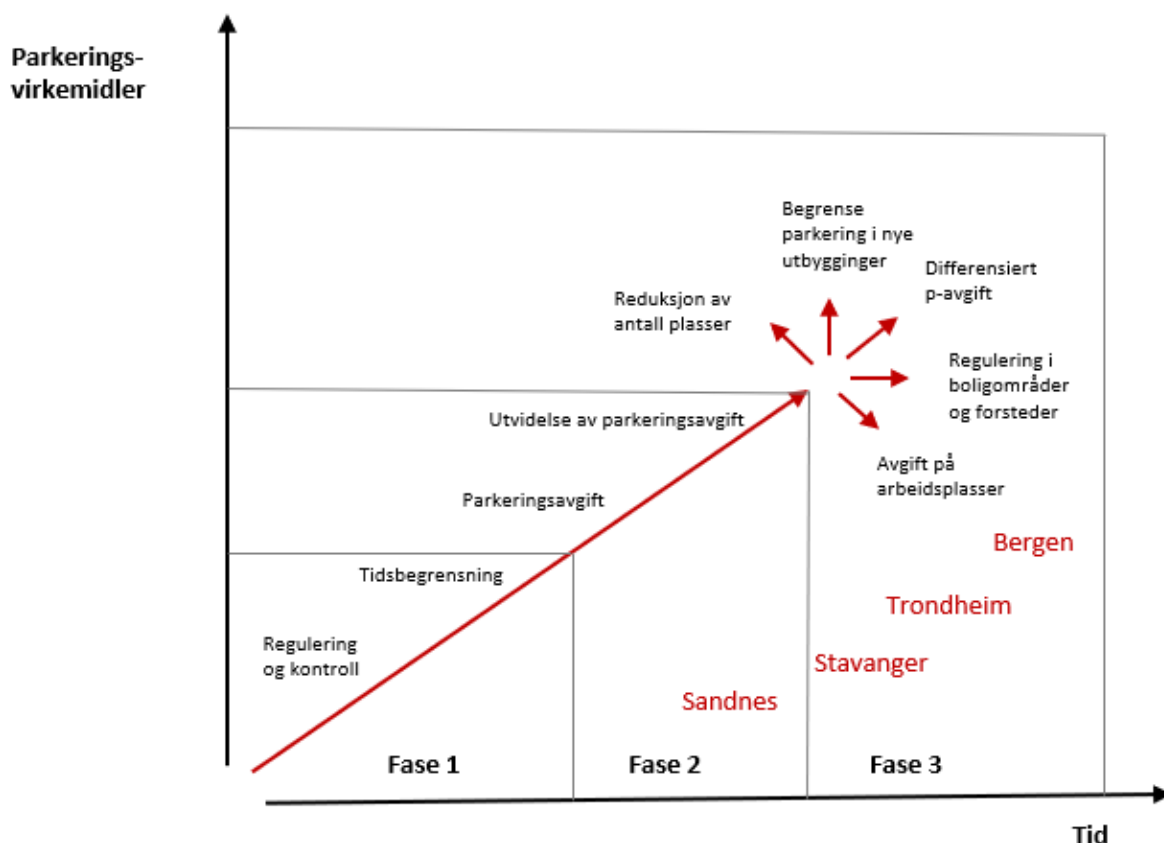


<b>Parkering på arbeidsplass</b>	27–56 % parkerer gratis i sentrum	36 % parkerer gratis i sentrum	34 % parkerer gratis i sentrum	46 % parkerer gratis i sentrum
<b>Parkering hos offentlige virksomheter</b>	Lav bilandel ved universitet og sykehus	Lav bilandel ved universitet og sykehus	Høy bilandel ved universitet og sykehus	–
<b>Politiske holdninger</b>	50 % ønsker generelt færre restriksjoner	20 % ønsker generelt færre restriksjoner	27 % ønsker generelt færre restriksjoner	55 % ønsker generelt færre restriksjoner

Parkeringspolitikken i bysentra i Bergen og Trondheim omfatter henholdsvis 22 prosent og 20 prosent av de ansatte i disse kommunene mens andelen for Nord-Jæren er 12 prosent. Parkeringspolitikken omfatter kun om lag ¼ av arbeidsplassene og av detaljvareomsetningen. Dersom byene i større grad skal benytte parkering som virkemiddel for å nå målsettingen om null vekst i personbiltrafikken, vil det være relevant å utvide det geografiske nedslagsfeltet for parkeringspolitikken til å omfatte arbeidsplasser utenom sentrum og detaljhandelsområder / kjøpesentre utenom sentrum.

### Utviklingstrekk og utforming av parkeringspolitikk

Parkeringspolitikken har utviklet seg gradvis i bykommunene. Det har vært fokus på å stramme inn på parkeringsnormer for bolig og næring, flytte parkeringsplasser fra gate og inn i parkeringshus og å regulere boligsoneparkering strengere. Utgangspunktet for byene er ulikt. For eksempel har de trange byrommene i Bergen bidratt til at Bergen startet tidlig med å legge føringer på parkering. På Nord-Jæren har det vært bedre tilgang på areal samtidig som det har vært, og fremdeles er, viktig å legge til rette for handel i bysentra på grunn av særlig sterk konkurranse fra kjøpesentra. Bergen ser foreløpig ut til å ha kommet lengst i å utvikle parkeringspolitikken som en etablert del av areal- og transportplanleggingen, men også Trondheim og Stavanger har startet dette arbeidet. Figuren under illustrerer hvor langt de ulike byene er kommet i utvikling av parkeringspolitikken.



### Parkering ved offentlige arbeidsplasser

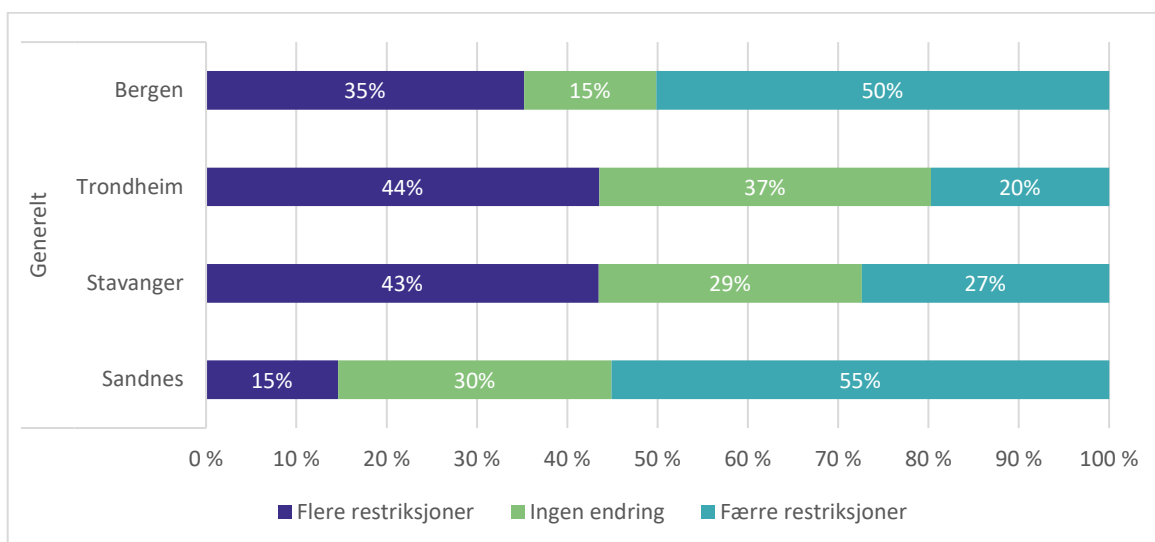
Parkering ved offentlige arbeidsplasser er både mer tilgjengelig og rimeligere i Stavanger sammenlignet med Bergen og Trondheim. Reisevaneundersøkelsen viser at parkeringsmuligheter ved arbeidsplass i sentrum er vanskeligere i Bergen og Trondheim enn på Nord-Jæren. Når vi ser på hvorvidt arbeidsgiver legger til rette for gratis parkering i sentrum av byene viser reisevaneundersøkelsen at det imidlertid ikke så store forskjeller mellom byene. Det indikerer at omfanget av private parkeringsarealer er betydelig også i Bergen og Trondheim. Tabellen under viser parkeringspolitikken ved utvalgte offentlige virksomheter.

Offentlig virksomhet	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren
Statsforvalteren	0 plasser	3 IA plasser	190 plasser i p-hus Kr t/mnd: 33/1500
Sykehus	946 plasser Kr mnd: 300–600 26 % bilandel	500 plasser Kr mnd: 621–1145 24 % bilandel	591 plasser Kr dag/mnd: 50/170 38 % bilandel <i>Sykehuset flytter til Ullandhaug</i>
Universitet	852 plasser Kr t: 20–30 15,5 % bilandel	1 398 plasser Kr t ansatt/besøk: 5/28 24 % bilandel	1 500 plasser Gratis 48 % bilandel

Offentlig virksomhet	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren
Politi	0 plasser	0 plasser	0 plasser 20 % bilandel
Statens vegvesens regionale sentraladministrasjon	0 plasser	59 plasser Kr t/mnd: 31/2690	0 plasser 20 % bilandel
Fylkeskommunens sentraladministrasjon	200 plasser (tidligere) 0 plasser (nytt bygg) <i>Nytt fylkeshus står ferdig i 2023</i>	0 plasser	98 plasser Kr dag: 30 31 % bilandel
Kommunens sentraladministrasjon	0 plasser	27 plasser Kr mnd: 800 14 % bilandel	0 plasser 38 % bilandel

### Lokalpolitikernes holdninger

Hovedbildet fra undersøkelsen om parkeringspolitikk blant lokalpolitikere er at det er stor uenighet om fremtidig parkeringspolitikk. Særlig i Bergen er politikerne i mange spørsmål delt på midten når det gjelder flere eller færre restriksjoner. I Sandnes er politikerne enige om færre restriksjoner i de fleste tilfeller, dette til tross for at Sandnes allerede har en svært liberal parkeringspolitikk sammenlignet med de andre byene. I Trondheim og Stavanger er det et tydeligere flertall for flere parkeringsrestriksjoner, men her er det også mange som mener at dagens situasjon bør opprettholdes. Undersøkelsen viser videre at parkeringspolitikken ikke kan vurderes isolert, men må sees i sammenheng med handel, lokalisering av arbeidsplasser og tilgjengelighet til sentrum.



## Summary

### Parking as a measure to achieve the zero-growth goal

Investigations and analyses in Bergen, Trondheim and Nord-Jæren

Julie Runde Krogstad, Einar Leknes and Stian Brosvik Bayer, NORCE Report 5-2022

*Bergen is the city that has come furthest in implementing parking policies as part of the land-use policy. Trondheim is also well ahead in the Norwegian context, whilst Stavanger continues to have a somewhat more liberal parking policy. Sandnes has more focus on the level of parking fees and expansion of parking policy in the city centre rather than seeing the parking policy in connection with urban planning. The parking policy in the city centres of Bergen and Trondheim envelops workplaces that collectively employ 22% and 20% of the workforce in each municipality respectively, whilst the share for Nord-Jæren is 12%. This implies that the parking policy potential to contribute to the zero-growth target is significantly greater in Bergen and Trondheim than in Nord-Jæren. The opportunities to further utilize parking policies to help achieve the zero-growth target mainly lie in expanding the area of influence of the policies to include areas outside the city centre. Politically, there is great disagreement about parking measures, but politicians in Stavanger and Trondheim tend to want stricter regulations, while politicians in Bergen tend to want more liberal regulations on parking. In Sandnes, a large majority of politicians wants a very liberal parking policy.*

The main purpose of this study is to investigate and analyse the parking policy opportunities and challenges as a tool to achieve the zero-growth goal in Bergen, Trondheim and Nord-Jæren (the latter of which is comprised of two conjoined cities: Stavanger and Sandnes). We have compared the parking policies and parking service provision in the four cities in the following areas: 1) parking policies and instruments in city centres and in residential zones, 2) parking policies at key public organizations and 3) local politicians' attitudes to parking policy instruments. We have not gained access to data for the number of parking spaces on private property, which is a disadvantage as we can assume that these parking spaces are very widespread.

The Norwegian Directorate of Public Roads' "urban [feasibility] studies", which are the professional basis for the Urban Growth Agreements implemented in all three case study cities, assume that parking is an important tool for achieving the zero-growth goal. Parking restrictions are an important part of the Urban Growth Agreements, but excessive restrictions can have negative consequences by encouraging the relocation of trade and retail services out of the city to areas where cars are the only viable travel alternative. The analyses show that parking policies in the cities seek to address several different societal goals which result in large differences in the cities' parking policies. The table below compares the main findings for the different cities.

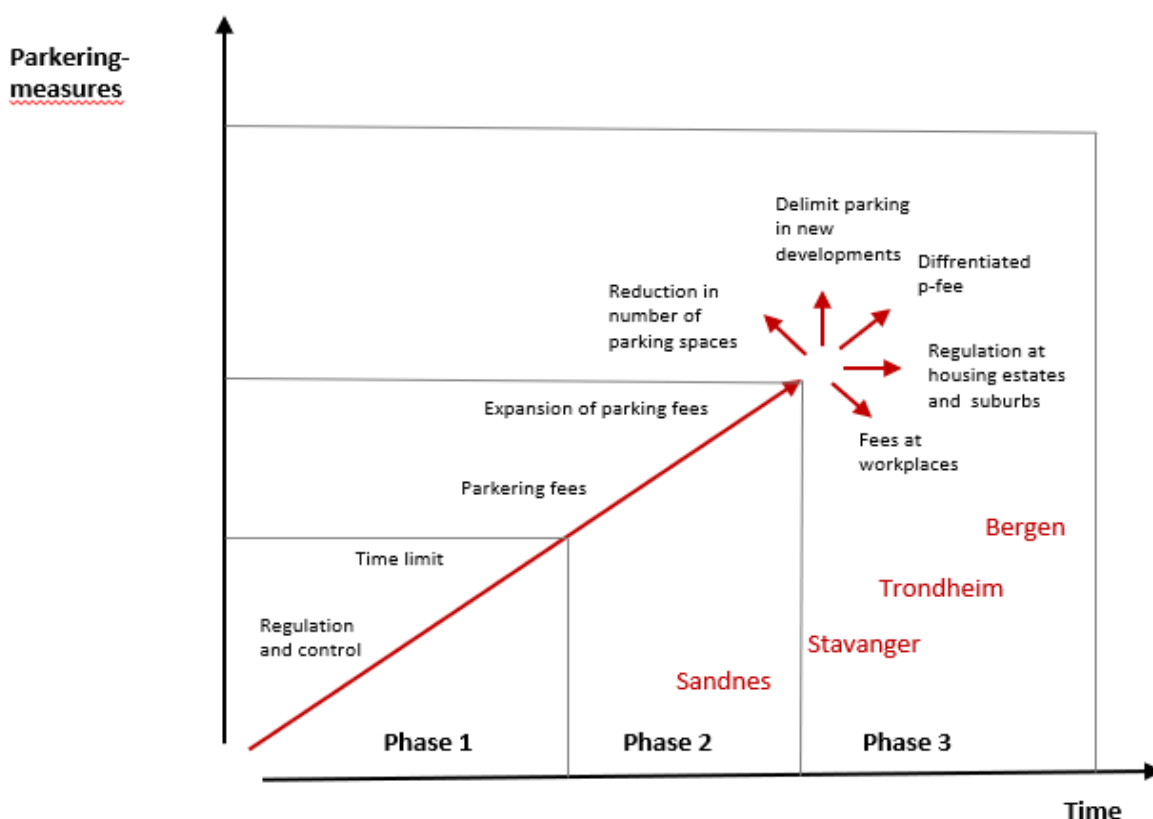
	Bergen	Trondheim	Stavanger	Sandnes
<b>Land-use plan and building code parking requirements</b>	Broad parking measures throughout the municipality	From focus on parking requirements in the city centre, to focus on hubs	Extended city centre-plan, minimum parking requirements and paid exemption	Parking requirements only in a limited part of the city centre

	Bergen	Trondheim	Stavanger	Sandnes
<b>Parking in the centre</b>	Very little street parking. Lower fees in parking-garages	Some on-street parking. High fees on streets and in parking garages.	Little car parks and on-street parking. Affordable fees.	Arrangements for short-term parking along the street. Highly affordable fees.
<b>Parking at residences in the city center</b>	15–17 % have difficulty in accessing parking at own residence	6–7 % have difficulty in accessing parking at own residence	2–3 % have difficulty in accessing parking at own residence	2 % have difficulty in accessing parking at own residence
<b>Residential zone parking</b>	Extensive, strictly regulated 6300 spaces	Highly priced, a fee for all zones 2612 spaces	Low priced, many zones are free 1669 spaces	–
<b>Parking at the workplace</b>	27–56 % park for free in the city centre	36 % park for free in the city centre	34 % park for free in the city centre	46 % park for free in the city centre
<b>Parking at large public organizations</b>	Low car modal share at universities and hospitals	Low car modal share at universities and hospitals	High car modal share at universities and hospitals	–
<b>Local politicians' attitudes</b>	50 % generally want fewer restrictions	20 % generally want fewer restrictions	27 % generally want fewer restrictions	55 % generally want fewer restrictions

The parking policy only covers about ¼ of the workplaces and retail business turnover. If the cities are to make greater use of the parking policy as a tool to achieve the goal of zero growth in passenger car traffic, it will be relevant to expand the geographical scope of the parking policy to include workplaces outside the city centre and retail areas / shopping centres outside the city centre.

### Development features and design of parking policy

The parking policy has developed gradually in the urban municipalities. There has been a focus on tightening parking norms for housing and industry, moving parking spaces from the street and into parking garages and regulating housing zones more strictly. The starting point in each city differs. For example, the cramped urban spaces in Bergen have contributed to Bergen starting early with creating guidelines for parking. In Nord-Jæren, there has been better access to greenfield land at the same time as it has been, and still is, important to facilitate trade/retail in the city centre. For the time being, Bergen seems to have come furthest in developing its parking policy as an established part of its land-use and transport planning strategy, but Trondheim and Stavanger have also begun this work. The figure below illustrates how far the various cities have come in developing their parking policy.



### Parking at public workplaces

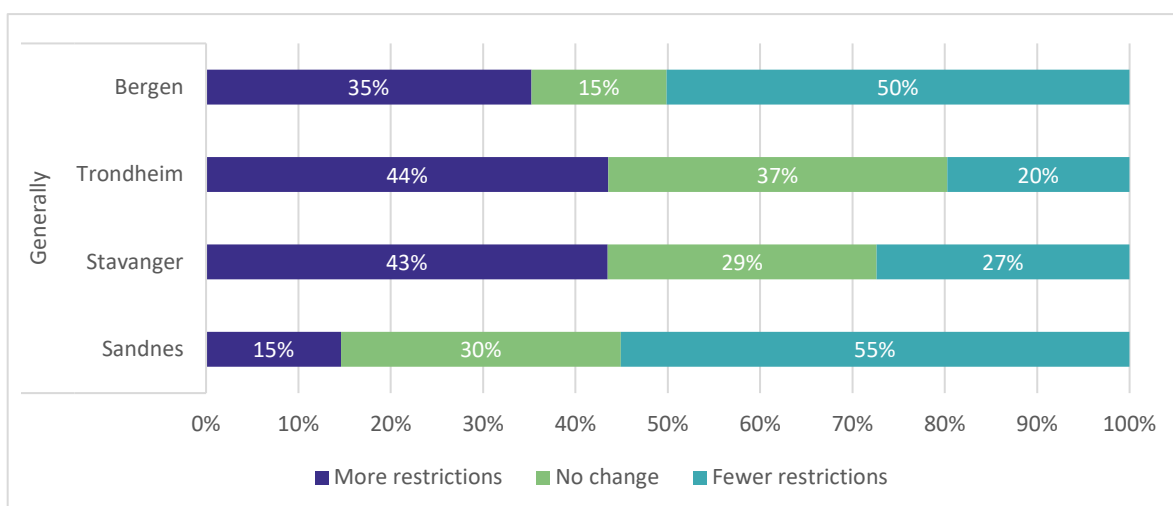
Parking at public workplaces is both more accessible and cheaper in Nord-Jæren compared to Bergen and Trondheim. Results from the national travel survey show that parking opportunities at workplaces in the city centre are both scarcer and more expensive in Bergen and Trondheim than in Nord-Jæren. However, when we compare how employers facilitate free parking in the city centre, the travel survey shows that there are not large differences between the cities. This indicates that the number of privately owned parking spaces is also substantial in Bergen and Trondheim. The table below displays parking policies at large public organizations.

Public Organizations	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren
County Governor (Statsforvalteren)	0 spaces	3 handicap spaces	190 spaces in p-houses Kr per hour/month: 33/1500
Hospital	946 spaces Kr per month: 300–600 26% car mode share	500 spaces Kr per month: 621–1145 24% car mode share	591 spaces Kr per day/month: 50/170 38% car mode share <i>Hospital will relocate to Ullandhaug</i>
University	852 spaces Kr per hour: 20–30 15.5% car mode share	1 398 spaces Kr per hour employee/visitor 5/28 24% car mode share	1 500 spaces Free 48% car mode share

Public Organizations	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren
Police	0 spaces	0 spaces	0 spaces 20% car mode share
National Public Roads Administration	0 spaces	59 spaces Kr per hour/month: 31/2690	20 % car-share
County Council	200 spaces (former location) 0 spaces (new location) <i>New county offices will be completed in 2023</i>		98 spaces Kr per day: 30 31% car mode share
Municipality	0 spaces	27 spaces Kr per month: 800 14% car mode share	0 spaces 38% car mode share

### Attitudes of local politicians

The main picture from the survey on parking policy among local politicians is that there is a great disagreement about future parking policy. Especially in Bergen, politicians in many issues are divided in the middle when it comes to implementing more or fewer restrictions. In Sandnes, politicians agree on fewer restrictions in most cases, even though Sandnes already has a very liberal parking policy compared to the other cities. In Trondheim and Stavanger, there is a clearer majority for more parking restrictions, but here there are also many who believe that the current situation should be maintained. The survey further shows that the parking policy cannot be considered in isolation but must be seen in connection with retail/trade, location of workplaces and accessibility to the city centre.



## 1. Innledning

Parkeringspolitikk har blitt løftet frem som et sentralt virkemiddel for å nå målet om nullvekst i biltrafikken i byområder (Vegdirektoratet 2018). I likhet med bompenger er parkering et restriktivt virkemiddel som gjør bil vanskeligere eller dyrere å bruke. Parkering er likevel et mer komplekst virkemiddel. Det er fragmentert og har ulike målsettinger knyttet til seg avhengig av lokalisering, type, eierskap og regulering. Denne rapporten viser frem kompleksiteten i parkeringsvirkemidler og hva som er utfordringer og dilemmaer i iverksetting av parkeringstiltak knyttet til arealplanlegging, bystruktur, arbeidsplasser og lokalpolitikk.

Nullvekst i biltrafikken er et overordnet mål i byvekstavtalene, som er forpliktende avtaler mellom kommunene, fylkeskommunen og staten. Avtalene legger føringer på areal- og transportpolitikken i de største byområdene. Til grunn for avtalene er det utarbeidet byutredninger som beregner effekten av ulike virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet. Det er enighet om at økte parkeringsavgifter og redusert tilgjengelighet til parkering har stor betydning, særlig for arbeidsreiser (Vegdirektoratet 2018). Utredningene viser at parkeringsavgift er viktig for om byene når nullvekstmålet: I Bergen må de ulike pakkene suppleres enten med økte parkeringsavgifter eller bomtakster, i Trondheim må parkeringsavgiftene økes og området for avgift utvides i kombinasjon med høyere bomtakster, og på Nord-Jæren må det innføres parkeringsavgift i vekstsonene utenfor sentrum dersom man skal unngå økning i bompengavgiften utover den økningen som ble vedtatt i 2018 (Vegdirektoratet 2018, p. 34, 38, 42).

Selv om transportmodellene viser at parkering kan være et effektivt virkemiddel for å nå nullvekstmålet, kan det argumenteres for at det er et virkemiddel som er preget av tvetydighet (gitt parkeringens kompleksitet og fragmentering) og konflikt. Iverksetting av denne typen politikk er ofte sterkt påvirket av eksisterende politiske koalisjoner og kontekstuelle faktorer (Matland 1995). Formålet med denne studien er derfor å se på forskjeller og likheter i parkeringspolitikk i bykommunene Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes, for å vurdere muligheter og utfordringer knyttet til parkering som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Studien sammenligner parkeringspolitikk og tilbud i på følgende områder: 1) utviklingstrekk og utforming av parkeringspolitikk og virkemidler, 2) parkering ved sentrale offentlige virksomheter og 3) lokalpolitikernes holdninger til parkeringspolitiske virkemidler.

Dette første kapittelet vil gi en oversikt over de organisatoriske og lovmessige rammene i parkeringspolitikken. Kapittel 2 oppsummerer faglitteratur og rapporter om parkering. Kapittel 3 gir en beskrivelse av metode og datainnsamling. Basert på dokumenter og intervjuer med nøkkelpersoner, gir kapittel 4 og 5 en beskrivelse av parkeringspolitikken utviklingstrekk og utforming knyttet til arealplanlegging, parkeringsnormer, parkering i sentrum og boligsoneparkering. Kapittel 6 gir en oversikt over parkering på arbeidsplasser generelt og på utvalgte offentlige arbeidsplasser. I kapittel 7 analyserer vi hvordan lokalpolitikkerne forholder seg til parkering som et virkemiddel. Til sist oppsummerer vi rapporten i kapittel 8 og gir noen refleksjoner på hvordan kontekstuelle faktorer og lokalpolitiske holdninger i byområdene har betydning for hvordan parkering kan bidra til å nå nullvekstmålet i byene.



## 1.1. Eierskap og organisering

Dagens parkeringstilbud i byene er en blanding av offentlig og privat eierskap. Fra å være et område med omtrent bare offentlige tilbydere, betjente private tilbydere midt på 2000-tallet over 60 prosent av markedet målt i antall plasser som er tilgjengelige for allmennheten (Samferdselsdepartementet 2006). Etter hvert som byene har krevd og akseptert at det bygges ut private parkeringsplasser, er det i flere byer stadig en mindre andel av det totale tilbudet som kan påvirkes av kommunal parkeringspolitikk (Hanssen og Christiansen 2013).

Parkering er et todelt ansvarsområde. Det er delvis en offentlig forvaltningsoppgave og delvis en tjeneste som tilbys i det konkurranseutsatte markedet. Parkering på offentlig vei er et kommunalt eneansvar, og innebærer oppgaver knyttet til parkeringsplanlegging (inkludert ladestasjoner) på offentlig gategrunn, skilting, samt kontroll og håndheving av parkering, miljø og piggdekkgebyr. Det å tilby og administrere parkeringstjenester på annen kommunal grunn eller på vegne av andre grunneiere, er en tjeneste som tilbys i konkurranse med andre på det åpne markedet.

Parkeringsvirksomhet er organisert på ulike måter i de tre byene. Bergen, Trondheim og Sandnes kommuner har alle organisert offentlig myndighetsutøvelse som en enhet i kommunens organisasjon, mens Stavanger kommune har beholdt disse oppgavene i et kommunalt foretak. Alle fire kommuner har etablert kommunalt heleide aksjeselskap som tilbyr parkeringstjenester på det åpne markedet. Alle eier også parkeringshus i bysentrum, hvor Stavanger kommune eier flest. De største byene i Norge har tradisjonelt hatt offentlig eierskap til parkeringshus, unntaket er Oslo kommune som ikke har noen kommunalt eide parkeringshus (Hanssen og Christiansen 2013).

**Tabell 1 Hovedtrekk ved parkeringsvirksomhet i byene**

Kommune	Offentlig parkeringsvirksomhet	Konkurranseutsatt parkeringsvirksomhet	Kommunalt eierskap til p-hus i sentrum	Inntekter i 2019
Bergen	Avdeling i kommunen	Bergen parkering AS	67 %	132 mill.
Trondheim	Avdeling i kommunen	Trondheim parkering AS	0 %	73 mill.
Stavanger	Stavanger parkeringsselskap KF	Stavanger parkeringsselskap KF	50 %	89 mill.
Sandnes	Avdeling i kommunen	Sandnes parkeringsdrift AS	–	5,6 mill.

I Bergen er det Bymiljøetaten som har ansvar for kontroll og håndheving av parkering på all offentlig vei i kommunen, også på fylkesvei (og eventuelt riksvei). Den forretningsmessige parkeringsvirksomheten ble i 2011 organisert i Bergen Parkering AS, et selskap som er heleid av Bergen kommune. Bergen Parkering har 26 ansatte og driftsinntekter som varierer mellom 120 og 130 millioner. Det varierer hvor mye kommunen tar ut i utbytte (Bergen kommune 2019b, s. 42). Det er fire parkeringshus som er offentlig tilgjengelige og eid av Bergen kommune, som driftes av Bergen Parkering. Bygarasjen og Klostergarasjen er de to største i sentrum med henholdsvis 2200 og 940 plasser. Sammen med Nordnesgarasjen (80 plasser) utgjør disse om lag to tredjedeler av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i parkeringshus i sentrum. Det finnes også flere andre mindre parkeringshus, hvorav de største er City parkeringshus, Grieg parkeringshus og Rosenkrantz

parkeringshus (til sammen knapt 1000 plasser). De største selskapene som drifter parkeringshus i Bergen utenom Bergen Parkering er Aimo park og Apcoa.

I Trondheim var både den offentlige og konkurranseutsatte delen av parkeringsvirksomheten organisert i et kommunalt foretak frem til 2018 (med et klart organisatorisk og økonomisk skille siden 2011). I 2019 ble Trondheim Parkering KF avviklet, og virksomheten delt mellom og den kommunale enheten Trondheim parkering og aksjeselskapet Trondheim Parkering AS. Den kommunale enheten ivaretar de kommunale eneansvaret, mens aksjeselskapet tilbyr parkeringstjenester og drifter de kommunalt eide parkeringshusene. Selskapet har 24 ansatte og driftsinntekter i 2019 på om lag 70 millioner. Når det gjelder offentlig tilgjengelige parkeringshus er det de tre anleggene som er tilknyttet St. Olav som er eid av Trondheim kommune. Trondheim Parkering AS drifter imidlertid nesten alle parkeringshusene i Trondheim sentrum.

I Stavanger er den offentlige og delvis den økonomiske parkeringsvirksomheten ivaretatt av det kommunale foretaket Stavanger Parkeringssselskap KF. Avdeling for byutvikling i Stavanger kommune utformer parkeringspolitikken gjennom kommunale planer. Det kommunale foretaket har hovedansvaret for å realisere denne politikken, og skal ha en viktig funksjon i et byutviklingsperspektiv (Stavanger kommune 2010). Selskapet har ansvar for kontroll og håndheving av parkering på offentlig vei i kommunen, og drifter ti kommunalt eide parkeringshus i Stavanger sentrum. Rogaland Parkering AS ble etablert i 2009 som et datterselskap til det kommunale foretaket. Dette selskapet ivaretar (kommersiell) parkeringsvirksomhet på vegne av andre grunneiere, og drifter mer enn 4300 parkeringsplasser på ulike steder i Stavanger kommune. Kundene er private grunneiere, eiendomsutviklere, borettslag, skoler, idrettshaller med mer. Selskapet har også flere oppdrag for Stavanger kommune.

I Sandnes var den offentlige parkeringsvirksomheten organisert i det kommunale foretaket Sandnes Parkering KF frem til 2020 da virksomheten ble innlemmet som en avdeling i kommunen. Den private parkeringsvirksomheten er ivaretatt av Sandnes Parkeringsdrift AS. Selskapet har ingen ansatte og leier inn trafikkbetjener fra parkeringsavdelingen i kommunen til å føre kontroll og tilsyn. Selskapet leier inn arealer fra private aktører for å drive parkering, de driver også noe parkering i andre kommuner. Nettoinntekten deles mellom den som eier parkeringsplassene og Sandnes Parkeringsdrift AS etter fastsatte fordelingsnøkler.

## 1.2. Lover og reguleringer

Parkeringspolitikk er primært kommunens ansvar, både gjennom regulering og håndheving av parkering fastsatt i Parkeringsforskriften og gjennom Plan- og bygningsloven.

### 1.2.1. Parkeringsvirksomhet

Det er parkeringsforskriften som regulerer parkeringsvirksomhet i dag, samtidig som EØS-reguleringen setter noen begrensninger. Det har også vært utarbeidet et lovforslag som omhandler kommunenes mulighet til å regulere private parkeringsarealer (Parkeringsloven).

*Parkeringsloven* ble lagt ut på høring i 2012 med et forslag om at kommunene skal kunne pålegge parkeringsbetaling på alle private og offentlige parkeringsarealer innenfor et avgrenset område. Lovforslaget slo fast at parkeringsregulering er et sentralt virkemiddel for å redusere personbiltrafikken og annen trafikk med motorvogn. Bolig- eller fritidseiendom var unntatt, og det

var også andre mindre unntak som parkering på verksted eller bensinstasjon (Samferdselsdepartementet 2012). Med lovforslaget ville kommunene få enda et verktøy i verktøykassa si, nemlig mulighet til å innføre parkeringsavgift ved bedrifter, kjøpesenter og andre arbeidsplasser. Forslaget hadde varierende oppslutning i høringsrunden, og ble lagt på vent i departementet etter at en ny regjering kom på plass i 2013. I en uttalelse 13. november 2020 ba KS' storbynettverk regjeringen om å sikre at kommuner som ønsker det har hjemmel for å kunne pålegge betaling også på private parkeringsarealer. Flere politiske partier (Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet de Grønne, Arbeiderpartiet) har derfor før stortingsvalget i 2021 tatt opp igjen spørsmålet om kommunalt pålegg om betalingsparkering som en del av klimapolitikken (Innst. 325 S, 2020–2021, s. 60).

*Parkeringsforskriften* (som ble revidert i 2017) gir en felles regulering av offentlig og privat avgiftsparkering, med klare og ensartede regler for parkeringsgebyr, klagefrister og gebyrsatser. Som følge av endringene i forskriften ble det opprettet et parkeringstilsyn, en parkeringsklagenemnd og et elektronisk register for opplysninger om den enkelte virksomhet, skiltplan og tilleggsinformasjon for det enkelte parkeringsområde som driftes av Vegdirektoratet (Parkeringsforskriften §17, §19, §47). Kommunen har fortsatt enerett på regulering av parkering langs offentlig vei, blant annet på grunn av hensyn knyttet til fremkommelighet og sikkerhet langs veien. Kommunen kan håndheve dette selv eller overlate oppgaven til andre kommuner eller heleide kommunale selskaper. Parkeringsforskriften setter ingen krav til hvordan den kommunale parkeringsvirksomheten skal organiseres. Likevel bidrar den til å tydeliggjøre skillet mellom forvaltningsvirksomhet (ikke-økonomisk aktivitet) og forretningsvirksomhet (økonomisk aktivitet) ved å forbeholde forvaltningsvirksomhet til kommunale organer. Et av hovedmålene med forskriften er å bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester (§1d). Innenfor parkering kan vi trekke et hovedskille mellom parkering som ikke-økonomisk aktivitet, som er myndighetsutøvelse og parkering langs offentlig vei (forvaltning), og økonomisk aktivitet, som omfatter både offentlig og privat eid parkeringsareal på åpne plasser og i parkeringshus (forretning) (Simonsen Vogt Wiig Trondheim AS 2017).

*EØS-avtalen* setter noen begrensninger knyttet til offentlig næringsvirksomhet gjennom reglene om statsstøtte. Næringsvirksomheten må organiseres og drives på en måte som ikke er i konflikt med forbudet i EØS-avtalen mot tildeling av offentlig støtte til enheter som utøver økonomisk virksomhet («statsstøttereguleringen»). Kommunale virksomheter som driver både myndighetsutøvelse på offentlig regulert vei og økonomisk aktivitet knyttet til parkering, må i utgangspunktet ha et klart økonomisk skille mellom disse delene. Parkering som økonomisk aktivitet er en ikke-lovpålagt oppgave hvor kommunen står fritt til å velge å drive parkeringsvirksomhet, men denne virksomheten skal drives på de samme betingelsene som for private aktører (Trondheim Parkering 2017). Anskaffelsesforskriften setter i utgangspunktet krav til konkurranseutsetting av tjenester som ikke er offentlig forvaltning, men det er et unntak knyttet til bestemmelsene om egenregi (§3-1). Denne bestemmelsen tilsier at kommunen kan velge å drifte tjenester i egenregi gjennom et kommunalt heleid selskap dersom selskapet utfører mer enn 80 prosent av sin aktivitet for oppdragsgiveren.

Det pågår for tiden arbeid med hvilke krav som skal stilles til rettslige grenser for kommunal næringsvirksomhet generelt. ESA problematiserte i 2017 at offentlige organer som driver økonomisk aktivitet får økonomiske fordeler i form av ubegrensede garantier (kommuner eller fylkeskommuner kan for eksempel ikke gå konkurs). Derfor har ESA foreslått at det innføres et krav om at aktiviteter som er å regne som økonomisk aktivitet legges i selskaper som er skattepliktige og

kan gå konkurs (Prop. 88 S, 2017–2018). Derfor har regjeringen de siste årene utredet konkurransevilkårene for offentlige og private aktører gjennom Hjelmeng-utvalget (2018) og en delrapport fra Oslo Economics (2019). Det er foreløpig konkludert med at omfanget av økonomisk aktivitet i staten, kommuner og fylkeskommuner er begrenset, men for kommuner er økonomisk aktivitet knyttet til parkering et av områdene som utgjør en forholdsvis vanlig 'kommersiell' aktivitet (Oslo Economics 2019). Mulige tiltak som departementene jobber videre med er hvilke tiltak som skal gjelde for økonomisk aktivitet av et visst omfang. Dersom den årlige omsetningen er på over 5 millioner kroner er det foreslått å innføre krav om et regnskapsmessig skille, og dersom den årlige omsetningen er over 12 millioner kroner, er det foreslått at den økonomiske aktiviteten skilles ut i eget selskap (Prop. 105 S, 2019–2020, s. 75).

I mange tilfeller har kommuner som eier flere parkeringshus og parkeringsarealer opprettet aksjeselskaper for å ivareta den økonomiske aktiviteten knyttet til parkering. I tillegg kan selskapet utføre opp til 20 prosent av sin aktivitet for øvrige grunneiere (altså andre aktører som eier parkeringsarealer utenom kommunen). Rapporten til Oslo Economics (2019, s. 15, 18) viser at om lag 25 av 145 kommuner drifter og eier parkeringshus/parkeringsplasser og at den gjennomsnittlige omsetningen for 17 kommuner ligger på opptil 4 millioner kroner årlig.

### 1.2.2. Plan- og bygningsloven

Historisk har parkeringspolitikken i Plan- og bygningsloven blitt plassert inn i «den ubebygde delen av tomten». Dagens Plan- og bygningslov løfter parkeringsløsninger som et virkemiddel for å etablere mer klimavennlige transportløsninger. Transportbehov skal ikke nødvendigvis likestilles med parkeringsbehov, men parkeringsløsningene skal avstemmes mot hva som er mulig å oppnå med kollektivtrafikk, sykkel og gange (Asplan Viak 2019a). Likevel har mange arbeidsplasser fremdeles gratis parkering for sine ansatte til tross for nærhet til kollektivtilbud, som er basert på tidligere reguleringer og parkeringspolitikk. Det finnes flere virkemidler i Plan- og bygningsloven som kommunene kan benytte seg av for å regulere parkering (Asplan Viak 2019a):

- I **kommuneplanens arealdel** kan det legges ut bestemmelser om parkering for eksempel gjennom å legge ut hensynssoner med forbud mot eller påbud om transportløsning før utbygging tillates eller eventuelt krav til felles planlegging av flere eiendommer og fordeling av parkering.
- I **reguleringsplan ved områderegulering** kan det gis bestemmelser om trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser for bil og sykkelparkering, herunder nedre grense for parkeringsdekning. Dette er vanligvis kalt **parkeringsnormer**.
- I **utbyggingsavtalen** som regulerer ansvarsforholdet mellom kommunen og grunneier/utbygger om utbygging av et område (som har grunnlag i kommunens planmyndighet og arealplan) kan kommunen *avgrense bruksområdet for utbyggingsavtalen* eller benytte *frikjøpsordningen* som gjør at utbygger kjøper seg fri fra sitt ansvar for å bygge parkeringsplasser.

I kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner skal det fastlegges om parkering skal være offentlige eller fellesareal. I arealdelen gjøres dette gjennom bestemmelser til arealformålene. For eksempel kan det fastsettes om parkeringsskjellere lagt ut til sentrumsformål eller næring skal være offentlige. I reguleringsplanen er det gjerne gjort gjennom bruk av parkeringsnormer, som knyttes til bygningsareal eller enhet (bolig/arbeidsplass) (Asplan Viak 2019a). Disse kan være *minimumsnormer* som betyr at kommunen krever et visst antall parkeringsplasser i tilknytning til et

nytt bygg, eller *maksimumsnormer* som betyr at det settes et tak på antall parkeringsplasser i et utbyggingsprosjekt eller for et område. Kommunen kan også benytte en kombinasjon av de to ved at utbygger pålegges å anlegge et visst antall plasser, men ikke flere enn det maksimumsnormen tilsier. *Fastnorm* er en annen mulighet, men det gir hverken kommunen eller utbygger noen fleksibilitet knyttet til hvor mange plasser som anlegges (Christiansen mfl. 2016).

Til grunn for utbyggingsavtalene ligger regler om nødvendighet og forholdsmessighet. For tiltak som ikke faller inn under opparbeidelsesplikten kan utbygger bare påta seg en forholdsmessig andel av slike tiltak når de er nødvendige for gjennomføringen av egen utbygging. Det betyr at dersom private tar på seg å bygge et visst antall offentlige parkeringsplasser må kommunen sørge for forholdsmessighet for eksempel ved utbygging av grønnstruktur eller annen teknisk infrastruktur som motytelse. Endringer i planløsningen kan imidlertid ikke brukes som forhandlingsressurs, for eksempel ved at kommunen tillater flere plasser dersom utbygger bygger offentlige parkeringsplasser. Antallet parkeringsplasser skal fastsettes gjennom planprosessen.

*Frikjøp* er en ordning som betyr at utbygger får mulighet til å inngå en avtale om fritak fra å anlegge parkeringsplasser, mot at det innbetales et fast beløp til kommunen per plass. Frikjøpsbeløpet fastsettes i forbindelse med budsjettbehandlingen i kommunen, og beløpet er ofte lavere enn det som er den faktiske kostnader for å gjøre tilbudet attraktivt for utbygger (Christiansen mfl. 2016). Frikjøpsordningen gir mulighet til å bygge større offentlige parkeringsanlegg slik at parkeringen blir samlet, som kan erstatte gateparkering og unngå adkomsttrafikk til mindre og oppdelte parkeringsanlegg (Asplan Viak 2019a). Ordningen betyr at kommunen over tid må utvikle parkeringstilbudet i takt med behovet.

I en region kan det være en konkurransesituasjon både internt i en kommune og mellom kommuner. Det betyr at dersom parkeringsnormene er betydelig strengere i noen deler av kommunen enn andre, eller mellom kommuner, kan det være mer attraktivt for bedrifter å lokalisere seg der tilgangen til parkering er best (Christiansen mfl. 2016). Dette viser hvorfor det er viktig med en helhetlig parkeringspolitikk i en region. Regional planstrategi ble innført som et nytt verktøy da Plan- og bygningsloven ble endret i 2009/2010. Det gir fylkeskommunen en tyngre rolle i å samordne lokale planer og behov. Tidligere Akershus fylkeskommune (nå en del av Viken) vedtok for eksempel i 2015 en regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus hvor kommunene oppfordres til å følge felles retningslinjer for parkeringspolitikk (Hansen og Christiansen 2016). Flere andre kommuner har også utarbeidet areal- og transportplaner som angir parkeringsnormer for ulike typer områder.

Staten har en rolle og et ansvar for parkeringspolitikken gjennom at Statsforvalteren fører tilsyn med om parkeringsbestemmelser er i tråd med nasjonale og regionale føringer for areal og transport, og kan gå til innsigelse mot planer som ikke er i tråd med overordnede målsettinger. Statsforvalteren har utarbeidet statlige retningslinjer knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som gjelder over hele landet. Retningslinjene legger nullvekstmålet og klimahensyn til grunn. I tillegg legger kommunen og fylkeskommunen føringer gjennom regionale og kommunale planer. Dersom staten, fylkeskommunen eller kommunen ikke er enige om planene kan det fremmes innsigelse. Formålet med innsigelser er å sikre at vesentlige nasjonale og regionale interesser ivaretas i kommuneplaner og reguleringsplaner. Dersom man ikke blir enige i planprosessen skal Kommunal- og moderniseringsdepartementet behandle innsigelsen.

## 2. Oppsummering av faglitteraturen

Det er gjort flere undersøkelser på parkering, lokalisering og reisevaner i norske byer de siste ti årene. Christiansen, Engebretsen og Hanssen (2015) har for eksempel utarbeidet en litteraturgjennomgang om parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass og effekter på bilbruk og bilhold i Norge. I dette kapittelet går vi gjennom faglitteraturen på parkering i sentrumsnære områder, på arbeidsplasser og parkering som politisk virkemiddel.

### 2.1. Parkering i sentrumsnære områder

En del parkeringsplasser i sentrumsnære områder er private og er derfor ikke mulig for offentlige myndigheter å regulere. Det kan for eksempel være plasser som eies av privatpersoner i tilknytning til bolig eller av bedrifter. Samtidig er noen parkeringstjenester eid og driftet av private selskaper. I litteraturen er det identifisert tre hovedstrategier som offentlige myndigheter kan ta i bruk for å styre eller begrense parkering i sentrumsnære områder: Parkeringsnormer knyttet til utbygging (maksimumsnormer og fysisk skille mellom bolig og parkering), boligsoneparkering og begrensnings av parkeringsplasser, prising etter lokalisering av plasser og tid på døgnet, og utarbeide helhetlige transportstrategier som inkluderer parkeringstilgjengelighet versus annen transport (Kirschner og Lanzendorf 2020a).

*Parkeringsnormer* er et verktøy for å regulere parkering knyttet til nye utbyggingsprosjekter, og påvirker dermed fremtidige parkeringsmuligheter. Som nevnt innledningsvis betyr det ofte at kommunen fastsetter minimums- eller maksimumsnormer som utbyggere må følge. Minimumsnormer innebærer at utbygger er forpliktet til å bygge et visst antall plasser per 100 m<sup>2</sup> areal eller per boligenhet, mens maksimumsnormer setter et tak på antall parkeringsplasser utbygger har lov til å bygge. En studie av et nybygd område i Gøteborg med lave parkeringskrav og god tilgang til kollektivtransport, viser at halvparten av innflytterne ikke endret bilhold eller bilbruk etter tilflytting til området. Likevel brukte om lag 20 prosent av innflytterne mer kollektivtransport og gikk oftere enn før (Antonson mfl. 2017). Det er også gjort lignende funn i Norge som viser at parkeringstilgjengelighet ved bosted har stor effekt på bilbruken, og økt avstand mellom bosted og parkeringsplass gjør at det gjennomføres like mange reiser, men at færre av dem er reiser med bil (Christiansen mfl. 2017a).

I litteraturen er det usikkerhet rundt hvorvidt maksimumsnormer på parkering er et tilfredsstillende verktøy for å regulere bilbruk. En studie fra London viser at ti år etter at maksimumsnormer ble innført, så var antall parkeringsplasser redusert med 40 prosent, og at utbyggerne ofte bygde færre plasser enn det som var grensen. Likevel ble det bygget flere plasser i områder med det beste kollektivtilbudet, fordi parkering i disse områdene ga utbyggerne gode inntekter (Guo og Ren 2013). I noen tilfeller kan en maksimumsnorm fungere som en minimumsnorm ved at utbyggere alltid bygger det maksimalt tillatte antall plasser. Derfor bør offentlige myndigheter i mange tilfeller også bruke andre verktøy, i tillegg til parkeringsnormer, for å begrense bilbruken.

Forskningen på sammenheng mellom parkering ved bolig og bilbruk har ført til debatter om hvorvidt parkering og bolig i det hele tatt bør være integrert i sentrale områder. I en dybdestudie fra norske byer viser Christiansen mfl. (2017b) at innbyggere som har en reservert parkeringsplass i nærhet til sin bolig, har tre ganger så høy sannsynlighet for å eie bil sammenlignet med andre. Studien viser videre at bileiere som har en reservert parkeringsplass 50 meter unna hjemmet sitt foretar like

mange reiser som andre med parkeringsplass i umiddelbar nærhet til hjemmet, men færre av dem er med bil. Derfor har mange tatt til orde for at parkeringsplasser som tilhører boliger fungerer som en forskuddsbetaling mot bilhold (Weinberger mfl. 2009), og at parkeringsplasser som er reservert boliger bør være like langt unna boligen som nærmeste kollektivholdeplass (Knoflacher 2006).

*Boligsoneparkering* er et verktøy som offentlige myndigheter kan bruke for å regulere gateparkering i sentrale boligområder. Beboere i området får parkere langs offentlig vei mot en månedlig avgift, mens ikke-beboere blir henvist til andre parkeringsmuligheter eller kan parkere mot timebetaling. Dette er innført i de største byene i Norge, og et viktig argument har vært å gjøre det enklere for beboere å finne plass, og redusere fremmedparkering. Lenge har det likevel vært fritt frem for elbiler å parkere gratis langs gaten i mange byer. Bergen er en av byene som nylig har fjernet denne fordelene, da det fra 2020 ikke lenger var mulig for ikke-beboere å parkere elbilen gratis i disse sonene. Flere studier advarer mot å prise boligsoneparkering for lavt, da det vil kunne gi beboere et insentiv for å bruke bil, og tar opp viktig plass i sentrale områder (Ommeren mfl. 2014; Albalade og Gragera 2020). Det må likevel understrekes at boligsoneparkering som er undersøkt i disse studiene er nesten gratis. Kirschner og Lanzendorf (2020b) undersøker beboeres holdninger til restriktive parkeringstiltak i et sentralt område i Frankfurt. De finner at flertallet av beboerne støtter innføring av mer restriktive tiltak til parkering. Dette gjelder særlig hushold som ikke har bil eller ønsker å bruke mindre bil. Samtidig er flere positive til redusert parkering dersom parkeringsplassene brukes til sykkelfelt, større fortau og grøntområder.

*Parkeringsavgift* på parkeringsplasser i sentrum, og da særlig gateparkeringsplasser, kan gi redusert bilbruk. En studie av parkeringsavgift i sentrum av Edinburgh viste at om lag en tredjedel av alle arbeidsreisende med bil parkerte bilen sin utenfor avgiftssonen. Ved utvidelse av avgiftsområdet til 2,5 kilometer fra sentrumskjernen, ble det vurdert et potensiale for en reduksjon på 20 prosent arbeidsreiser med bil til sentrum (Rye mfl. 2006). En annen studie viser at den ideelle prispolitikken for parkering er priser som varierer over tid på døgnet og med lokalisering. I Seattle ble en slik prispolitikk innført i 2011, og resultatene viser at belegget på parkeringsplassene varierer knyttet til lokasjon og tid på døgnet, samtidig som parkeringsavgiftene gjør at parkeringstiden per bil er kortere (Ottosson mfl. 2013).

## 2.2. Parkering ved arbeidsplass

Parkeringsmuligheter på arbeidsplassen er viktig for hvordan ansatte reiser til jobb. Sentral lokalisering av arbeidsplasser vil gjøre det enklere for arbeidstakere å reise kollektivt, samtidig som det vil være mindre plass til parkering. Reisevaneundersøkelsen fra 2013/14 viser at kun 18 prosent av respondentene oppgir arbeidsreise med bil når de ikke har mulighet til å parkere på arbeidsplassen, mens andelen som reiser med bil øker til 65 prosent på arbeidsplasser med lett tilgjengelig og gratis parkering (Christiansen, Engebretsen og Hanssen 2015). Når det gjelder parkering på arbeidsplass er det hovedsakelig tre verktøy som kan benyttes for å regulere bilbruk: Lokalisering av arbeidsplasser, antall plasser ved arbeidsplassen og pris.

*Lokalisering* av arbeidsplasser er en grunnleggende faktor for hvordan arbeidstagere velger å reise til jobb. Det er ikke alle arbeidsplasser som kan eller bør ligge i sentrale byområder. Dersom vi ser på arbeidsplasser som ikke er arealkrevende og derfor bør ligge sentralt, viser en undersøkelse at det i norske byer er etablert flere arbeidsplasser i sentrumsområder enn utenfor sentrum i perioden 2009 til 2014. Sandnes og Skien er imidlertid unntakene (Christiansen, Gundersen og Gregersen 2016). Sentral lokalisering har heller ikke vært entydig for statlige virksomheter. Tennøy mfl. (2017)

viser at knapt 40 prosent av statlige virksomheter ble lokalisert i henhold til planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i en periode over ti år. Hovedårsaken til dette er at andre hensyn enn lokalisering veier tyngre, som sykehus- og politifaglige kriterier, og pris. En undersøkelse av flyttingen av Gjensidige fra Lysaker til Oslo sentrum, viser at det ga nesten 40 prosent reduksjon i antall ansatte som reiste med bil til jobb. Noe av denne effekten er imidlertid redusert, fordi drøyt ti prosent av respondentene mente at andre personer i husholdningen kjørte mer som følge av dette. De ansatte er omtrent like fornøyde med arbeidsreisen sin før og etter flyttingen (Christiansen og Julsrud 2014). En undersøkelse av arbeidsreiser i Oslo kommune, viser at ansatte i kommunen reiser mindre til jobb med bil sammenlignet med andre deler av Oslo og landet. Det er særlig ansatte i skoler og i barnehager i de ytre bydelene som reiser mer med bil (Lunke mfl. 2018).

*Antall parkeringsplasser* som er tilgjengelige ved arbeidsplassen er viktig for hvorvidt de ansatte tar bil til jobb eller ikke (Cairns mfl. 2010; Christiansen mfl. 2017a). Flertallet av arbeidstakere i norske byer har et godt parkeringstilbud ved arbeidsplassen. Reisevaneundersøkelsen 2013/14 viser at Oslo er det ene ytterpunktet hvor det var gratis og lett å finne parkeringsplass for omtrent halvparten av respondentene, mens Sandnes er det andre ytterpunktet hvor 85 prosent av respondentene oppgir det samme (Christiansen, Engebretsen og Hanssen 2015). Restriksjoner på antall plasser ved arbeidsplass er som regel mer effektivt enn avgiftsbetaling (Christiansen mfl. 2017a).

*Avgiftsbetaling* er som regel mer effektivt dersom antall parkeringsplasser er begrenset. Samtidig er betaling per dag i stedet for per måned mer effektivt. Bilbruken er nesten dobbelt så høy i tilfeller der ansatte betaler per måned i stedet for per dag (Christiansen mfl. 2017a). I 2011 innførte Vegdirektoratet, som er lokalisert på Brynseng i utkanten av Oslo sentrum, parkeringsavgift på 25 kroner dagen for sine ansatte. På den tiden leide Vegdirektoratet 143 parkeringsplasser som var reservert til arbeidstagerne, til en årlig pris på 27 000 kroner per plass. Det betyr at arbeidsgivers kostnad til parkering til sine ansatte var 3,8 millioner kroner årlig før innføring av avgiften (noe som kunne gitt alle ansatte gratis årskort på kollektivtransporten i Oslo). Undersøkelsen viser at de ansatte ble mer positive til avgiften etter innføringen, men at effekten kunne vært større dersom avgiften var høyere, arbeidsgiver hadde synliggjort kostnaden til ansattparkering og tilrettelagt for og informert bedre om miljøvennlig transport (Christiansen 2012). Evangelinos mfl. (2018) undersøker arbeidstakeres synspunkter på belønning i stedet for restriksjoner knyttet til parkering. Fordi parkering ofte er gratis for arbeidstager, og arbeidsgiver dermed subsidierer bruk av bil, finner de at dersom kostnadene knyttet til alternative transportformer reduseres, kan flere arbeidstagere være tilbøyelige til å velge andre transportformer enn bil.

I Norge er det virksomhetene selv som velger om de ønsker å tilby parkering til sine ansatte, og om plassene skal være avgiftsbelagt. I Storbritannia har lokale myndigheter gjennom lov mulighet til å pålegge arbeidsgivere å avgiftsbelegge parkering på arbeidsplasser. Inntektene fra parkeringen kan gå inn i en transportpakke for å forbedre bærekraftige transportalternativer, for eksempel kollektivtransport. Rye og Ison (2005) viser at mange arbeidsgivere har svake insentiver til å innføre parkeringsavgift på arbeidsplassen. Det er gjerne store besøksintensive virksomheter som universiteter og sykehus som innfører avgift på grunn av plassmangel. Lokale myndigheter er ofte forsiktige med å pålegge bedrifter restriktive tiltak fordi det kan føre til at de vil flytte til et annet område. I 2019 var det kun Nottingham som hadde pålagt arbeidstagerne parkeringsavgift. Dale mfl. (2017) viser at siden inntektene fra parkeringsavgiften ble brukt til å forbedre kollektivsystemet, har det ikke ført til at bedrifter flytter, men heller at byen er blitt mer attraktiv for bedriftslokalisering.



Burchell mfl. (2019) gjennomførte en nasjonal spørreundersøkelse blant lokalpolitikere og administrasjon for å få innblikk i deres synspunkter på bruk av parkeringsavgift på arbeidsplasser. Lokalpolitikerne var hovedsakelig bekymret for lav aksept blant innbyggerne. Samtidig var minst 70 prosent bekymret for implementering, overholdelse, økt parkering i andre områder og hvordan det vil påvirke bedriftenes valg av lokalisering.

### 2.3. Parkering som et politisk virkemiddel

Parkering er et virkemiddel som det har vært politisk utfordrende å bruke aktivt for å redusere biltrafikken. Det har delvis å gjøre med at det offentlige ikke sitter med hele verktøykassa selv, men ansvaret er delt mellom flere aktører. Delvis har det vært tradisjon for å pålegge utbyggere å bygge et visst antall parkeringsplasser. Til slutt er det som regel politisk vanskelig å bruke restriktive virkemidler i transportpolitikken.

En hovedutfordring med parkering som virkemiddel er at parkering har flere ulike politiske målsettinger. Ifølge Mingardo mfl. (2015) er det som regel fire grunnleggende mål for parkering:

1. Bidra til bedre tilgjengelighet og mobilitet i byområdet
2. Bidra til bedre livskvalitet i byen (bedre luftkvalitet og bomiljø)
3. Støtte den lokale økonomien
4. Få kommunale inntekter

Mingardo mfl. (2015) skisserer tre faser i utviklingen av parkeringspolitikk: Fase 1 innebærer regulering av parkering ved høy etterspørsel og knapphet på plasser, fase 2 innebærer innføring av parkeringsavgifter og utvidelse soner for parkeringsavgift, mens fase 3 betyr at parkeringspolitikken blir en etablert del av areal- og transportplanlegging. Det er hovedsakelig tre hovedutfordringer som politikere vil møte i fase 3, når parkeringspolitikken begynner å bli mer kompleks. For det første vil det bli økt konflikt om avgiftsnivået på parkering. For det andre vil man ønske å begrense parkering knyttet til nye utbygginger, og helst koble disse fra hverandre. For det tredje vil man arbeide for å regulere parkering også i boligområder og forstadsområder (Mingardo mfl. 2015).

Christiansen (2018) undersøker hvordan innbyggere i de tre største norske byene ser på virkemidler i transportpolitikken. Han finner at innbyggere som er mot restriktive virkemidler, også på et overordnet nivå er mer misfornøyd med lokaldemokratiet og effektene av kommunepolitikken. Det gir indikasjoner på hvorfor det er viktig for politikere å balansere transportpolitiske virkemidler på en god måte. Innbyggere som er misfornøyd med lokaldemokratiet og politikken kan i større grad sette i gang protestaksjoner, slik vi for eksempel har sett med det norske bompengepartiet ved lokalvalget i 2019. Christiansen (2020) sammenligner lokalpolitikeres og innbyggenes meninger, blant annet om reduksjon i antall parkeringsplasser og avgiftsøkning. Han finner at politikere prioriterer restriktive virkemidler høyere enn innbyggerne, men politikere på venstresiden (som er i posisjon i alle de tre byene) prioriterer restriktive virkemidler høyere enn politikere på høyresiden.

### 2.4. Oppsummering

Oppsummert så viser litteraturen at tilgang på parkering har en sammenheng med bilbruk. Dersom det er enkelt å bruke bil, så vil folk ofte velge å bruke det. I mange tilfeller gjør også arbeidsgivere og offentlige myndigheter det enkelt å bruke bil, ved å legge til rette for parkering i sentrum og ved arbeidsplasser. Det handler om lokalisering av besøksintensive virksomheter og arbeidsplasser, men

også om at sentrum skal være tilgjengelig med bil for de som trenger det. Følgende hovedpunkter kan oppsummeres fra litteraturgjennomgangen:

- Antall parkeringsplasser som bygges i nye boligområder har betydning for bilbruken til beboerne. Forskning fra både Norge og Sverige viser at tilgang på parkering og avstand mellom parkeringsplass og bolig påvirker bilbruk, og det er derfor reist spørsmål om hvorvidt boliger bør bygges ut med tilhørende parkering.
- Parkeringsnormer må sees i sammenheng med andre virkemidler. Forskning fra London viser at utforming av parkeringsnormer kan ha stor betydning for hvor mange plasser som bygges, men at det bør kombineres med andre virkemidler.
- Å redusere eller fjerne parkeringsplasser langs gate vil oppfattes som mer positivt dersom det følges opp med tiltak som bredere fortau, sykkelfelt og grøntarealer. Forskning fra Tyskland viser at det var tilfelle da beboeres holdninger til restriktive tiltak ble undersøkt i Frankfurt.
- Avgift på parkering påvirker hvor, når og hvor lenge bilister parkerer. Det viser forskning fra Irland og USA.
- Lokalisering av arbeidsplasser og parkeringsmuligheter på arbeidsplass påvirker bilbruk, det viser blant annet en før- og etterundersøkelse av flyttingen av Gjensidige fra Lysaker til Bjørvika. Samtidig viser norske undersøkelser at andre hensyn ofte gjør at statlige virksomheter ikke lokaliseres i tråd med planretningslinjene for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging.
- På arbeidsplasser er reduksjon av antall plasser det mest effektive virkemiddelet for å begrense bilbruk, men også avgift vil ha effekt.

### 3. Data og metode

Datamaterialet som er brukt i denne rapporten er hovedsakelig dokumenter, statistikk på omfang av ulike typer parkering, intervjuer og surveydata.

#### *Dokumenter og statistikk*

Sentrale dokumenter er kommunale planer og utredninger, fylkeskommunale planer og politiske dokumenter (disse er gjengitt i referanselista). Fra SSB er det i hovedsak hentet ut statistikk fra statistikkbanken. Dette gjelder statistikk om folkemengde, areal og sysselsetting både på kommunenivå og for sentrumssonene samlet. For hovedsentrumssonene har vi mottatt statistikk fra SSB om folketall, sysselsetting og antall virksomheter. Videre har vi benyttet befolkningsdata på grunnkrets nivå for å beregne hvor stor andel av befolkningen som omfattes av ordningen med boligsoneparkering. Data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene både i 2013/14 og 2018/19 er benyttet som grunnlag for å beskrive befolkningens parkeringsmuligheter ved bosted i forskjellige deler av byene og for å beskrive parkeringsmulighetene ved ulike arbeidsplasslokasjoner. I tillegg er reisevanedataene om befolkningens reisemiddelvalg benyttet for å analysere sammenhengen mellom parkeringsmulighetene og reisemiddelvalg.

#### *Intervjuer*

I første del av prosjektet ble det gjennomført intervjuer med utvalgte fagpersoner på parkering og planlegging i kommunene, for å få informasjon om utviklingen av parkeringspolitikken. Intervjuene som inkluderte mellom en og tre personer, ble gjennomført i perioden 1. mars til 22. april 2021. Informantene fikk tilsendt informasjon om prosjektet og intervjuguide i forkant av intervjuet slik at de kunne gå gjennom spørsmålene og ta en utsjekk med andre avdelinger i kommunen dersom det var aktuelt. I etterkant fikk kommunene tilsendt en konkret forespørsel knyttet til tallmateriale på parkering, det ble blant annet samlet inn data om antall parkeringsplasser og prispolitikk.

Intervjuene er gjennomført som semistrukturerte intervjuer. Det betyr at intervjuene følger en intervjuguide (se vedlegg 1), men at spørsmålene og samtalen er åpen slik at informantene også får mulighet til å komme med nye problemstillinger. Dersom det har kommet opp nye momenter som er interessante for analysen, er det stilt oppfølgingsspørsmål som ikke er listet i intervjuguiden. Dette har vært viktig for å sikre at alle synspunkter kommer med i analysen. Intervjuene ble gjennomført på Teams, og hvert intervju varte om lag 1–1 ½ time. Forskeren noterte svar og betraktninger fra informantene underveis, og oppsummeringene ble sendt til informantene i etterkant av intervjuene for gjennomlesning, godkjenning og eventuelle tilføyelser. I tillegg har informantene kvalitetssikret sitatsjekk der det var aktuelt, og beskrivelser av kommunens parkeringspolitikk. På denne måten har vi sikret reliabilitet og validitet i datamaterialet.

**Tabell 2 Oversikt over informanter og intervjutidspunkt**

Intervju	Kommune	Informanter	Tidspunkt
1	Bergen	Prosjektleder i Plan- og bygningsetaten og avdelingsleder i Bymiljøetaten	2. mars 2021
2	Sandnes	Seniorrådgiver i rådmannens stab	18. mars 2021
3	Stavanger	Byutviklingssjef og rådgiver	25. mars 2021
4	Stavanger	Leder Stavanger parkering KF	26. mars 2021
5	Trondheim	To planleggere i Mobilitets- og samferdselsenheten og en rådgiver i Trondheim parkering	22. april 2021

*Kontakt med offentlige virksomheter*

I andre del av prosjektet tok vi kontakt med følgende offentlige virksomheter for å få informasjon om parkering (antall parkeringsplasser/ansatt, avgiftsnivå både mellom like typer virksomhet i de forskjellige byområdene og mellom ulike typer virksomheter i samme byområde) og reisevaner for ansatte. Vi sendte konkrete spørsmål på epost (se vedlegg 2), og våre kontaktpersoner kunne velge om de ønsket å oppgi informasjonen skriftlig eller muntlig gjennom en kort prat på om lag 20 minutter. Dersom det var uklarheter eller manglende informasjon har vi også hatt dialog med virksomhetene i etterkant. Det er ikke alle virksomheter som hadde kapasitet til å ta imot henvendelsen vår, eller som det av ulike årsaker var mulig å få kontakt med. Tabell 3 Oversikt over tidspunkt for informasjon

Offentlig virksomhet	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren
Statsforvalteren	14. april 2021	14. april 2021	27. april 2021
Sykehus	21. april 2021	3. mai 2021	2. mai 2021
Universitet	22. april 2021	14. april 2021	7. mai 2021
Politi	7. juni 2021	Ikke snakket med	18. mai 2021
Statens vegvesen	27. august 2021	30. april 2021	7. september 2021
Fylkeskommune	23. april 2021	Ikke snakket med	4. juni 2021
Kommune	21. september 2021	8. juli 2021	Ikke snakket med

*Spørreundersøkelse*

I tredje del av prosjektet sendte vi ut en spørreundersøkelse til medlemmene i kommunestyrene i de fire bykommunene Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. Undersøkelsen ble sendt til samtlige 250 bystyrerepresentanter i Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. Til sammen 105 bystyrerepresentanter svarte (en svarprosent på 42 prosent). Partifordelingen for de som svarte var ulik fra partifordelingen i bystyrene. For å korrigere for denne skjevfordelingen har vi vektet svarene fra bystyrerepresentantene i hver av byene slik at de aggregerte svarene fra hver by blir partimessig representative. Vi har dermed forutsatt at bystyrerepresentanter som ikke svarte på undersøkelsen, ville svart likt som gjennomsnittet av svarene fra representantene i samme parti og samme by. I to

tilfeller manglet vi svar fra et parti i to av byene. Vi valgte da å sette svarene til disse representantene likt med svar fra et nærliggende parti som var med i samme blokk i bystyret (flertall eller opposisjon).

Undersøkelsen ble sendt ut 15. september 2021 og avsluttet den 27. oktober 2021. Det ble sendt ut tre purringer underveis. Spørreundersøkelsen hadde blant annet følgende tema og spørsmål (se også vedlegg 3):

- prioriteringer i parkeringspolitikken
- bør det være flere eller færre restriksjoner,
- bør avgiftene økes eller senkes
- bør parkeringspolitikken utvides til arbeidsplasser og bydelssentre/kjøpesentremål
- avgifter på private parkeringsplasser
- konsekvenser av en restriktiv parkeringspolitikk
- prioritering av tiltak for å nå målet om null vekst i personbiltrafikken.

**Tabell 4 Oversikt over svarprosent og politisk ledelse**

Kommune	Populasjon (N)	Antall svar (N)	Svar (%)	Partier i flertall
Bergen	67	23	34	AP, V, KrF, MDG
Trondheim	67	30	45	AP, SP SV, MDG
Stavanger	67	30	45	AP, SP, SV, R, FNB
Sandnes	49	22	45	AP, FrP, SP, FNB
<b>Totalt</b>	<b>250</b>	<b>105</b>	<b>42</b>	

## 4. Parkering som en del av arealplanleggingen

I dette kapittelet vil vi beskrive hvordan parkering behandles i arealplanlegging i Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. Vi vil beskrive utviklingstrekk, dagens planer og normkrav til parkering.

### 4.1. Utviklingstrekk

De tre største kommunene Bergen, Trondheim og Stavanger har lenge hatt en aktiv parkeringspolitikk og hovedlinjene i dagens parkeringspolitikk går langt tilbake i tid. Fellestrekk er arbeid med å fjerne parkeringsplasser langs gate. Sandnes som en mindre by, legger mer til rette for parkering langs gate for korte ærend.

*Bergen kommune* startet allerede på 70-tallet med å lokalisere parkeringshusene i ytterkanten av sentrum, for å få mindre intern trafikk og «letekjøring» i sentrum. Rundt årtusenskiftet ble det gjort et stort arbeid på parkeringspolitikk, som trakk linjene fra tiårene før, og er grunnlaget for dagens politikk (intervju 1). Parkeringspolitikken i sentrum har vært fastlagt det siste tiåret. I kombinasjon med bompenger har biltrafikken gått ned over flere år. Fokuset i Bergen de siste årene har derfor vært å se på brede parkeringstiltak i øvrige deler av kommunen, og ikke bare i sentrum, fremdeles med støtte i arbeidet fra årtusenskiftet (intervju 1). I kommunedelplanen i 2010 ble det gjort arbeid for å stramme inn på muligheten til parkeringsetablering ved næringsbebyggelse (Bergen kommune 2016) ved at det ikke lenger ble satt minimumskrav knyttet til parkering i næringsbygg. En informant sier: «Det var en heftig innstramming, særlig i sentrum. Vi gikk bort fra minimumskrav, og da falt frikjøpsordningen ut. Den var kun knyttet til næringsbygg. Uten minimumskrav var det ikke grunnlag for å ha frikjøp. Det ble litt diskusjon rundt lite næringsparkering. Boligparkering ble det ikke gjort noe med da, fordi vi først og fremst ønsket å påvirke bilbruk» (intervju 1).

*Trondheim kommune* la hovedlinjene for dagens parkeringspolitikk på 90-tallet, men ved årtusenskiftet ble nullvekst og fortetting i økende grad satt på agendaen. De siste årene er parkering på gateplan i sentrum redusert, og det har vært et ønske fra kommunen om at parkering skal skje i anlegg. Det har vært ganske stabilt med parkeringshus i sentrum, de siste nye parkeringshusene er på Brattøra (som åpnet i 2013) og Pirbadet (som åpnet i 2001). Begge er privat eid og driftet av Trondheim parkering. Det er ikke enkelt å fjerne flere parkeringsplasser i sentrum. En informant sier: «Når det diskuteres reduksjon i parkeringsplasser i sentrum er det som regel motstand. For eksempel var det en gate i sentrum hvor man ønsket å bygge sykkelvei, men da måtte man ta parkeringsplasser. Det ble stor motstand mot det, og da ble det satt på vent. Næringslivet i midtbyen er opptatt av å beholde de parkeringsplassene som er der, og politisk er det et tema som er der hele tida» (intervju 5). Frikjøpsordningen ble lagt ned i 2000 på grunn av dårlig økonomi, og det ble satt krav til redusert parkering i stedet (intervju 5).

*Stavanger kommune* etablerte gågater tidlig og en del gateparkering ble fjernet i arbeidet med blå promenade langs havnen på 2000-tallet. I 2011 ble det vedtatt en ny kommuneplan med arealstrategi, hvor parkering stod sentralt for å redusere vekst i biltrafikken. I strategien ble grunnlaget lagt for de prinsippene som gjelder for parkering i dag, med enkeltnorm for parkering og ABC-prinsippet for lokalisering (intervju 3). I planen står det at kommunen vil «bruke parkeringsnorm som virkemiddel i utviklingen av Stavanger som miljø- og klimavennlig by» og «kreve mobilitetsplan for nye virksomheter og næringsbygg» (Stavanger kommune 2011, s. 43). Gjennom mobilitetsplanen har utbyggere krav til å redegjøre for behovet for parkering og eventuelt

spesielle behov. Deretter bestemmes antall parkeringsplasser i dialog med kommunen. De nye parkeringsnormene skilte mellom bolig og næring. For boliger ble det lagt opp til en viss fleksibilitet knyttet til type bolig og område, mens parkeringskrav for næring ble delt inn i tre soner. Kravet om mobilitetsplan var helt nytt i Norge, og gjaldt alle nye etableringer med over 50 ansatte eller utbygging av en viss størrelse. Virksomhetene måtte dokumentere sine transportbehov og transportløsninger (Stavanger kommune 2011, s. 47). Kommunen har etablert flere parkeringsanlegg gjennom ordningen om frikjøp. Tvungent frikjøp i sentrum ble avsluttet fordi det ikke var juridisk grunnlag for det. Foreløpig er frikjøpsbeløpet drøye 100 000 kroner per plass, men utbygging av parkeringsanlegg koster ofte fem ganger så mye per plass. En informant mener at det er for gunstig å kjøpe seg fri (intervju 3). Tidligere var sentrum definert som et mindre område enn i dagens sentrumsplan, derfor ble området som hadde frikjøp ganske lite. Med sentrumsplanen er sentrum utvidet, noe som kan tilsi økt bruk av frikjøp (intervju 3). Kommunen regulerer også parkering i sentrumsplanen ved å begrense muligheten til å etablere nye avkjørsler. Dermed må utbygger kjøpe seg fri eller lage avtale om parkering i eksisterende anlegg (intervju 3).

*Sandnes kommune* reviderte nylig parkeringsstrategien fra 2005 gjennom ny kommunedelplan for sentrum (Sandnes kommune 2019). Det bærende prinsippet i strategien er at alle som kommer til sentrum med ulike transportmidler blir gående til slutt. Samtidig har innførte Sandnes som Stavanger krav til mobilitetsplan for utbygging av næringslokaler. Sandnes er et mindre bysentrum sammenlignet med de andre tre byene, og ønsker å utvikle byen ut fra prinsippet om at folk parkerer i randsonen for å gå inn til sentrum. Samtidig er det lagt til rette for tidsbegrenset parkering langs gate for små ærend (intervju 2). Kommunen planlegger et parkeringsanlegg i Havneparken, som er et kommunalt eid kvartal. I knutepunktet Ruten er det samtidig fjernet plasser. Politisk er parkeringspolitikken basert på å legge til rette for at befolkningen bruker byen, heller enn å legge sterke begrensninger på parkering (for eksempel fjerne plasser og høye takster) for å redusere biltrafikk. Nylig ble kommunens administrasjon relokalisert fra Skeiane (litt utenfor sentrum) til sentrum, og det ble ikke lenger mulig for ansatte å parkere. Det ble lagt til rette for sykling med sykkelparkering og garderobe. Det føres samme politikk for de andre kommunale enhetene som flytter til sentrum, på folkemunne kalles det «rådhusstandarden» (intervju 2).

## 4.2. Arealplan og parkeringsnormer

Kommunale planer og krav legger føringer på parkeringspolitikken. Kommuneplanens arealdel angir hva som er tillatt arealbruk og hvilke restriksjoner som gjelder i planområdet gjennom arealformål, hensynssoner, samt generelle og formålstilknyttede planbestemmelser og retningslinjer. Krav til parkering er en naturlig del av planene ved at kommunene setter såkalte minimums- og maksimumsnormer i forhold til hvor mange parkeringsplasser som tillates bygd til et bestemt formål (se tabellen nedenfor). I denne delen vil vi beskrive dagens parkeringsnormer og hvilke hensyn som er tatt i utarbeidelsen av arealplanene knyttet til parkering.

Parkeringsnormer er krav til utbyggere knyttet til hvor mye parkering de er *pålagt* å bygge (minimumskrav) eller maksimumskrav knyttet til hvor mye de *kan* bygge. Parkeringsnormene på Nord-Jæren og i Bergen ble revidert i 2019, mens Trondheim kommune starter arbeidet med å rullere arealdelen til kommuneplanen i 2021. Det er vanskelig å sammenligne parkeringsnormene direkte fordi kravene er utformet noe ulikt. Bergen kommune bruker for eksempel parkeringskrav per 100 m<sup>2</sup> BRA i stedet for per boenhet. Stavanger har ikke tatt inn gjesteparkering i den generelle normen. Alle kommunene har i mange tilfeller lagt inn fleksibilitet i kravene slik at de kan ha dialog

med utbygger knyttet til behov. Bergen kommune skiller seg ut med minimumskrav kun for én kategori (bolig i andre arealkategorier), mens Stavanger og Trondheim i større grad har minimumskrav for parkering tilknyttet bolig.

**Tabell 5 Krav til antall parkeringsplasser\***

Byområde	Parkering per 100 m <sup>2</sup> BRA kontor	Parkering per 100 m <sup>2</sup> BRA næring / tjenesteyting	Parkering per boenhet (i Bergen per 100 m <sup>2</sup> BRA)
Bergen sentrum	Spesielle regler**	0	1
Trondheim midtbyen	0,25	1	–
Stavanger sentrum (1a) ***	–	0,1	0,5
Sandnes sentrum	–	0,3	1 (minimum)
Bergen sentrums-kjerner	0,3	1	0,4–1
Trondheim indre sone	0,5	1,25	0,5 (minimum)
Stavanger sone 1+1.b, 1 c	–	0,3–0,5	0,5 (minimum), (gjeste-p 0,2)
Stavanger sone 2	–	0,3–0,9	0,5–0,8, (gjeste-p 0,2)
Sandnes ytre sentrum	–	0,5	1 (minimum)
Bergen by-fortettingssoner	0,6	1,5	0,6–1,2
Trondheim midtre sone	0,5–1	1–1,5	0,8 (minimum)
Stavanger sone 3	–	0,2–0,5	1 (minimum), (gjeste-p 0,2)
Bergen andre arealkategorier	0,4–1	1,5	0,8 (minimum)
Trondheim ytre sone	1–2	1,5–4	1,2 (minimum)
Stavanger/Sandnes sone Forus	Forslag 0,9	Forslag 0,9	–

\* Med mindre annet er notert er det maksimumsnormer

\*\* 2 plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA inntil 4000 m<sup>2</sup>, 1 plass pr 1000 m<sup>2</sup> for areal 4000–20 000 m<sup>2</sup>, så 0.

