

## Kjære deltaker!

Velkommen til denne deliberative meningsmålingen om arealutviklingen på Dokken og bilfrie områder i Bergen. Undersøkelsen er arrangert av Bergen kommune og NORCE i samarbeid med Universitetet i Bergen og Stanford University.

På dette digitale møtet vil dere diskutere med andre innbyggere i byen og komme med råd til politikerne i Bergen.

Det er et prosjekt med internasjonal interesse du er med på nå. Den deliberative meningsmålingen følger metoden utviklet av Professor James F. Fishkin ved Stanford University i USA. Dette er første gang metoden blir benyttet i Norge. Det er også svært få som har gjennomført et slikt arrangement på nett. Covid-pandemien gjorde det nødvendig for oss, og vi håper dere som deltakere klarer å få i gang gode diskusjoner også på Zoom.

Deltakerne blir ikke bedt om å komme med en felles uttalelse når dagen er over. Målet er i stedet å måle hva innbyggerne mener etter at de har brukt tid på å tenke gjennom de aktuelle sakene og diskutert for- og motargumenter med andre. Etter arrangementet vil byrådet motta en rapport med svarene deres.

Byrådet behandlet saken i møtet 29.04.2021 sak 1135/21 og fattet følgende vedtak:

- 1. Program for bilfrie soner i bydelene og arealstrategi for Dokken brukes som diskusjonstemaer i borgerpanelet.*
- 2. Byrådet vil ta stilling til innspillene fra borgerpanelet i de politiske saksfremleggene som følger sakene i vedtakspunkt 1, og innspillene skal være selvstendige vedlegg i saksgrunnlaget frem mot endelig politisk behandling.*

Det betyr at dere er sikret en formell behandling av rådene deres.

Vi anbefaler at dere tar dere god tid og leser informasjonsmaterialet under nøye. Formålet med materialet er å hjelpe til med å få i gang diskusjonen om sakene som er på agendaen. I hver bolk finner du en gjennomgang av argumentasjonen, og i de rosa boksene ser du en mer kortfattet oppsummering av for- og motargumenter.

Det kan også hende dere i diskusjonen kommer på flere argumenter som dere mener er viktige å ta med. Arrangørene har til hensikt å presentere balansert informasjon, men den er ikke ment å være komplett. Det er heller ikke et mål å dekke alle temaene som kan være aktuelle å diskutere om Dokken eller bilfrie områder i Bergen. Informasjonen gir imidlertid et godt felles grunnlag for å diskutere sakene videre.

Vi ønsker dere lykke til!

Ingrid Helgøy  
Konserndirektør, NORCE Samfunn

Sveinung Arnesen  
Faglig prosjektleder, NORCE Samfunn

Informasjonsmateriale til Deliberativ  
Meningsmåling i Bergen 12. juni 2021

## Arealutvikling på Dokken



Hvordan skal havneområdet Dokken fornyes? Bergen kommune har startet arbeidet for utvikling på Dokken som et nytt byutviklingsområde. Byrådet har en visjon for Dokken om en transformasjon og utvikling av et stort havneområde til et fremtidsrettet og levende byområde for alle, med energi- og miljøløsninger som gir bærekraft og nullutslipp. Målet er å utvikle Dokken til en innholdsrik og inspirerende bydel med variasjon og mangfold innen bolig, næring, service, kultur og rekreasjon.

Det er besluttet at godshavnen på Dokken skal flytte til Ågotnes. Ved flytting av godshavnen til Ågotnes blir store områder og mye sjøfront frigjort for byutvikling. For å gi rom for en byutvikling som skaper en levende by med aktivitet, mangfold og mennesker, er Dokken sett på som et attraktivt sted for byutvikling når havneareal kan omdisponeres til annen bruk. Dette er likevel bare en mindre del av havneaktiviteten som flyttes ut med godshavnen, og det er ikke avgjort om ytterligere havneaktiviteter skal flyttes, eller inngå som en del av den framtidige byutviklingen.

Hva skal prioriteres i fornyingen av Dokken til beste for byen? Bergen har vært en ledende internasjonal handels- og sjøfartsby og Norges største og viktigste havneby fra middelalderen og fram til vår tid. Samtidig er det behov for flere boliger i sentrum, og tilgang til sjøfronten er viktig for at området skal være attraktivt å bo og oppholde seg i. Skal det fortsatt være havneaktiviteter på området, skal sjøfronten åpnes for allmennheten? Er det greit å fylle ut i sjøen for å få mer plass, eller må eksisterende bylandskap bevares? Hvor mye areal skal prioriteres til fortsatt havneaktivitet, som for eksempel ferje og cruise trafikk? Skal gater, veier og plasser på Dokken oppkalles etter kvinner? Disse og andre spørsmål skal deltakerne diskutere og ta stilling til.