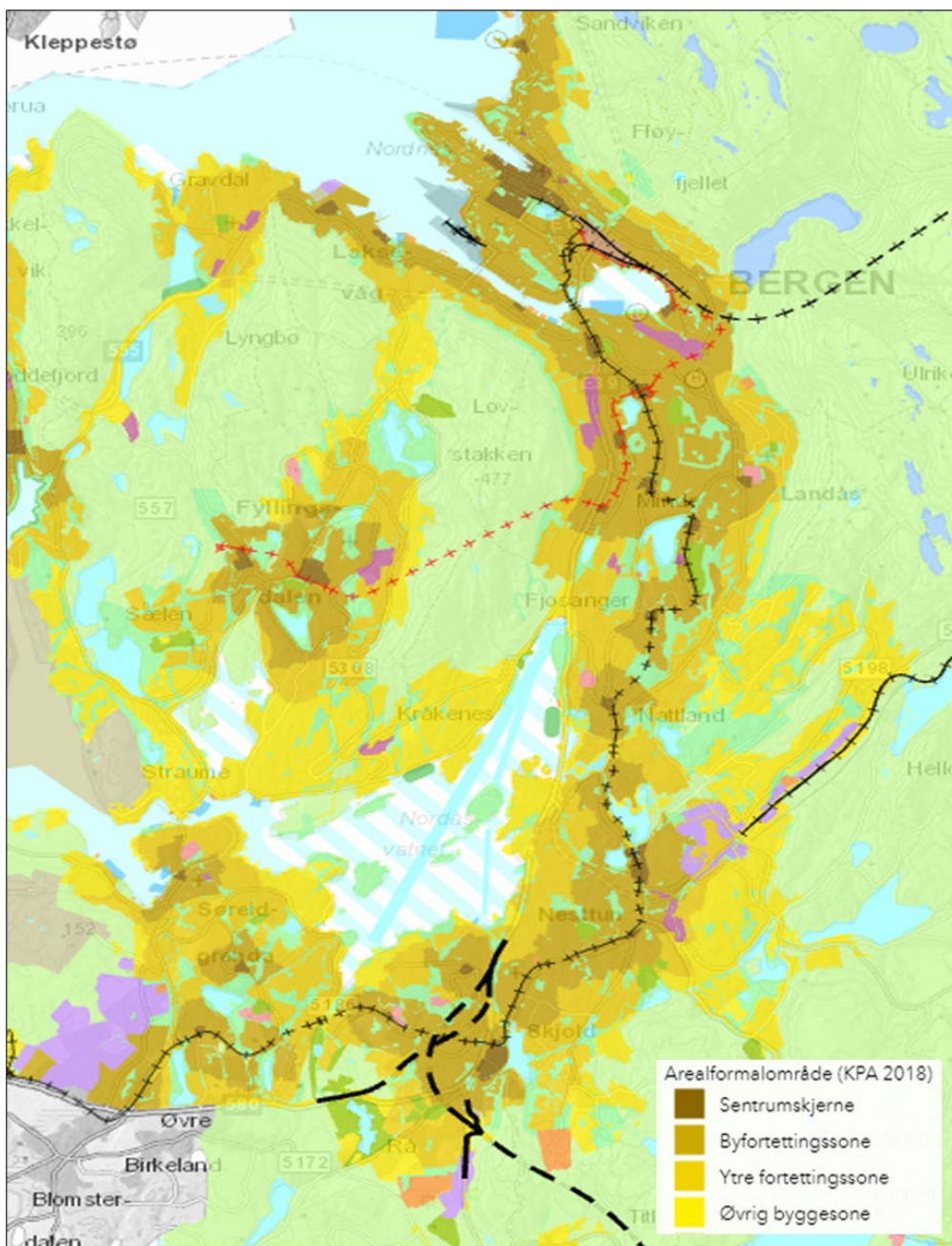
\*\*\* I sone 1a må parkering for bolig knyttes til spesifikke anlegg

Kilde: Bergen kommune (2019a); Trondheim kommune (2012); Stavanger kommune (2019b), Stavanger kommune (2022), Sandnes kommune (2019)

I Bergen ble kommuneplanens arealdel rullert med vedtak av ny plan i 2019, med en mer restriktiv tilnærming til næringsparkering og boligparkering. Det er strammet inn på boligparkering ikke bare for å redusere bilbruk, men også for å redusere bilhold, og boligbyggere ønsket selv lavere parkeringsdekning av kostnadsgrunner. En informant sier: «Det skulle ikke være lov å bygge masse parkering lenger ute i byens ytterkanter, for da etablerte det seg næring der, noe vi ikke ønsket. For bolig ble ikke maksimumskravet senket så mye, men minimumskravet ble vesentlig senket» (intervju



1). Det ble også åpnet for å bygge boliger uten parkering i sentrum. Kommunen gjeninnførte frikjøpsordningen med formål om å etablere samlede parkeringsløsninger for boligparkering i sentrumsområder (Bergen kommune 2019a). Frikjøp kan ikke brukes ved planbehandling, men som et verktøy for å kjøpe seg fri fra et krav slik at man ikke ødelegger struktur/tomt med parkering. Det er også innført frikjøp for sykkelparkering innenfor det historiske sentrum. Der har det vært brukt som et virkemiddel. Tvunget frikjøp er i dag ikke uttrykt i klartekst i lovverket. En informant sier: «Det gjør det vanskeligere å få den strukturen for parkering som man ønsker seg i nye områder, selv om vi vet hva vi vil. Tvunget frikjøp kunne gitt oss den muligheten – rekkefølgekrav løser det ikke – da kan de siste utbyggerne bygge uten å bidra til å betale, noe som gjør det vanskeligere for kommunen å få finansiering. Det hadde vært nyttig om det hadde vært en åpning for dette juridisk» (intervju 1).



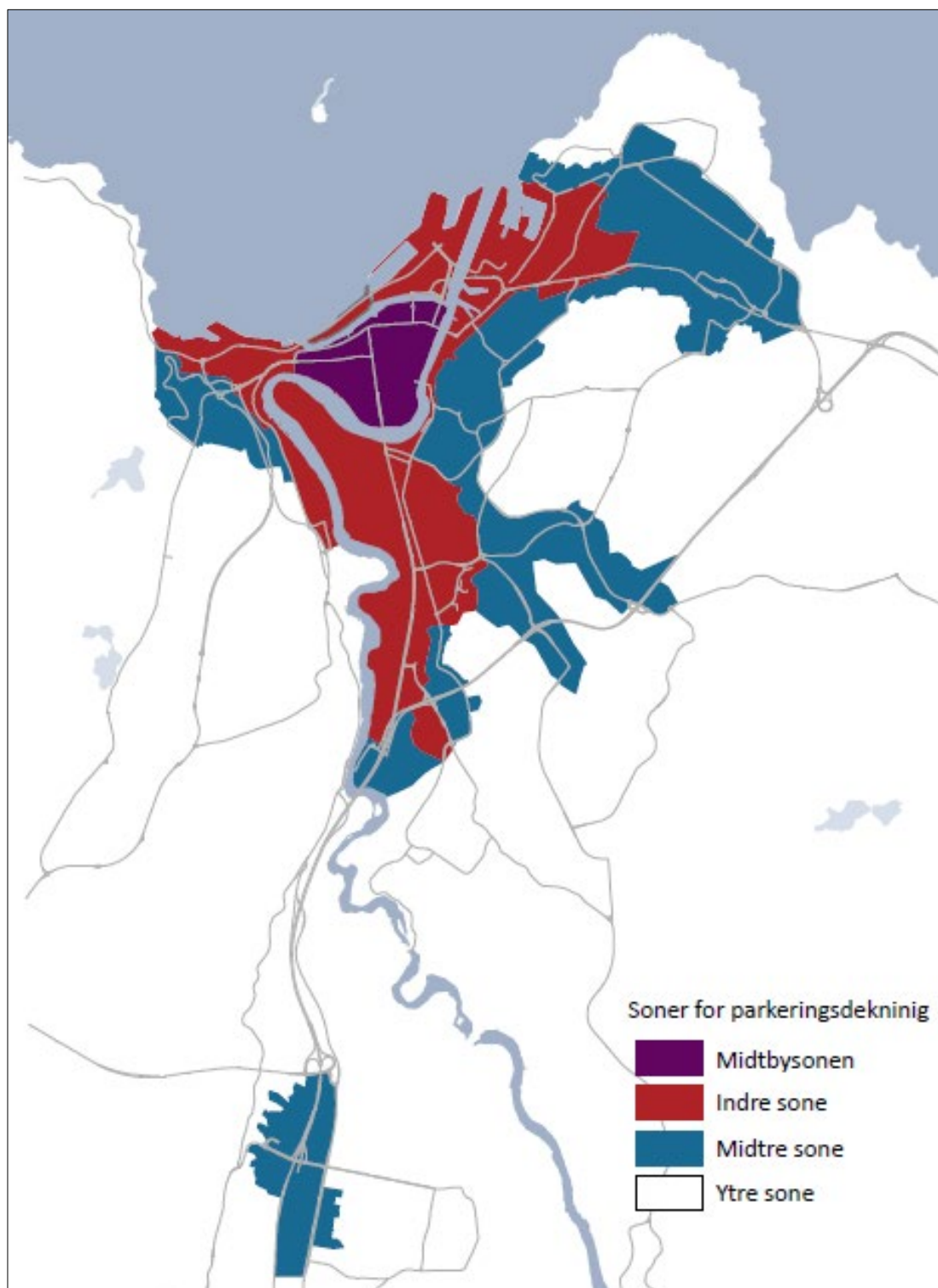
**Figur 1 Soner for parkeringsdekning i Bergen**

Kilde: Bergen kommune (2019a)

I Bergen har man valgt å ha en fleksibilitet i parkeringsnormene for boligutbygging, med maksimums- og minimumskrav. Slik kan planleggerne i kommunen bruke denne fleksibiliteten aktivt ved behandling av saker: *«Det er ikke et entydig bilde av mer eller mindre, det er et stort spenn, og planavdelingen bruker det spennet aktivt, for eksempel i forhold til hvor nær Bybanen det skal bygges, eller hvor det spesifikt er rom for gode parkeringsløsninger. I Bergen sentrum kan det bygges uten krav til parkering – mange ønsker det, og av og til ikke. Det har vært saker der krav til parkering har stoppet utbygginger, og det er helt unødvendig»* (intervju 1). Informantene forteller også om leilighetsbygg som har vært bygget med streng parkeringsdekning, for eksempel på Damsgård og Møllendal. Da har kommunen vært bevisst på å ikke tillate disse beboerne å få tillatelse til boligsoneparkering, fordi det er lagt opp til at parkering skal skje inne i nybyggene. Det viser at boligsoneparkering og krav til parkeringsdekning i nybygg sees i sammenheng.

I Trondheim ble gjeldende kommuneplan vedtatt i 2013, med et eksplisitt mål om å redusere bruken av bil. I planen ble parkeringsnormene revidert, og antall parkeringssoner utvidet fra tre til fire soner (Midtbyen, indre, midtre og ytre sone). Hensikten var at parkeringskravene i de ulike sonene skal samsvare med arealbruk (Trondheim kommune 2013, s. 77). I planen er prinsippet for parkeringskravene at kravene er strengest i sentrum, og blir mer liberale jo lengre fra sentrum man kommer. Én informant sier: *«Nå snakker vi mer om å utvikle nettverk med lokale sentrum, og at den nye p-normen skal matche det. Et eksempel er Heimdal hvor det er et veldig godt kollektivtilbud, men hvor det likevel er samme krav der som i mer perifere områder. Det er kanskje ikke så smart, kanskje bør man ikke bygge så mange nye parkeringsplasser på Heimdal som på steder utenfor knutepunkt og lokale sentrum»* (intervju 5).

Det er nylig laget en byutviklingsstrategi for Trondheim, som tilsier at kravene til parkering vil strammes inn ved rulleringen av kommuneplanens arealdel (Trondheim kommune 2020, s. 42). I arbeidet vil man vurdere hvorvidt dagens parkeringsnormer skal revideres. Det er blant annet foreslått at minimumskravet for parkering reduseres, og det vurderes maksimumskrav ved bygging av nye boligkompleks. Samtidig er det foreslått redusert maksimumskrav ved kontorarbeidsplasser og ny handelsvirksomhet, og at slike virksomheter fortrinnsvis etableres nær kollektivårer (Trondheim kommune 2020). Opplevelsen i Trondheim er at utbyggere sjeldent ønsker å etablere flere parkeringsplasser enn normkravene tilsier. Kun i enkelttilfeller har utbyggere ment at minimumskravet er satt for høyt (intervju 5). I arbeidet med nye parkeringskrav vil kommunen se nærmere på Sveriges erfaringer med mobilitetsnorm i stedet for parkeringsnorm, som innebærer at utbyggere skal legge til rette for andre tjenester (intervju 5).



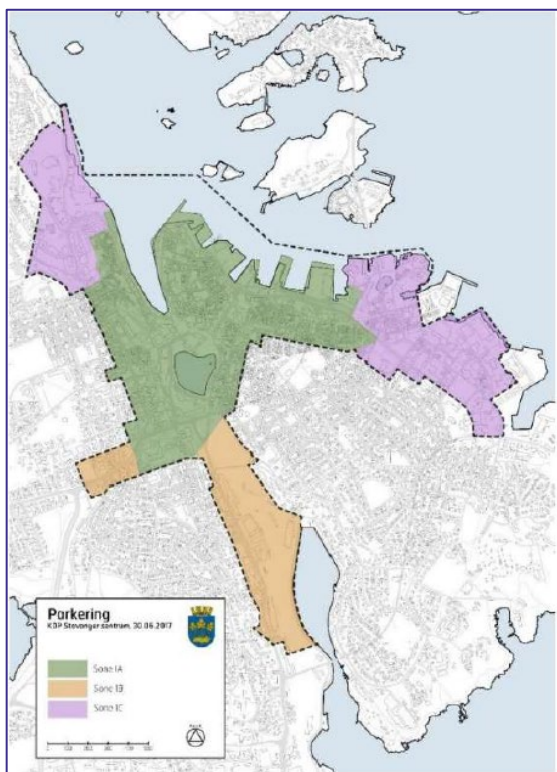
**Figur 2 Soner for parkeringsdekning i Trondheim**

Kilde: Trondheim kommune (2012)

I *Stavanger* ble både kommuneplan og kommunedelplan for sentrum vedtatt i 2019. Kommuneplanen anga reviderte parkeringsnormer for sentrumssonene med både minimums- og maksimumsnormer (Stavanger kommune 2019b): «I den nye kommuneplanen er normene revidert ved at det er satt inn et spenn og ikke et fast krav som tidligere, som gir større fleksibilitet. Vi ønsker

heller ikke at utbygginger i sentrum skal belaste boligater med fremmedparkering, eller at kommunen ikke får frikjøpt parkeringsplasser» (intervju 3). En lav minimumsnorm i sentrum gjør det mulig å bruke frikjøpsordningen, og sikre noe parkering både for bolig og næring (Stavanger kommune 2018, s. 22). Parkeringsnormene er inndelt i fire soner, men sone 1 er delt i sone 1a (grønn), 1b (gul) og 1c (lilla) som består av sentrumskjernen, mens resten av sone 1 er sentrumsnære områder jfr figur 3 og 4 under. Parkeringsnormene for 1b og 1c er harmonisert med normene for sone 1. Sone 4 utgjør deler av Forus hvor normene bestemmes i samarbeid med Sola og Sandnes kommuner. En informant sier: «*Tidligere handlet jo normene om å stille krav til parkering når boliger ble bygd, for å sørge for parkeringsplasser. Nå er vi gått over mot å passe på at det ikke etableres for mye parkering*» (intervju 3).

Dilemmaet ved utbygginger er at kommunen (og naboer i området) ikke ønsker at boligater belastes med fremmedparkering og besøksparkering dersom det er slik at det etableres for få parkeringsplasser. Kommunen opplever at parkering er mindre etterspurt blant utbyggere i dag (intervju 3). Informantene trekker frem en utbygging på Våland som eksempel, som ble påbegynt i 2018. Her ønsket utbygger å legge til rette for bildeling, og dermed færre parkeringsplasser. Det var godt voksne som ønsket å flytte inn, som ikke hadde behov for bil. Naboinnspillene var likevel at man måtte ha mer parkering slik at ikke besøkende skulle oppta parkeringsplasser langs gate i området. Derfor ble utbygger til en viss grad presset til mer parkering enn de ønsket å etablere selv. Spørsmålet er hvor mye plasser man trenger? Det er ikke lenger gitt at nye beboere ønsker bil (intervju 3).



**Figur 3 Parkeringszone 1a, 1b og 1c i kommunedelplan Stavanger sentrum**

Kilde: Stavanger kommune (2022)



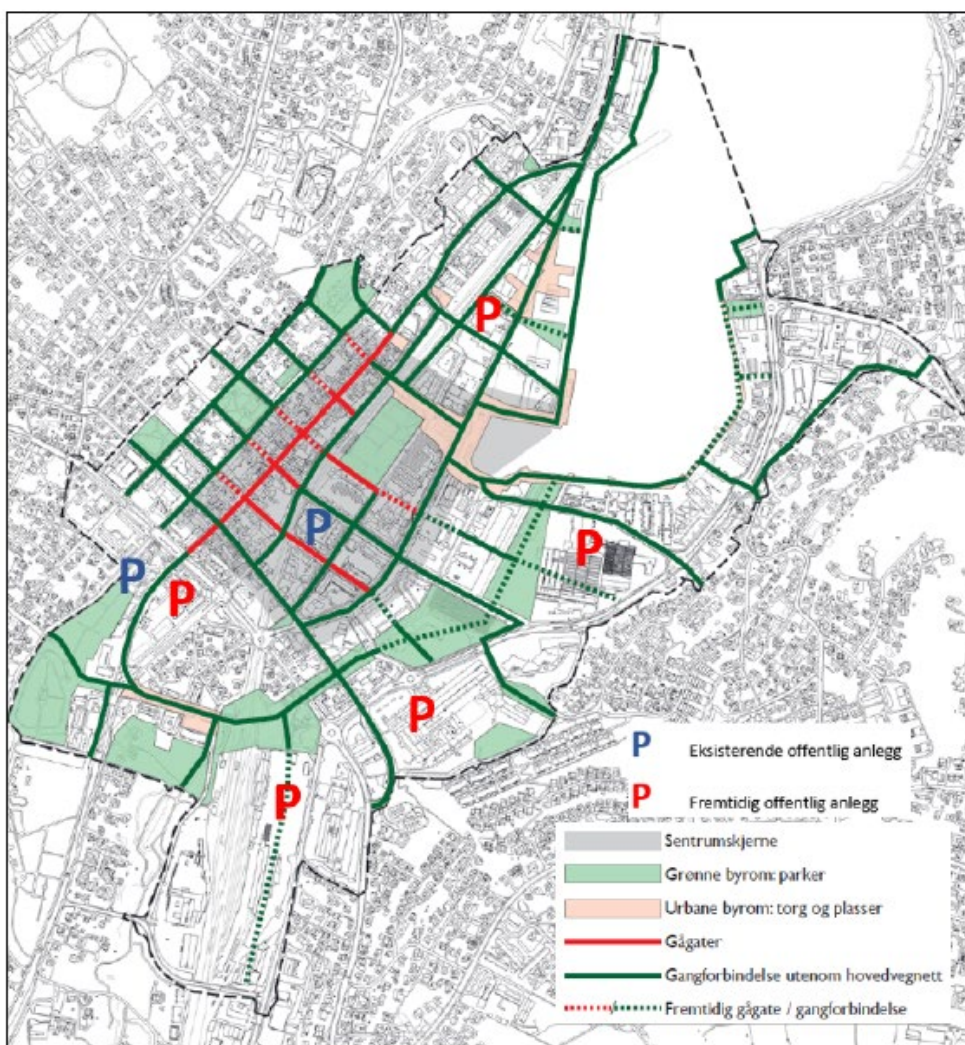


**Figur 4 Kart over soner for parkeringsdekning i Stavanger**

Kilde: Stavanger kommune (2019b)

*Sandnes kommune* har to sett med parkeringsnormer, ett for sentrum vedtatt i sentrumsplanen, og ett for resten av kommunen vedtatt i kommunedelplanen. I sentrumsplanen er parkeringsanlegg lokalisert i nærheten av de ulike innfartsveiene til sentrum ut fra prinsippet raskt inn, raskt ut, og ikke gjennom bysentrum (Sandnes kommune 2019). Sandnes sentrum er for tiden preget av tung transformasjon med både store utbyggingsprosjekter og trafikkomlegginger. Kommunen estimerte i første omgang at transformasjonen i sentrum som følger av sentrumsplanen ville utløse et behov for 4 350 nye plasser for bolig- og næringsparkering. Dette gjorde at både Statsforvalteren i Rogaland og fylkeskommunen fremmet innsigelse til planen fordi den tilrettela for og krevde så mye boligparkering. Etter mekling ble det enighet om reviderte parkeringsnormer for disse utbyggingsområdene (Sandnes kommune 2019). Det oppstår tidvis utfordringer knyttet til

parkeringsnormene. For eksempel er det bynære områder som ligger nært bussveien som har parkeringskrav likt resten av kommunen. Det var for eksempel diskusjoner om parkering knyttet til områdeplanen for Norestraen som ble vedtatt i mars 2021. Området ligger utenfor det definerte sentrum, men i nær tilknytning til bussveien, og har blitt et mye mer urbant prosjekt enn planlagt: «Vi hadde diskusjon om å gi unntak for kommuneplanens bestemmelser i forhold til parkering, fordi det er holdeplass rett ut forbi døra til bussveien. Det var det ikke grunnlag for, selv om bebyggelsen og boligmixen i området er samordnet med utbyggingen av bussveien» (intervju 2). Sandnes kommune skal vurdere parkeringsbestemmelsene på nytt når de etter hvert skal revidere byutviklingsaksen (intervju 2). Kommunen har gjort en innsats mot innfartsparkering, slik at det er mulig å reise kollektivt inn til Sandnes by, og videre til Stavanger. Ved å etablere Ruten som et knutepunkt med Skippergata gjennom bysentrum som kollektivakse, er det lagt til rette for kollektivtrafikken (intervju 2).



**Figur 5 Kart over soner for parkeringsdekning i Sandnes**

Kilde: Asplan Viak (2018)

### 4.3. Areal og parkering i byveksttalen

Byveksttalen legger også føringer på parkering for å bygge opp under nullvekstmålet. Siden arealplanlegging er et lokalpolitisk ansvar, har det vært uenighet i hvor konkret arealforpliktelsene skal beskrives i avtalene (se eksempelvis Tennøy mfl. 2021). Nedenfor følger en beskrivelse av hvordan parkering er omtalt i avtalene.

Byveksttalen for *Bergensområdet* ble inngått i 2019 mellom staten, fylkeskommunen, Bergen kommune og de omkringliggende kommunene Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Som oppfølging til handlingsprogrammet i den regionale areal- og transportplanen er det utarbeidet et faglig grunnlag for å kunne utforme og fastsette vedtak om parkering i kommuneplanene som bygger opp under hovedmålet med byveksttalen. Dette innebærer å bli enige om geografisk differensierte maksimumsnormer for alle relevante arealformål innenfor næring og bolig i regionsentrene i Bergensområdet (Byveksttale Bergensområdet 2019). Det er utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for parkering og parkeringsanbefalinger til regionsentrene i kommunene rundt Bergen, ved bruk av ABC-klassifisering for kollektivtilgjengelighet. Rapporten anbefaler at fremtidige parkeringsanlegg i regionsentrene etableres som fellesanlegg, noe som gjør at parkeringen blir mer samlet, muliggjør sambruk av plasser, regulering av trafikk, og likestiller parkeringstilbudet med kollektivtilbudet (i forhold til gåavstand) (Asplan Viak 2019a). Innfartsparkering er et satsingsområde i byveksttalen, og Hordaland fylkeskommune (nå en del av Vestland fylkeskommune) har utarbeidet en handlingsplan for innfartsparkering (Hordaland fylkeskommune 2019).

Byveksttale for *Trondheimsområdet* ble inngått i 2019 mellom staten, fylkeskommunen, Trondheim kommune og de omkringliggende kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal. Avtalen er forholdsvis detaljert når det gjelder utvikling av parkeringspolitikk. I avtalen er kommunene enige om at det skal utarbeides en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet innen 2021 som støtter opp under nullvekstmålet, da gjeldende parkeringsnormer for kommunene er forskjellige. Dette kan både dreie seg om felles forvaltning av parkering, gjeldende parkeringskrav for arbeidsplassparkering i kommuneplanenes arealdel, tidsbegrensning og avgift i viktige sentrumsområder, og parkeringspolitikk for egen virksomhet. I avtalen er det egne punkter om fylkeskommunens og statens forpliktelser når det gjelder parkeringspolitikken. De skal følge den avtalte helhetlige parkeringspolitikken ved etablering og relokalisering av egne virksomheter (Byveksttale Trondheimsområdet 2019, s. 9–10). Fylkesmannen skal videre bidra til å sikre en samordnet parkeringspolitikk for statlige arbeidsplasser i avtaleområdet. Det er nå etablert et regionsamarbeid med nabokommunene med støtte fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet for å etablere en helhetlig regional parkeringspolitikk (intervju 5).

Byveksttale for *Nord-Jæren* ble inngått i 2019 mellom staten, fylkeskommunen og de fire kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg (Byveksttale Nord-Jæren 2019). Det var allerede i gang et felles regionalt arbeid med parkering før avtalen kom på plass gjennom regionalplan for Jæren, som ble vedtatt av Rogaland fylkeskommune i 2019. En informant sier: *«I siste regional plan er det lagt en regional parkeringspolitikk og det er kanskje den største forskjellen sammenlignet med tidligere. I forrige revisjon av byveksttalen var det veldig krav på regional plan som et av tiltakene»* (intervju 3). I byveksttalen er det utviklet en egen liste med mulige tiltak og virkemidler som kan gjennomføres som en del av parkeringspolitikken. Blant virkemidlene som nevnes er omfang (parkeringsnormer og offentlige parkeringsplasser), boligsoneparkering, prising og innfartsparkering. I avtalen er det også stilt krav om at staten skal utarbeide mobilitetsplaner for statlige virksomheter i storbyområdet, videre at fylkesmannen i løpet av 2020 skal utarbeide en

strategi for lokalisering av statlige virksomheter i eide og leide bygg på Nord-Jæren. Det skal også utarbeides indikatorer for parkering.

Det har vært mye diskusjon knyttet til interkommunal plan for Forus, som er et næringsområde som strekker seg over kommunegrensene til Stavanger, Sola og Sandnes kommuner. Analyser viser at området har parkeringskapasitet på om lag 30 000 plasser med et belegg på cirka 70 prosent. Den nye interkommunale planen ønsket i utgangspunktet å innføre parkeringsbestemmelser for området og bygge opp under arealstrategien som ligger i planen (IKDP 2018b). Planen ble andregangsbehandlet i desember 2019, hvor Sandnes kommune avviste planen. Planen er nå revidert og er på nytt ute på høring med høringsfrist i juni 2021, og forventes sluttbehandlet høsten 2021. Blant annet er maksimumskrav til parkeringsplasser endret fra 0,3 per 100 m<sup>2</sup> BRA til 0,9 (IKDP 2018a; IKDP 2019). Både Statsforvalteren i Rogaland og fylkeskommunen vil fremme innsigelse til planen dersom maksimumskravet på 0,9 blir godtatt og i et slikt tilfelle vil saken bli sendt til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig avgjørelse (IKDP 2020). Dersom planforslaget vedtas, fraråder kommunedirektørene å gå videre med endringsforslagene fra et faglig ståsted. Dette begrunner de med en konsekvensutredning av endringene: «Det er sannsynlig at Forus som er området med høyest bilandel i regionen bringes videre uten at nullvekstmålet for personbiltrafikk håndteres» (IKDP 2020, s. 35).

#### 4.4. Oppsummering

I alle byene har det skjedd en gradvis utvikling i parkeringspolitikken mot å bruke parkering som et virkemiddel for å begrense biltrafikken og frigjøre plass i sentrum til andre formål. Etter hvert har særlig Bergen og Trondheim rettet fokus mot å etablere en mer restriktiv parkeringspolitikk i knutepunkter og bydelssentra i hele kommunen og ikke bare i bysentrum. Stavanger har som eneste by minimumskrav til parkering ved utbygginger i hovedsentrum, noe som gjør det mulig å bruke frikjøpsordning. I Bergen er det gjeninnført minimumskrav for boligparkering i sentrumskjerner for å kunne bruke frikjøp. Trondheim har også minimumskrav for boligparkering i sentrumskjerner, men har avvirket frikjøpsordningen. Bergen, Stavanger og Sandnes har nylig revidert parkeringskravene i kommuneplanens arealdel, mens Trondheim nå er i gang med arbeidet. Det betyr at gjeldende parkeringskrav i Trondheim er utarbeidet i 2013, mens de andre byene har nyere krav fra 2018 og 2019.

Med utgangspunkt i dagens krav ser vi at Bergen har maksimumskrav i større grad enn Trondheim og Stavanger, som gjennom minimumskrav i større grad pålegger utbygger å bygge et visst antall parkeringsplasser. Dette gjelder for de fleste krav-kategorier, selv om alle byene i flere tilfeller har satt opp et spenn som gir fleksibilitet til å vurdere behov i hvert enkelt tilfelle. I Bergen og Trondheim er det ikke minimumskrav til parkering i bysentrum, mens det er det i Stavanger og Sandnes. Det er hele tiden en vurdering for kommunen at det etableres mange nok parkeringsplasser ved nye utbygginger for å unngå at parkeringen flyttes ut på gateplan.

I Bergen, i Trondheim og på Nord-Jæren skal parkeringspolitikken samordnes gjennom byvekstavtalene. I Bergen skal det utarbeides et faglig grunnlag for differensierte parkeringsnormer i avtaleområdet som skal utgjøre retningslinjer for utforming og fastsetting av parkering i kommuneplanene (Byvekstavtale Bergensområdet 2019). I Trondheim skal det også utarbeides en samordnet parkeringspolitikk for området som støtter opp under nullvekstmålet (Byvekstavtale Trondheimsområdet 2019). Nord-Jæren har fastsatt felles retningslinjer i Regionalplan Jæren 2050 (Byvekstavtale Nord-Jæren 2019).



## 5. Parkering i sentrale områder

I dette kapittelet vil vi beskrive hvordan parkering reguleres i sentrale områder i byene. Først vil vi beskrive utviklingstrekk i parkeringspolitikken for sentrum og dagens situasjon. Deretter vil vi se nærmere på boligsoneparkering, som strekker seg utover hovedsentrum og mot tiliggende sentrale deler av byen.

### 5.1. Parkering i sentrum

I denne delen vil vi først beskrive utviklingstrekk i parkeringsdekningen i sentrum av byene. Deretter vil vi beskrive noen kjennetegn ved hovedsentrum basert på SBBs sentrumsstatistikk, før vi beskriver parkeringsdekning og prisnivå for ulike typer parkering i sentrumsområdet.

#### 5.1.1. Utviklingstrekk

I Bergen og Trondheim har det vært en langsiktig sentrumspolitikke å flytte parkering fra gate og inn i parkeringshus. I Stavanger er det i dag også etablert politikk å legge til rette for parkering i hus i stedet for langs gate, men man ønsker god parkeringsdekning. I Sandnes legges det til rette for gateparkering ved korte ærend, mens man ønsker at langtidsparkering skal skje i hus.

*Bergen kommune* har redusert antall parkeringsplasser på gateplan i sentrum siden 2000-tallet. Når parkeringshus har åpnet, har det samtidig blitt fjernet tilsvarende antall gateparkeringsplasser. Informantene nevner flere eksempler på dette: Byggingen av et tredje trinn i Bygarasjen i 2000, åpningen av Klostergarasjen i 2005, byggingen av boligsoneanlegget på Skansen i 2015. Siden 2000 og frem til i dag er cirka 85 prosent av gateparkeringen flyttet inn i anlegg. De siste ti årene har plasser langs gate blitt fjernet mer gradvis i forbindelse med oppgradering av gatenettet, sykkelprioritering, ladeplasser, sykkelparkering etc. Antall plasser langs gate er siden 2010 redusert med om lag 65 prosent (fra 700 til 250 plasser), mens antall plasser i parkeringsanlegg i perioden har vært stabilt på om lag 4 800 plasser (intervju 1). En av informantene mener at Bergen sentrum nå er ferdigryddet for gateparkering på offentlig regulert vei (intervju 1).

*Trondheim kommune* har også redusert antall parkeringsplasser på gateplan i sentrum siden 2000-tallet. I dag er det cirka 1000 plasser igjen, noe som tilsier en reduksjon på drøyt 400 plasser sammenlignet med 2002. Antall plasser i parkeringshus i Midtbyen er også redusert med om lag 300 plasser, fra 1 836 plasser i 2002 til 1 528 plasser i dag (Trondheim kommune mfl. 2020). Prisene er lavere i hus enn på gata. På gateplan øker prisen per time jo lengre man står parkert, mens timeprisen er i snitt 31 kroner i parkeringshus. Trondheim kommune vedtok i oktober 2020 at det skal etableres 300 bildelingsplasser på offentlige plasser. Hittil er det etablert 14 plasser, men i løpet av 2021 skal dette økes til 120 plasser. Gjennom Oslos modell med bildelingsråd fordeles de tilgjengelige plassene som er reservert til bildeling internt i rådet, som ledes av aktørene selv. Bedrifter som ønsker å tilby bildeling må kvalifisere seg for å bli med i bildelingsrådet (intervju 5). Politikerne i Trondheim er opptatt av parkering: «Vi fikk en bestilling i 2018 med en rekke punkter om hva vi skulle jobbe med. Utgangspunktet for engasjementet er nullvekst. Samtidig er de opptatt av at næringslivet særlig i sentrum ikke må lide av en streng parkeringspolitikk» (intervju 5).

*Stavanger kommune* fjerner en del parkeringsplasser langs kaien i arbeidet med blå promenade på 2000-tallet og gatestrukturen i hovedsentrum er slik at det er i utgangspunktet lite gateparkering. I dag er det fremdeles en del privateide offentlig tilgjengelige plasser langs kaien, som antagelig vil

forsvinne etter hvert som sentrum bygges ut. Gateparkeringsplassene som finnes, er i stor grad korttidsregulerte og gratis. Det er også flateparkering på plasser hvor man kan stå lengre mot avgift (intervju 3). I sentrum er det i dag om lag 4 700 parkeringsplasser som vil reduseres til om lag 4100 på sikt (Stavanger kommune 2019a, s. 15). I Stavanger har det skjedd en gradvis utvikling i parkeringspolitikken siden 2010: «*Det har vært noen 'knepp' i hver kommuneplan og saker oppe til bystyret som gjelder prispolitikken for de kommunale plassene, ved at man skal prioritere korttidsparkering på gate og at det skal være dyrere å stå i lengre tid*» (intervju 3). Stavanger sentrum har flest kommunalt eide parkeringshus sammenlignet med de andre største byene, men også lavest priser på parkering. Prismekanismen er i liten grad brukt for å regulere biltrafikken, i all hovedsak er prisforskjellene basert på etterspørsel: «*Det er et ønske om at sentrum skal være attraktivt, fordi Stavanger har ikke et så godt kollektivnett som de største byene. Cirka 1/3 av kundene kommer fra nabokommunene, og vi må tillate en viss andel bil i sentrum for at det skal være attraktivt*» (intervju 4).

*Sandnes kommune* har et betydelig mindre sentrumsområde enn de andre byene. Antall parkeringsplasser langs gate i Sandnes er 470 og det er lagt opp til at besøkende i sentrum enkelt skal kunne finne ledige plasser til å gjøre ærend, men for parkering over lengre tid legges det opp til parkering i ytterkantene av sentrum. Det er i overkant av 3000 tilgjengelige plasser i parkeringshus. Gateparkering i sentrum er i dag begrenset til én–to timer med avgift på 15 kroner i timen fram til kl. 19 på hverdager og kl. 15 i helga. En informant sier: «*Det er nå fjernet gateparkering både midlertidig og permanent, men vi må ha tilbake noen av de plassene langs gata. Det handler om den kjappe handelen, men også om beboere i sentrum. [...] Det viktige er god flyt inn i sentrum, vi ønsker at det er liv i sentrum*» (intervju 2). Informanten trekker også frem opplevelser rundt at det oppleves som mindre attraktivt å parkere i avstand fra reisemålet. Derfor mener kommunen at det er viktig å utvikle byen: «*Vi må lage byrommene enkle og hyggelige slik at avstander oppleves som kortere. Stavanger ser det samme. Det sitter litt i hodet. Men vi må gjøre det kjekt å parkere i utkanten av byen og gå inn*» (intervju 2).

### 5.1.2. Kjennetegn ved hovedsentrum

Byenes struktur og utforming er forskjellig, og de er dermed ikke direkte sammenlignbare. Det kan likevel være fruktbart å sammenstille informasjon om parkering i byene for å se på forskjeller og likheter. SSBs sentrumssoner er brukt som et utgangspunkt for avgrensningen av sentrumsområder.

I tabellen nedenfor er en oversikt over antall innbyggere, virksomheter og tilsatte innenfor avgrensningen av hovedsentrumssonene i SSB sin statistikk over sentrumssoner (se kart over sentrumssonene i vedlegg 4). En sentrumssone er et område som består av en eller flere sentrumskjerner og ei sone på 100 meter rundt. En sentrumskjerne er et område med mer enn tre ulike hovednæringsgrupper med sentrumsfunksjoner. I tillegg til detaljvarehandel, må offentlig administrasjon eller helse og sosiale tjenester eller annen sosial og personlig service være representert. Avstanden mellom bedriftene skal ikke være mer enn 50 meter. Det må være minst 50 ansatte.

**Tabell 6 Sentrumssoner, areal, bosatte, ansatte og virksomheter**

	Areal dekar	Bosatte	Ansatte	Foretak*
Bergen kommune		277 790	168 260	21 940*
Sentrumssoner i Bergen	2 880	21 397	66 832	8 792
Bergen bysentrum	1 481	15 200	37 500	5 300
Andel i bysentrum av sentrumssonene	51 %	71 %	56 %	60 %
<b>Andel i bysentrum av Bergen kommune</b>		<b>5 %</b>	<b>22 %</b>	<b>24 %</b>
Trondheim kommune		205 163	120 021	14 647*
Sentrumssoner i Trondheim	2 040	12 361	44 210	5 066
Trondheim bysentrum	961	6 500	24 500	3 300
Andel i bysentrum av sentrumssonene	47 %	53 %	55 %	65 %
<b>Andel i bysentrum av Trondheim kommune</b>		<b>3 %</b>	<b>20 %</b>	<b>23 %</b>
Nord-Jæren		261 485	150 547	18 894*
Sentrumssoner på Nord-Jæren	2560	9 094	44 673	5 484
Stavanger sentrum	891	4 400	14 800	2 400
Sandnes sentrum	401	1 700	3 900	800
Andel i bysentra av sentrumssonene	66 %	67 %	42 %	58 %
<b>Andel i bysentra av Nord-Jæren</b>		<b>2 %</b>	<b>12 %</b>	<b>17 %</b>

\* Dette gjelder alle foretak unntatt offentlig forvaltning og primærnæringene.

Kilde: SSB, tabell 09281, 07979 og 07196 samt opplysninger fra Erik Engelién i SSB.

Tabellen viser at det er stor forskjell på innhold i, omfang og hvor stor andel sentrumssonene utgjør i de tre byområdene. Bysentrum er et sentralt virkeområde for parkeringspolitikken i byområdene, og andelen ansatte og virksomheter som er lokalisert i bysentrum har derfor betydning. Tabellen viser at henholdsvis 22 og 20 prosent av de sysselsatte i Bergen og Trondheim berøres av parkeringspolitikken i byenes sentrumsområde, mens tilsvarende andel for Nord-Jæren er 12 prosent. Beregningene er gjort med utgangspunkt i SSBs definisjon av sentrumssonene. Dersom man tar utgangspunkt i det som defineres som handels- og servicesoner<sup>1</sup> blir det geografiske området som inngår mye større, anslagsvis fordoblet. Et annet forhold som må tas i betraktning er antall studenter. I Bergen og Trondheim er universitetet lokalisert i nærhet til sentrum, mens på Nord-Jæren er lærestedene i all hovedsak lokalisert utenfor bysentrum.

Hensyn til trafikkavvikling, parkeringshus og andre faktorer kan gjøre at SSBs definisjoner på sentrum ikke er best egnet. Derfor er bakgrunnsdataene fra SSBs hovedsentrumssone ikke helt

<sup>1</sup>Områder med konsentrasjon av virksomheter av et utvalg næringsgrupper. Utvalget er satt ut fra transportgenererende egenskaper ved næringsgruppene (Strømme, 2001, Asplan Viak, 2012). Avgrenset etter samme metode som sentrumssoner, men med andre næringsgrupper og med krav om 100 m mellom virksomhetene. Ingen krav til diversitet av næringsgrupper, men krav om minst 3 virksomheter og minst 50 ansatte.

forenlig med tallene som presenteres for parkeringsdekning i avsnitt 5.1.3. Avgrensningen av bysentrum er en skjønnsmessig og faglig vurdering, noe som betyr at sammenligningen vil bære preg av dette. I dialog med kommunene har vi brukt SSBs avgrensning av hovedsentrumssone som utgangspunkt, men kommunene har fått frihet til å vurdere hvilken avgrensning som er hensiktsmessig i henhold til formålet med rapporten, som er å kartlegge parkering.

Tabellen under viser omsetningstall for henholdsvis detaljvarer, plasskrevende varer, utvalgsvarer<sup>2</sup> og tjenester i bysentra og hvor stor andel av omsetningen som foregikk i bysentra i 2017

**Tabell 7 Omsetning og andeler av varehandel og tjenester i bysentra**

	Dagligvarer		Plasskrevende varer		Utvalgsvarer		Tjenester	
	Omsetning	Andel	Omsetning	Andel	Omsetning	Andel	Omsetning	Andel
Bergen	7 933	19,1 %	1 789	8,5 %	10 219	35,3 %	7 478	69,5 %
Trondheim	8 541	20,9 %	1 510	6,4 %	13 918	43,4 %	12 406	72,2 %
Stavanger	5 563	14,7 %	2 370	15,7 %	9 914	39,0 %	8 100	67,7 %
Sandnes	9 692	28,1 %	3 387	10,6 %	11 955	36,1 %	3 202	46,7 %

Kilde: Vista analyse (2019)

I Bergen var sentrumsandelen av omsetning av detaljvarer, plasskrevende varer, utvalgsvarer og tjenester drøyt 27 prosent, i Trondheim<sup>3</sup> 32 prosent, i Stavanger drøyt 29 prosent og i Sandnes om lag 26 prosent. Tas det med i betraktning at sentrum er noe utvidet for Trondheims vedkommende, så viser tabellen at andelen av varehandel og tjenester i bysentra ligger mellom 25–30 prosent.

### 5.1.3. Parkeringsdekning og priser

Vi kan dele opp parkering i sentrum i a) offentlig tilgjengelig parkering og b) parkering hvor tilgjengelighet er knyttet til spesielle vilkår. Den siste kategorien har kommunene mindre kunnskap om og dårligere tall på. Den kan potensielt ha stor betydning for arbeidsreiser.

Offentlig tilgjengelig parkering innebærer gateparkering og plasser i parkeringshus. Nedenfor er det en oversikt over antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser med utgangspunkt i hovedsentrumssonene, men med noen tilpasninger. Områdene er vist i kart i vedlegg 4. I Trondheim er tallene i hovedsak avgrenset til Midtbyen, men også enkelte parkeringshus utenfor Midtbyen er inkludert siden disse vanskelig kan sies å ligge utenfor sentrum. Det gjelder Sentralstasjonen, Brattøra, Pirbadet p-hus, Portalen og Solsiden (+ 1480 plasser).

<sup>2</sup> Utvalgsvarer: tekstil, konfeksjon, interiør, sport, gaver, kjøkkenvarer og andre småvarer egnet for lokalisering i bysentrum, plasskrevende varer: elektriske varer, møbler, byggevarer, hypermarked

<sup>3</sup> I denne tabellen omfatter Trondheim sentrum også Gløshaugen (NTNU) og områder på Øya (sykehuset)

**Tabell 8 Offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i hovedsentrumssonene**

Kommune	Gateparkering	Pris	Parkerings- hus	Pris	Totalt	Plass/ dekar <sup>4</sup>	Ansatt/ plass <sup>5</sup>
Bergen sentrum	250 plasser	Fra 30 kr/time 1–2 timer tidsbegrensing	4 800 plasser	Fra 20 kr/time Lavere døgnpris	5 050 plasser	3,4	7,4
Trondheim sentrum	960 plasser	37–44 kr/time 3 timer tidsbegrensning, pris øker per time	3 000 plasser	Fra 31 kr/time Lavere døgnpris	3 960 plasser	3,9	6,2
Stavanger sentrum	500 plasser	16–30 kr/time 1–3 timer tidsbegrensning	2 840 plasser	19–29 kr/time 230 kr/døgn	3 340 plasser	4,1	4,4
Sandnes sentrum	470 plasser	Fra 15 kr/time 2 timer tidsbegrensning	3 066 plasser	Fra 15 kr/time	3 536 plasser	8,7	1,1

Kilde: Informanter i Tabell 1

Tabellen over illustrerer at det er et mye større tilbud av parkeringsplasser per arbeidsplass i Stavanger sentrum og i særlig grad i Sandnes sentrum enn i Bergen og Trondheim sentrum. Sett i en slik sammenheng er parkeringstilbudet i Bergen og Trondheim dårligere enn i Stavanger og Sandnes.

Parkering hvor tilgjengelighet er knyttet til spesielle vilkår innebærer boligsoneparkering, privat parkering som arbeids- og boligparkering og kundeparkering. Boligsoneparkering i sentrum er som regel plasser uten oppmerking i alle byene. I Bergen og Trondheim gjelder boligsonereguleringen i sentrum for hele døgnet, mens dette ikke er tilfelle i Stavanger (mer om dette i kapittel 5.2.). Det er Bergen kommune som har kommet lengst i kartleggingen av private parkeringsplasser, men også her mangler det tall for anlegg som ikke var tilgjengelige ved befaring, noe som tilsier at tallene er ufullstendige. De andre byene har ikke et like detaljert og oppdatert datagrunnlag, noe som gjør at antallet for disse plassene (med unntak av boligsonene) ikke kan sammenlignes.

<sup>4</sup> Basert på utregninger fra SSBs hovedsentrumssone og tallene oppgitt av kommunene basert på deres avgrensning. Tallet er unøyaktig, men gir et bilde og sammenligningsgrunnlag mellom byene.

<sup>5</sup> Som i fotnote 2

**Tabell 9 Plasser i sentrum med spesielle vilkår<sup>6</sup>**

<b>Kommune</b>	<b>Boligsone sentrum</b>	<b>Andre offentlig tilgjengelige plasser</b>	<b>Ikke offentlig tilgjengelige (private) plasser</b>
Bergen	1 650 plasser 506 kr/mnd. Hele døgnet	850 plasser Begrensninger for allmennheten i enkelte tidsrom, kundeparkering (ca. 100), arbeidsparkering med faste brukeravtaler.	Ca. 3 500 plasser Utleieplasser, arbeids- og boligparkering og andre formål. <i>Ikke fullstendig</i>
Trondheim	412 plasser 523 kr/mnd Hele døgnet		Ca. 1 300 plasser <i>Ikke fullstendig, tall fra 2011</i>
Stavanger	Flere boligsoner inngår 160/mnd bil		Ca. 3 700 plasser
Sandnes	Ikke boligsone	Ca. 4 235 plasser	

Kilde: Informanter i Tabell 1.

<sup>6</sup> Tallene er omtrentlige og basert på kommunens kartlegginger

## 5.2. Boligsoneparkering

Formålet med boligsoneparkering er å gi beboere i sentrale strøk som er avhengig av gateparkering et bedre parkeringstilbud. Det innebærer å gjøre det vanskeligere for besøkende å parkere i gata ved å øke prisen for parkering og/eller ha tidsrestriksjoner på hvor lenge de kan stå parkert. Boligsoneparkering innebærer at beboerne kan kjøpe parkeringstillatelse av kommunen mot en fast pris. Bergen, Trondheim og Stavanger kommuner har innført boligsoneparkering, Sandnes kommune har ikke det.

I denne delen vil vi først beskrive utviklingstrekk i boligsoneparkering i de tre byene inkludert målsettinger og dagens situasjon. Deretter vil vi sammenligne resultater fra reisevaneundersøkelsen i 2018/2019 som sier noe om hvor lett det er å finne parkering ved bosted i de ulike byene. Til slutt vil vi gi en oversikt over pris og regulering av boligsoneparkering i de ulike byene.

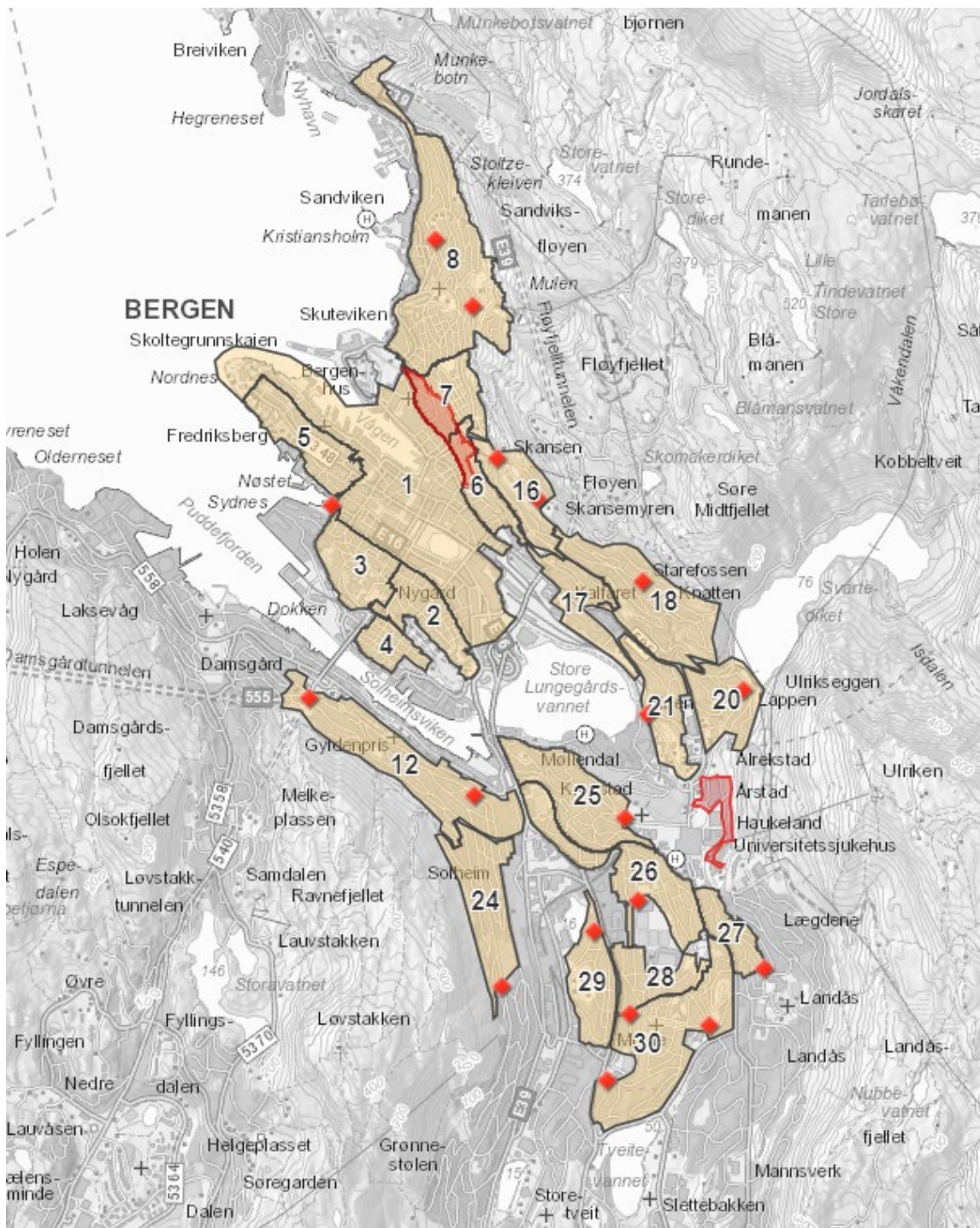
### 5.2.1. Utviklingstrekk

I Bergen ble det innført boligsoner i sentrum allerede på 80-tallet. I dag er det innført boligsoner også i de ytre sentrumsområdene, eksempelvis langt sør for Haukeland sykehus. Den politiske begrunnelse for boligsoner er tydelig. Det er ønske om å redusere fremmedparkering, hovedsakelig fra arbeidsreisende, og å legge til rette for et sammensatt bomiljø. De første boligsonene ble innført samtidig med arbeidet med byfornyelsen i Bergen. Det å flytte bilene og bruke gatearealene til annet enn parkering var viktig. Samtidig som beboere prioriteres foran arbeidsreisende, er det et tilbud for besøkende som kan betale per time, per døgn eller også i noen tilfeller per uke. Prisen for besøkende er betydelig høyere enn for beboere. I dag er det syv boligsoneanlegg i Bergen som er lukkede anlegg kun tilgjengelig for beboere, men som er eid av Bergen kommune (intervju 1). Antall tilbudte boligsoneparkeringsplasser i sentrum har blitt halvert de siste ti årene (fra 3 200 til 1 650 plasser).

Beboerne har stort sett vært fornøyde med innføring av boligsoner. Det har vært noe misnøye rundt at elbiler inntil nylig har kunnet parkere gratis, og at det er vedtatt restriksjoner knyttet til tillatelse for flere biler. En informant sier: «*At elbiler skal parkere gratis i disse områdene undergraver systemet med boligsoneparkering. Nå har politikerne nylig fjernet denne fordelene, så boligsonesystemet fungerer som det skal*» (intervju 1). Endringen i boligsoneforskriften som innebærer at beboerne kun får tillatelse til én bil har skapt litt misnøye blant dem med flere biler. Det er imidlertid åpnet opp for dispensasjon, og iverksetting av forskriften er utsatt til høsten. En informant sier: «*Dette er ment som et konkret tiltak for å få ned bilholdet, og er lagt inn i boligsoneforskriften som gjelder for alle boligsonene i kommunen*» (intervju 1).

Det er fremdeles soner igjen hvor det er vedtatt innført boligsoner, men ikke iverksatt enda. Det vil alltid være en randsoneproblematikk knyttet til boligsoner, for eksempel i Ytre Sandviken ved Norges Handelshøyskole, og på Landås, hvor det antagelig vil opprettes nye soner. Det er også en del ytre bydeler hvor boligsoner vil vurderes, som for eksempel Fyllingsdalen. Dersom man kommer så langt ut i kommunen at beboerne har egen parkering tilknyttet bolig, så er ikke boligsoneparkering lenger et egnet virkemiddel. I Fyllingsdalen er det ikke bygget parkering til alle boliger. En informant sier: «*Politikken må sees i sammenheng med tiltak i bydelsentrene, for eksempel hvis vi strammer veldig inn på parkering ved etablering av næring og boliger i bydelscenteret (fortetting), og det blir betaling på kjøpesentrene, så står folk i gatene*» (intervju 1).





**Figur 6 Boligsoner i Bergen**

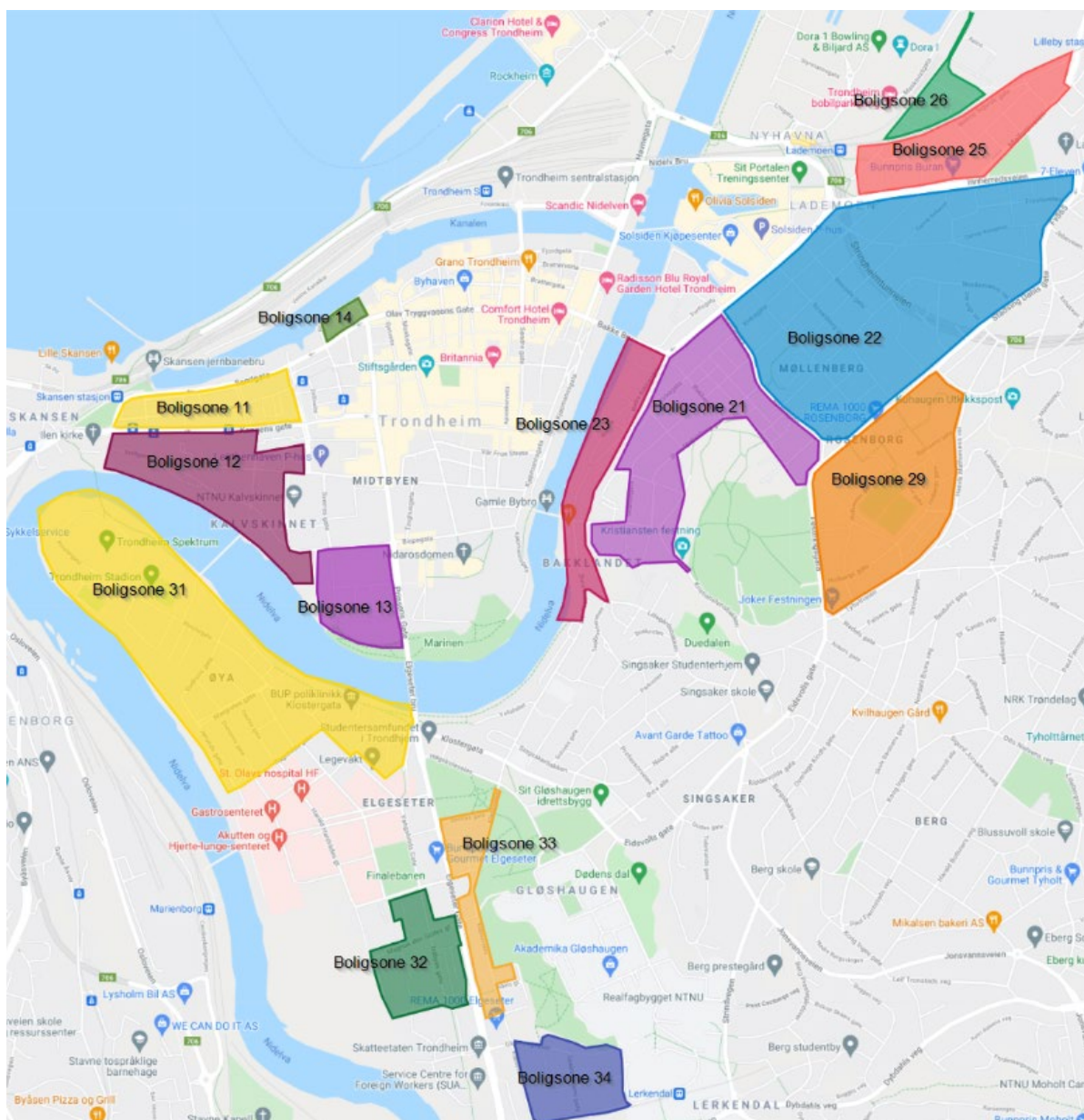
Kilde: Bergen kommunes nettsider tilgjengelig i 2021

I Trondheim har alle boligsonene samme prisvilkår. Tidsreguleringen kan imidlertid være ulik, helt nærmest sentrum så gjelder boligsonereguleringen hele døgnet, mens lengre ut fra sentrum så kan det være ulike tidsreguleringer, ved at boligsonereguleringen ikke gjelder mellom klokken 24 og 8 hver dag og heller ikke på søndager. På sikt skal også tidsreguleringen på boligsoner gjelde hele døgnet for alle boligsoner. I dag er det to boligsoner hvor det er brukere som står på venteliste for å få rett på boligsoneparkering (intervju 5). I Midtbyen er det i dag fire boligsoner med om lag 412 parkeringsplasser. Det er ikke etablert så mange nye boligsoner de siste årene: «Vi må hele tiden



vurdere når boligsoner er hensiktsmessig, det er ikke sikkert det er det i for eksempel villastrøk hvor det er godt med p-plasser på egen grunn» (intervju 5). Dersom boligsoneparkering etableres, er det som regel på grunn av mye fremmedparkering eller endringer i bystruktur.

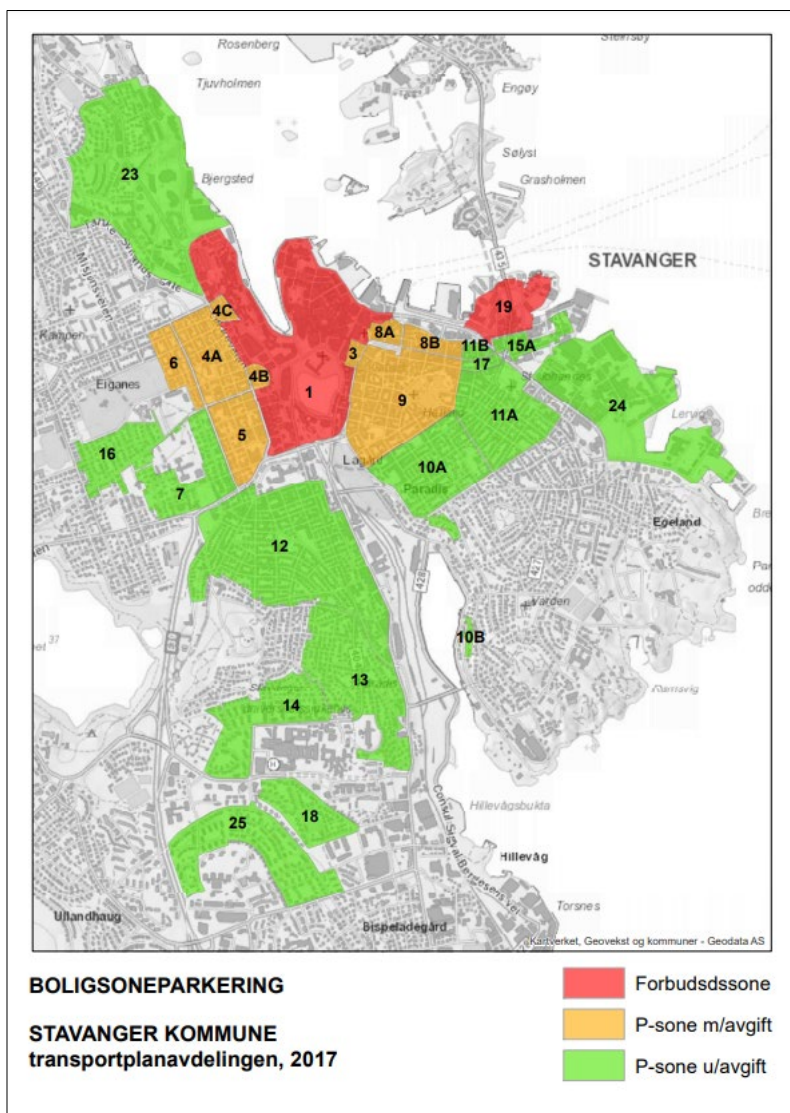
Det er vedtatt etablert en ny boligzone i juni, og to til som skal etableres fortløpende. Trondheim kommune deltar i et EU-prosjekt Park4sump, hvor de skal undersøke effekten av innføringen av nye boligsoner ved å gjøre før/etter-tellinger av parkerte biler (intervju 5). En informant sier. «Beboerne er ikke alltid like glade for å begynne å betale, men det er lite konflikt, og ganske høyt prisnivå i Trondheim for boligsoner. På Bakklandet er det en del støy nå, men det handler mer om at kommunen omdisponerer areal til park, så det har forsvunnet en del plasser» (intervju 5). Det er mulig for beboerne å ha flere biler, men det er ikke så utbredt på grunn av det høye prisnivået.



**Figur 7 Boligsoner i Trondheim**

Kilde: Trondheim kommunes nettsider tilgjengelig i 2021

Stavanger har hatt boligsoner siden 80-tallet. I 2010 gjennomførte kommunen en stor gjennomgang av eksisterende boligsoner, gikk gjennom og reviderte sonegrensene og vurderte utvidelser og avgiftsnivå (intervju 3). Det er kun beboere i boliger bygd før 1965 som har rett på boligsoneparkering. Årsaken til dette er at bygningsloven fra 1965 stiller krav om parkeringsdekning på egen grunn i forbindelse med byggetillatelsen. Dersom en bolig blir vesentlig bygd om, så kan tillatelsen falle bort (intervju 4). Næringslivet må dokumentere bruk av bil i arbeidet for å få rett på boligsoneparkering. Det er Stavanger Parkering KF som administrerer ordningen med boligsoner. Det er i all hovedsak reguleringene og ikke pris som bidrar til å begrense biltrafikken. I kartet nedenfor omfatter røde områder bysentrum, hvor det ikke finnes boligsoner, kun avgiftsbelagte plasser. I gule områder må beboere betale for å parkere, mens de grønne områdene kun krever parkeringstillatelse, ikke avgift. Når det gjelder tidsreguleringer for boligsoner så er det ulike bestemmelser knyttet til hver sone, som finnes på Stavanger Parkering KF sine hjemmesider. Det har vært få justeringer i boligsoneparkeringen over tid, og endringer har som regel kommet ved forespørsler fra beboere for eksempel dersom det er mye fremmedparkering (intervju 3).



Figur 8 Boligsoner Stavanger

Kilde: Stavanger Parkerings nettsider tilgjengelig i 2021

### 5.2.2. Parkering ved bosted

I reisevaneundersøkelsene blir respondentene spurt om de har egen parkeringsplass ved bosted, og dersom de ikke har det, om hvor god tilgang de har på fremmedparkering (svært lett, lett, vanskelig, svært vanskelig og ukjent adgang). I tillegg kan de krysse av dersom de ikke disponerer bil.

Resultatene viser at så å si alle respondentene i boligområdene utenfor sentrum har egen parkeringsplass. I byene sentrumsområder er tilgangen til parkering dårligst i Bergen, deretter kommer Trondheim og Stavanger. I Sandnes har omtrent alle bosatte i sentrum egen parkeringsplass Tabellen under viser respondentenes parkeringsmuligheter ved eget bosted fordelt på ulike områder i byene.

**Tabell 10 Parkeringsmuligheter ved bosted i 2019**

Bosted*	Ukjent/vanskelig/ svært vanskelig adgang til parkering	Lett/svært lett adgang til parkering	Har egen parkerings-plass
Bergen sentrum	15,1 %	24,6 %	60,3 %
Bryggen–Sandviken	17,3 %	26,9 %	55,8 %
Damsgård–Laksevåg/Fyllingsdalen	2,8 %	6,1 %	91,1 %
Eidsvåg/Åsane/Salhus	1,2 %	7,0 %	91,8 %
Bergensdalen/Landås	6,8 %	14,5 %	78,7 %
Bergen for øvrig	0–1,5 %	0–2,9 %	>96,2 %
Midtbyen	6,5 %	12,7 %	80,9 %
Ila/Sverresborg/Marienburg	1,6 %	5,6 %	92,8 %
Lade/Strindheim	1,9 %	7,7 %	90,3 %
Øya/Berg/Moholt	2,6 %	6,7 %	90,7 %
Trondheim for øvrig	0–1,5 %	0–2,9 %	>95,6 %
Stavanger sentrum	2,5 %	12,4 %	85,1 %
Sandnes sentrum	2,2 %	1,4 %	96,4 %
Nord-Jæren for øvrig	0–2,2 %	0–4,0 %	>96,0 %

\* Lokalisering basert på bomring-avgrensninger, se eget kart

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, 2019

Det er i hovedsak i bysentrum i Bergen, Trondheim og Stavanger at det er boliger uten tilhørende parkeringsplass. I Bergen er det kun knapt 60 prosent av beboerne i sentrum som har egen parkeringsplass, noe som er svært få sammenlignet med de andre byene. Til gjengjeld oppgir om lag 25 prosent at de har lett tilgang til parkeringsplass, mens drøyt 15 prosent oppgir at de har utfordringer med å finne parkeringsplass. I Trondheim er det i hovedsak i Midtbyen folk ikke har egen parkeringsplass, men det er kun 6,5 prosent som oppgir at de har utfordringer med å finne parkeringsplass. På Nord-Jæren har 85 prosent av beboerne i Stavanger sentrum egen parkeringsplass og kun 2,5 prosent har utfordringer med å finne parkeringsplass. I Sandnes sentrum har 96 prosent av innbyggerne tilgang til egen parkeringsplass. Hovedbildet fra de tre byområdene er at de aller fleste (96 prosent) utenom de sentrale byområdene har egen parkeringsplass, og i de sentrale byområdene har de aller fleste enten egen plass eller lett tilgang til parkeringsplass.

### 5.2.3. Pris og regulering

Omfanget av boligsoneparkering varierer mye mellom byene. Felles for byene er at boligsoneparkering er innført i sentrale og eldre områder der det ikke var krav om parkering på egen grunn da boligene ble oppført.

Boligsoneparkering i Bergen har større nedslagsfelt befolkningsmessig enn i de andre to byene. Når vi ser på grunnkrets nivå (SSB) som omtrentlig tilsvarer arealet for boligsoneparkering, ser vi at det bor omtrent 63 000 personer innenfor boligsoner inkludert Bergen sentrum. I Trondheim viser en tilsvarende beregning at det bor om lag 12 000 personer innenfor boligsoner. I Stavanger bor det om lag 4 000 personer i de områdene man må betale for boligsoneparkering (dette gjelder ikke Stavanger sentrum). Dersom områdene med gratis boligsoneparkering inkluderes, omfatter dette om lag 14 000 personer i tillegg. Det er ikke alle personer som bor i et område regulert for boligsoner som har tilgang på parkering i disse sonene. Dersom man har tilgang på parkering i egen bolig, kvalifiserer dette ikke til boligsoneparkering. Det kan derfor ikke sette likhetstrekk mellom folketall i sonene og antall personer som har tilgang på boligsoner.

**Tabell 11 Oversikt over boligsoneparkering**

By	Antall p-plasser	Bildelingsplasser	Folketall i sonene	Antall soner
Bergen	6 300	55	63 000	21 soner med ulike vilkår (i sentrum er det kun lov med en bil og det er regulering hele døgnet, øvrige boligsoner er regulert klokken 23–08 på hverdager, og på søndager)
Trondheim	2 612	120*	12 000	14 soner med lik pris og på sikt lik tidsregulering (i dag er noen boligsoner unntatt regulering mellom klokken 24–08 hverdager og på søndager)
Stavanger	1 669 (sonekort)	–	14 000	24 soner med ulike vilkår på både pris og tidsregulering

\* I løpet av 2021

Både Bergen og Trondheim har fastsatt vilkår for boligsoneparkering i forskrift om avgiftsbelagt boligsoneparkering. Kommunen har som regel delt inn byområdet inn i ulike soner, og kan ha ulike vilkår som gjelder for de ulike sonene. Trondheim og Stavanger har like vilkår for alle sonene, mens Bergen kommune har strengere vilkår i de mest sentrale sonene. I Bergen er det nylig gjort endringer i forskriften. Fra høsten 2020 må også besøkende elbiler betale for å parkere i alle boligsoner. Fra våren 2022 vil det i de mest sentrale sonene kun være mulig å få boligsonetillatelse for én bil, samt at besøksparkering ikke lenger vil være mulig.

**Tabell 12 Boligsoneparkering, pris per måned i 2021**

Område		Regulering og pris i norske kroner					
By	Boligsoner	Bil 1	Bil 2	Bil 3	Bedrift	Besøks-parkering	Pris besøk
Bergen	<b>Sone 1–8</b>	506	–	–	1400	<b>Sone 1–7</b>	Ikke mulig
	<b>Sone 12–30</b>	380	570	–	1400	<b>Sone 8–30</b>	20 pr time/300 pr døgn
Trondheim	<b>Alle soner</b>	523	981	1409	1784	<b>Alle soner</b>	238 pr uke
Stavanger	<b>Sentrum</b>	Ikke regulert for boligsoner, kun korttidsregulerte plasser med avgift på anviste plasser					
	<b>Gule soner</b>	160	400	400	510*	<b>Alle soner</b>	?
	<b>Grønne soner</b>	Kun parkeringstillatelse, ingen betaling					

\* 780 for to biler

Kilde: Kommunenes nettsider tilgjengelig i 2021.

For beboere i boligsoner med parkeringsavgift vil særlig parkeringskostnadene for bil nummer 2 og 3 kunne utgjøre et betydelig beløp. Stavanger er vesentlig mye rimeligere enn de andre byene, men Trondheim har også mye høyere satser enn Bergen. Tabellen under viser en slik kostnadsberegning.

**Tabell 13 Boligsoneparkering, pris per år i 2021**

	Bergen sone 1–8	Bergen sone 12–30	Trondheim	Stavanger
Årlig parkeringsavgift 1 bil	6 072 kr	4 560 kr	6 276 kr	1 920 kr
Årlig parkeringsavgift 2 biler	Ikke mulig	11 400 kr	18 060 kr	6 720 kr
Årlig parkeringsavgift 3 biler	Ikke mulig	Ikke mulig	34 956 kr	11 520 kr
Årlig parkeringsavgift bedrift	16 800 kr	16 800 kr	21 408 kr	6 120 kr

Kilde: Kommunenes nettsider tilgjengelig i 2021.

### 5.3. Oppsummering

Det er både likhetstrekk og forskjeller mellom sentrale områder i byene. Bergen har svært få gateparkeringsplasser, mens Trondheim har flest. Gateparkering er dyrere i Bergen og Trondheim særlig i forhold til Sandnes, men også i forhold til Stavanger. I alle byene er det mellom tre og fire tusen parkeringsplasser i offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg i sentrum. Parkeringsavgift per

time varierer mellom ulike anlegg i byområdene, og anleggene som ligger sentralt har høyere pris. I snitt ligger prisene i Bergen, Trondheim og Stavanger på 30 kr/time på dagtid, men med lavere pris på kveld/natt og på søndag. Parkering i Sandnes sentrum koster om lag halvparten så mye. Det gis vanligvis halv pris for elbil og mange parkeringshus tilbyr også månedsleie til rabattert pris.

Sett i forhold til størrelse på sentrumsområdene er antallet offentlig tilgjengelige parkeringsplasser per dekar lavest i Bergen, deretter følger Stavanger og Trondheim, mens Sandnes har over dobbelt så mange offentlig tilgjengelige plasser per dekar som de andre byene. For å illustrere forskjellen i antall parkeringsplasser kan vi se på antall ansatte med arbeidsplass i sentrum per offentlig tilgjengelig parkeringsplass. Dette vil jo ikke være riktig i praksis siden vi ikke tar hensyn hvor mange som har tilgang på privat parkeringsplass. Med utgangspunkt i offentlig tilgjengelige parkeringsplasser er det store forskjeller på tilgang til parkering per arbeidstager i bysentrum, eksempelvis mellom Bergen som har om lag 7,4 ansatte per parkeringsplass og Stavanger som har 4,4 ansatte per parkeringsplass. Samtidig er det slik at det er mange flere bosatte i bysentrum i Bergen (15 200) enn i Trondheim (6 500) og Stavanger (4 400).

De store strukturelle forskjellene mellom byområdene når det gjelder sentrumssonens andel av arbeidsplasser og handelsvirksomhet får også betydning for hvor mange reisende som blir påvirket av transport- og parkeringspolitikk. En sentral lokalisering vil gjøre det enklere å tilby et alternativt transporttilbud enn bil, noe som også kan gjøre det politisk lettere å prise parkering høyere. I Bergen arbeider 22 prosent av de sysselsatte innenfor sentrumssonen, i Trondheim 20 prosent, mens tilsvarende andel for Nord-Jæren er 12 prosent. Andelen av varehandel og tjenester i bysentra ligger i størrelsesorden 25–30 prosent. I tillegg er universitetet både i Bergen og Trondheim lokalisert i eller i nærhet til sentrum, mens det på Nord-Jæren er lokalisert utenfor sentrum. Konkret betyr disse strukturelle forskjellene at parkeringspolitikken for sentrumssonen i Bergen og Trondheim i større grad vil kunne bidra til at nullvekstmålet nås enn parkeringspolitikken for Stavanger og Sandnes.

Det har vært en målsetning i de fleste byene å begrense antall parkeringsplasser langs gate og flytte parkeringen i hus. Det ser ut til at Bergen og Trondheim arbeider tydeligere mot å redusere biltrafikk i sentrum og bidra til nullvekstmål for personbiltrafikken. Stavanger jobber også for nullvekst i biltrafikken, men hensynet til at Stavanger skal kunne utvikles som handelssentrum på Nord-Jæren kommer tydeligere til uttrykk. Det sammen gjelder for Sandnes, der hensynet til utvikling av Sandnes by gjør at man i utgangspunktet ønsker få restriksjoner på parkering.

Boligsoneparkering er innført i sentrale strøk i Bergen, Trondheim og Stavanger som har hatt boligsoneparkering i mange år. Sandnes har ikke boligsoneparkering. Opplegget for boligsoneparkering er endret i Bergen og Trondheim de siste årene, mens det har vært forholdsvis stabilt i Stavanger siden 2010. Omfanget er mye større i Bergen enn i de to andre byene. I alle byene har boligsoneparkeringen til hensikt å tilrettelegge for parkering for beboere i området og å hindre fremmedparkering. Dermed begrenses muligheten for gratis parkering i sentrale strøk, og kombinert med til dels høye parkeringsavgifter i sentrum gir dette insentiver om å ikke benytte bilen til sentrum. Sett i forhold til innbyggertall, omfatter boligsoneparkering med betaling mellom en til to prosent av befolkningen på Nord-Jæren, seks prosent av befolkningen i Trondheim og hele 22 prosent av befolkningen i Bergen. Avgiftsnivået for å ha flere biler vil kunne bidra til å begrense bilholdet til beboerne, noe som er regulert sterkest i Bergen og Trondheim.

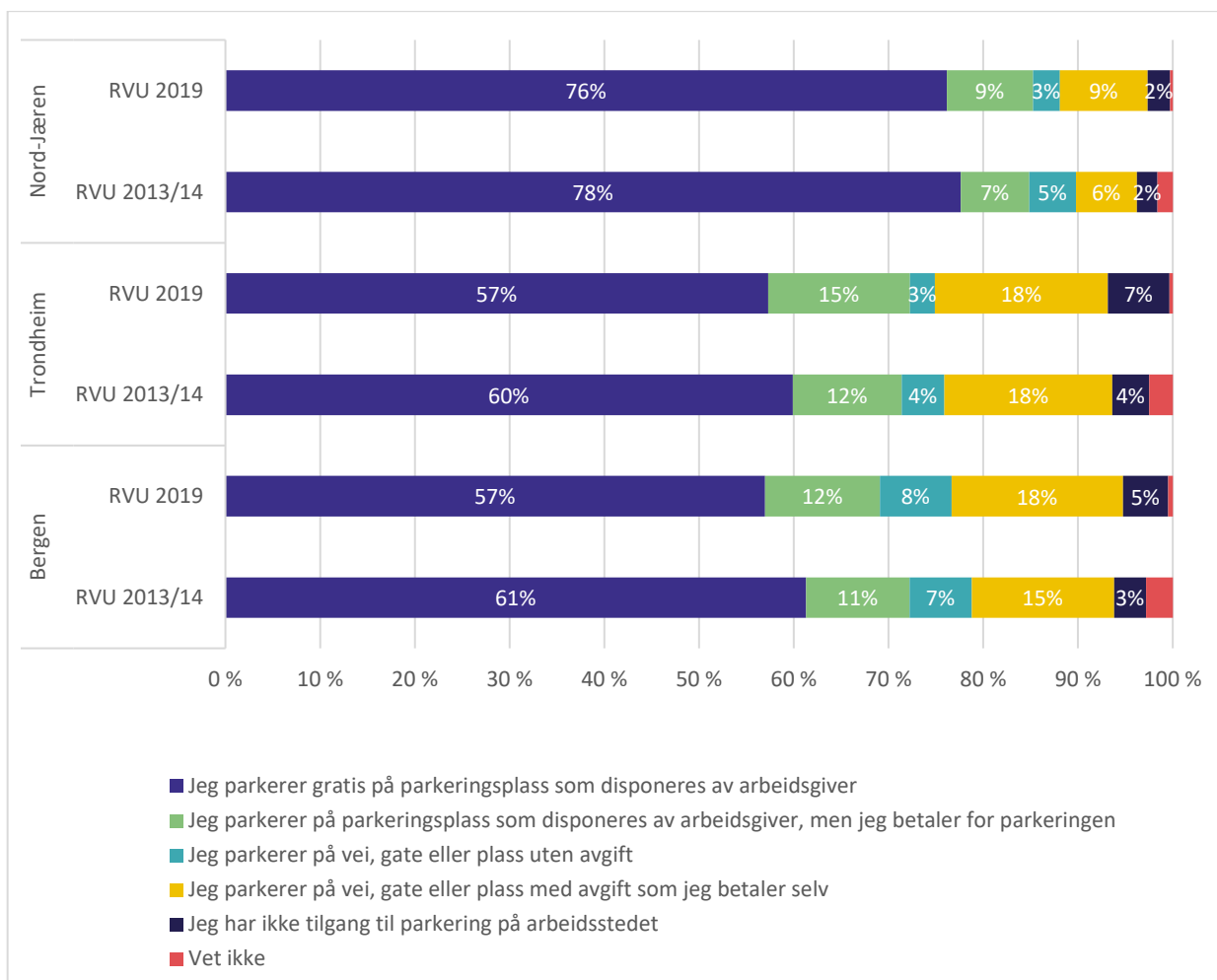


## 6. Parkering på arbeidsplasser

Parkering på arbeidsplass er et område kommunene i liten grad kan regulere. I byvekstavtalen har det vært et fokus på lokalisering av og parkering ved offentlige virksomheter, som er et av områdene kommune, fylkeskommune og stat faktisk kan regulere og gå foran med et godt eksempel. I denne delen vil vi se på parkeringsmuligheter for ansatte og besøkende ved sentrale offentlige virksomheter i de tre byene. Først vil vi sammenligne resultater fra reisevaneundersøkelsen som sier noe om hvor god tilgang de ansatte har på parkering i de tre byområdene.