## Sjøfronten ved Dokken – hva bør den brukes til?

Sentrale deler av Bergen har en lang sjøfront som til dels er utilgjengelig og bebygd med boligbygg, næringsvirksomhet og havnerelatert bruk med sikkerhetsbegrensninger som gjør at sjøkanten og vannet er utilgjengelig for byens innbyggere og besøkende. Dokken har i dag over 2 kilometer sjølinje som disponeres til havneaktivitet, men i forslag til Arealstrategi for Dokken foreslås det at vel to tredjedeler av sjølinjen gjøres om til areal for rekreasjon og/eller naturformål. De resterende delene av kaien kan enten bli videreført til ren havnerelatert bruk med tilhørende sikkerhetsbegrensninger, eller videre havnerelatert bruk i kombinasjon med rekreasjon og/eller naturformål.

## Bergen som havneby

Bergen er en havneby med lang sjøfartshistorie og området på Dokken har over lengre tid hatt en viktig rolle som industriell havn. Nå er det besluttet at havneaktivitet knyttet til gods skal flyttes til et nytt anlegg på Ågotnes. Selv om godshavnen flyttes er det fremdeles flere havnerelaterte aktiviteter som kan bli liggende igjen på Dokken eller et annet sted i Bergen sentrum. Dette gjelder blant annet transport av gods som skal distribueres videre til sentrum eller bydelene utenfor sentrum, cruisetrafikk og andre utenlandske ferjetilbud (som for eksempel Danskebåten), samt tilgang for nasjonale ferjer som Hurtigruten og Kystruten. Alternativet er at også disse aktivitetene flyttes ut av sentrum til andre områder i Bergen, eller til regionene.

Det kan være viktig å beholde cruisetrafikken og andre utenlandske ferjetilbud i nærheten av Bergen sentrum fordi slik turisme er en viktig del av reiselivet i byen. Det er attraktivt for reisende å ankomme nær Bergen sentrum og det er viktig å legge til rette for sykkelturister som vanskelig kan sykle direkte av og på båtene dersom denne må legges til langt utenfor sentrale strøk. På den annen side er cruiseturisme også forurensende og det er begrenset hvor mye cruiseturismen bidrar til lokal økonomi. Samtidig legger håndteringen av bilferger beslag på mye areal som vanskelig kan disponeres til andre formål og er til tider forbundet med en del trafikk av både gods- og personbiler.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Cruisetrafikken skal beholdes i sentrum	Cruisetrafikk er en viktig del av reiselivet i byen	Cruiseturisme er forurensende og bidrar lite til lokal økonomi
Utenlands ferjetilbud skal beholdes i sentrum	Det er attraktivt for reisende å ankomme Bergen sentrum. Sykkelturister kan vanskelig sykle direkte av / på båten dersom den legges langt utenfor sentrale strøk	Håndtering av bilferger legger beslag på mye areal som vanskelig kan disponeres til andre formål og er til tider forbundet med en del trafikk av både gods- og personbiler
Det skal prioriteres areal til terminal for distribusjon av gods i sentrum	Byen vil fremdeles være avhengig av distribusjon av gods internt i bykjernen og bydelene rundt	Såkalte logistikk-huber medfører trafikk av varetransport som er lite forenlig med en bilfri bydel
Sjøfronten skal prioriteres til videre havnedrift	Bergen sin identitet er sterkt knyttet til havnedrift	Det må forventes at havnedriften kan effektiviseres og redusere sitt arealbehov med for eksempel nye teknologiske løsninger

## Rekreasjon/naturformål eller boligformål?

Ved å omgjøre sjøfronten av Dokken til rekreasjon- og naturformål, kan sjøfronten i Bergen i større grad gjøres tilgjengelig og attraktiv for byens innbyggere og besøkende. Dette anses som viktig i en attraktiv by og for befolkningens velvære, trivsel og folkehelse. Transformasjonen av Dokken er på den måten en mulighet til å gi hele Bergen tilgang til vann og sjøfront i enda større grad enn i dag. Videre er naturmangfoldet under sterkt press og trenger arealer i tilknytning til sjø som kan få utvikle seg i fred. Denne type sentrumsnære naturarealer kan også benyttes til undervisningsformål som kan styrke barns kunnskap om natur i strandsonen.

Argumentene mot at Dokken gjøres om til rekreasjons- eller naturarealer er at det er nok slike arealer tilgjengelig for byens befolkning og besøkende allerede. Bergensregionen har allerede mye sjønær natur og det er viktig at byggeland i nærheten av sentrum i stedet benyttes for å bygge sårt tiltrengte boliger og bygg til næringsformål. Det er behov for flere boliger i sentrum, og tilgang til sjøfronten er viktig for at området skal være attraktivt å bo og oppholde seg i.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Sjøfronten skal prioriteres til rekreasjon for mennesker	Sjøfronten må gjøres tilgjengelig og attraktiv for byens innbyggere og besøkende. Dette anses som viktig i en attraktiv by og for befolkningens velvære, trivsel og folkehelse	Det er nok arealer som er tilgjengelig for byens befolkning og besøkende allerede
Sjøfronten skal prioriteres til naturformål og beskyttelse av dyreliv	Naturmangfold er under sterkt press. Naturen trenger også arealer i tilknytning til sjø som kan få utvikle seg i fred. Vi har over tid bygget ned mye natur og det er derfor nødvendig å sikre nye arealer også til naturformål.  Denne type sentrumsnære arealer kan benyttes til undervisningsformål som kan styrke barns kunnskap om natur i strandsonen	Bergensregionen har nok sjønær natur og trenger at sentralt byggeland benyttes til boliger og næringsformål

## Utfylling av sjø

Utfylling av sjø er en mulighet som vurderes på Dokken for å skape nytt land å bygge på. Sjøen kan for eksempel fylles ut ved bruk av steinmasser tilgjengelig fra tunellutbygging, eller gjennom bygging av flytende konstruksjoner, for eksempel på påler i havbunnen (såkalt peling).

Utfylling av sjø utgjør et stort inngrep som kan påvirke miljøet og livet under vann, vannutskifting og vannkvalitet, og de historiske sporene på Dokken. En slik utfylling vil kunne endre på det eksisterende bylandskapet slik som sjøfronten i Bergen sentrum ser ut i dag. Men det kan også gi muligheter i form av utvidet areal til ulike formål, styrking og utvidelse av blågrønne strukturer samt gi identitet. Ved å fylle ut sjøen frigis det plass til flere boliger eller næringsformål eller mer arealer

til parker, rekreasjon og natur i byen. Videre kan utfylling i sjø bidra til å sikre fremtidig havnedrift i byen når eksisterende kaianlegg omdisponeres til formål som bolig og næring.

Utfylling av sjø kan også bidra til å sikre en samfunnsnyttig bruk av tunnellmasser fra vei-, tog og baneprosjekter i regionen. Den gjeldende kommuneplanen sier at overskuddsmasser skal benyttes på en god og samfunnsnyttig måte. I forbindelse med utfylling av sjø ved Dokken er et mål at de negative konsekvenser av massehåndtering skal reduseres og at spredningen av forurensning, inkludert plast, skal unngås.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Sjøen ved dokken skal fylles ut	Gir plass til flere boliger eller næringsformål	Det er viktig å ta vare på sjøflate og eksisterende bylandskap slik som sjøfronten i Bergen sentrum ser ut i dag
	Gir mer arealer til park, rekreasjon og natur i byen	Utfylling av sjø utgjør et stort inngrep som kan påvirke miljøet og livet under vann, vannutskifting og vannkvalitet, og de historiske sporene på Dokken.
	Sikrer fremtidig havnedrift i byen når eksisterende kaianlegg omdisponeres til formål som bolig og næring	
	Sikrer en samfunnsnyttig bruk av tunnellmasser fra vei-, tog og baneprosjekter i regionen	

## Kvinnelige gatenavn på Dokken

Byrådet i Bergen har vedtatt at ingen nye gater, plasser eller kommunale anlegg i Vestlandets hovedstad skal kalles opp etter menn før det er likestilling mellom kjønnene blant gatenavnene. I dag er det bergenske gatebildet i stor grad preget av gater oppkalt etter menn. Viktige menn gjennom historien har fått mange gater, veier og plasser i Bergen oppkalt etter seg, mens mange viktige kvinner ikke har fått tilsvarende plass i det bergenske gatebildet. Per 2018 var det 229 gater i byen oppkalt etter personer. 201 av disse var mansnavn, og kun 28 kvinnenavn.