### 6.1. Parkeringsmuligheter på arbeidsted

I denne delen vil vi gå gjennom resultater fra reisevaneundersøkelse for byene. De som oppgir at de reiser med bil får spørsmål om sine muligheter til å parkere på arbeidsplassen, både mellom byområdene og i ulike områder av byene. Respondentene blir spurt om de har tilgang til gratis parkering som disponeres av arbeidsgiver, om de må betale for denne, om de parkerer på vei eller gate med eller uten avgift, eller om de ikke har tilgang til parkering ved arbeidsplass. Figuren under viser utviklingen i tilgang på parkering ved arbeidsplass i de tre byområdene mellom 2013/2014 og 2019.



**Figur 9** Utvikling i tilgang på parkering ved arbeidsplass

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 og 2019

Når vi sammenligner data fra 2019, ser vi at nesten 20 prosent flere arbeidstagere har tilgang til gratis parkering på jobb på Nord-Jæren (76 prosent) sammenlignet med Trondheim og Bergen (57 prosent). Tallene viser en svak nedgang i alle byområdene. Det er flest arbeidstagere som sier de må betale for parkering i Trondheim (15 prosent), hvor det også er flest som sier at de ikke har tilgang på parkeringsplass (7 prosent). Samtidig er det en betydelig større andel i Bergen og Trondheim sammenlignet med Nord-Jæren som sier at de parkerer i (avgiftsbelagt) vei og gate.

Tabellen nedenfor viser en mer detaljert oversikt over parkeringsmuligheter på arbeidssted basert på RVU-data fra 2019.

**Tabell 14 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted**

Arbeidssted*	Jeg parkerer gratis på parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver	Jeg parkerer på parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, men jeg betaler for parkeringen	Jeg parkerer på vei, gate eller plass uten avgift	Jeg parkerer på vei, gate eller plass med avgift som jeg betaler selv
Bergen sentrum	27,0 %	12,4 %	1,8 %	51,3 %
Bryggen–Sandviken	56,7 %	12,7 %	5,0 %	25,2 %
Damsgård–Laksevåg/ Fyllingsdalen	78,3 %	1,5 %	6,7 %	7,4 %
Eidsvåg/ Åsane/Salhus	80,1 %	3,5 %	10,8 %	5,0 %
Bergensdalen/ Landås	44,8 %	30,4 %	5,3 %	12,6 %
Midtbyen	36,1 %	8,6 %	1,4 %	47,9 %
Ila/ Sverresborg/ Marienborg	72,0 %	11,7 %	9,3 %	3,6 %
Lade/ Strindheim	65,7 %	6,8 %	5,1 %	20,0 %
Øya/Berg/ Moholt	30,9 %	35,7 %	2,2 %	23,4 %
Stavanger sentrum	34,4 %	30,9 %	5,3 %	22,6 %
Sandnes sentrum	45,8 %	12,1 %	5,0 %	32,5 %

\* Lokalisering basert på bomring-avgrensninger, se eget kart

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, 2019

Tabellen viser at det er forholdsvis stor forskjell på parkeringsmulighetene i den ulike arbeidsplassområdene. Bergen sentrum, Midtbyen, Øya/Berg/Moholt, og Stavanger sentrum er alle



områder der over 50 prosent av arbeidstagere betaler for parkering selv. Bryggen/Sandviken, Bergensdalen/Landås og Sandnes sentrum er områder der om lag 40 prosent av arbeidstagerne må betale for parkeringen selv. Oversikten indikerer at den samlede økonomiske belastningen av parkeringsavgifter og bompenger ved en arbeidsreise til disse sentrale arbeidsplassområdene er høyere enn ved reise til andre arbeidsplasser utenfor sentrale områder.

## 6.2. Parkering på offentlige arbeidsplasser

I byvekstavgiftene forplikter kommune, fylkeskommune og staten og arbeide for nullvekst i biltrafikken. Vi forventer derfor at offentlige virksomheter har arbeidet med reisevaner blant egne ansatte og har et begrenset parkeringstilbud til sine ansatte. Vi har kartlagt parkering og reisevaner blant offentlige virksomheter som ligger sentralt i de tre byområdene.

**Tabell 15 Oversikt over parkering og reisevaner i sentrumsnære offentlige virksomheter**

Offentlig virksomhet	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren
Statsforvalteren	0 plasser	3 (IA) plasser	190 plasser <i>Kr t/mnd: 33/1 500</i>
Sykehus	946 plasser <i>Kr mnd: 300–600</i> <i>26 % bilandel</i>	500 plasser (+100 vakt) <i>Kr mnd: 621–1 145</i> <i>24 % bilandel</i>	591 plasser (+55 vakt) <i>Kr dag/mnd: 50/170</i> <i>38 % bilandel</i>
Universitet	852 plasser <i>Kr t: 20–30</i> <i>15,5 % bilandel</i>	1 398 plasser <i>Kr t ansatt/besøk: 5/28</i> <i>24 % bilandel</i>	1 500 plasser <i>Gratis</i> <i>48 % bilandel</i>
Politi	0 plasser	0 plasser	0 plasser <i>20 % bilandel</i>
Statens vegvesen	0 plasser	59 plasser <i>Kr t/mnd: 31/2 690</i>	0 plasser <i>20 % bilandel</i>
Fylkeskommune	200 plasser (tidligere) 0 plasser (nytt bygg)	0 plasser	98 plasser <i>Kr dag: 30</i> <i>31 % bilandel</i>
Kommune	0 plasser	27 plasser <i>Kr mnd: 800</i> <i>14 % bilandel</i>	0 plasser <i>38 % bilandel</i>

### 6.2.1. Store offentlige virksomheter

De største offentlige virksomhetene i de tre byene er universitet og sykehus. Disse virksomhetene kjennetegnes av et stort antall ansatte og besøkende. Sykehusene har imidlertid et større transportbehov enn universitetene, samtidig som ansatte i turnus gir et større behov for bruk av bil til jobb.

Universitetet i Bergen (UiB) ligger i sentrum fordelt på flere campuser. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) er lokalisert både i sentrale bydeler (Gløshaugen, Kalvskinn, Øya) og i mer perifere områder (Tyholt, Dragvoll, Trondheim for øvrig). Universitetet i Stavanger (UIS) er lokalisert på Ullandhaug utenfor sentrum (sone 3). Sykehusene er også lokalisert

sentralt, men sykehuset i Stavanger skal relokiseres når nytt sykehusbygg etter hvert står klart. Flyttingen til Ullandhaug vil starte i 2023 og hele sykehuset skal være ferdig flyttet rundt 2030. Lokaliseringen på Ullandhaug vil være lengre fra bysentrum i Stavanger enn dagens plassering ved Våland.

Universitetene har store ambisjoner for miljø og klima, og har strategier for dette. Det er UiB og NTNU som ligger lengst fremme og har hatt klimaregnskap siden henholdsvis 2004 og 2009 (UiB 2019; NTNU 2021). Universitetet i Stavanger ble sertifisert Miljøfyrtårn i 2017 med årlig rapportering, og jobber for tiden med å utarbeide konkrete miljømål for virksomheten. Alle sykehusene har også miljømål for sine virksomheter og er miljøsertifiserte. De ansatte oppfordres til å reise miljøvennlig, blant annet grunnet et begrenset antall parkeringsplasser. De fleste virksomhetene deltar i sykle-til-jobben-aksjoner og andre lokale tilbud og kampanjer, og har lagt til rette for at ansatte kan sykle til jobb med garderobes og sykkelparkering.

Universitetene har en relativt liberal parkeringspolitikk, men det er innført betalingsavgift både i Bergen og Trondheim. Når det gjelder antall parkeringsplasser eier UiB 335 plasser som de leier ut til ansatte og studenter mot en årlig pris på 7000 kroner. I tillegg er det drøyt 230 plasser som er frie og ikke må reserveres. For å kunne bruke disse må man ha en elektronisk parkeringstillatelse som man får ved å registrere sitt mobilnummer i UiB sin parkeringsløsning. Parkering har inntil nylig vært gratis, men det skal innføres timebetaling på 20–30 kroner fra mars 2022. På NTNU ble det innført betaling for ansattparkering i 2014. Ansatte og studenter kan registrere sin bil i NTNUs parkeringsregister og dermed få «NTNU-pris» på parkering, som er 5 kroner per time. Det er også lagt til rette for såkalte nærparkeringsplasser (særlig på de sentrale campusene) som tildeles etter helsemessige og sosiale behov og til enhver tid rulleres slik at de som har størst behov får plass. På UiS er det 1500 gratis parkeringsplasser for ansatte og studenter på eget område. Det er også gratis å lade elbil.

Sykehusene har mange ansatte og stor etterspørsel etter ansattparkering. I Bergen eier sykehuset 271 parkeringsplasser til de ansatte, som må oppfylle tildelingskriterier for å få plass. Kriteriene for å få ansattparkering på dagtid i ukedagene er helsemessig behov (som må dokumenteres med legeerklæring), små barn (under åtte år) eller/og kollektivreise på mer enn en time og/eller mer enn ett bytte underveis. De ansatte må selv betale for parkeringsplassene som sykehuset leier i Møllendalsbakken, Ulriksdal parkeringshus og ved Haukelandsmyren, som totalt er 673 plasser. Sykehuset betaler drøyt 8,1 millioner kroner årlig for å leie disse plassene, men fordi plassene kan overbookes noe på grunn av turnusarbeid, så dekkes dette inn av de ansatte. For ansatte koster det 600 kroner per måned for dagparkering. Det er adgang for alle ansatte å parkere på kveld og natt etter klokken 16, noe som koster 300 kroner i måneden. I Trondheim leier sykehuset 100 parkeringsplasser til drift/vakt som koster 750 000 kroner årlig (625 kroner per plass i måneden). Ansatte må ikke betale for å bruke disse plassene, men det er kun 24 timers vakt som gir rett på plassene. De øvrige plassene må ansatte bekoste selv. Det er etablert et parkeringsutvalg som bestemmer årlig tildeling etter behov, for eksempel om man har en funksjonshemming, små barn, etc. Det er som regel venteliste på plassene, og det overbookes cirka 70 prosent i forhold til antall plasser. Parkeringsutvalget tar beslutningene knyttet til grad av overbooking. I parkeringsutvalget sitter blant annet folk fra kundesenteret, tillitsvalgte og NTNU (som deler parkeringsområde med sykehuset). I Stavanger er 55 plasser satt av til kritisk vaktpersonell, som får kjøpt tillatelse gjennom sin avdeling. For ansatte er det tilgjengelig 591 parkeringsplasser, og parkeringstillatelse kan kjøpes dersom ansatte oppfyller kriteriene for parkering. Dette gjelder om man skal følge barn i barnehagen eller i 1. og 2. klasse, om man bor lenger enn 3,5 kilometer i luftlinje fra sykehuset, om

man bruker bil regelmessig i jobbsammenheng, har en funksjonshemming eller er over 65 år. Parkeringsprisen er lav fordi ledelsen og ansattes representanter opplever parkeringsavgiften som en usosial avgift. Kundesenteret har 10 elsykler, en lastesykkel og to vanlige sykler til utlån for sykehusets medarbeidere.

Det er gjennomført reisevaneundersøkelser ved alle virksomhetene. Det er en tydelig trend at de mest sentrale virksomhetene har lavere bilandel blant de ansatte enn virksomhetene som er lokalisert utenfor sentrum. Av universitetene har UiB som ligger mest sentralt lavest bilandel, mens UiS som ligger mer perifert har høyest bilandel. Av sykehusene er bilandelen høyest i Stavanger, til tross for sykehuset er lokalisert relativt sentralt.

**Tabell 16 Parkeringspolitikk i store offentlige virksomheter**

Campus	Bergen UiB	Trondheim NTNU		Stavanger UiS
	Sentrum	Sentrum	Utenfor sentrum	Utenfor sentrum
Antall ansatte	4 000	6 515	1 916	1 950
Antall studenter	18 000	22 381	11 818	12 000
Bilandel (ansatte)	15,5 %	24 %	44 %	48 %
Antall p-plasser	852*	1 398	1674	1500
Pris per time ansatt/student	20–30 kroner	5 kroner	5 kroner	Gratis
Mål	Klimanøytral innen 2030	Halvere CO2-utslippet fra reiser per ansatt innen 2030		Mål under utarbeidelse
	Helse Bergen	St. Olavs hospital	Stavanger universitetssykehus	
Lokalisering	Byfortettingssone (Haukeland)	Indre sone (Øya)	Byfortettingssone (Våland)	
Antall ansatte	7 500	10 500	7 800	
Besøkende (anslag)	900 000	800 000	370 000	
Bilandel (ansatte)	26 prosent	24 prosent	38 prosent	
Antall p-plasser for ansatte	946 plasser	500 plasser 100 (til drift og vakt)	591 plasser 55 (beredskap og vakt)	
Pris ansatte per måned	300–600 kroner (ut fra tid på døgnet)	625–1 145 kroner (ut fra avstand)	170 kroner 50 kroner per dag	

\* En rekke større utbygginger og noen midlertidige korona-parkeringsplasser skaper noe usikkerhet knyttet til tallene.

## 6.2.2. Mellomstore offentlige virksomheter

Mellomstore offentlige virksomheter kjennetegnes av relativt mange ansatte (>500), men de er på langt nær så besøksintensive som sykehusene og universitetene. Det er Politiet, fylkeskommunen og kommunen som er definert som mellomstore offentlige virksomheter i byene.

Alle virksomhetene har lokalisert hovedadministrasjonen sentrumsnært i alle byene. Det betyr at det er relativt få parkeringsplasser til ansatte på arbeidsplassen, men de ansatte har god tilgang på parkering i offentlige anlegg i byen. Vestland fylkeskommune er mellom 2020 og 2023 midlertidig lokalisert på Sandsli i nærheten av Bergen lufthavn, i påvente av nytt fylkeshus. Kommunenes virksomhet er spredt rundt i kommunen. Det er sentraladministrasjonen hvor flest arbeider som vi tar utgangspunkt her. I alle byene er sentraladministrasjonen lokalisert i sentrum.

Politiet oppgir i liten grad at de har utarbeidet strategier og retningslinjer for bærekraft i sine virksomheter. Dersom man ser på den nasjonale strategien for politiet (POD 2017) er utslipp, miljø og bærekraft i liten grad adressert. I Bergen finnes det en strategi for bærekraft og miljø for virksomheten. I Stavanger er det ikke utarbeidet noen strategi for miljø, men det arbeides for tiden med et prosjekt for å få ned energiutgiftene. I den forbindelse gjøres det en analyse over bruken av Politiets kjøretøy samtidig som det er planlagt å skifte ut noen administrative kjøretøy til elektriske kjøretøy. Fylkeskommunene har ambisiøse klimamål. I Vestland fylkeskommune er det vedtatt politisk at fylkeskommunen skal være klimanøytral innen 2030. Rogaland fylkeskommunes sentraladministrasjon er miljøfyrtårnsertifisert, men har ikke egen miljøpolicy. Det er imidlertid krav om å etablere retningslinjer knyttet til transport i en felles strategi. I Vestland er det i stor grad pris som er førende for tjenestereiser. Det er heller ingen begrensninger knyttet til bruk av egen bil på tjenestereiser ved at det ikke er obligatorisk å undersøke tilgjengelighet i fylkeskommunens elbilpool først. I Rogaland vedtok fylkestinget i forbindelse med økonomiplanen at ansatte skal reise mindre. Det er også vedtatt og iverksatt en prøveordning med intern karbonavgift på alle flyreiser der den enkelte betaler en ekstra avgift differensiert etter avstand.

Politiets hovedkontor i byenes sentrum har ingen parkering for ansatte, noe som også kan være en følge av behovet for parkering til utrykningskjøretøy og tjenestebiler. Fylkeshuset i Bergen er for tiden under ombygging og det vil ikke være parkeringsplasser for ansatte når det står ferdig i 2023. I det gamle fylkeshuset til tidligere Hordaland fylkeskommune var det 200 parkeringsplasser til de ansatte som kostet om lag 600 kroner i måneden, uten differensiert tildeling etter behov. På den midlertidige lokaliseringen for Vestland fylkeskommune på Sandsli er det 700 gratis parkeringsplasser for de ansatte, som kompensasjon for beliggenheten<sup>7</sup>. Trøndelag fylkeskommune er lokalisert i sentrum ved Trondheim Torg og har ingen plasser tilgjengelige for ansatte, utover at de kan benytte det eksisterende parkeringstilbudet i sentrum. Eksempelvis er det innkjøring til Torget parkeringshus rett ved Fylkets hus med knapt 340 parkeringsplasser og mulighet for abonnement med en pris på cirka 2400 kr/mnd. Rogaland fylkeskommune har nesten 100 tilgjengelige parkeringsplasser for ansatte med syv ladbare plasser, i tillegg kommer plasser til gjesteparkering og til øverste ledelse (fylkesrådmann, fylkesordfører og fylkesvaraordfører) som har

---

<sup>7</sup> Regionreformen som ble gjeldende fra 1. januar 2020, gjorde at tidligere Sogn og Fjordane og Hordaland fylkeskommuner ble slått sammen til Vestland fylkeskommune, samtidig som fylkesveiadministrasjonen i Statens vegvesen ble overført til fylkeskommunen. Kollektivenheten Skyss som tidligere satt i separate lokaler, ble også samlokalisert med resten av virksomheten. Fylkesdirektøren ønsket å samle ansatte på én lokasjon, og det var vanskelig å finne lokaler i sentrum som hadde plass nok.

reserverte plasser. For ansatte er prisen på parkering 30 kroner dagen, mens det er timebetaling for gjester. Trondheim kommune har 27 parkeringsplasser for ansatte bak Rådhuset. Tildeling skjer etter kriterier i kommunens administrasjonsutvalg som er følgende: Bevegelseshemming, barn i førskolealder, enslig forsørger eller lang alternativ reisetid. Prisen er 800 kroner i måneden.

Politiet har i mindre grad gjennomført reisevaneundersøkelser for ansatte i virksomheten. Politiet i Stavanger er et unntak, og reisevaneundersøkelsen i regi av HjemJobbHjem viser at andelen som reiser med bil til jobb er gått fra 35 til 17 prosent etter at ordningen ble innført. Det er i hovedsak overgang fra bil til kollektivtransport som har vært årsaken. Vestland fylkeskommune gjennomførte en reisevaneundersøkelse i 2019 som viste at om lag 47 prosent av de ansatte reiste til jobb med bil (Asplan Viak 2019b). I Rogaland fylkeskommune viste en reisevaneundersøkelse i 2019 at 31 prosent av de ansatte reiste med bil, 35 prosent reiste kollektivt og 28 prosent syklet eller gikk. Før innføringen av HjemJobbHjem var bilandelen på 41 prosent. I Trondheim kommune er det gjennomført enkelte reisevaneundersøkelser, men det gjennomføres ikke jevnlig undersøkelser blant ansatte i kommunen. Administrasjonen flyttet til ny lokasjon i 2006, og i den forbindelse ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse som ble gjentatt i 2014. De tidligere reisevaneundersøkelsene viste at fra 2004 til 2014 er andelen som reiser med bil til jobb gått ned fra 58 prosent til 14 prosent. Det er særlig kollektivtransport og sykkel som de ansatte har byttet til, andelen som syklet til jobb har økt fra 18 til 32 prosent mens andelen som reiser kollektivt har økt fra 15 til 37 prosent i samme periode.

Det er lagt til rette for sykling med innendørs sykkelparkering og garderobe i alle de mellomstore offentlige virksomhetene. I Bergen deltar fylkeskommunens ansatte årlig i sykle-til-jobben-aksjoner gjennom Miljøløftet. I Rogaland deltar alle virksomhetene i HjemJobbHjem-ordningen som tilrettelegger for å reise kollektivt og sykle til jobb.

**Tabell 17 Parkeringspolitikk i mellomstore offentlige virksomheter**

	Politiet i Bergen	Politiet i Trondheim	Politiet i Stavanger
Antall ansatte	700		670
Bilandel	–	–	18 %
Antall p-plasser	0	0	0
Tjenestereiser (policy)	Unngå fly hvis mulig. Pris vs. reisetid		Energiutgifter knyttet til transport
Sentraladministrasjon	<b>Vestland fylkeskommune*</b>	<b>Trøndelag fylkeskommune</b>	<b>Rogaland fylkeskommune</b>
Antall ansatte	700		600
Bilandel	47 prosent (tidligere)	–	31 prosent
Antall p-plasser	200 (tidligere)	0	98
Priser for parkering	600 kr/mnd (tidligere)		30 kr/dagen
Tjenestereiser (policy)	Pris er førende		Intern karbonavgift på flyreiser (forsøk)

Sentraladministrasjon	Bergen kommune	Trondheim kommune	Stavanger kommune
Besøkende (anslag, årlig)	17 000	Ikke tall	
Antall ansatte	450	1000	
Andel ansatte som reiser med bil	–	14 prosent <i>Tall fra 2014</i>	38 prosent
Antall p-plasser	0	27 plasser	0

\* Nytt fylkeshus i sentrum som står klart i 2023, derfor viser tabellen i noen tilfeller tall for det gamle og det nye fylkeshuset.

### 6.2.3. Små offentlige virksomheter

De små offentlige virksomhetene er virksomheter med under 500 ansatte. Det er statsforvalterne og Statens vegvesen som er definert som små virksomheter i byene.

Statsforvalteren er en statlig virksomhet som ofte er delt mellom flere lokasjoner i sine regioner. Statsforvalteren i Vestland har i utgangspunktet hovedkontor i Leikanger og også kontor i Førde, men det er likevel flest ansatte på kontoret i Bergen. Statsforvalteren i Trøndelag har hovedkontor i Steinkjer, men om lag halvparten av de ansatte har kontorsted i Trondheim. Statsforvalteren i Rogaland har hovedkontor i Stavanger. Statsforvalterens kontorsted i de tre byene er lokalisert sentralt i nærheten av godt kollektivtilbud og jernbanestasjonen. Da Statsforvalteren skulle finne nye lokaler i Trondheim, var det et viktig kriterium at kontorstedet ikke var lokalisert mer enn 15 minutters gåavstand fra togstasjonen. Det er heller ingen av Statsforvalterens kontorsteder i de tre byene som er lokalisert lengre unna byens sentrale togstasjon enn dette.

Statens vegvesens organisasjon gikk gjennom en stor endring 1. januar 2020, da en stor del ansatte i vegvesenet ble overført til fylkeskommunen som en del av regionreformen. Vegvesenet oppfordrer sine ansatte til å reise miljøvennlig til jobb, og har de siste årene prioritert å lokalisere sin virksomhet i sentrumsnære lokaler i de største byene. Statens vegvesen i Bergen er lokalisert i sentrum, rett ved holdeplass til bybane og buss. Virksomheten flyttet i 2015 fra Spelhaugen i Fyllingsdalen for å få en mer sentral lokalisering med god tilgjengelighet til kollektivtransport for ansatte. Statens vegvesen i Trondheim er spredt på flere lokasjoner, hvorav størstedelen av de ansatte har kontorsted på Statens hus i Trondheim sentrum. Det er nå vedtatt å flytte til nye lokaler på Trondheimsporten i 2022 for å samle alle ansatte i samme bygg. De nye lokalene ligger lengre fra sentrum enn Statens hus, men lokalene ligger i kollektivbuen. Statens vegvesen i Stavanger var tidligere lokalisert på Paradis utenfor sentrum og flyttet i 2016 til lokaler i sentrum.

Statsforvalteren Vestland i Bergen har to biler i en bilpool som ansatte er pålagt å bruke på tjenestereise dersom de er ledige. Hos statsforvalteren som er lokalisert i Trondheim finnes det ingen bilpool, og ansatte som skal til Steinkjer (Statsforvalterens hovedkontor i Trøndelag) får kun dekket kostnader til togreisen. Statens vegvesen har en egen reisepolicy for arbeids- og tjenestereiser. I den står det som følgende: «*Statens vegvesen ønsker med reisepolicyen å tydeliggjøre at det ved reiser skal legges vekt på kostnader, miljø og sikkerhet samt bevissthet for at stor reiseaktivitet kan ha negative effekter på den enkeltes helse*». Videre står det også at valg av

kollektivt transportmiddel alltid skal vurderes, og at sykkel eller elsykkel bør vurderes på kortere reiser. Gode garderobefasiliteter er nå et krav i alle nye leiekontrakter i etaten.

Det er i liten grad tilgang på parkeringsplasser for ansatte i de små virksomhetene. I Trondheim bekoster Statsforvalteren tre parkeringsplasser og i Stavanger to parkeringsplasser til ansatte ut fra mål om inkluderende arbeidsliv (IA). Statens hus i Stavanger huser flere offentlige virksomheter i tillegg til Statsforvalteren, blant andre Bufetat, Lånekassen og Politiet. Bygget som er privateid har til sammen 400 kontorplasser og 190 parkeringsplasser som driftes av et privat selskap. Det er mulig å leie parkeringsplass til en kostnad på drøyt 1 500 kroner per måned, eller betale timespris. Det er som regel ledig plass.

Hverken Statsforvalteren i Bergen eller Trondheim har gjennomført reisevaneundersøkelser blant de ansatte, men i Stavanger er det gjort en undersøkelse i tilknytning til HJH-ordningen. Statsforvalteren i alle tre byene oppgir at de færreste ansatte kjører bil til jobb fordi det er kostbart med både parkering og bompenger. Det er gjennomført reisevaneundersøkelse blant ansatte i Statens vegvesen i Stavanger i regi av HjemJobbHjem som viser at halvparten av de ansatte reiste med bil før flyttingen. Etter flyttingen (og HjemJobbHjem-tiltak) er andelen ansatte som reiser med bil til jobb mer enn halvert og bilandelen var i 2018 på 20 prosent.

**Tabell 18 Parkeringspolitikk i små offentlige virksomheter**

Statsforvalteren	Bergen	Trondheim	Stavanger
Antall ansatte	180	140	190
Besøkende (anslag, årlig)	25 000	25 000	20 000
Antall p-plasser	0	3 (IA)	190
Priser for parkering	–	–	33 kr/timen 1 500 kr/måned
Tjenestereiser	To biler, pålagt å bruke hvis ledig	For Trondheim–Steinkjer dekkes prisen av togbillett	Lederansvar
Statens vegvesen	Bergen	Trondheim	Stavanger
Antall ansatte	306	100	149
Bilandel	Vet ikke		20 prosent
Antall p-plasser	0 plasser	59 plasser	0
Priser for parkering	–	2 690 pr mnd./ 31 pr time	–
Tjenestereiser	Felles reisepolicy med vekt på redusert miljøpåvirkning ved reising	Felles reisepolicy med vekt på redusert miljøpåvirkning ved reising	Felles reisepolicy med vekt på redusert miljøpåvirkning ved reising

### 6.3. Oppsummering

Det å redusere parkeringsplasser er som regel utfordrende og krever at ansatte endrer sine reisevaner. På Nord-Jæren viser reisevaneundersøkelser blant offentlige virksomheter at HJH har hatt en viss effekt, men liten effekt på arbeidsplasser hvor parkering er gratis (eksempelvis på Universitetet i Stavanger). Selv om byområdene og staten lenge har hatt et mål om å redusere veksten i biltrafikken har de ikke nødvendigvis startet med parkering i egne virksomheter. Gjennomgangen viser likevel at utviklingen de fleste steder går i riktig retning.

Debatten om gratis parkering i parkeringskjelleren på Stortinget midt i Oslo sentrum er en god illustrasjon på at parkering er et lite synlig gode, både fordi det ikke er informasjon for allmennheten om ikke-offentlig tilgjengelig parkering og fordi de som bruker dette godet i liten grad snakker om det eller tar det for gitt. Konfliktene som oppstår når slike goder fjernes er ofte krevende.

I tabellen nedenfor er virksomhetene delt inn i farger etter målt bilandel i den siste reisevaneundersøkelsen som vi kjenner til og en vurdering av antall parkeringsplasser/pris. Bilandel på <25 prosent er grønn, 25–35 prosent er gul og >35 prosent er rød.

**Tabell 19 Oversikt over bilandel og parkeringspolitikk hos offentlige virksomheter**

Offentlig virksomhet	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren
Statsforvalteren			
Sykehus			<i>Før flytting av nytt sykehus til Ullandhaug</i>
Universitet			
Politi			
Statens vegvesen			
Fylkeskommunens sentraladministrasjon	<i>Før 2020. Nytt fylkeshus under bygging</i>		
Kommunens sentraladministrasjon			



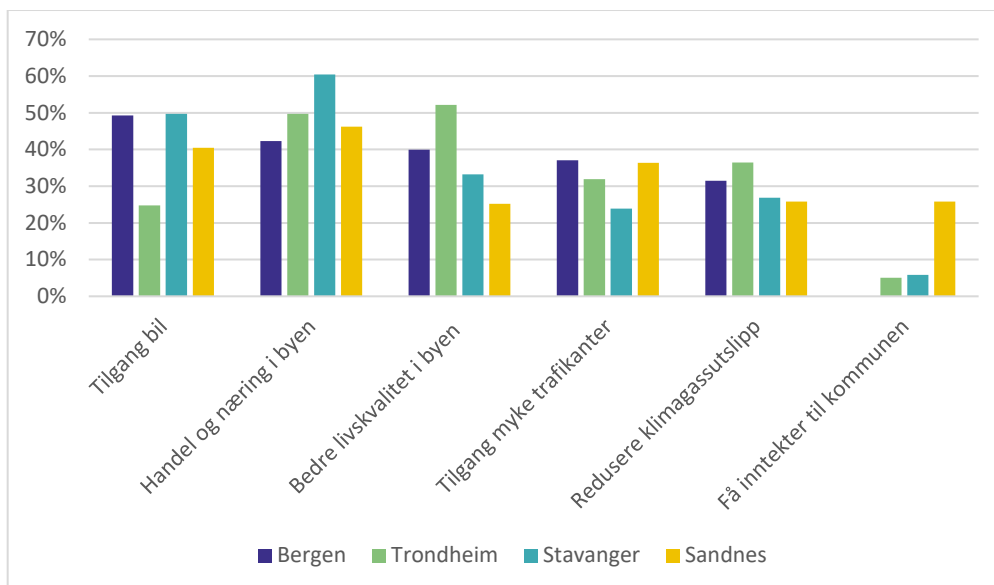
## 7. Lokalpolitikernes syn på parkeringspolitikken

I dette kapittelet vil vi presentere resultatene fra en spørreundersøkelse som ble sendt ut til 250 representanter i kommunestyrene i Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes. Svarprosenten var på 42 prosent (N 105). Fordi svarprosenten varierte mellom de ulike politiske partiene, har vi vektet gjennomsnittet av svarfordelingen i det enkelte parti opp mot partiets representasjon i kommunestyret. Det gjør at det er knyttet noe usikkerhet til svarfordelingen, fordi vi ikke får frem alle nyansene i enkeltrepresentantenes synspunkter som varierer også internt i et politisk parti.

### 7.1. Målsettinger for parkeringspolitikken

Det er mange mål for parkeringspolitikken, som delvis kan være motstridende. Vi ba derfor politikerne rangere følgende målsettinger fra mest viktig til minst viktig (i spørreskjemaet ble rekkefølgen randomisert):

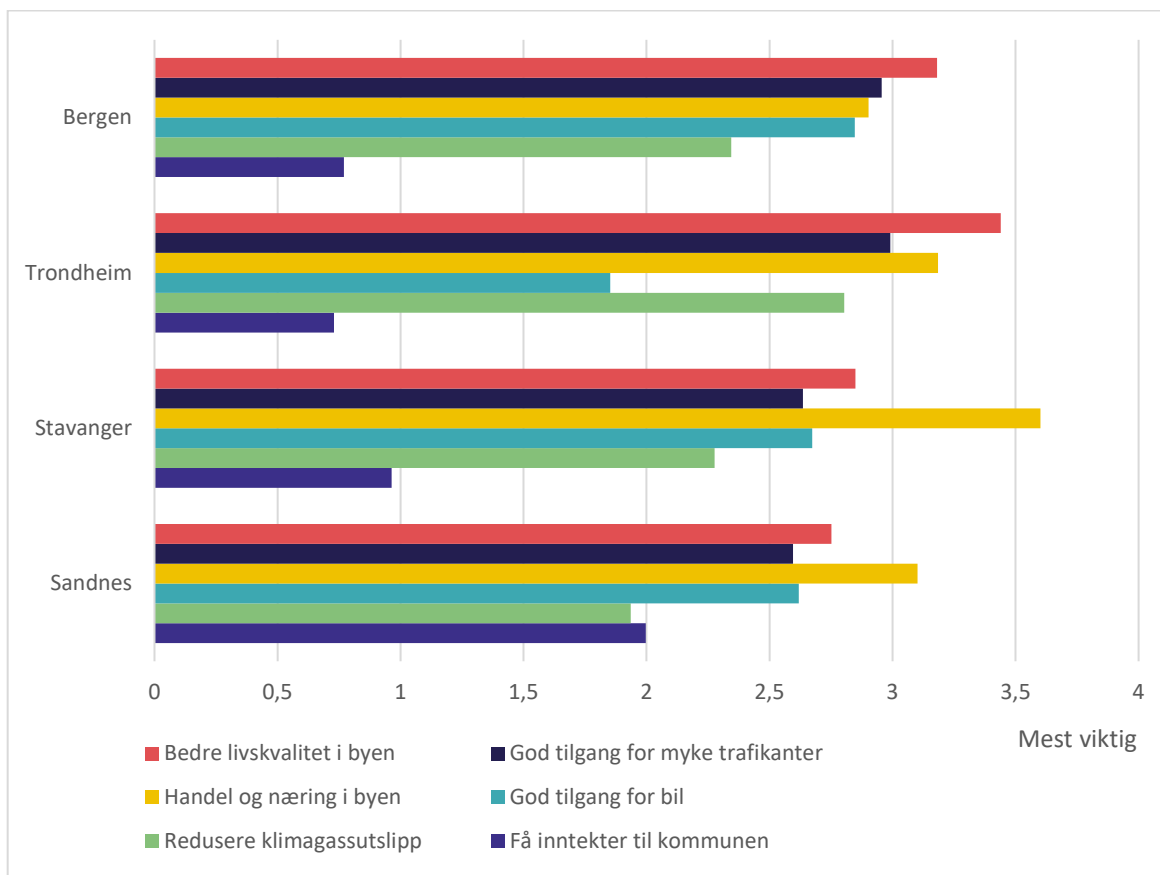
1. Gi god tilgang til byområdet for de som må kjøre bil
2. Støtte handel og næring i byen
3. Bidra til bedre livskvalitet i byen (bedre luft og byrom)
4. Gi god tilgang til byområdet for myke trafikanter
5. Redusere klimagassutslipp
6. Få inntekter til kommunen



**Figur 10 De viktigste målsettingene for parkeringspolitikken**

Figuren ovenfor viser hvilke to målsettinger politikerne fra hver av byene har prioritert øverst for parkeringspolitikken. Figuren viser at representantene i Bergen, Stavanger og Sandnes i stor grad mener parkeringspolitikken skal gi god tilgang til sentrum med bil, mens lokalpolitikerne i Trondheim i liten grad mener dette. De prioriterer i større grad bedre livskvalitet i byen og handel og næring. Handel og næring er det målet flest representanter synes er viktig for

parkeringspolitikken. Få inntekter til kommunen er et mål som svært få synes er viktig. Det er et mål som er viktigere i Sandnes enn i de andre byene.



**Figur 11 Gjennomsnittsrangering av de viktigste målsettingene**

Figuren viser gjennomsnittet av representantenes rangering av de ulike målsettingene. I snitt er bedre livskvalitet i byen viktigst i Bergen og Trondheim, mens handel og næring i byen er viktigst i Stavanger og Sandnes.

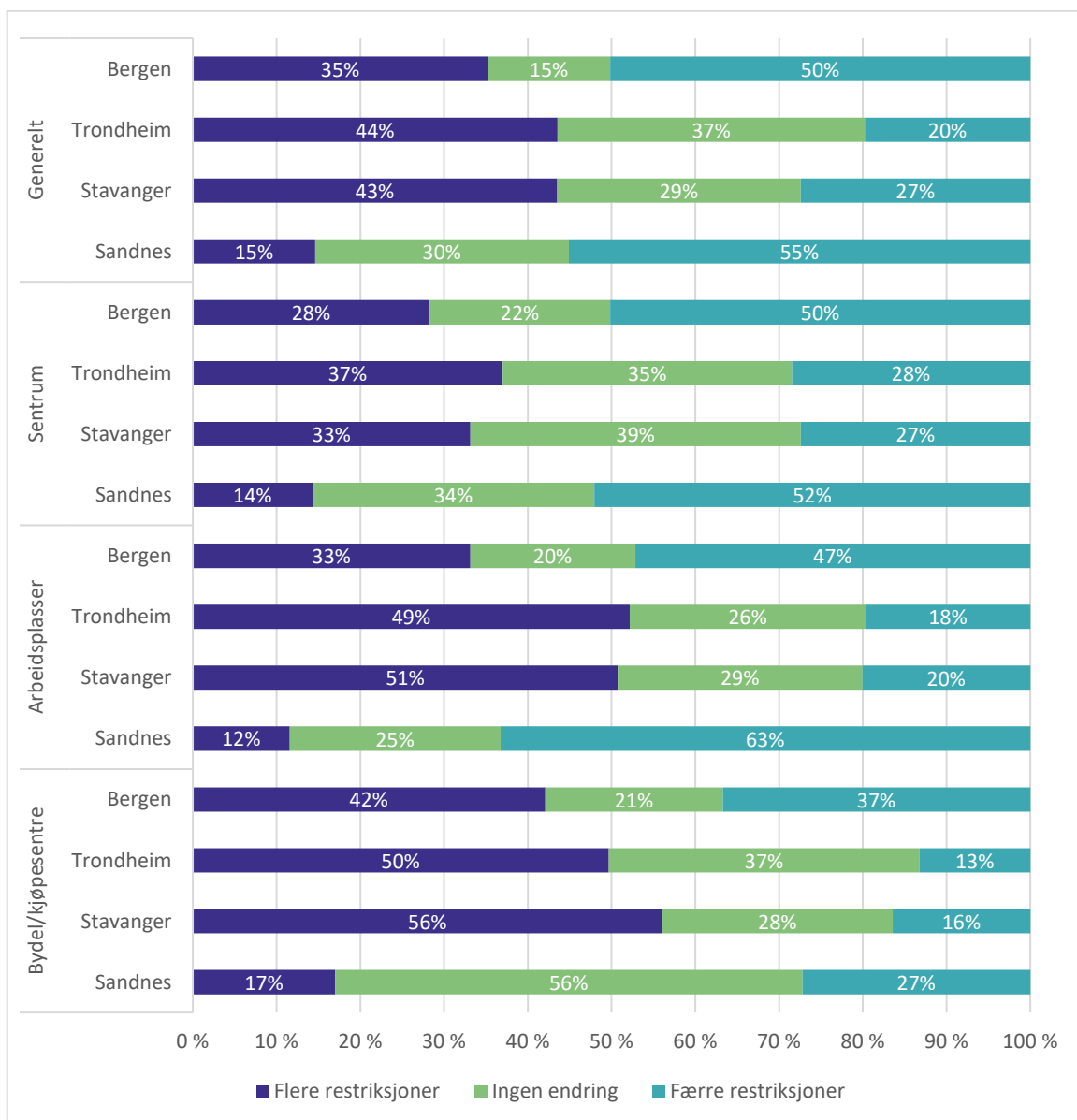
Oppsummert så viser figurene ovenfor at:

- Det å få inntekter til kommunen er lavest prioritert som målsetting for parkeringspolitikken av alle byene. Sandnes-politikerne mener at det er viktigere enn politikerne i de andre byene og like viktig som det å redusere klimagassutslipp. Denne målsettingen skiller seg tydelig fra alle de andre målsettingene når det gjelder prioritering.
- Det å støtte handel og næring i byene får høy prioritering i alle byene, men høyest i Stavanger, noe som også gjenspeiles i Stavangers egne målsettinger for parkeringspolitikken.
- Det å bidra til bedre livskvalitet i byen får også høy prioritering i alle byene, aller høyest i Trondheim hvor over halvparten av representantene har rangert den som det viktigste eller nest viktigste målet for parkeringspolitikken. I Stavanger og Sandnes er dette målet lavere prioritert, men når man ser på snitt, rangeres det nest høyest, noe som betyr at mange av representantene har rangert dette som mål tre eller fire.
- God tilgang til byområdet for mange trafikanter får jamt over høy prioritet i alle byene og er den tredje høyeste prioriterte målsettingen. Målsettingen er høyere prioritert i Bergen og Trondheim enn i Stavanger og Sandnes.