Vedtaket om at menn ikke lenger skal få steder oppkalt etter seg i byen har skapt stor debatt. Tilhengere av vedtaket mener at ettersom det bare er et fåtall gater som navnettes hvert år, er det ikke plass til flere gater oppkalt etter menn dersom skjevheten i antall gatenavn skal jevnes ut. Videre er det viktig med representasjon i bybildet for at jenter og gutter skal kunne ha de samme drømmene og føle at de skal kunne oppnå det samme. Samtidig har Bergen en unik kvinnehistorie det er viktig å fremheve. Motstandere av vedtaket mener imidlertid at byrådets vedtak bygger på misforstått likestilling og at et forbud mot mannlige gatenavn diskvalifiserer folk på bakgrunn av kjønnene deres, fremfor hva de har oppnådd.

Ettersom gatene i Bergen allerede er navngitte, kan det være aktuelt å tildele navn til gater etter kvinner i områder som skal gjennomgå store endringer. I den forbindelse har byutviklingen på Dokken blitt sett på som et av de nye store prosjektene hvor det vil utløses behov for gatenavn og

benevnelse av plasser, parker og torg. Det er naturlig at mange av disse vil ha navnsetting utfra stedsnavn og benevnelse av områder slik som de omtales i dag, men på Dokken vil det være spesielt aktuelt å bruke kvinnelige navn til gater, veier og plasser.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Gater, veier og plasser på Dokken skal få kvinnelige navn	<p>Det er et fåtall gater som navnesettes hvert år, og det er ikke plass til flere gater oppkalt etter menn dersom skjevheten i antall gatenavn skal jevnes ut.</p> <p>Representasjon i bybildet er viktig for at jenter og gutter skal kunne ha de samme drømmene og føle at de skal kunne oppnå det samme.</p>	Ved å forby mannlige gatenavn diskvalifiserer byrådet i Bergen folk på bakgrunn av kjønnnet deres, fremfor hva de har oppnådd

## Bilfrie områder



«Bilfrie områder» er en samlebetegnelse på Bergen kommunes satsinger på å kartlegge, utrede og utvikle bilfritt byliv i sentrum og bydelene i Bergen. Utviklingen av bilfrie områder er en europeisk og internasjonal trend. Blant annet har byer som Oslo, København, Stockholm og Brussel utviklet slike områder i ulik grad de siste årene.

Målet med bilfrie områder er å skape plass til folk som går, sykler, leker, trener og oppholder seg ute i sentrum og bydelene. Bergen kommune skal skape trygge og attraktive utearealer og gode forbindelser som gjør at flere ønsker å oppholde seg ute i byen og vil bevege seg dit de skal uten å kjøre privatbil.

Det er viktig å presisere at «bilfri» i disse satsingene ikke betyr helt fritt for biler. Det skal være mulig å bruke bil der det er nødvendig, for å sikre fremkommelighet for blant annet varelevering, kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy og folk med nedsatt forflytningsevne.

### Vi ønsker din stemme

Graden av bilfrihet er noe kommunen må vurdere ved innføring av bilfrie områder. Andre viktige spørsmål er: Hvor bør de bilfrie områdene være? Bør det etableres mindre bilfrie områder i nabolag, eller større områder i sentrum eller bydelssentrene? Og hvem bør bestemme om et nabolag skal bli bilfritt?



## Bergen sentrum – bilfritt nok?

Noen mener at Bergen sentrum allerede kan beskrives som et bilfritt område med restriksjoner på parkering og kjøring, et bredt mobilitetstilbud og gode forhold for byliv. Andre mener at Bergen sentrum bør bli helt bilfritt med unntak for personer med nedsatt funksjonsevne, utrykningskjøretøy, varelevering, renovasjon og lignende.

Meningene spenner fra at det vil være behov for biler også i fremtiden og at løsningen ikke kan være å stenge sentrum for biltrafikk, til at et bilfritt sentrum er nødvendig både av klima- og miljøhensyn og for å skape et mer aktivt sentrum og bedre bysamfunn. Tilgang til bykjernen kan heller løses gjennom bruk av parkeringsanlegg rundt sentrum kombinert med kollektivtransport, sykkel eller gange det siste stykket. Fravær av biler i sentrum vil frigi plass og gi bedre forhold for syklende og gående.