- *Å gi god tilgang til byområdet for de som må kjøre bil, er forholdsvis lavt prioritert i Trondheim, men forholdsvis høyt prioritert i de andre byene.*
- *Det å redusere klimagassutslipp er høyere prioritert i Trondheim enn i de andre byene. Denne målsettingen er lavest prioritert blant målsettingene når det gjelder klimapolitikken i Sandnes.*

## 7.2. Opplevelse av dagens parkeringspolitikk

Representantene ble spurt om hvordan de opplever dagens parkeringspolitikk, det vil si restriksjoner på parkering, som kan være regulering av bruk, pris eller plasser. Hvor strenge parkeringsrestriksjoner politikerne ønsker vil variere mellom ulike områder i kommunen.



**Figur 12 Restriksjoner på parkering**

Figuren ovenfor viser hva representantene mener om restriksjoner på parkering som regulering av bruk, pris eller plasser generelt, i sentrum, på arbeidsplasser og i bydelssentre eller kjøpesentre.

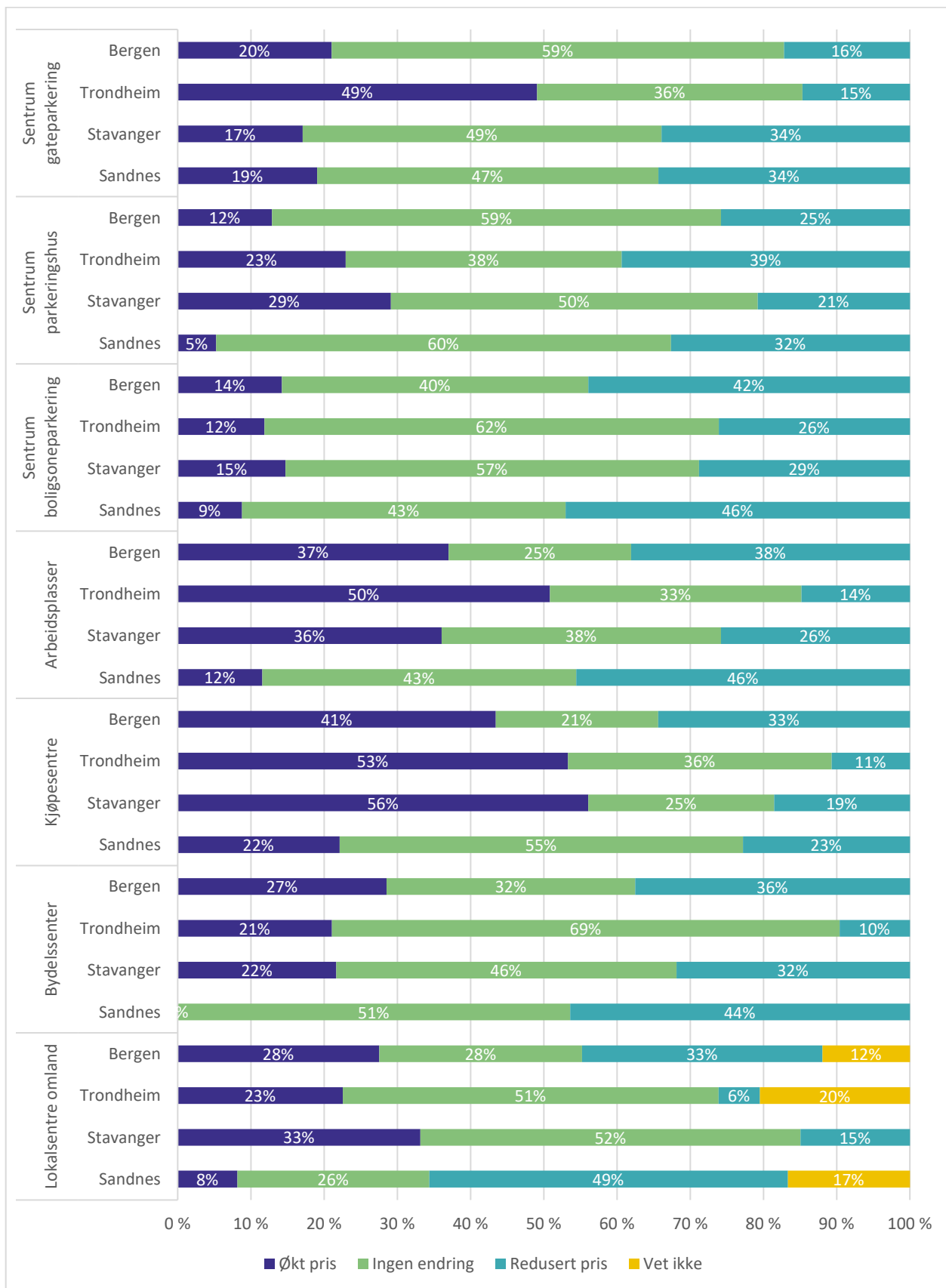
Politikerne ble bedt om å krysse av for om de mente det bør innføres flere restriksjoner, om de mener dagens situasjon fungerer godt (ingen endring), eller om det bør være færre restriksjoner på parkering. I Bergen og Sandnes mener halvparten av politikerne at det generelt bør være færre restriksjoner på parkering, mens over 40 prosent av politikerne i Stavanger og Trondheim mener generelt at det bør være flere restriksjoner på parkering. Den samme tendensen kommer til syne når politikerne blir spurt om restriksjoner på parkering i sentrum, selv om andelen som ønsker flere restriksjoner i sentrum er lavere for alle byene.

Når det gjelder arbeidsplasser, mener halvparten av politikerne i Trondheim og Stavanger at det bør være flere restriksjoner, mens i Bergen mener knapt halvparten at det bør være færre restriksjoner. I Sandnes mener over 60 prosent det samme. For bydelsentre og kjøpesentre, mener drøyt 40 prosent av politikerne i Bergen, halvparten i Trondheim og over halvparten i Stavanger at det bør være flere restriksjoner på parkering. I Sandnes ønsker flertallet av politikerne ingen endring for bydelsentre og kjøpesentre. Dette er noe overraskende da sentrumsshandelen i Sandnes konkurrerer med kjøpesenteret Kvadrat.

Oppsummert skiller politikerne i Sandnes seg fra politikerne i de andre byene ved at det er få politikere som ønsker seg flere restriksjoner på parkering, også fordi Sandnes allerede har en mye mer liberal parkeringspolitikk enn de andre byene. I Bergen, som har en strengere parkeringspolitikk enn i Stavanger og Trondheim, mener halvparten av politikerne at det bør være færre restriksjoner på parkering generelt, i sentrum og på arbeidsplasser. Både i Trondheim og Stavanger mener mellom 40 og 50 prosent at det bør være flere restriksjoner generelt, på arbeidsplasser og på bydelsentre/kjøpesentre, men det er en lavere andel som ønsker flere restriksjoner i sentrum hvor det allerede er en strengere parkeringspolitikk. Det er verdt å merke seg at andelen som ønsker seg ingen endring i parkeringspolitikken for de ulike kategoriene generelt sett er lavere i Bergen (rundt 20 prosent) enn i de andre byene hvor andelen som ikke ønsker endring utgjør om lag en tredjedel av politikerne (med noen unntak). Det kan bety at det er større politisk konflikt om parkeringspolitikken i Bergen enn i de andre byene.

Sammenligner man svarene på spørsmålene om flere eller færre restriksjoner eller ingen endring av parkeringspolitikken mellom byene og mellom områdene sentrum, bydelsentre/kjøpesentre og arbeidsplasser danner det seg noen mønstre:

- En større andel av politikerne i Trondheim og Stavanger ønsker flere restriksjoner i parkeringspolitikken enn politikerne i Sandnes og Bergen. Sandnes skiller seg tydelig fra de andre byene ved at flere respondenter gjennomgående ønsker færre restriksjoner eller ingen endring av parkeringspolitikken. I Bergen er det en tydeligere splittelse mellom politikerne som ønsker flere restriksjoner og politikere som ønsker færre restriksjoner enn i de andre byene.
- Det er størst oppslutning om flere restriksjoner på parkering i bydelsentre/kjøpesentre og lavest andel som ønsker flere restriksjoner i sentrum.



Figur 13 Pris på parkering

En viktig del av parkeringspolitikken er hvor mye det skal koste å parkere. Gjennomgangen i kapittel 5 viser at pris varierer mellom byene. Samlet ser det ut til at prisene er høyest i Trondheim, klart lavest i Sandnes, mens Stavanger og Bergen ligger litt under Trondheim. Politikerne ble bedt om å krysse av for om de mener at prisen på parkering bør økes, opprettholdes eller reduseres for ulike steder i byområdet. De kunne også angi «vet ikke», noe som i størst grad slo ut på spørsmålet om parkering ved lokalsentre i omlandskommuner.

*Gateparkering i sentrum.* Politikerne i Trondheim skiller seg tydelig ut med ønske om økt pris (selv om de har høyest pris i dag). Politikerne i de andre byene ønsker i stor grad å opprettholde dagens pris. I Stavanger og Sandnes er det dobbelt så mange som ønsker redusert pris for korttidsparkering langs gate enn antall som ønsker økt pris.

*Parkeringshus i sentrum.* Halvparten eller flere av politikerne i alle byene utenom Trondheim ønsker å opprettholde dagens pris. I Trondheim er det 40 prosent som henholdsvis vil redusere prisen eller opprettholde dagens pris. Dette kan være en konsekvens av at prisene i Trondheim er relativt høye. Det er størst andel i Stavanger (30 prosent) som vil øke prisene på parkering i parkeringshus i sentrum, noe som kan være en konsekvens av at prisene i Stavanger er relativt lave.

*Gateparkering ved egen bolig i sentrum.* Svært få respondenter (mellom 10 og 15 prosent) ønsker å øke prisen. I Trondheim og Stavanger vil over halvparten opprettholde dagens pris, mens om lag 40 prosent i Bergen og Sandnes vil henholdsvis redusere eller opprettholde dagens pris.

*Parkering ved arbeidsplasser.* Halvparten av politikerne går inn for økt pris i Trondheim. I Bergen og Stavanger er det knapt 40 prosent som ønsker økt pris, mens Sandnes skiller seg ut ved at det kun er 12 prosent som vil øke prisen. I Bergen er de like mange som vil øke prisen som de som vil redusere prisen, mens i Trondheim er det kun 14 prosent som vil redusere prisen. I Stavanger vil knapt 40 prosent opprettholde dagens pris.

*Parkering ved kjøpesentre og bydelssentre.* Over halvparten av politikerne i Stavanger og Trondheim ønsker å øke prisen. I Bergen ønsker drøyt 40 prosent dette, mens kun 22 prosent ønsker det i Sandnes. I Bergen er det en større andel som ønsker redusert pris enn i de andre byene, over 30 prosent ønsker redusert pris. For spørsmålet om pris på parkering ved bydelssentre ønsker om lag 80 prosent av politikerne å opprettholde eller redusere dagens priser, mens det er om lag 20 prosent i Stavanger, Trondheim og Bergen som vil øke prisene.

*Parkering ved lokalsentre i omlandskommuner.* Det er flere av politikerne som er usikre på om prisene ved lokalsentre i omlandet bør økes eller reduseres. Selv om halvparten av politikerne i Trondheim og Stavanger mener at prisen skal opprettholdes er det en tredjedel i Stavanger og en fjerdedel i Trondheim som mener at prisen bør økes. I Bergen er det en tydelig splittelse mellom de som mener prisen bør økes og de som mener den bør reduseres. Sandnes skiller seg ut ved at halvparten av politikerne mener at prisen bør reduseres. Svarene tyder på at politikerne ikke er likegyldig til hvilken parkeringspolitikk som føres i omlandskommunene.

Når vi sammenligner svarene på spørsmålene om prisen bør økes, reduseres eller opprettholdes mellom byene danner det seg noen mønstre:

- Trondheim skiller seg ut ved at politikerne ønsker økt pris på gateparkering i sentrum, og er sammen med Stavanger tydelig på at de ønsker økt pris for parkering ved kjøpesentre. Sandnes skiller seg ut ved å ha en lavere andel enn de andre byene som ønsker prisøkning

innenfor alle områder. I Bergen er de folkevalgte delt i to blokker; de som ønsker økt pris og de som ønsker redusert pris på parkering ved arbeidsplasser, ved kjøpesentre og i lokalsentre i omlandskommuner.

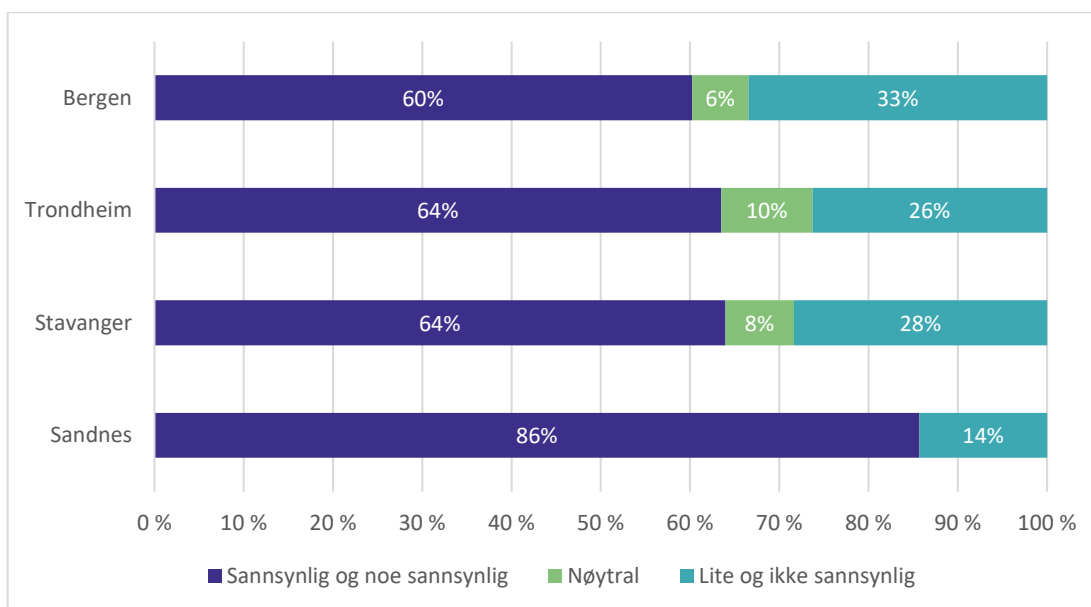
- I alle typer sentrumsområder og ved bydelssentre og lokalsentre i omlandskommuner er det størst oppslutning om å opprettholde dagens pris. Ved kjøpesentre er det over dobbelt så mange (45 prosent) som mener at prisen bør økes enn som mener at prisen bør reduseres (20 prosent). Ved arbeidsplasser er det om lag like mange som mener at prisen bør økes og at prisen bør reduseres.

### 7.3. Konsekvenser av parkeringsrestriksjoner

Et dilemma i parkeringspolitikken er at for strenge restriksjoner kan føre til utilsiktede konsekvenser. For eksempel betyr det at dersom det blir veldig strenge restriksjoner i et område av byen sammenlignet med områder rundt byen, kan det føre til at biltrafikken flytter seg til områder hvor det er mer tilrettelagt for bilbruk. I spørreundersøkelsen ble derfor representantene spurt om hvor sannsynlig de tror følgende konsekvenser av en mer restriktiv parkeringspolitikk er:

- Handelen i bygater vil svekkes mot handel på kjøpesentre
- Arbeidsplasser vil (re)lokalisere seg til områder hvor det ikke er restriksjoner på parkering
- Flere vil flytte til områder hvor det ikke er restriksjoner på parkering
- Byens tilgjengelighet som en viktig samfunnsarena vil svekkes

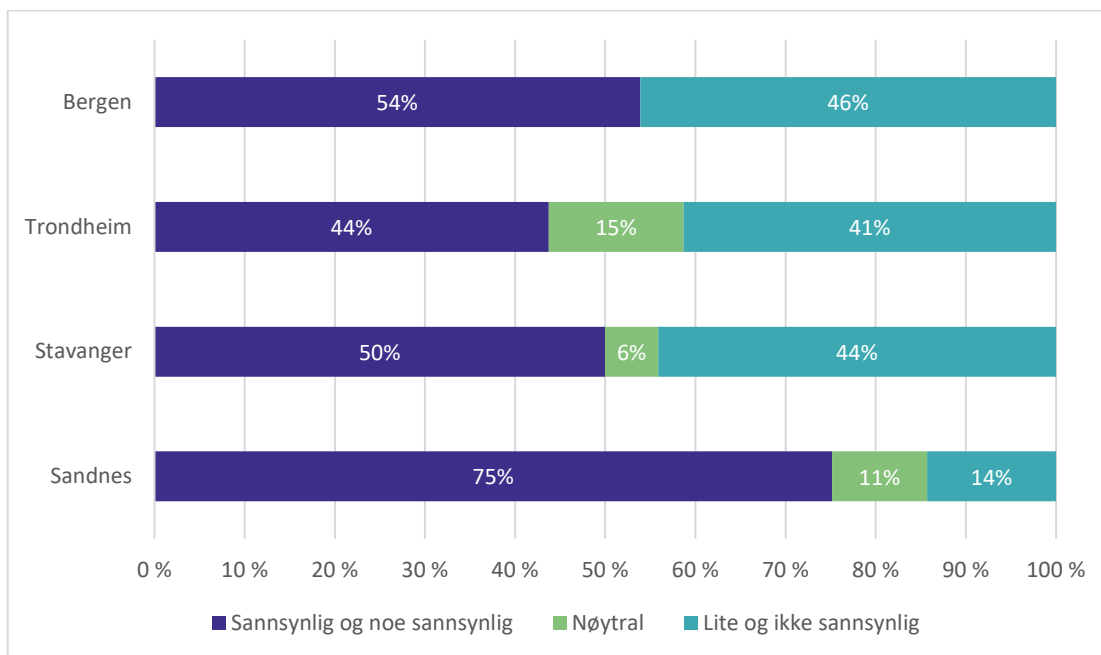
Svaralternativene var (1) sannsynlig, (2) noe sannsynlig, (3) nøytral, (4) lite sannsynlig og (5) ikke sannsynlig. Det gikk også an å svare vet ikke. I figurene nedenunder har vi slått sammen kategori (1) og (2), og (4) og (5) for å forenkle illustrasjonene.



**Figur 14 Handelen i bygater vil svekkes mot handel på kjøpesentre**

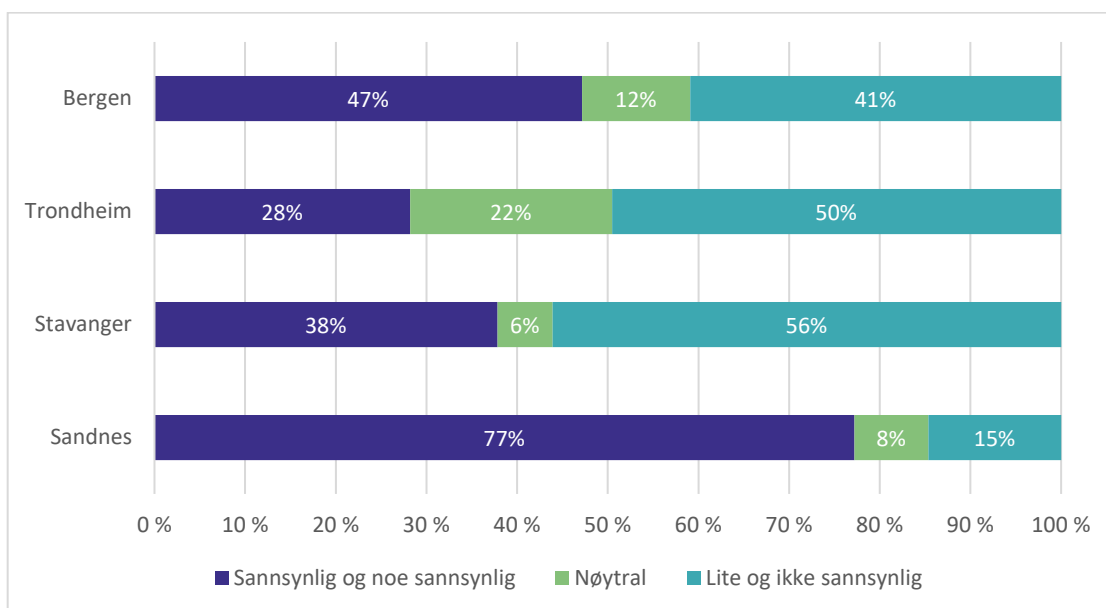
Figuren ovenfor viser at et flertall av politikerne i alle byene tror at handelen i bygater vil svekkes fremfor handel på kjøpesentre dersom parkeringspolitikken blir mer restriktiv. I Stavanger og

Bergen mener rundt en tredjedel at dette er lite sannsynlig, mens en fjerdedel mener det samme i Trondheim. I Sandnes er det kun 14 prosent som mener at det er lite eller ikke sannsynlig.



**Figur 15 Arbeidsplasser vil (re)lokaliseres til områder uten restriksjoner på parkering**

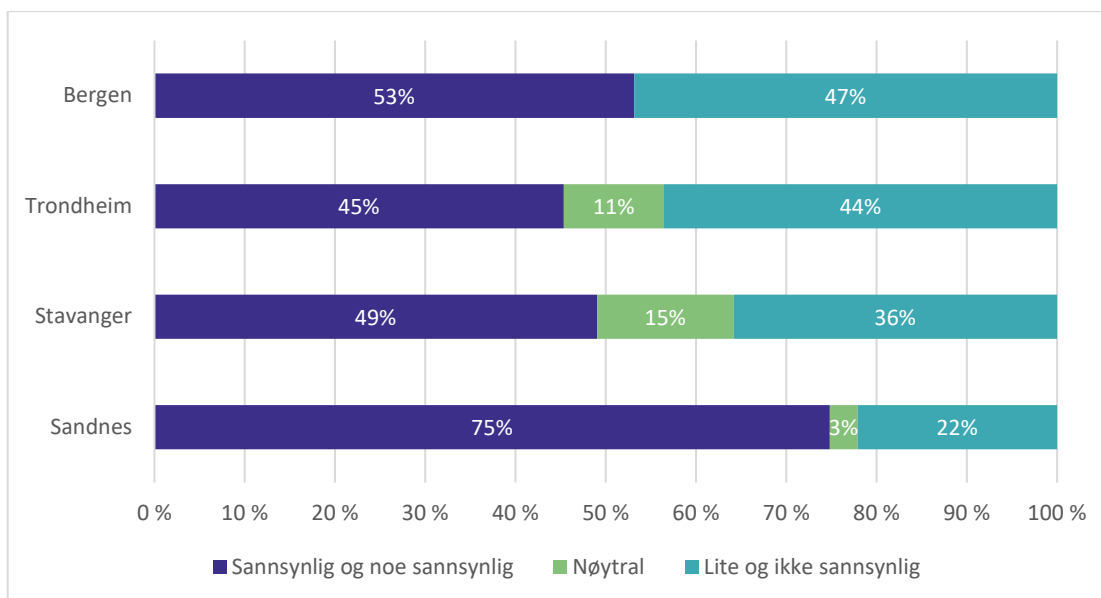
Figuren ovenfor viser at politikerne i Bergen, Trondheim og Stavanger er delt på midten når det gjelder spørsmålet om en restriktiv parkeringspolitikk vil føre til at arbeidsplasser relokalisere seg. Det er en svakt større andel i alle de tre byene som mener at dette er sannsynlig. I Trondheim er det imidlertid en større andel som angir nøytralt svar. Et stort flertall av politikerne i Sandnes mener at det er sannsynlig at arbeidsplasser vil relokalisere seg dersom parkeringspolitikken blir mer restriktiv.



**Figur 16 Flere vil flytte til områder hvor det ikke er restriksjoner på parkering**



Figuren viser at det er delte oppfatninger om hvorvidt en restriktiv parkeringspolitikk vil føre til at flere flytter til områder hvor det ikke er restriksjoner på parkering. I Trondheim og Stavanger anser flertallet av politikerne dette som lite og ikke sannsynlig. I Bergen er politikerne delt, mens det i Sandnes er et stort flertall som mener at en slik politikk vil føre til at flere flytter til områder uten parkeringsrestriksjoner. Trondheim er den byen hvor politikerne i minst grad mener at dette er sannsynlig.



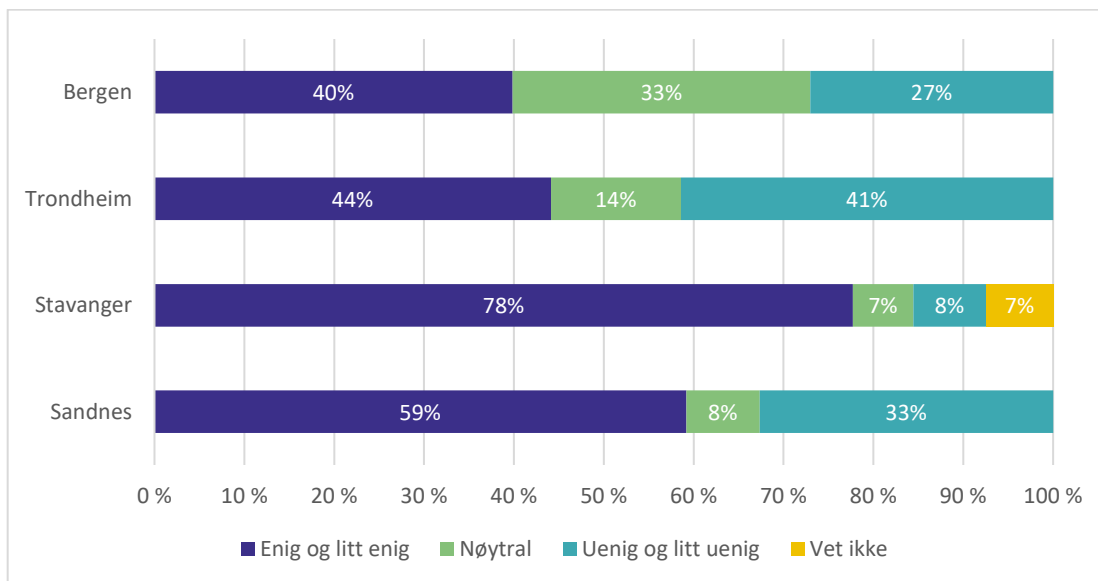
**Figur 17 Byens tilgjengelighet som en viktig samfunnsarena vil svekkes**

Figuren ovenfor viser at politikerne, med unntak av Sandnes, er delt på midten når det gjelder hvorvidt byenes tilgjengelighet som en viktig samfunnsarena vil svekkes som følge av parkeringsrestriksjoner. Både i Bergen og Stavanger er det en noe større andel som mener dette er sannsynlig, mens politikerne i Trondheim fordeler seg likt på begge sidene. I Sandnes mener 75 prosent at det er sannsynlig eller noe sannsynlig at byen som samfunnsarena svekkes.

Oppsummert er det et klart flertall som mener at sentrumshandelen vil svekkes som følge av strengere parkeringspolitikk. Politikerne er delt på midten når det gjelder spørsmålet om en strengere parkeringspolitikk vil føre til relokalisering av arbeidsplasser og svekket tilgjengelighet til byen som samfunnsarena. Når det gjelder flyttemønster er det en lavere andel av politikerne som tror dette har betydning for bosted. Politikerne i Sandnes skiller seg ut i alle kategoriene, hvor over 75 prosent tror at det vil være negative konsekvenser for alle kategoriene dersom man innfører en mer restriktiv parkeringspolitikk.

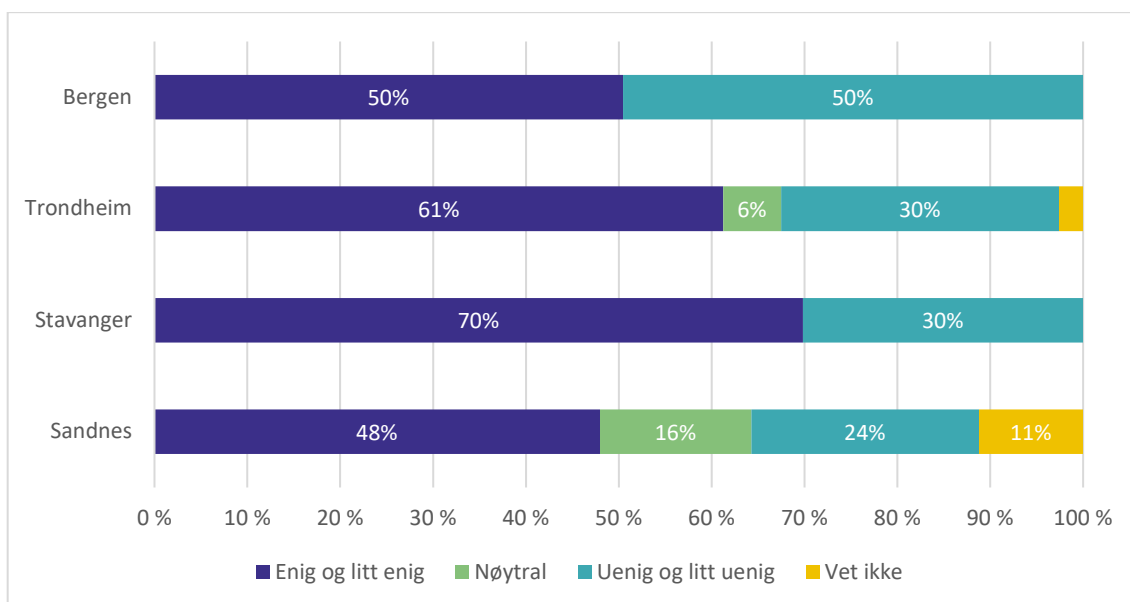
#### 7.4. Regulere private parkeringsarealer?

I alle byene finnes det offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og private parkeringsplasser. I denne delen vil vi gå nærmere inn på spørsmål som omhandler regulering av private parkeringsarealer. Først har vi et spørsmål om eierskap til offentlig tilgjengelige parkeringshus, deretter verktøy knyttet til å regulere private parkeringsanlegg i sentrum før vi går inn på parkeringsavgift på private parkeringsarealer ved arbeidsplasser og på kjøpesentre.



**Figur 18 Offentlig tilgjengelige parkeringshus i sentrum bør eies av kommunen**

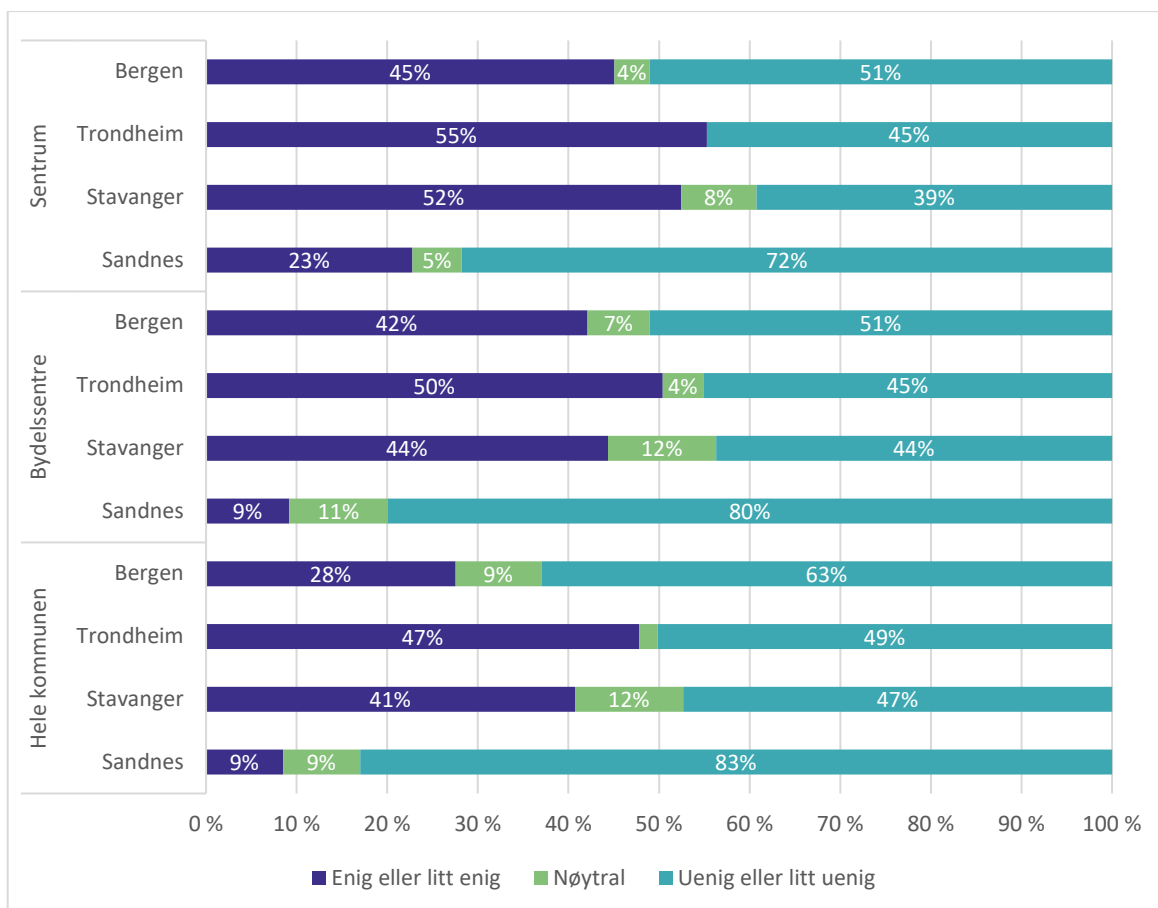
Figuren ovenfor viser hva politikerne mener om eierskap til offentlig tilgjengelige parkeringshus i sentrum. Hovedbildet korresponderer godt med hvordan kommunene har valgt å prioritere offentlig eierskap til parkeringsanlegg i sentrum. I Bergen og Trondheim har politikernes delt oppfatning av dette. I Stavanger mener derimot nesten 80 prosent av politikerne at slike anlegg bør eies av kommunen. Stavanger kommune har jo også prioritert et sterkt offentlig eierskap til parkering. I Sandnes mener neste 50 prosent at offentlig eierskap til parkeringshus i sentrum er viktig.



**Figur 19 Kommunen bør få flere verktøy til å regulere private parkeringsanlegg i sentrum**

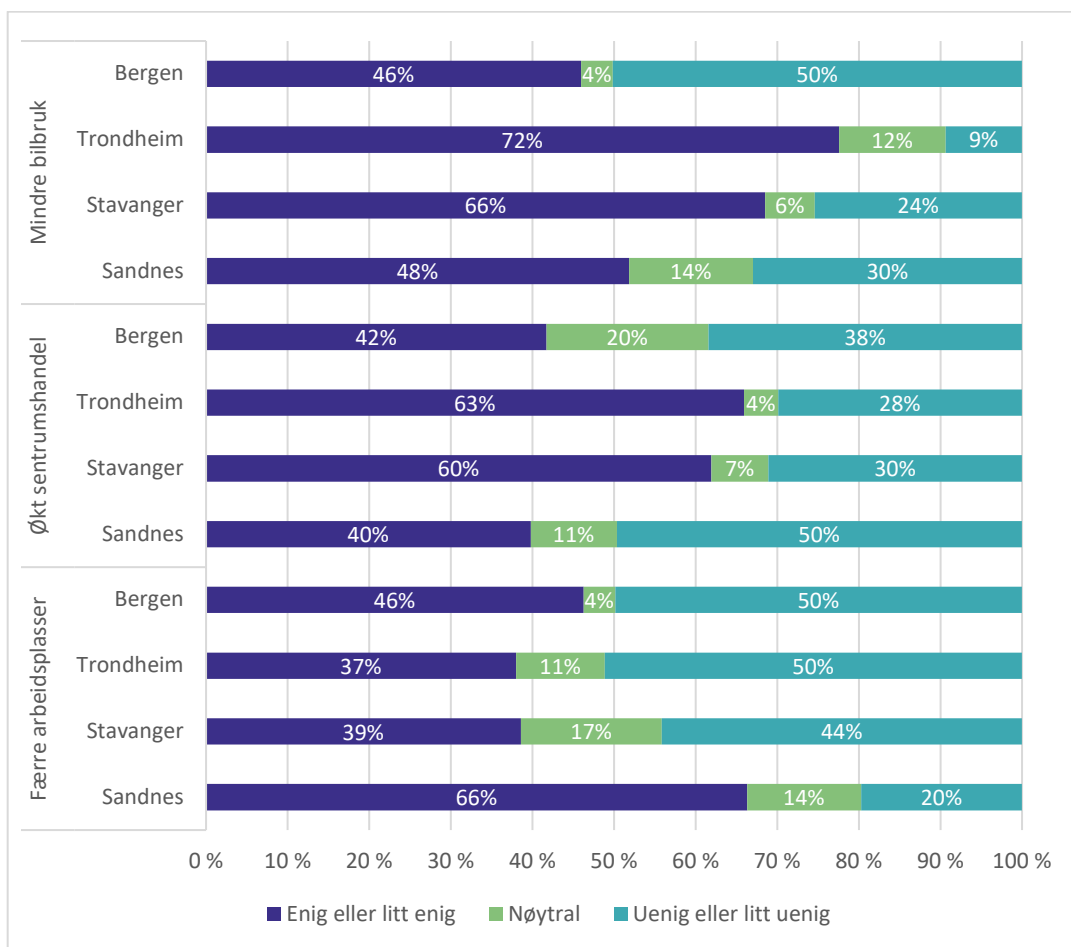
Det neste spørsmålet omhandler verktøy til å regulere private (altså ikke offentlig tilgjengelige) parkeringsanlegg i sentrum. I Bergen er politikerne delt på midten i dette spørsmålet, mens det er flertall i Trondheim og Stavanger om at kommunen trenger flere verktøy til å regulere parkering i private anlegg. I Sandnes er politikerne mer usikre på spørsmålet.

I 2020 ba KS' storbynettverk regjeringen om å sikre at kommuner som ønsker det kan innføre avgift også på private parkeringsarealer ved arbeidsplasser og kjøpesentre. I spørreundersøkelsen har vi forsøkt å kartlegge i hvilken grad representantene tror de ville benyttet seg av dette virkemiddelet dersom det ble tilgjengelig for kommunene. Først ser vi på hvilke områder politikerne mener at det ville være aktuelt å innføre en slik avgift, deretter ser vi på hvilke konsekvenser de tror at en slik avgift vil ha.



**Figur 20 Kommunen bør innføre parkeringsavgift ved arbeidsplasser og på kjøpesentre**

Figuren over viser i hvilke områder av kommunen at politikerne mener det bør innføres avgift på private parkeringsarealer ved arbeidsplasser og på kjøpesentre. For sentrum mener over halvparten av politikerne i Trondheim og Stavanger at det bør innføres slik avgift, mens det er noe færre som er positive i Bergen. I bydelsentre er politikerne noe mindre positive og mer usikre. Når politikerne blir spurt om å innføre slik avgift i hele kommunen, er over 60 prosent uenige i dette i Bergen, mens politikerne i Trondheim og Stavanger er mer delt. Sandnes skiller seg ut på alle spørsmålene ved at et overveiende flertall av politikerne er negative til en slik avgift.