Mye av diskusjonen om et bilfritt sentrum handler om næringslivet. Noen hevder at bilfritt sentrum har ført til massive omsetningsfall, blant annet i Oslo. Andre studier viser at syklistene handler minst like mye som bilister, og kan bidra til å styrke omsetningen.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Kommunen bør gjøre ytterligere tiltak for å gjøre Bergen sentrum mer bilfritt.	<p>Utviklingen av bilfrie områder i sentrum treffer en stor målgruppe. Et bilfritt sentrum kan ha positiv innvirkning både for boende, tilreisende og turister ved at det er mer attraktivt å oppholde seg i byrommene og lettere å bevege seg rundt i sentrum til fots eller med sykkel.</p> <p>Bergen sentrum har god kollektivdekning, kort avstand mellom målepunkt og gode forhold for byliv. Behovet for bil er lite.</p> <p>Noen typer næringsvirksomhet vil få bedre vilkår dersom det blir mer plass til gående.</p>	<p>Ved å gjøre sentrum enda mer bilfritt enn det er i dag vil man ta bort den individuelle friheten til å selv bestemme hvilken transportform som er mest hensiktsmessig for gitt gjøremål.</p> <p>Dette kan bidra til å drive noen typer næringsvirksomhet helt ut av sentrumskjernen.</p>

## Bilfrie bydeler i Bergen

Noen mener at satsing på bilfritt byliv i større grad bør fokusere på bydelene og ikke bare på sentrum. Det viktig at de som bor i bydelene også får nytte godt av fordelene med trafikksikre og attraktive utearealer og gang- og sykkelforbindelser.

Deler av bydelene har like mye støy- og luftforurensning som sentrum og det er mange steder vanskelig å bevege seg rundt som gående eller syklende og finne gode møteplasser i nærmiljøet. En COWI-rapport fra 2019 viser at hele 70 prosent av innbyggerne i bydelene er villige til å endre reisemiddel dersom det legges bedre til rette for gode alternativer til bil.

Andre mener det vil være for krevende å legge til rette for bilfrie områder i bydelene. Særlig i ytre bydeler er det vanskelig å få hverdagen til å gå opp uten bil, med lange avstander og dårligere tilgang til kollektivtransport. Bilfrie områder kan derfor gjøre hverdagen til folk vanskeligere.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Utviklingen av bilfrie områder bør fremover i større grad fokusere på bydelene og ikke bare sentrum	<p>Det er også behov for å tilrettelegge for gange, sykkel og attraktive byrom i bydelene. Det er viktig at det ikke bare er beboerne i sentrum som får nytte godt av fordelene i det daglige med at det blir lettere å gå og sykle (rettferdighet).</p> <p>Det er mye støy og luftforurensing i bydelene, derfor er det spesielt viktig at bilfrie soner kommer dit.</p>	Det vil være mer krevende å utvikle bilfrie områder i bydelene ettersom de ofte har lengre avstander til der de skal og trenger bilen for å komme seg dit

### Sentrumsnære strøk vs. ytre bydeler

Noen mener at sentrumsnære strøk er godt egnet for utvikling av bilfrie områder. Kommunen har allerede gjennomført et pilotprosjekt på Møhlenpris og er i gang med et lignende prosjekt i Bøhmegaten og Løvestaklien i Solheim nord. Sentrumsnære strøk har ofte relativt god infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport. Nærhet til sentrum gjør også at gange og sykkel vil være realistiske fremkomstmiddel i mange sammenhenger.

Andre mener at bilfrie områder i større grad bør utvikles i de ytre bydelene fordi problemet med bilavhengighet er større i disse områdene og innbyggerne har få insentiver til å redusere bilbruken sin.



Bilfri bydel Møhlenpris

Foto: Lars Ove Kvalbein

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Bilfrie områder utenfor sentrum bør utvikles i de mest sentrumsnære strøkene	<p>Bilfrie områder i sentrumsnære strøk vil være lettere og billigere å gjennomføre ettersom det er gode muligheter for å videreutvikle allerede eksisterende infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport.</p> <p>På grunn av nærhet til sentrum vil det være lavere terskel for å kunne benytte seg av transportmiddel som sykkel dersom det skapes gode forbindelser mellom de bilfrie områdene og sentrum.</p>	Dersom bilfrie områder skal utvikles utenfor sentrum bør fokuset ligge i de ytre bydelene. Der er potensialet for å kutte bilturer størst, fordi problemet med bilavhengighet er større i disse områdene og innbyggerne har per i dag få insentiver til å redusere bilbruken sin.

## Store eller små områder

Bilfrie områder kan tenkes lagt til mindre områder i nærmiljøet som nabolag eller området rundt skolen, hvor bilbruken dempes for eksempel med lav fartsgrense, fartsdempende hindringer, sperrer eller tidsbegrensninger på kjøring. Parkering legges i utkanten av et slikt trafikkregulert nærområde. Ved å frigi areal, justere ned fordelene for bilisten og opp fordelene for fotgjenger og syklisten, vil området bedre kunne utnyttes til lek, opphold og tryggere ferdsel.

En annen mulighet er å tilrettelegge for en bilfri hverdag i større områder, som for eksempel bydelssentre. I dette alternativet vil ikke bilkjøring begrenses i like stor grad som i mindre områder, men fremkommeligheten for myke trafikanter vil få høyest prioritet. Også her vil bilparkering begrenses til fordel for opphold og ferdsel for fotgjengere og syklistene.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Bilfrie områder bør etableres i mindre områder.	<p>Det vil bli tryggere nærmiljø der folk bor.</p> <p>Det vil bli lettere å tilpasse prosjektet til innbyggernes behov og ønsker.</p> <p>Det vil ha en positiv effekt på folkehelsen om folk må gå for å komme seg til bilen.</p> <p>Større avstand mellom bolig og parkering vil kunne føre til at flere går og sykler på kortere reiser.</p> <p>Tiltakene som legger til rette for sykkel og gange vil komme flere til gode.</p>	<p>Bilen vil være mindre tilgjengelig fra huset.</p> <p>Det vil ha mindre effekt på bilbruken i byen generelt at enkelte nabolag blir bilfrie.</p> <p>Man vil fortsatt være avhengig av bil for å komme seg på jobb og andre gjøremål lengre unna.</p>

<p>Bilfrie områder bør etableres i større områder (bydelssentre eller lignende).</p>	<p>Det vil bli lettere å koble de bilfrie områdene til buss og bybane, og dermed gjøre det lettere å reise bilfritt.</p> <p>Det vil bli triveligere og tryggere å oppholde seg i bydelssentrene.</p>	<p>Mange vil trenge bil for å komme seg til bydelssentrene, så det blir ikke fritt for biler uansett.</p> <p>Folk handler ofte i bydelssentrene og vil ha behov for bil til å frakte varene.</p> <p>Det kan gå ut over handlene i noen butikker dersom folk ikke kan kjøre dit.</p>
--	--	---

## Fleksibel bruk av parkeringsplasser

Parkering i byområdene er arealkrevende. Fra andre land er det dokumentert at det kan finnes mellom tre og seks parkeringsplasser per bil. Det betyr at de fleste plassene står ubenyttet mesteparten av tiden. Noe av grunnen til det, er at parkeringsplassene ved bolig, arbeidsplass, butikk og kino benyttes på ulike tider av døgnet.

Noen mener at en del parkeringsplasser skal kunne stenges for parkering, for eksempel i helgene, for å kunne brukes til andre formål som uteservering, marked, lek, osv. Andre mener parkeringsplassene alltid må være åpne for parkering, fordi de som har bil trenger et sted å sette bilen også i helgene.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
<p>Åpne for fleksibel bruk av parkeringsplasser.</p>	<p>Muligheter for å benytte areal til andre formål som uteservering, marked, lek m.m.</p>	<p>Begrenser muligheten til å sette fra seg bil.</p>

## Bildeling – fra egen og eid til delt og leid

Målet om nullvekst for biler i byen retter søkelyset mot alternative løsninger til bruk av egen bil. Privateide biler står stort sett stille og opptar plass, og brukes i snitt bare en halvtime om dagen. En mulighet for å dele biler mellom privatpersoner kan derfor være et nyttig virkemiddel for å redusere privatbilparken.



(1) Planlagt mobilpunkt med plass til bildeling i Martin Vahls gate

(2) Reserverte parkeringsplasser ved Fiolveien etablert sommeren 2020



Illustrasjon: SWECO  
Foto: Lars Ove Kvalbein

Undersøkelser viser at en delebil kan erstatte ti private biler. Større tilgang til bildelingsordninger i nærheten av bilfrie områder vil være med på å frigi fellesarealer fra parkering til andre aktiviteter som nye grøntområder, lek o.l. i de bilfrie områdene. Samtidig vil ordningen ivareta behovet for bil i de situasjonene hvor andre fremkomstmiddel, som sykkel og kollektiv, ikke er tilstrekkelig.