**Figur 21 Mulige konsekvenser av parkeringsavgift ved arbeidsplasser og kjøpesentre**

Figuren over viser hvilke konsekvenser politikerne tror at en parkeringsavgift på private parkeringsarealer ved arbeidsplasser og kjøpesentre vil ha. Når det gjelder hvorvidt en slik avgift vil ha konsekvenser for mindre bilbruk, så er politikerne i Trondheim mest positive til dette, mens politikerne i Bergen og Sandnes er minst positive. Bergen er den byen hvor politikerne i størst grad er delt på midten i dette spørsmålet.

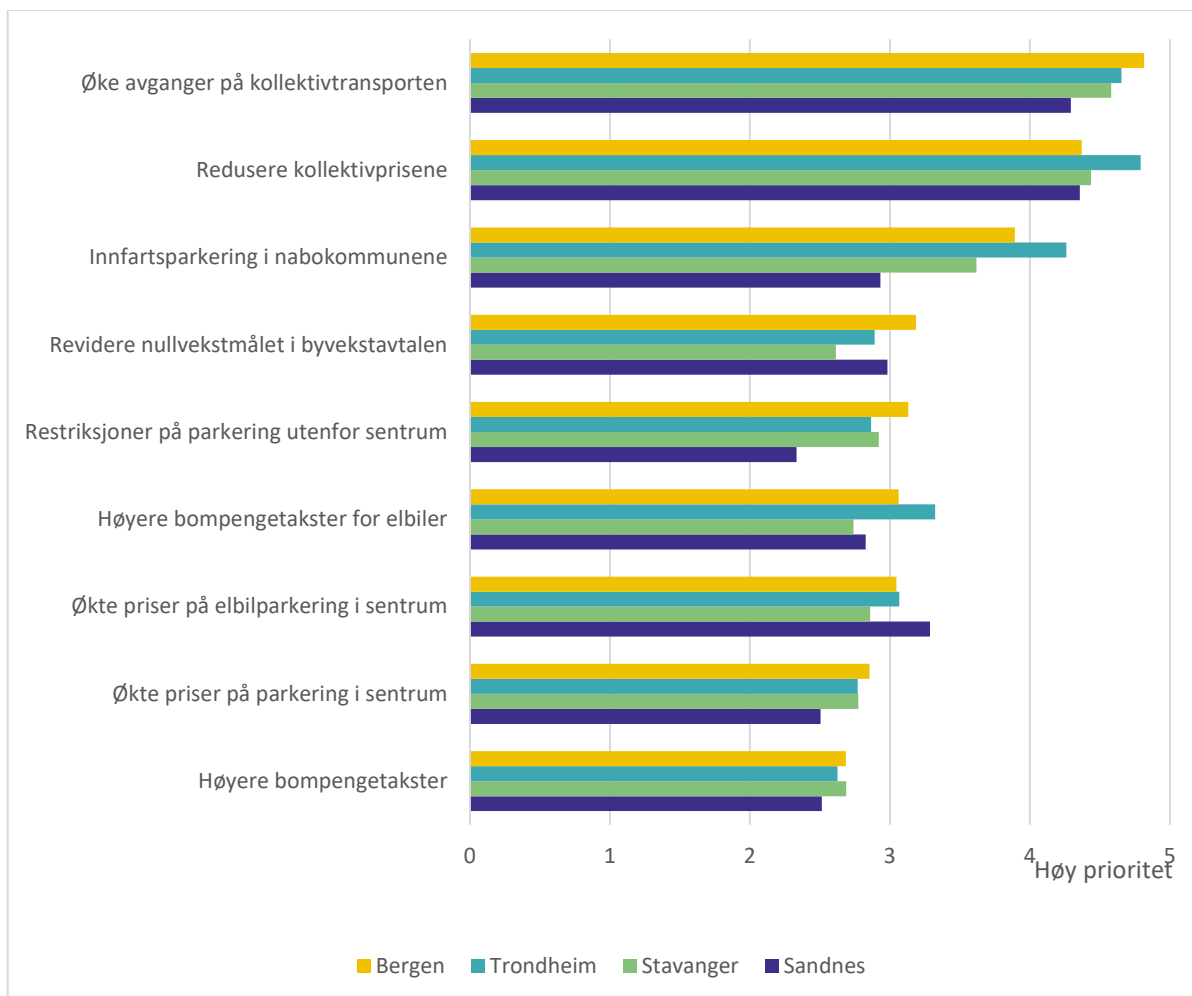
Når det gjelder hvorvidt en slik avgift kan øke sentrumshandelen, så er politikerne i Trondheim og Stavanger mest positive til dette. I dette spørsmålet er politikerne i Bergen mer usikre, 20 prosent angir nøytralt svar på påstanden. Den siste påstanden angir at slik avgift kan føre til færre arbeidsplasser i kommunen. I dette spørsmålet er igjen trenden at politikerne i Bergen er delt på midten, mens flertallet av politikerne i Trondheim og Stavanger mener avgiften ikke vil gi færre arbeidsplasser. Sandnes skiller seg igjen ut ved at 66 prosent av politikerne mener at det vil bli færre arbeidsplasser i kommunen dersom de innfører parkeringsavgift ved arbeidsplasser og på kjøpesentre.

Samlet sett viser undersøkelsen at politikerne i Bergen, Trondheim og Stavanger er delte i synet på om kommunen bør innføre avgift på private parkeringsplasser i sentrum, på kjøpesentre og på arbeidsplasser dersom kommunen får slik myndighet. I Sandnes er et stort flertall av politikerne uenige i at kommunen bør innføre avgift på private parkeringsarealer. Et klart flertall i Trondheim og Stavanger tror at en slik avgift kan gi mindre bilbruk og vil øke sentrumshandelen, mens det er like mange som er enige og uenige i dette blant politikerne i Bergen og Sandnes. Videre er det samlet

sett om lag like stor andel som er enig og uenig i påstanden om at parkeringsavgift på arbeidsplasser kan føre til færre arbeidsplasser i kommunen.

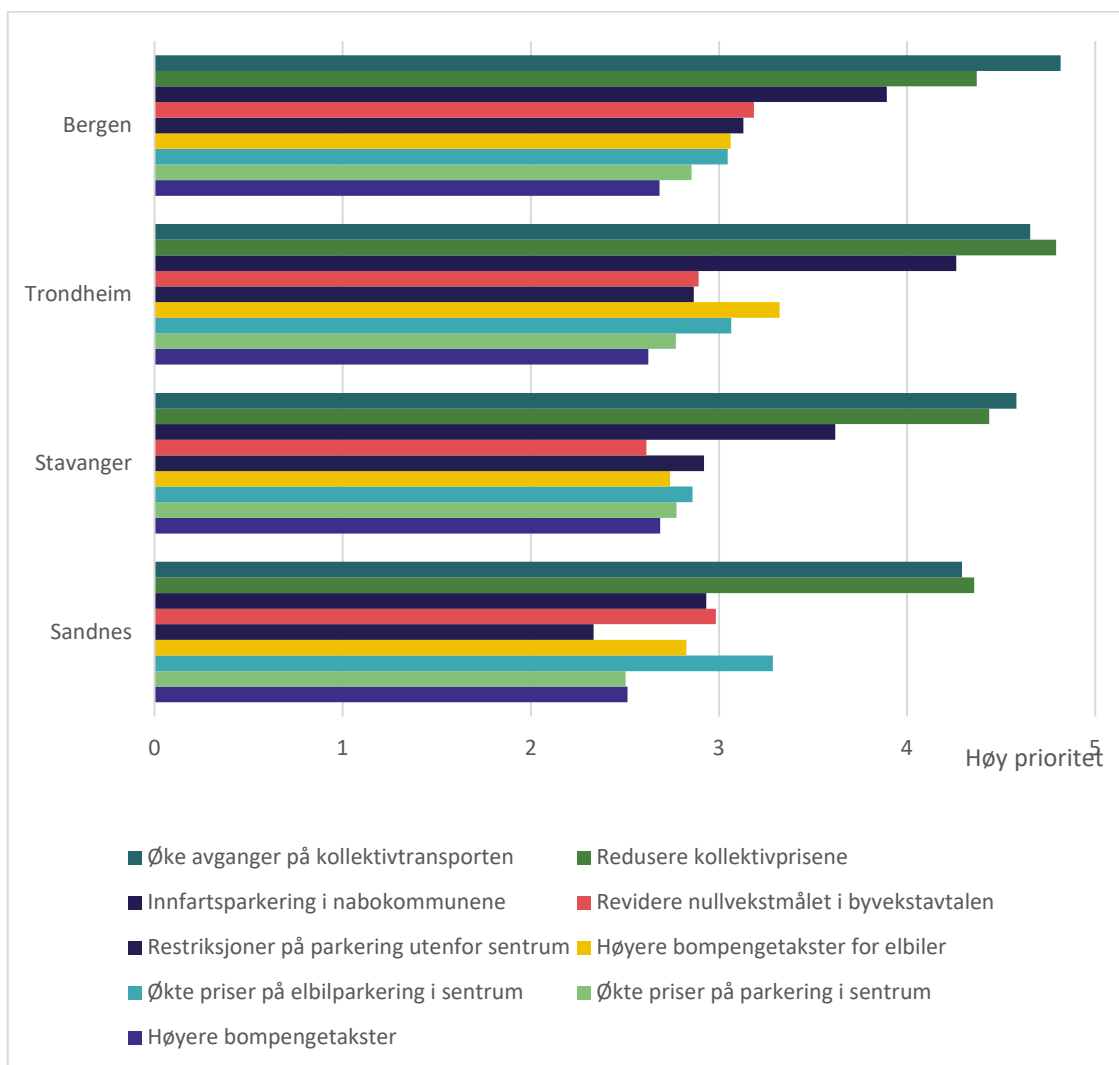
## 7.5. Tiltak for å nå nullvekstmålet

Bystyrepolitikerne ble spurt om å prioritere ulike tiltak for å oppnå byvekstavgiftens målsettinger om nullvekst i biltrafikken.



**Figur 22 De viktigste tiltakene for å nå nullvekstmålet**

Figuren over illustrerer tydelig at det er positive tiltak som å øke antall avganger på kollektivtransporten og å redusere kollektivprisene som er høyst prioritert, deretter kommer tiltaket om å legge til rette for innfartsparkering i nabokommunene. Restriktive tiltak som å øke prisene på parkering i sentrum eller for elbilparkering i bysentrum, å innføre restriksjoner på parkering utenfor sentrum, høyere bompenger generelt og for elbiler blir lavere prioritert. De tiltakene som er høyst prioritert er tiltak som må gjennomføres enten av fylkeskommunene eller av andre kommuner.



**Figur 23 Byene prioritering av de viktigste tiltakene for å nå nullvekstmålet**

Figuren over viser hvordan hver av byene har prioritert mellom ulike tiltak. Her skiller politikerne i Sandnes seg litt ut fra de andre ved at innfartsparkering i nabokommunene og restriksjoner på parkering utenfor bysentrum er prioritert lavere. Politikerne i Stavanger er mindre interessert enn de andre byene i å revidere nullvekstmålet i byveksttalen, mens Bergen prioriterer dette høyest av byene. Trondheim prioriterer høyere bomtakster for elbiler og reduserte kollektivpriser høyere enn de andre byene.

Figurene over viser politikernes gjennomsnittlige prioritering av tiltak for å nå nullvekstmålet. Det er imidlertid langt fra enighet blant politikerne i de ulike byene. Prioriteringens gjennomsnittlige avstand fra gjennomsnittsprioriteringen (standardavviket) varierer både mellom byene og for ulike tiltak. Samlet for alle tiltakene er det høyst standardavvik i Sandnes, mens Trondheim har lavest standardavvik; det vil si at politikerne i Sandnes er gjennomsnittlig mer uenig om prioriteringene enn bystyrepolitikere i Trondheim. Bergen ligger nokså nært Sandnes, mens Stavanger ligger midt mellom Bergen og Trondheim i gjennomsnittlig standardavvik. Tabellen under viser standardavviket i bystyrerepresentantenes prioritering av tiltak.

**Tabell 20 Standardavvik i politikernes prioritering av tiltak**

Tiltak for å nå nullvekstmål	Standardavvik i politikernes prioriteringer			
	Bergen	Trondheim	Stavanger	Sandnes
Høyere bompengeretakster for elbiler	1,42	1,37	1,43	1,81
Høyere bompengeretakster generelt	1,60	1,49	1,47	1,61
Økte priser på parkering i sentrum	1,68	1,48	1,38	1,63
Innføre restriksjoner på parkering utenfor bysentrum	1,73	1,31	1,41	1,42
Redusere kollektivprisene	1,22	0,41	1,17	1,28
Øke antall avganger på kollektivtransporten	0,88	0,48	0,89	1,23
Revidere nullvekstmålet i byvekstavtalen	1,93	1,52	1,64	1,74
Økte priser på elbilparkering i bysentrum	1,48	1,40	1,27	1,71
Legge til rette for innfartsparkering i nabokommunene	1,38	1,13	1,12	1,51

Tabellen viser at det for alle byene er det stor grad av enighet (lavt standardavvik) om å øke antall avganger på kollektivtransporten og å redusere kollektivprisene, mens det er stor grad av uenighet i alle byene om nullvekstmålet i byvekstavtalen bør revideres. Det er også forholdsvis stor grad av uenighet, særlig i Sandnes og Bergen, om bompengeretakstene bør økes og om prisene på parkering i sentrum bør økes.

## 7.6. Oppsummering

Målsettinger om å støtte handel og næring i byene og det å bidra til bedre livskvalitet i byene (bedre luft og byrom) får høy prioritet i byene. Stavanger og Sandnes prioriterer handel og næring litt over det å bidra til høyere livskvalitet, mens det for Bergen og Trondheim er motsatt. Målsettinger om god tilgang til byen både for myke trafikanter og de som må kjøre bil får også høy prioritet i byene. Det å redusere klimagassutslipp har litt lavere prioritet enn disse ovennevnte målsettingene. Å få inntekter til kommunene er lavt prioritert som målsetting for parkeringspolitikken. Dette er imidlertid betydelig uenighet om hvilke målsettinger som skal prioriteres internt i hvert enkelt bystyre.

Når det gjelder opplevelse av dagens parkeringspolitikk så ønsker en større andel av politikerne i Trondheim og Stavanger flere restriksjoner i parkeringspolitikken sammenlignet med Bergen og Sandnes. Særlig Sandnes skiller seg tydelig fra de andre byene ved at de fleste politikerne gjennomgående ønsker færre restriksjoner eller ingen endring i en allerede svært liberal parkeringspolitikk. I Bergen er det en tydeligere splittelse mellom politikerne som ønsker flere restriksjoner og politikere som ønsker færre restriksjoner. Det er størst oppslutning om flere restriksjoner på parkering i bydelssentre/kjøpesentre og lavest oppslutning for restriksjoner på parkering i sentrum som allerede er strengt regulert. Det samme bildet tegner seg også for spørsmål

om nivået på parkeringsavgift. Et klart flertall av politikerne i alle byene mener at sentrumshandelen vil svekkes av en mer restriktiv parkeringspolitikk. Politikerne i Bergen, Trondheim og Stavanger er delt på midten når det gjelder spørsmål om en restriktiv parkeringspolitikk vil føre til relokalisering av arbeidsplasser eller at byens tilgjengelighet som en viktig samfunnsarena vil svekkes. I Sandnes mener de fleste politikerne at dette er sannsynlig.

Politikerne fra Stavanger og Sandnes er enige om at offentlig tilgjengelige parkeringshus i sentrum i hovedsak bør eies av kommunen, noe som også er tilfelle i disse byene i dag. Politikerne fra Bergen og Trondheim er mer delt i oppfatningen om dette. Politikerne i Bergen, Trondheim og Stavanger er delt i synet på om kommunen bør innføre avgift på private parkeringsplasser i sentrum, på kjøpesentre og på arbeidsplasser dersom kommunen får slik myndighet. I Sandnes er et stort flertall av politikerne mot at kommunen bør innføre slik avgift. De fleste politikerne i Trondheim og Stavanger tror at en avgift på arbeidsplasser og kjøpesentre vil gi mindre bilbruk og øke sentrumshandelen. I Bergen og Sandnes er det sterk uenighet om dette blant politikerne.

For å nå nullvekstmålet prioriterer politikerne positive tiltak høyest, for eksempel å øke antall avganger på kollektivtransporten og redusere kollektivprisene. Restriktive tiltak som å øke prisene på parkering i sentrum, innføre restriksjoner på parkering utenfor sentrum eller høyere bompenger blir prioritert lavere. Et viktig dilemma i parkeringspolitikken er å unngå at biltrafikk og handel flyttes til omlandskommuner med mer liberal parkeringspolitikk. Samtidig er en viktig utfordring fremover og på en god måte regulere bruken av de parkeringsplassene som allerede finnes i byene.

Parkeringspolitikk er et område med stor uenighet. Særlig i Bergen er politikerne delt på midten knyttet til om man ønsker en mer eller mindre restriktiv parkeringspolitikk. I Sandnes er et stort flertall av politikerne enige om mindre restriksjoner i de fleste delene av parkeringspolitikken. Dette er bemerkelsesverdig gitt at Sandnes allerede har en mye mer liberal parkeringspolitikk enn de andre byene. I Trondheim og Stavanger er det et tydelig flertall for flere parkeringsrestriksjoner i bydelssentre og på arbeidsplasser, men her er det også mange som mener at dagens situasjon bør opprettholdes. Undersøkelsen viser også at parkeringspolitikken ikke kan vurderes isolert, men må sees i sammenheng med handel, lokalisering av arbeidsplasser og tilgjengelighet til sentrum.



## 8. Hvordan kan parkeringspolitikk bidra til å nå nullvekstmålet?

Formålet med denne studien har vært å sammenligne parkeringspolitikken i bykommunene Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes, for å vurdere muligheter og utfordringer knyttet til parkering som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Vi har sammenlignet parkeringspolitikk og tilbud på følgende områder: 1) utviklingstrekk og utforming av parkeringspolitikk og virkemidler, 2) parkering ved sentrale offentlige virksomheter og 3) lokalpolitikernes holdninger til parkeringspolitiske virkemidler. I denne delen vil vi oppsummere og drøfte hovedfunnene.

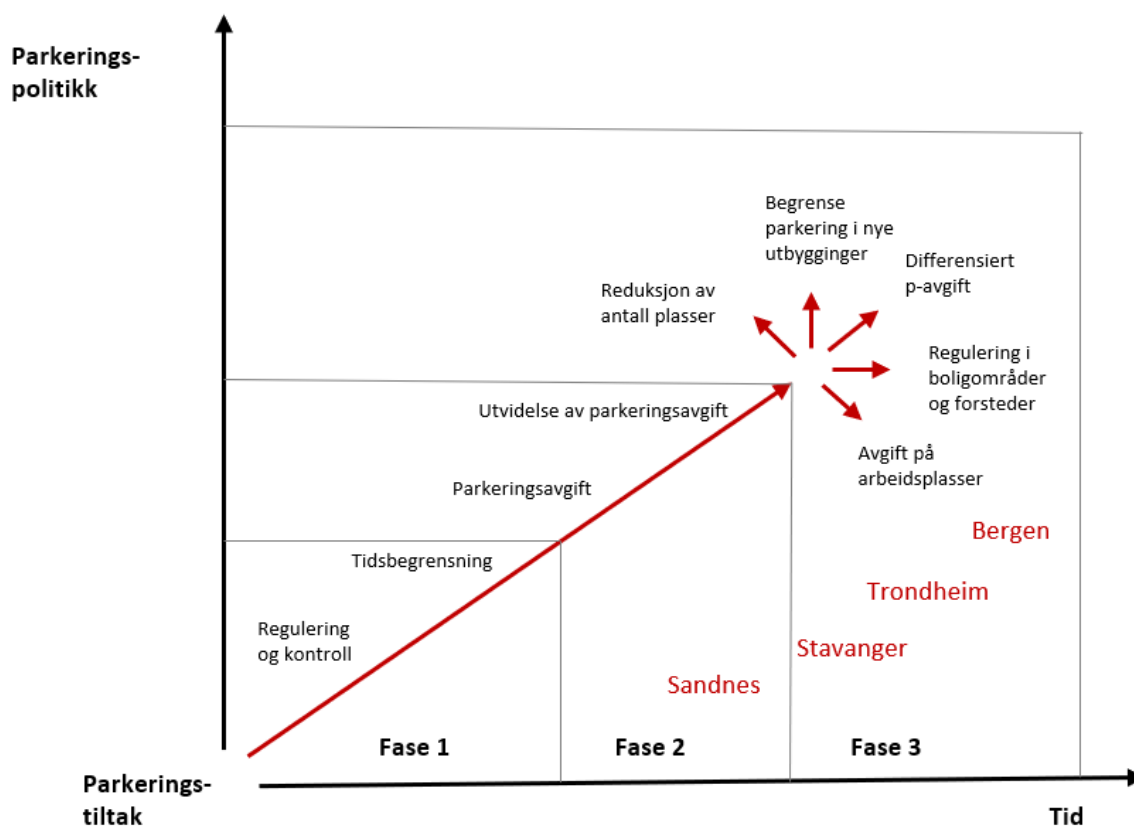
Alle kommunene i de tre byområdene har strammet inn på parkeringspolitikken de siste årene, med fokus på lavere parkeringsnormer, flytting av parkeringsplasser fra gate og inn i parkeringshus og strengere regulering av boligsoner. Utgangspunktet for byene er likevel ulikt. For eksempel har de trange byrommene i Bergen bidratt til at Bergen startet tidlig med å legge føringer på parkering. På Nord-Jæren har det vært bedre tilgang på areal samtidig som det har vært, og fremdeles er, viktig å legge til rette for handel i bysentrum. Bergen ser foreløpig ut til å ha kommet lengst i å utvikle parkeringspolitikk som en etablert del av areal- og transportplanleggingen, men også Trondheim og Stavanger har startet utviklingen av dette arbeidet.

Når det gjelder parkeringsdata og undersøkelser av parkering ved offentlige arbeidsteder, er parkering både mer tilgjengelig og rimeligere i Stavanger sammenlignet med Bergen og Trondheim. Tall fra reisevaneundersøkelsen bekrefter dette bildet, og viser at det fremdeles er relativt gode parkeringsmuligheter for bosatte i sentrum, men vanskeligst i Bergen. Når det gjelder parkeringsmuligheter ved arbeidsplass i sentrum, så ser vi at det er færre som oppgir at de har tilgang på gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver i Bergen og Trondheim enn på Nord-Jæren.

Hovedbildet fra undersøkelsen om parkeringspolitikk blant lokalpolitikere er at det er stor uenighet om fremtidig parkeringspolitikk, hvor nullvekst kun er en av flere målsettinger. Særlig i Bergen er politikerne delt på midten knyttet til om man ønsker en mer eller mindre restriktiv parkeringspolitikk. I Sandnes er politikerne enige om færre restriksjoner i de fleste delene av parkeringspolitikken, til tross for at Sandnes allerede har en svært liberal parkeringspolitikk sammenlignet med de andre byene. I Trondheim og Stavanger er det et tydelig flertall for flere parkeringsrestriksjoner i bydelssentre og på arbeidsplasser, men her er det også mange som mener at dagens situasjon bør opprettholdes. Undersøkelsen viser også at parkeringspolitikken ikke kan vurderes isolert, men må sees i sammenheng med handel, lokalisering av arbeidsplasser og tilgjengelighet til sentrum.

### 8.1. Parkeringspolitikk som en del av areal- og transportplanlegging

Parkeringspolitikken kan deles inn i tre faser. Fase 1 innebærer regulering av parkering ved høy etterspørsel og knapphet på plasser, fase 2 innebærer innføring av parkeringsavgift og utvidelse av soner for parkeringsavgift, mens fase 3 betyr at parkeringspolitikken blir en etablert del av areal- og transportplanlegging (Mingardo mfl. 2015). I denne delen vil vi diskutere utforming av parkeringspolitikk og virkemidler i de ulike byene og hvordan de plasserer seg i parkeringspolitikken tre faser.



**Figur 24 De ulike fasene i parkeringspolitikken**

Basert på Mingardo mfl. (2015)

Figuren ovenfor illustrerer de tre fasene i parkeringspolitikken og hvor byene plasserer seg. Vi kan si at Sandnes har den minst utviklede parkeringspolitikken og ønsker ikke å begrense parkering i altfor stor grad, men har innført avgift i sentrum. Bergen synes å være den byen som er lengst fremme i parkeringspolitikken; antall gateparkeringsplasser i sentrum er sterkt begrenset, parkeringsnormene er strenge, det tillates å bygge uten parkering i sentrum, boligsoneparkering utvides og det er kun tillatt med en bil i sentrumsnære områder. Trondheim er imidlertid også langt fremme og skal nå i gang med et arbeid for å revidere parkeringsnormene. Stavanger har en mer liberal parkeringspolitikk, med noe lavere priser og bedre tilgjengelighet på parkering. Både Bergen, Trondheim og Stavanger befinner seg alle i den tredje fasen hvor parkeringspolitikken blir en etablert del av areal- og transportplanlegging.

Parkering i sentrum er i alle byene regulert gjennom å begrense antall parkeringsplasser og å differensiere parkeringsavgiften. Det betyr at det generelt sett er rimeligere å parkere i parkeringshus enn langs gate, hvor parkering i tillegg er tidsbegrenset. Samtidig er parkeringsavgiften høyere jo mer sentralt parkeringsplassene ligger. Dersom vi ser på hvor mange som arbeider i byenes hovedsentrum (etter SSBs definisjon), ser vi at det er flere i Bergen og Trondheim hvor andelen er om lag 20 prosent, enn i Stavanger og Sandnes hvor andelen er om lag 12 prosent. I tillegg kommer det store antallet studenter i Bergen og Trondheim (knappt 40 000), noe som er over tre ganger så mange som på Nord-Jæren. Det betyr at det er et større volum mennesker som må reise til byenes sentrum daglig sammenlignet med Stavanger. Dette gjør det enklere å legge til rette for god

kollektivdekning, noe som kan bygge oppunder en strengere parkeringspolitikk og mindre bilbruk i byområdet. Samtidig innebærer forskjellen i andel arbeidsplasser i bysentra at parkeringspolitikkenes potensiale for å bidra til nullvekstmålet er mye større i Bergen og Trondheim enn på Nord-Jæren.

Gjennomgangen foran viser at parkeringspolitikken kun omfatter om lag ¼ av arbeidsplassene og av detaljvareomsetningen. Dersom byene i større grad skal benytte parkeringspolitikken som virkemiddel for å nå målsettingen om null vekst i personbiltrafikken, vil det være relevant å utvide det geografiske nedslagsfeltet til parkeringspolitikken til å omfatte arbeidsplasser utenom sentrum og detaljhandelsområder / kjøpesentre utenom sentrum.

Boligsoneparkering er et virkemiddel for å gi beboere i sentrale strøk som er avhengig av gateparkering, et bedre parkeringstilbud og redusere fremmedparkering. Både Bergen, Trondheim og Stavanger har hatt boligsoneparkering siden 80-tallet. Boligsoneparkering med avgift dekker potensielt en langt større andel av befolkningen i Bergen enn i Trondheim og Stavanger. Bergen og Trondheim har omtrent samme prisnivå, mens prisnivået i Stavanger er betydelig lavere. Bergen har noe strengere regulering av boligsoner med kun mulighet for én bil i sentrumssonene og ikke mulighet for besøksparkering. I Trondheim er imidlertid prisnivået høyt for bil nummer to og tre, noe som gjør at det er få beboere med mer enn en bil i boligsonerområdene. Begrensninger på antall biler gir redusert bilhold og kan bidra til redusert bilbruk. Det er imidlertid i Bergen at omfanget av boligsoneparkering er mest utbredt.

I følge Mingardo mfl. (2010) er det hovedsakelig tre hovedutfordringer som politikere vil møte i fase 3, når parkeringspolitikken begynner å bli mer kompleks. For det første vil det bli økt konflikt om avgiftsnivået på parkering. For det andre vil man ønske å begrense parkering knyttet til nye utbygginger, og helst koble disse fra hverandre. For det tredje vil man arbeide for å regulere parkering også i boligområder og forstadsområder (Mingardo mfl. 2015). Oppsummert kan vi si at regulering av parkering er sterkest i byenes sentrumsområder, men Bergen og også Trondheim arbeider med å utvide regulering av parkering til boligområder og forstadsområder. I byvekstavtalene er det enighet om å arbeide videre med en felles parkeringspolitikk med omlandskommunene. Det er viktig at forskjellene ikke blir for store mellom sentrum og omland slik at biltrafikk flyttes og man risikerer å skape mer biltrafikk. På Nord-Jæren er det konflikt knyttet til parkeringsnormene på arbeidsplassområdet Forus. En bakgrunn for dette kan være at Sandnes og Stavanger befinner seg i ulike faser av parkeringspolitikken, noe som kan gjøre det vanskelig å finne en felles politikk.

Parkeringspolitikken er en viktig del av areal- og transportpolitikken. Det er likevel et virkemiddel som er tilknyttet mange ulike målsettinger i tillegg til redusert biltrafikk, som å prioritere parkering til utvalgte grupper (som med boligsoneparkering), legge til rette for handel, sikre tilgjengelighet til byen, unngå å flytte/generere mer biltrafikk. Disse dilemmaene gjør at det ikke er rett frem å bruke parkering som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet.

## 8.2. Parkering ved arbeidsplasser

Reisevaneundersøkelsen fra 2019 viser at det er relativt lik tilgjengelighet til parkering på arbeidsplasser i Bergen og Trondheim. Drøyt 60 prosent parkerer gratis, 30 prosent betaler selv, mens mellom 5 og 7 prosent ikke har tilgang på parkeringsplass. På Nord-Jæren parkerer hele 80 prosent gratis ved arbeidsplass, mens 18 prosent betaler selv. Det er svært få som ikke har tilgang

på parkering ved arbeidssted i det hele tatt. Dette handler om lokalisering av arbeidssted, men også om regulering av parkering.

Når vi ser på parkeringspolitikken hos offentlige virksomheter i byområdene, ser vi at parkeringspolitikk hos offentlige virksomheter i Bergen og Trondheim gjør at færre ansatte reiser med bil til jobb sammenlignet med Stavanger. Det er noe usikkerhet til tallene, fordi gjennomføring av reisevaneundersøkelser hos virksomhetene er gjennomført på ulike tidspunkter og vi har heller ikke tall på reisevaner hos alle virksomhetene. Bilandelen blant de ansatte og rimelig parkering ved de største virksomhetene i Stavanger (universitetet og sykehuset) bidrar særlig til et bilde av at offentlige virksomheter i Stavanger har en mindre restriktiv parkeringspolitikk enn i de andre byområdene. I tillegg har Rogaland fylkeskommune også god tilgang på rimelig parkering for sine ansatte. Det har også Vestland fylkeskommune hatt, men det blir ikke lenger tilfelle når det nye fylkeshuset står ferdig i 2023. Erfaringsinnhentingen viser at særlig lokalisering, men også innføring av restriksjoner på parkering, har betydning for hvor mange som reiser med bil til jobb. Dette er også vist i tidligere undersøkelser (Christiansen og Julsrud 2014; Lunke mfl. 2018).

I dag har ikke kommunen mulighet til å regulere parkering ved private parkeringsarealer som arbeidsplasser. I 2020 ba imidlertid KS' storbynettverk regjeringen om å sikre at kommuner som ønsker det kan innføre avgift også på private parkeringsarealer ved arbeidsplasser og kjøpesentre. Når vi spør lokalpolitikere i de fire byene om hvorvidt de ville innført avgift på arbeidsplasser og kjøpesentre i sentrum dersom de fikk mulighet, er om lag halvparten av politikerne i Trondheim og Stavanger positive til å innføre flere restriksjoner. Det er imidlertid en betydelig andel av politikerne som også er uenige i dette (om lag 40 prosent). I Bergen er andelen positive noe lavere, på om lag 40 prosent, mens andelen negative er noe høyere. I Sandnes mener drøyt 70 prosent av politikerne at de ikke ville innført en slik avgift. I både Trondheim og Stavanger tror en stor andel av politikerne at en slik avgift vil gi mindre bilbruk, men det er mindre enighet om dette i Bergen og Sandnes. Knappt 40 prosent av politikerne i Trondheim og Stavanger tror at arbeidsplasser vil relokalisere seg dersom man innfører en avgift.

For at byene skal nå nullvekstmålet er parkeringspolitikk på arbeidsplasser noe av det viktigste virkemiddelet for å nå nullvekstmålet. Det er som regel enklere å få arbeidsreiser over på kollektivtransport fordi disse reisene skjer innenfor bestemte tidsrom på døgnet enn handle- og fritidsreiser som spres over større tidsrom. De strukturelle forskjellene mellom byområdene når det gjelder lokalisering av arbeidsplasser og studieplasser bidrar til å gjøre parkeringspolitikk (avgift og begrensning av antall plasser) til et mindre effektivt virkemiddel på Nord-Jæren enn i Bergen og Trondheim. Det er også viktig at offentlige virksomheter viser vei ved å begrense tilgang på parkering for sine ansatte på arbeidsplassen.

### **8.3. Politisk uenighet om fremtidig parkeringspolitikk**

I følge Matland (1995) så vil gjennomføring av politikk være sterkt påvirket av usikkerhet rundt effekten av de politiske tiltakene og konfliktnivå. Utviklingen av parkeringspolitikken i de ulike byene har skjedd gradvis og som en naturlig del av byutviklingen. I dagens bysentrum er parkering allerede et begrenset gode. I tillegg er parkeringspolitikken gjennom byveksttaltene knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet. Parkeringspolitikken er et av mange tiltak som skal bidra til å nå nullvekstmålet, samtidig som effekten er usikker og parkering også skal bidra til å nå andre mål. Det skaper en usikkerhet rundt effekt av tiltak. Samtidig er det politiske konfliktnivået høyt fordi det allerede er

lagt begrensninger på biltrafikken i byene. Bompenggeopprøret før lokalvalget i 2019 bidro til økt politisk oppmerksomhet rundt bilreduserende tiltak.

**Tabell 21 Gjennomføring av politikk**

	Lav konflikt	Høy konflikt
Lav usikkerhet	Administrativ implementering Ressurser	Politisk implementering Makt
Høy usikkerhet	Eksperimentell implementering Kontekstuelle rammebetingelser	Symbolisk implementering Koalisjonsstyrke

Konflikt er en naturlig del av politikken, og kan være produktiv og lede til engasjement og kreativitet som kan skape bedre løsninger. Men konflikt kan også bli destruktiv og føre til null-sum-spill som gir mistillit til det politiske systemet og andre politiske partier (Wolf og Van Dooren 2018). Tabellen viser hvordan konfliktnivå og usikkerhet rundt effektene av tiltak kan bidra til ulike typer gjennomføring av politikk (Matland 1995). Spørreundersøkelsen blant politikerne viser en hovedtendens mot at politikerne i Trondheim og Stavanger er mer tilbøyelige til å være enige i å innføre flere restriksjoner på parkering, mens politikerne i Bergen er mer tilbøyelige til å ønske færre restriksjoner. Det er i Sandnes det er størst enighet blant politikerne om parkeringspolitikken, og enigheten er basert på få restriksjoner på parkering. Dette samsvarer med funnene fra gjennomgangen av parkeringspolitikken i byene.

Det er kanskje noe overraskende at politikerne i Bergen har en tendens til å ønske seg ingen endring eller færre restriksjoner. Det er flere forhold som kan forklare dette. For det første har Bergen allerede innført en strengere parkeringspolitikk også knyttet til den nye arealplanen enn Trondheim og Stavanger. For det andre var Bergen rammet av et bompenggeopprør foran lokalvalget i 2019. For det tredje ga lokalvalget i 2019 ikke noen av de vanlige blokkene flertall i bystyret, noe som øker konfliktnivået i politikken generelt. Høsten 2021 måtte også byrådet bestående av Arbeiderpartiet, Miljøpartiet de Grønne, Venstre og Kristelig Folkeparti midlertidig gå av fordi det var uenighet om bybanetraseen til Åsane, selv om de kom raskt tilbake. Det er imidlertid ikke slik at det kun kan spores uenighet om parkeringspolitikken i Bergen, det kan vi også se blant politikerne i Stavanger og Trondheim.

Når vi ser på målsettinger for parkeringspolitikken ser vi at handel og næring og tilgang til bil er høyt prioritert av politikerne i både Bergen og Stavanger. I Trondheim rangerte politikerne handel og næring og bedre livskvalitet i byen høyest. På spørsmål om prioritering av tiltak for å nå nullvekstmålet, prioriterte flertallet av politikerne positive virkemidler og restriktive virkemidler ble lavere prioritert. Det at politikerne som regel prioriterer positive virkemidler fremfor negative er også funnet i tidligere undersøkelser (Christiansen 2020).

Dagens parkeringspolitikk i de fire byene omfatter hovedsak til bysentra, nærliggende boligområder (boligsoneparkering) og ved enkelte offentlige virksomheter utenom disse områdene. I de tre største byene virker det som om mulighetene for å innføre strengere restriksjoner i disse områdene er begrenset. Dersom parkeringspolitikken skal kunne bidra ytterligere til nullvekstmålet er det

nærliggende å se på muligheten for å innføre parkeringsavgifter ved private parkeringsplasser ved arbeidsplasser og ved kjøpesentre. Her viser politiker-undersøkelsen at det er stor uenighet om et slik tiltak i alle byene unntatt i Sandnes det politikerne er tydelig imot. Politikernes prioritering av tiltak for å nå nullvekstmålet viser også at parkeringsrestriksjoner utenom sentrumsområdene får middels prioritering.

Oppsummert er det stor uenighet om og dermed høyt politisk konfliktnivå knyttet til parkeringspolitikk. Dersom konfliktfylte parkeringstiltak skal gjennomføres er det viktig å ha sterk politisk styring og en bred forståelse om effekten av tiltakene som innføres. Dersom det er stor usikkerhet knyttet til effektene av tiltaket vil gjennomføringen være prisgitt en sterk politisk koalisjon som kan iverksette tiltaket, som dermed vil ha stor symboleffekt.

#### **8.4. Parkeringspolitikken dilemmaer**

Nullvekst i biltrafikken er kun en av flere målsettinger som parkeringspolitikken skal bidra til. For det enkelte byområde må dermed parkeringspolitikken balansere ulike målsettinger. Dette bidrar til politiske dilemmaer som også kan være forskjellig fra byområde til byområde.

Dersom det blir alt for kostbart å parkere i bysentrum vil det kunne bidra til at grupper av befolkningen med svakere økonomisk evne får redusert tilgang til den sosiale arenaen som bysentrum utgjør. På den annen side vil for lave takster bidra til at flere kjører bil til sentrum og dermed til økt personbiltrafikk og dårligere bymiljø. Økte avgifter for boligsoneparkering nær sentrum vil også kunne bidra til folk med svak økonomisk evne, men behov for vil velger å bosette seg lenger fra sentrum.

Økte parkeringsrestriksjoner i sentrum kan være en konkurranseulempe for butikkene i sentrum og svekke mulighetene for sentrumsutvikling og samtidig stimulere til økt handel på kjøpesentra det det ikke er parkeringsrestriksjoner. Lettes det på parkeringsrestriksjonene i sentrum kan det bidra til økt kjøring til sentrum, strammes det til kan det bidra til økt kjøring til kjøpesentra. Private parkeringsplasser ved kjøpesentra bidrar til at parkeringspolitikken geografiske nedslagsfelt er begrenset.

I flerkommunale byområder (eksempelvis Nord-Jæren) er det ekstra utfordringer ved at det er flere by- og kommunestyre som må bli enige om en parkeringspolitikk for byområdet på tvers av kommunegrenser. Ensidig innføring av en restriktiv parkeringspolitikk i en av byene vil kunne svekke handelsnæringen i denne byen og dersom dette også omfatter arbeidsplasser vil dette kunne få betydning for i hvilken kommune bedrifter velger å lokalisere seg.