På den andre siden vil reservasjon av parkeringsplasser til bildeling ta av parkeringsarealet til privatbiler. Dette innskrenker tilgangen til å parkere sin egen bil. I tillegg krever tiltaket med å reservere parkeringsplasser satsing fra både bildeleaktører og kommunen uten at vi vet noe om lønnsomheten i det spesifikke området.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
<p>Større tilgang til bildelingsordninger i nærheten av bilfrie områder</p>	<p>Gjør bildeling til et reelt alternativ til å eie privat bil.</p> <p>Når færre biler deles av flere bilbrukere, reduseres antall biler på veiene og miljøbelastningen går ned.</p> <p>Ved mindre behov for å eie privatbil, vil det være mindre behov for parkeringsplasser, noe som kan frigjøre parkeringsareal til andre behov som grønt, lek m.m.</p> <p>Bidelere bruker bil omtrent en tredel mindre en privatbilister og tyr lettere til andre alternativ som kollektivtransport og sykkel, noe som er positivt for både klima, miljø og folkehelsen.</p>	<p>Større tilgang til bildelingsordninger vil ta av parkeringsareal til privatbiler, som innskrenker tilgangen til å parkere sin egen bil.</p> <p>Krever satsing fra bildeleaktører og kommunen uten at vi vet noe om lønnsomhet.</p>

## Avstand mellom parkering og bolig

Det finnes ulike måter å sørge for parkering i tilknytning til de bilfrie områdene. En løsning er å etablere beboerparkering i utkanten av et boligområde. Større avstand mellom bolig og parkering øker terskelen for å bruke bil på korte reiser. Et par minutter i endret reisetid i favør av for eksempel sykkel eller kollektiv, kan bidra til å gjøre disse transportmidlene mer attraktive i forhold til bil. Ved å flytte parkeringsplassene ut av boligområdet, kan man også oppnå et mer trafiksikkert nærmiljø som har plass til lek og opphold. Hvorvidt en slik løsning er å foretrekke, vil avhenge av hvor langt folk bor fra skole, matbutikk og andre hverdagslige gjøremål, og om gange, sykkel eller kollektivtransport er reelle alternativer til bil på disse reisene.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Skape avstand mellom parkering og bolig	<p>Skaper trygge nærmiljø med plass til å utfolde seg (større frihet for barn og unge.)</p> <p>Øker terskel for å bruke bil på korte reiser.</p> <p>Frigjør plass til andre formål som uteservering, lek, grøntarealer m.m.</p>	<p>Gjør bilen mer utilgjengelig for folk som trenger bil i hverdagen.</p> <p>Begrenser mulighet til å sette fra seg bil.</p> <p>Kan være vanskelig å gjennomføre fordi det vil være utfordrende å finne plass til parkeringsplasser.</p>

### Fartsgrense i svært tettbygde strøk

I noen svært tettbygde strøk av Bergen ser man beboere drikke kaffe på benken utenfor huset og barn som leker i gaten, samtidig som biler kommer forbi i full fart. Dette har ført til at flere har uttrykt ønske om 30-soner og tydelig skilting.

Soner med lavere hastighet vil kunne bidra til å redusere antall trafikkulykker og alvorlighetsgrad når ulykker skjer. I trafiksikkerhetsplanen 2019-2021 anslår kommunen at rundt 80 prosent av fotgjengere vil omkomme dersom de treffes av en bil med hastighet på 50 km/t. Andelen faller til 10 prosent dersom bilen kjører i 30 km/t. Lavere hastighet bidrar også til å minske svevestøv og støy i området.

På den andre siden finnes det allerede lover som er ment til å begrense hastigheten i gater hvor barn leker. I trafikkreglene §13 står det blant annet at kjørende er pliktet til å holde tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen. Noen mener også at man må regne med noe trafikk i gatene dersom man velger å bo sentralt og ikke ta det for gitt at man skal kunne sende barna ut for å leke i gatene.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
Alle trange, tettbygde gater bør få 30-sone	<p>30-sone vil øke trafiksikkerheten, redusere trafikkulykker og redusere dødsfall ved trafikkulykker.</p> <p>Det vil bli tryggere for barn å leke i gatene og mer attraktivt for beboere å oppholde seg ute i nærmiljøet sitt.</p> <p>Lavere fartsgrenser reduserer konsentrasjonen av svevestøv. Både fordi det genererer mindre støy, men også fordi lavere fart gir mindre turbulensvind fra kjøretøyene – noe som gjør at mindre støy virvles opp i luften og spres.</p> <p>Lavere hastighet reduserer støy fra kjøretøy.</p>	<p>Vi har allerede en lov (<i>trafikkreglene §13</i>) som plikter kjørende til å holde tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen. 30-sone regulering er derfor ikke nødvendig.</p> <p>Bor du i en by må man regne med at det er noe trafikk i gatene man bor i.</p> <p>Lavere fartsgrense kan redusere fremkommelighet for bilister.</p>

## Demokrati – hvem bestemmer?

Skal nabolag selv få bestemme om et område skal være bilfritt? Et viktig prinsipp i demokratier er at beslutninger skal tas på et så lavt nivå som mulig, men på så høyt nivå som nødvendig. Med dette menes at beslutninger skal tas nært innbyggerne dersom det lar seg gjøre. Når det gjelder bilfrie områder er det klart at de som bor i en gate eller et nabolag er de som berøres mest av om nabolaget blir bilfritt. Samtidig er gatene del av en større infrastruktur som også andre innbyggere benytter. Noen bilveier er det åpenbart nødvendig at kommunen bestemmer over, men når man utvikler bilfrie områder kan man se for seg at beboerne kan ha direkte innflytelse på om deres eget nabolag skal være bilfritt eller ikke.

FORSLAG	ARGUMENTER FOR	ARGUMENTER MOT
La beboerne i en gate/nabolag selv få avgjøre om det skal bli bilfritt eller ikke.	Beslutninger må tas av de som berøres mest.	Kommunen har bedre oversikt over hva som er til det beste for alle innbyggerne i Bergen når det gjelder infrastruktur.

## Delemobilitet og deleløsninger

Delemobiliteten innebærer en mer energi- og kostnadseffektiv bruk av transportressurser, som kan redusere både utslipp, trafikkork og plassproblemer. Det finnes også andre former for deleløsninger som deling av lokaler, verktøy, og lignende. Slike løsninger kan bidra til flere sosiale møteplasser og byliv, samtidig som man slipper å kjøpe og lagre noe man bruker en sjelden gang. Delemobilitet og andre deleløsninger er også interessante i lys av sosiale forskjeller, bedre tilgjengelighet og reduserte byrder på miljøet.



Bildeordning på klosteret. Foto: Lars Ove Kvalbein

I Bergen etableres det i dag ulike former for delemobilitet, blant annet:

**El-sparkesykler:** Kommersiell utleie som skjer i «flyt» og ikke fra spesifikke plasser i byens rom og gater. I dag driver seks aktører utleie av el-sparkesykler i Bergen. De fleste opererer i sentrum.

**Bysykler:** En bysykkel kan leies via dagspass, månedsabonnement og årsabonnement og driftes av kommunen. Den er ment til korte turer og som et supplement til kollektivtransport. I dag finnes bysykler kun i sentrale deler av Bergen, men kommunen vurderer å utvide ordningen til bydelene.

**Trygg sykkelparkering:** Kommunen jobber for å tilrettelegge for trygg sykkelparkering i områder der mange ferdes. I sykkelparkeringshus kan sykler parkeres gratis. Parkering i sykkelbokser er tilgjengelig mot betaling i app, og i sykkelhangarer kan beboere få fast plass for 50 kr i måneden. Denne ordningen finnes så langt kun på Møhlenpris.



*Ulike typer delemobilitet.*

Foto: Anette Bærheim, Hanne Tveit



*Sykelhangar og sykkelboks.*



Foto: Lars Ove Kvalbein, Håvard Prestegården

I andre byer finnes flere deleordninger, for eksempel:

**Elektriske bysykler:** Disse fungerer i stor grad på samme måte som en vanlig bysykkel, men har også et potensial for å erstatte lengre reiser. Rogaland satser i dag i stor grad på el-sykler hvor bedrifter kan inngå avtale om HjemJobbHjem hvor ansatte får tilgang til el-sykler med mål om å redusere personbiltrafikk og tilrettelegge for at flere velger å sykle til jobb.

**Sykelverksted:** Tilrettelegging for delt sykkelverksted kan være et mulig tiltak i et bilfritt bylivsprosjekt hvor nærmiljøet har tilgang til oppholdsrom og verktøy for å fikse på sykkel, evt. andre ting. På denne måten vil det ikke være nødvendig for alle innbyggere i nærmiljøet å eie sitt eget verktøy som gjerne bare brukes en gang iblant.