## 9. Referanser

### Litteratur

- Albalade D, Gragera A (2020). The impact of curbside parking regulations on car ownership. *Regional Science and Urban Economics* 81. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2020.103518>
- Antonson H, Hrelja R, Henriksson P (2017). People and parking requirements: Residential attitudes and day-to-day consequences of a land use policy shift towards sustainable mobility, *Land Use Policy*, 62, 213–222. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2016.12.022>.
- Burchell J, Ison S, Enoch M, Budd L (2019). Implementation of the workplace parking levy as a transport policy instrument, *Journal of Transport Geography*, 80. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102543>.
- Cairns S, Newson C, Davis A (2010). Understanding successful workplace travel initiatives in the UK, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44 (7), 473–494. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2010.03.010>.
- Christiansen P (2020). The effects of transportation priority congruence for political legitimacy, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 61–76. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.11.005>.
- Christiansen P (2018). Public support of transport policy instruments, perceived transport quality and satisfaction with democracy. What is the relationship? *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 118, 305–318. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.09.010>.
- Christiansen P, Engebretsen Ø, Fearnley N, Hanssen JU (2017a). Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. *Transportation Research Part A*, 95, 198–206.
- Christiansen P, Fearnley N, Hanssen JU, Skollerud K (2017b). Household parking facilities: Relationship to travel behaviour and car ownership. *Transportation Research Procedia* 25, 4185–4195.
- Christiansen P, Gundersen F, Gregersen FA (2016). Kompakte byer og lite bilbruk? Reiser mønster og arealbruk. [TØI-rapport 1505/2016](#).
- Christiansen P, Hanssen JU, Skartland E-G, Fearnley N (2016). Parkering – virkemidler og effekter. [TØI-rapport 1493/2016](#).
- Christiansen P, Engebretsen Ø, Hanssen JU (2015). Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. [TØI-rapport 1439/2015](#).
- Christiansen P, Julsrud T (2014). Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørnvika. [TØI-rapport 1344/2014](#).
- Christiansen P (2012). Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet. [TØI-rapport 1225/2012](#).
- Dale S, Frost M, Ison S, Nettleship K, Warren P (2017). An evaluation of the economic and business investment impact of an integrated package of public transport improvements funded by a Workplace Parking Levy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 101, 149–162. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.034>.
- Evangelinos C, Tscharktschiew S, Marcucci E, Gatta V (2018). Pricing workplace parking via cash-out: Effects on modal choice and implications for transport policy, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 369–380. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.04.025>.

- Guo Z, Ren S (2013). From minimum to maximum: Impact of the London parking reform on residential parking supply from 2004 to 2010? *Urban Studies* 50 (6), 1183–1200.
- Hanssen JU, Christiansen P (2016). Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus. [TØI-rapport 1489/2016](#).
- Hanssen JU, Christiansen P (2013). Parkeringspolitikken i fem norske byer – mål, normer og erfaringer. [TØI-rapport 1266/2013](#).
- Kirschner F, Lanzendorf M (2020a). Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective, *Transport Reviews*, 40 (1), 54–75, DOI: 10.1080/01441647.2019.1666929
- Kirschner F, Lanzendorf M (2020b). Support for innovative street-parking policies: Empirical evidence from an urban neighbourhood. *Journal of Transport Geography* 85.
- Knoflacher H (2006). A new way to organise parking: The key to successful sustainable transport system for the future. *Environment & Urbanization* 18 (2), 387–400.
- Lunke EB, Skollerud KH, Mata IL, Julsrud TE, Christiansen P (2018). Klimavennlige jobbreiser i Oslo kommune. [TØI-rapport 1632/2018](#).
- Matland, Robert (1994). Synthesizing the Implementation Literature: The Ambiguity-Conflict Model of Policy Implementation. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 5 (2), 145–174, <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.jpart.a037242>
- Mingardo G, van Wee B, Rye T (2015). Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends, *Transportation Research Part A* 74, 268–281. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.005>
- Ottosson DB, Chen C, Wang T, Lin H (2013). The sensitivity of on-street parking demand in response to price changes: A case study in Seattle, WA. *Transport Policy*, 25, 222–232.
- Rye T, Cowan T, Ison S. (2006). Expansion of a Controlled Parking Zone (CPZ) and its Influence on Modal Split: The Case of Edinburgh. *Transportation Planning and Technology*, 29 (1), 75–89. DOI: 10.1080/03081060600585368
- Rye T, Ison S (2005). Overcoming barriers to the implementation of car parking charges at UK workplaces. *Transport Policy*, 12 (1), 57–64. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2004.11.002>.
- Tennøy A, Tønnesen A, Øksenholt KV (2021). Arealdimensjonen i byvekstavtalene. Case Trondheimsområdet. [TØI-rapport 1829/2021](#).
- Tennøy A, Knapskog M, Gundersen F, Hagen OH, Skartland E-G, Øksenholt KV (2017). Statlig lokalisering – hvor og hvorfor? [TØI-rapport 1576/2017](#).
- van Ommeren J, de Groote J, Mingardo G (2014). Residential parking permits and parking supply. *Regional Science and Urban Economics* 45, 33–44. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2013.11.003>.
- Weinberger R, Seaman M, Johnson C (2009). Residential off-street parking impacts on car ownership, vehicle miles travelled, and related carbon emissions: New York city case study. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2118, 24–30.
- Wolf Eva EA, Wouter Van Dooren (2018). Conflict reconsidered: The boomerang effect of depoliticization in the policy process. *Public Administration* 96, 286–301.



## Rapporter og dokumenter

- Asplan Viak (2019a). Parkeringspolitikk i regionsentrene i Bergensområdet. Hordaland fylkeskommune. Asplan Viak, oppdragsnummer 606022-09.
- Asplan Viak (2019b). Hordaland fylkeskommune. Reisevaneundersøking for Klimapartnere Vestland. 8.4.2019.
- Asplan Viak (2018). Kunnskapsgrunnlag. Parkeringsstrategi Sandnes sentrum. Asplan Viak på oppdrag for Sandnes kommune, 19.9.2018.
- Hjelmeng-utvalget (2018). Like konkurransevilkår for offentlige og private aktører. [Rapport fra arbeidsgruppe](#).
- Innst. 325 S (2020–2021). Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030
- Oslo Economics (2019). Utredning av samfunnsøkonomiske effekter av tiltak for å fremme like konkurransevilkår for offentlige og private aktører i markedet. [OE-rapport 2019-27](#).
- POD (2017). Politiet mot 2025. POD-publikasjon 2017/08.
- Prop. 88 S, 2017–2018. Kommuneproposisjonen 2019.
- Prop. 105 S, 2019–2020. Kommuneproposisjonen 2021.
- Samferdselsdepartementet (2014). Høring. Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering. Vedlegg 2: «Ny felles parkeringsregulering». 1. september 2014.
- Samferdselsdepartementet (2012). Høringsutkast. Lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven). 28. juni 2012.
- Samferdselsdepartementet (2006). Ny felles parkeringsregulering? En gjennomgang av offentlig og privat avgiftsparkering. Rapport fra arbeidsgruppe april 2006.
- Vegdirektoratet (2018). Byutredninger. Oppsummering av hovedresultater for åtte byområder. Statens vegvesen Vegdirektoratet, 25. januar 2018.
- Vista Analyse (2019). Omsetningsutvikling i varehandel og tjenesteyting i et utvalg norske byer for perioden 2008 – 2017 Rapport 2019/30

## Bergen

- Bergen kommune (2019a). KPA 2018 – kommuneplanens arealdel, planbeskrivelse. [Vedtatt i bystyret 19.6.2019](#).
- Bergen kommune (2019b). Melding om eierskap i kommunens selskaper og foretak. Vedtatt av Bergen bystyre 30. januar 2019.
- Bergen kommune (2016). Prinsippsak om parkering. Fagnotat, Etat for plan og geodata/byrådsavdeling for byutvikling. Saksnummer 201625804/1.
- Byvekstavtale Bergensområdet (2019). Byvekstavtale mellom kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, Vestland fylkeskommune og Staten v/ Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Hordaland fylkeskommune (2019). Handlingsplan for innfartsparkering 2018–2029. Oppfølging av strategi for innfartsparkering fram mot 2030.
- Universitetet i Bergen (2019). Se forslaget til ny reisepolicy. [Publisert 30.10.2019](#) av Ida Bergstrøm.

### *Trondheim*

Byvekstavtale Trondheimsområdet (2019). Byvekstavtale mellom kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal, Trøndelag fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Trondheim kommune, Midtbyen Management og Næringsforeningen i Trondheimsregionen (2020). Midtbyregnskap 2020. Mars 2021.

NTNU (2021). Ambisjoner og fakta. NTNUs interne miljøarbeid. URL 15.4.2021.

Trondheim kommune (2020). Byutviklingsstrategi for Trondheim. Strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050. Vedtatt av bystyret 9.12.20.

Trondheim kommune (2013). Planbeskrivelse. Kommuneplanens arealdel 2012–2024. Vedtatt av bystyret 21.3.2013.

Trondheim kommune (2012). Krav til parkering – veileder. Kommuneplanens arealdel 2012–2024, vedlegg 15.

Trondheim Parkering (2017). Trondheim Parkering KF – organisering av virksomheten for å ivareta økonomisk og ikke-økonomisk virksomhet. ESA 17/36174-1, rapport fra arbeidsgruppen 17.10.2017.

Simonsen Vogt Wiig Trondheim AS (2017). Utredning av anbefalt selskapsform for kommunalt samarbeid innen parkering. Notat 24.5.2017.

### *Nord-Jæren*

Byvekstavtale Nord-Jæren (2019). Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019–2029.

IKDP (2018a). Interkommunal kommunedelplan for Forus 2019–2040. Kommunene Sandnes, Sola og Stavanger. Datert Stavanger 13.4.2018, revidert 31.05.2018, oppdatert i hht. styrets vedtak 31.05.2018. Offentlig høring og ettersyn. Tilgjengelig på IKDP Forus nettside 6.8.2021.

IKDP (2018b). Forslag til prinsipper og bestemmelse for parkering. Notat IKDP Forus, parkering. 16.3.2018. Tilgjengelig på IKDP Forus nettside 6.8.2021.

IKDP (2019). Interkommunal kommunedelplan for Forus 2019–2040. Kommunene Sandnes, Sola og Stavanger. Datert Stavanger 13.4.2018, revidert 08.05.2019, sluttbehandling av plan. Tilgjengelig på IKDP Forus nettside 6.8.2021.

IKDP (2020). Konsekvensutredning av endringsforslag – tilleggshøring IKDP Forus. Vurdering av endringene i revidert planforslag fra kommunedirektørene. Tilgjengelig på IKDP Forus nettside 6.8.2021.

Sandnes kommune (2019). Parkeringsstrategi i Sandnes sentrum – prinsipper jf. reviderte bestemmelser. Sandnes bystyre 8.4.2019.

Stavanger kommune (2022). Strategi for bærekraftig transport og mobilitet. Plangrunnlag delprosjekt i kommuneplanens arealdel 2023–2038

Stavanger kommune (2019a). Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019–2034. Stavanger bystyre 11.3.2019.

Stavanger kommune (2019b). Kommuneplan for Stavanger 2019–2034. Stavanger bystyre  
9.12.2019.

Stavanger kommune (2018). Transport og mobilitet. Kommuneplanen 2019–2034. Notat  
02.10.2018.

Stavanger kommune (2011). Kommuneplan 2010–2025, sammen for en levende by. Stavanger  
bystyre 14.6.2011.

Stavanger kommune (2010). Eierskapsmelding 2010.

## 10. Vedlegg

### 10.1. Intervjuguide til kommunene – vedlegg 1

#### Kommunens parkeringspolitikk:

- Hvordan er parkeringsområdet organisert i kommunen?
- Kan du gi noen hovedtrekk i hvordan parkeringspolitikken har utviklet seg siden 2010? Er det noen områder som har vært særlig diskutert/det har vært uenighet om?
  - Hvordan har fordelingen mellom offentlige og private parkeringsplasser i sentrale deler av byen endret seg de siste 10 år?
  - Har mer parkering blitt flyttet fra gategrunn til parkeringshus?
  - I hvilken grad møter forslag til bruk av ulike parkeringspolitiske virkemidler i sentrale områder, arbeidsplassområder og boligområder motstand? Fra hvilke aktører og hva er argumentene mot?
  - Hvordan er retningslinjene for å legge opp til lading på parkeringsplassene?
- I hvilken grad henger parkeringspolitikken sammen med eller står i motstrid med andre politikkområder (eksempelvis klima-, areal-, nærings-politikk)?
- Har de parkeringsansvarlige i kommunen vært involvert i arbeidet med utvikling av byvekstavtaler? Vil byvekstavtalen innebære endringer i kommunens parkeringspolitikk?
- Har kommunen noen egen parkeringsstrategi knyttet til nullvekstmålet?
- Hva anser du er det mest effektive verktøyet innenfor parkeringsområdet for å bidra til å nå nullvekstmålet?
- Hvordan har den politiske ledelsen stilt seg til parkering som virkemiddel?
- I hvilken grad og hvordan brukes parkering som virkemiddel når andre areal- og transportpolitiske verktøy utvikles, eksempelvis endring av bussfrekvens, nye ruter, bompenger, sykkelordninger og bilfrie soner?

#### Arbeidsplasser:

- I hvilken grad har kommunen redusert/fjernet parkering eller innført avgift for egne virksomheter i løpet av de siste 10 år?
- I hvilken grad har andre offentlige virksomheter (stat, fylkeskommune og interkommunale selskaper) og private virksomheter redusert/fjernet parkering eller innført avgift for egne virksomheter i løpet av de siste 10 år?
- Prøver kommunen på noen måte å påvirke arbeidsgivere til å begrense parkering/innføre avgift på arbeidsplassen?
  - Dersom kommunen hadde fått virkemidler til å regulere denne typen parkering, for eksempel å gjøre det obligatorisk med avgift, tror du at det hadde blitt benyttet?

#### Boligsoner:

- Hvordan har boligsoneparkering utviklet seg de siste ti årene?
- Har du noen oppfatning om hvordan beboerne opplever denne ordningen – er det noen særlige områder det har vært konflikt rundt for eksempel?
- Ser du for deg at det kan bli prisøkning/andre restriksjoner på boligsonene etter hvert?

### Kommunale parkeringsselskaper:

- Hvordan styres parkeringsselskapene? Hvilke føringer kan kommunen legge for denne parkeringen?
- Er parkeringshusene som driftes av de kommunalt eide selskapene alle offentlig eide, eller drifter de også på vegne av private aktører?
- Hva går overskuddet fra denne parkeringen til?

### Parkeringsnormer:

- Parkeringsnormene kan brukes til å begrense fremtidige parkeringsplasser – har kommunen brukt dette verktøyet aktivt de siste ti årene?
- Har det vært mange saker hvor det har vært konflikter med utbyggerne knyttet til parkeringsnormer?
- Hvordan blir maksimalkravene brukt – blir det høyeste tillatte antall plasser 'standard' eller finnes det tilfeller hvor man har valgt å bygge færre plasser enn det høyeste kravet?
- Har kommunen brukt frikjøpsordningen aktivt – hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det utfordrende å bruke dette verktøyet – hvorfor/hvorfor ikke?

## **10.2. Intervjuguide til offentlige virksomheter – vedlegg 2**

1. Hvor mange arbeider på arbeidsplassen?
2. Hvor mange besøker virksomheten (evt. studerer/går på skole) årlig dersom det finnes tall på det?
3. Forsøker virksomheten å oppfordre ansatte til å reise miljøvennlig til jobb?
4. Forsøker virksomheten å oppfordre besøkende til å reise uten bil?
5. Finnes det noen overordnet «policy» for bærekraft/miljø i virksomheten, og kan vi få tilsendt denne? Hvor ny/gammel er den og hvor ofte rulleres den? Hvordan er den forankret i ledelsen?
6. Inneholder denne «policyen» reisevirksomhet tiltak mot arbeids- og tjenestereiser?
7. Er det tilgang på elsykler/bilpool i virksomheten? Hva er reglene for ansattes bruk av disse?
8. Er det gjennomført noen reisevaneundersøkelser på arbeidsplassen – eller kjenner dere til reisemiddelfordelingen til de ansatte, – dvs. hvor mange / andel som kjører bil, reiser kollektivt, sykler eller går? Eventuelt utviklingstrekk over år.
9. Vet dere noen av den faktiske effekten av reisepolicyer? Og har det vært eventuelle konflikter/utfordringer?
10. Har dere retningslinjer for hvordan man bør reise på tjenestereiser i virksomheten (dersom de ansatte har behov for å reise i arbeidstiden)?
11. Har dere noen retningslinjer for hvordan man bør reise til og fra jobb i virksomheten?
12. Er kollektivtilbudet for de ansatte tilknyttet virksomheten tilfredsstillende for arbeidsreiser?
13. Har ansatte tilgang på parkering i tilknytning til virksomheten? Koster den noe? Er parkeringstilbudet differensiert etter behov eller stillingskategorier?
14. Leier virksomheten parkering til sine ansatte? Hva er prisen per plass årlig? Er det ladning for el-bil?
15. Er det ansatte som parkerer i andre anlegg/plasser utenfor virksomheten?
16. Er det tilfredsstillende fasiliteter for garderobe og sykkelparkering for ansatte?
17. Deltar virksomheten i sykle-til-jobben-aksjon eller lignende på våren?

### 10.3. Spørreskjema – vedlegg 3

Denne undersøkelsen handler om parkeringspolitikk i din kommune. For at vi skal vite hva kommunens politikere mener om parkeringspolitikken, og for at undersøkelsen skal være representativ, trenger vi ditt svar. Undersøkelsen vil kun ta fem minutter!

Du kan gå fram og tilbake mellom sidene i skjemaet. Svarene lagres fortløpende, men kan endres fram til siste spørsmål. Om du går ut av undersøkelsen før siste spørsmål, vil du komme inn igjen der du var ved å benytte lenken tilsendt i epost. I det du trykker "avslutt undersøkelsen" etter siste spørsmål, låses undersøkelsen og du har ikke lenger anledning til å gå inn på undersøkelsen igjen.

Besvarelse av skjemaet innebærer at du samtykker til at vi kan behandle opplysningene i tråd med personvernlovgivningen frem til prosjektets slutt 1. juli 2022. Undersøkelsen er godkjent av Norsk senter for forskningsdata (NSD).

**For å komme videre til spørreundersøkelsen må du godta samtykkeerklæringen nedenfor:**

(1)  Jeg har forstått informasjonen og samtykker til deltagelse

**Hvilke målsettinger mener du er viktigst for parkeringspolitikken i din kommune? Ranger målsettingene fra mest viktig (1) til minst viktig (6) ved å dra boksene opp eller ned.**

	1	2	3	4	5	6
Gi god tilgang til byområdet for de som må kjøre bil	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Bidra til bedre livskvalitet i byen (bedre luft og byrom)	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Støtte handel og næring i byen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Få inntekter til kommunen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Gi god tilgang til byområdet for myke trafikanter	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Redusere klimagassutslipp	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

**Restriksjoner på parkering kan innebære strengere regulering på bruk, høyere pris eller færre plasser. Kryss av for om du mener det bør innføres flere restriksjoner, om du mener at dagens situasjon fungerer godt, eller om det bør være færre restriksjoner på parkering i din kommune.**

	Flere restriksjoner	Ingen endring	Færre restriksjoner	Vet ikke
Parkeringspolitikken generelt	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkering i sentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkering i bydelssentre/kjøpesentre	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkering på arbeidsplasser	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>

**Kryss av for om du mener at prisen på parkering bør økes, opprettholdes eller reduseres for følgende områder i din kommune?**

	Økt pris	Ingen endring	Redusert pris	Vet ikke
Kortidsparkering langs gate i sentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Gateparkering ved egen bolig i sentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkeringshus i sentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkering ved bydelssentre	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkering ved arbeidsplasser	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkering ved kjøpesentre	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
Parkering i lokalsentre i omlandskommuner	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>

**I byvekstavtalen har kommunene forpliktet seg til å føre en parkeringspolitikk i tråd med nullvekstmålet. Dersom parkeringspolitikken blir mer restriktiv enn i dag kan det få konsekvenser for andre politikkområder. Hvor sannsynlig tror du følgende konsekvenser er?**

	Sannsynlig	Noe sannsynlig	Nøytral	Lite sannsynlig	Ikke sannsynlig	Vet ikke
Handelen i bygater vil svekkes mot handel på kjøpesentre	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>

	Sannsynlig	Noe sannsynlig	Nøytral	Lite sannsynlig	Ikke sannsynlig	Vet ikke
Arbeidsplasser vil (re)lokalisere seg i områder hvor det ikke er restriksjoner på parkering	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>
Flere vil flytte til områder hvor det ikke er restriksjoner på parkering	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>
Byens tilgjengelighet som en viktig samfunnsarena vil svekkes	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>

**Det finnes offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og private parkeringsplasser. Hvor enig eller uenig du er i følgende påstander?**

	Enig	Litt enig	Nøytral	Litt uenig	Uenig	Vet ikke
Offentlig tilgjengelige parkeringshus i sentrum bør i hovedsak eies av kommunen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Kommunen bør få flere verktøy til å regulere private parkeringsanlegg i sentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

**I 2020 ba KS' storbynettverk regjeringen om å sikre at kommuner som ønsker det kan innføre avgift også på private parkeringsarealer ved arbeidsplasser og kjøpesentre. La oss si at din kommune fikk slik myndighet. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?**

	Enig	Litt enig	Nøytral	Litt uenig	Uenig	Vet ikke
Kommunen bør innføre slik avgift i sentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Kommunen bør innføre slik avgift i bydelssentre	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Kommunen bør innføre slik avgift i hele kommunen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Jeg tror bruk av en slik avgift kan gi mindre bilbruk	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>



	Enig	Litt enig	Nøytral	Litt uenig	Uenig	Vet ikke
Jeg tror parkeringsavgift på kjøpesentre vil øke sentrumshandelen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Jeg tror parkeringsavgift på arbeidsplasser kan føre til færre arbeidsplasser i kommunen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

**Dersom det viser seg at ditt byområde ikke klarer å oppnå byveksttalens målsettinger om null vekst i biltrafikken, hvor høyt eller lavt ville du prioritert følgende tiltak på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er høyest og 5 er lavest?**

	1	2	3	4	5
Høyere bompengeretakster for elbiler	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Høyere bompengeretakster generelt	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Økte priser på parkering i sentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Innføre restriksjoner på parkering utenfor bysentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Redusere kollektivprisene	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Øke antall avganger på kollektivtransporten	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Revidere nullvekstmålet i byveksttalen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Økte priser på elbilparkering i bysentrum	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Legge til rette for innfartsparkering i nabokommunene	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>

**Deltar du i, eller har du deltatt i, et politisk utvalg/komite i kommunen der parkeringspolitikk er et av ansvarsområdene?**

- (1)  Ja
- (2)  Nei

**Har du noe annet du vil påpeke når det gjelder parkering og parkeringspolitikk i din kommune?**

---

---

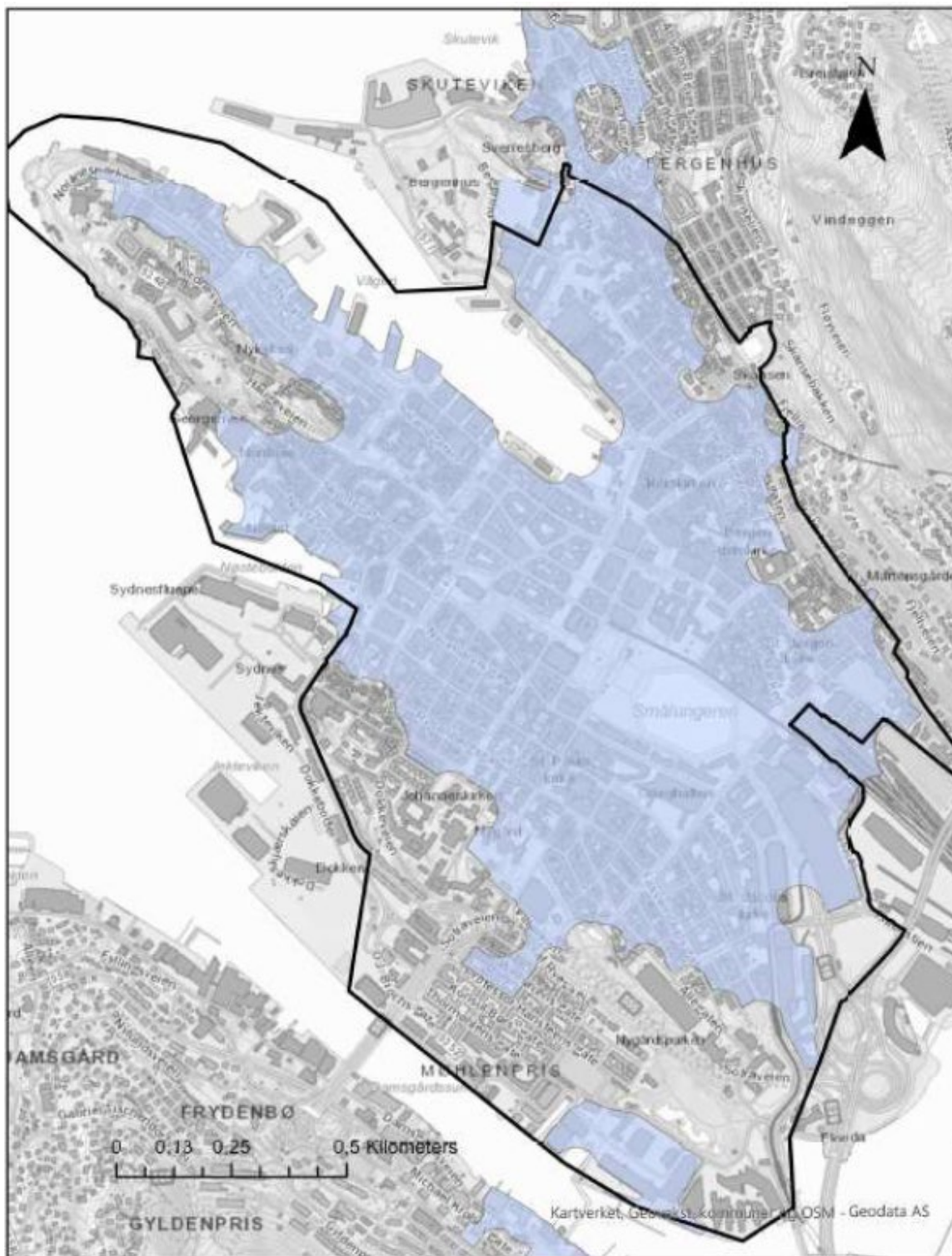
---

---

---

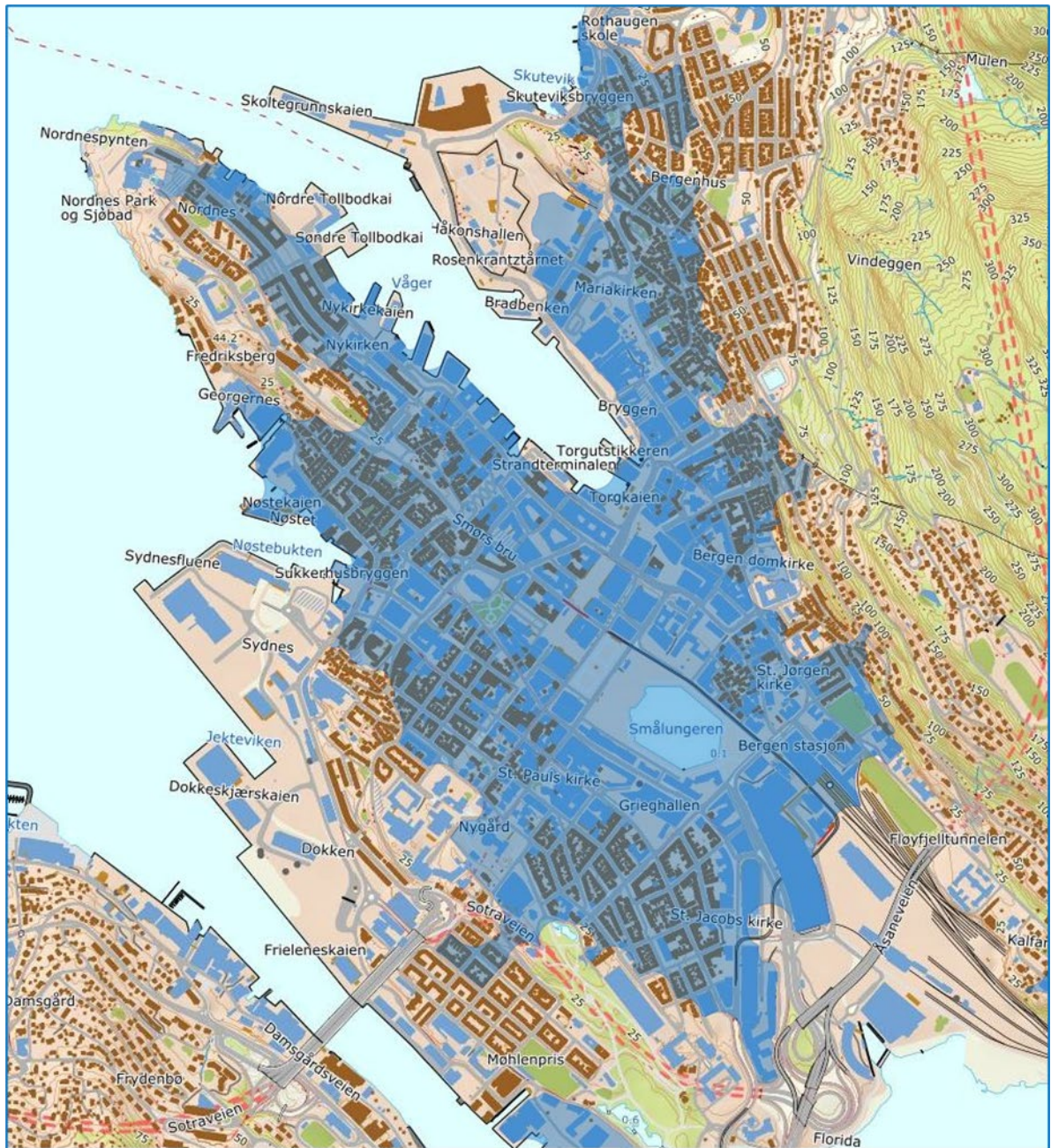
### 10.4. Kart over sentrumssonene – vedlegg 4

Kartene under viser avgrensingsområder for parkeringstallene i sentrumssonene og SSBs avgrensning av hovedsentrumssoner.



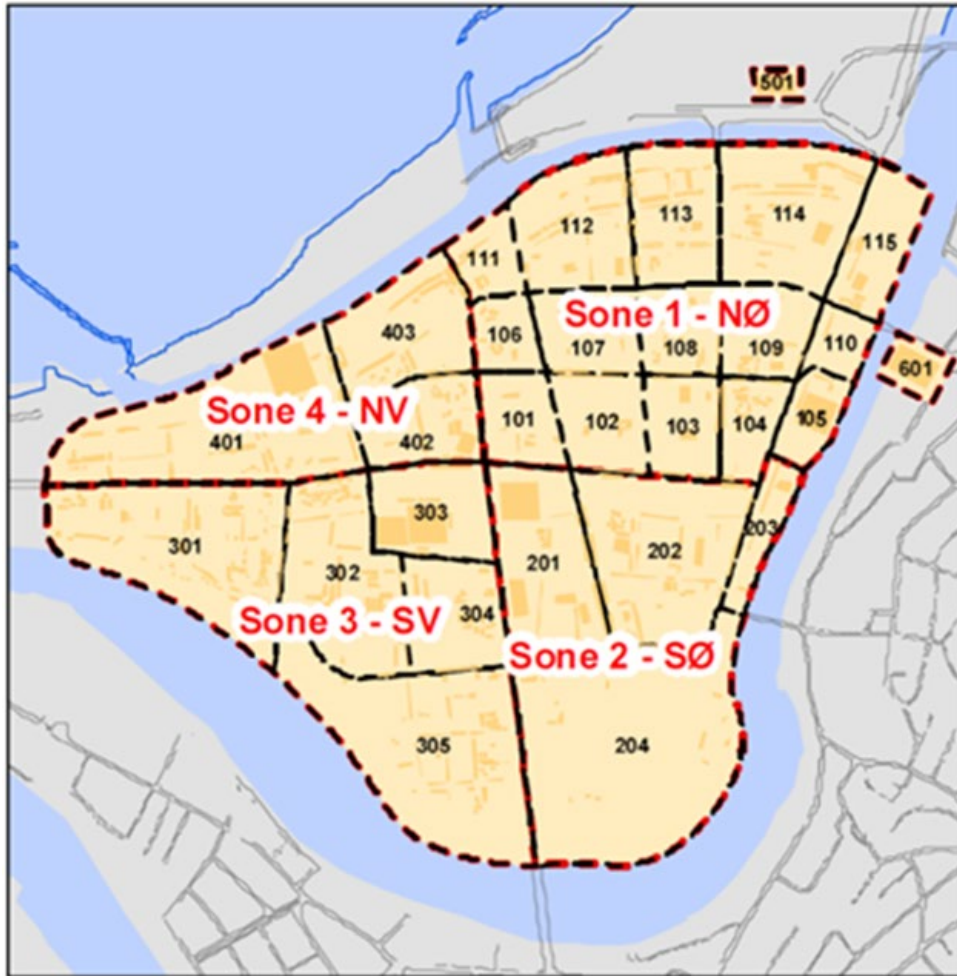
Figur 25 Avgrensning for parkeringstallene i Bergen sentrum



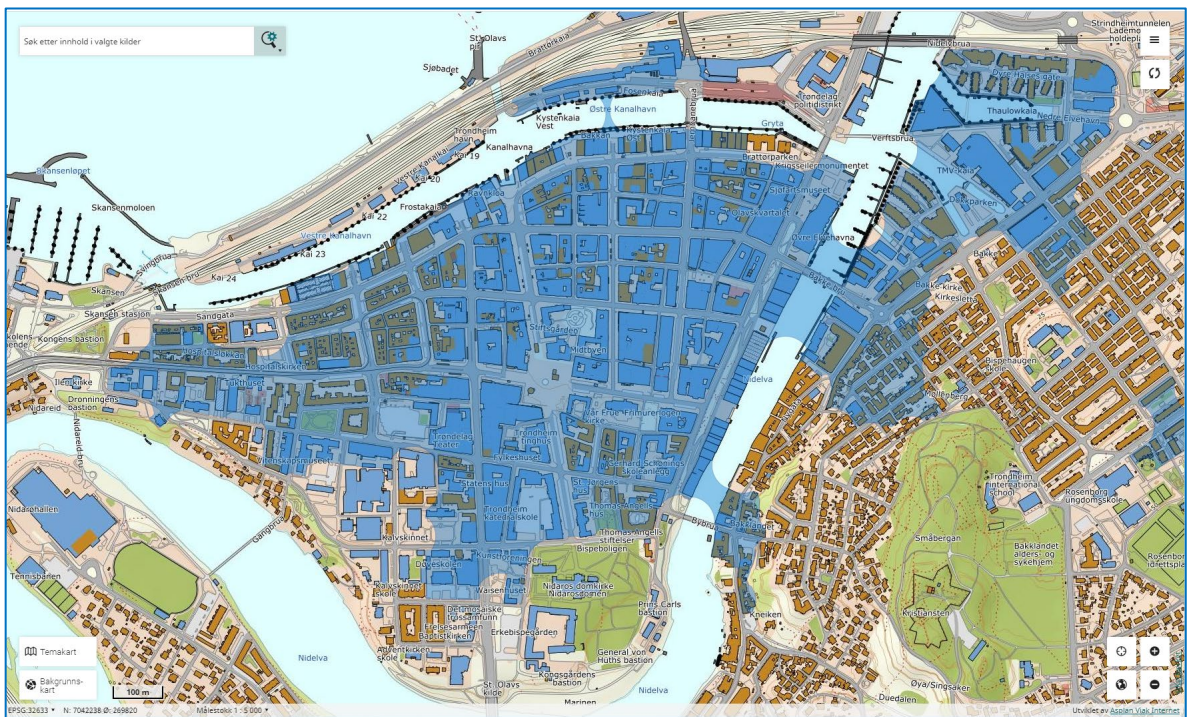


Figur 26 Bysentrum i Bergen (blå skravur) Kilde Kart.ssb.no





Figur 27 Midtbyen – Avgrensning for parkeringstallene i Trondheim sentrum

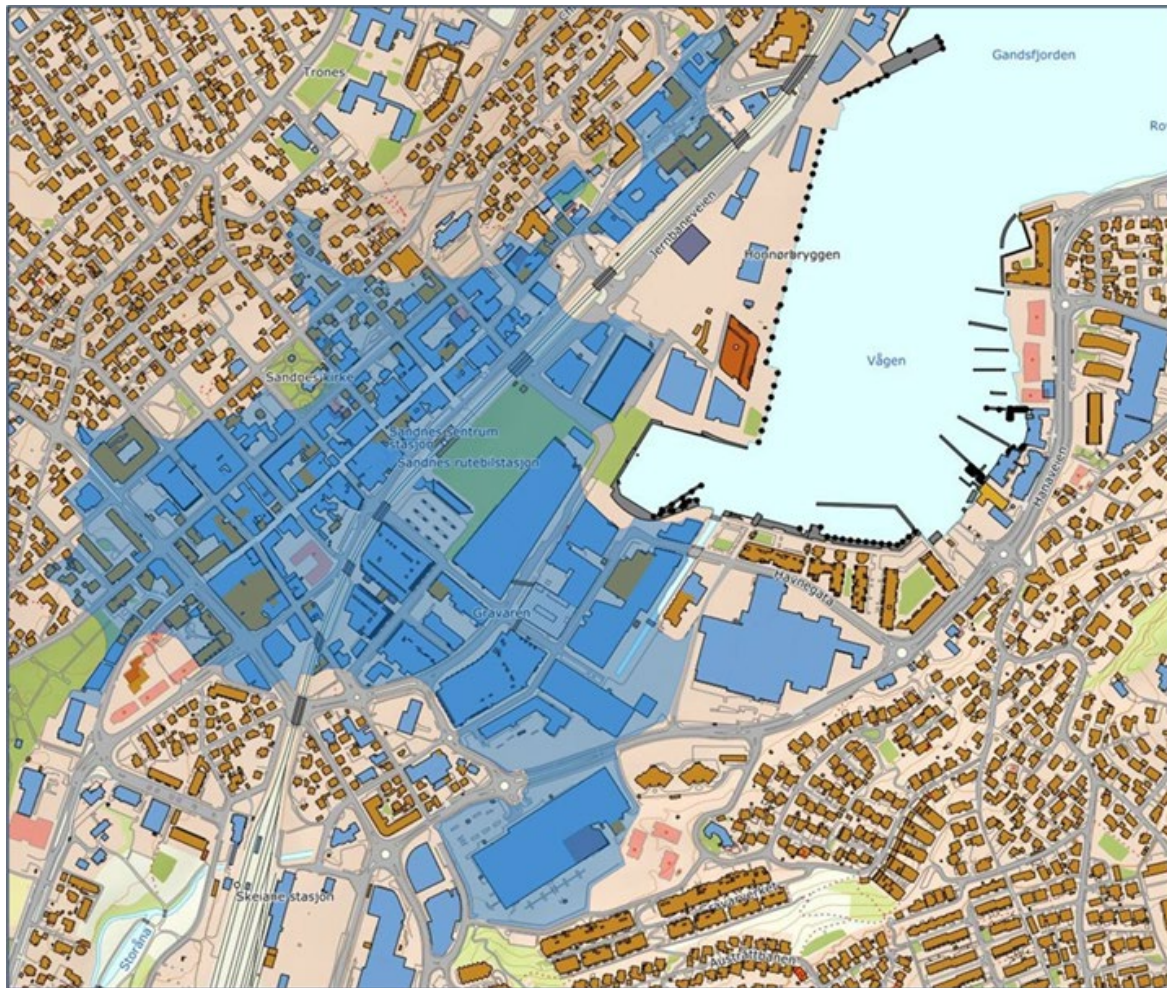


Figur 28 Bysentrum i Trondheim (blå skravur) Kilde Kart.ssb.no









Figur 30 Bysentrum i Sandnes (blå skravur) Kilde Kart.ssb.no