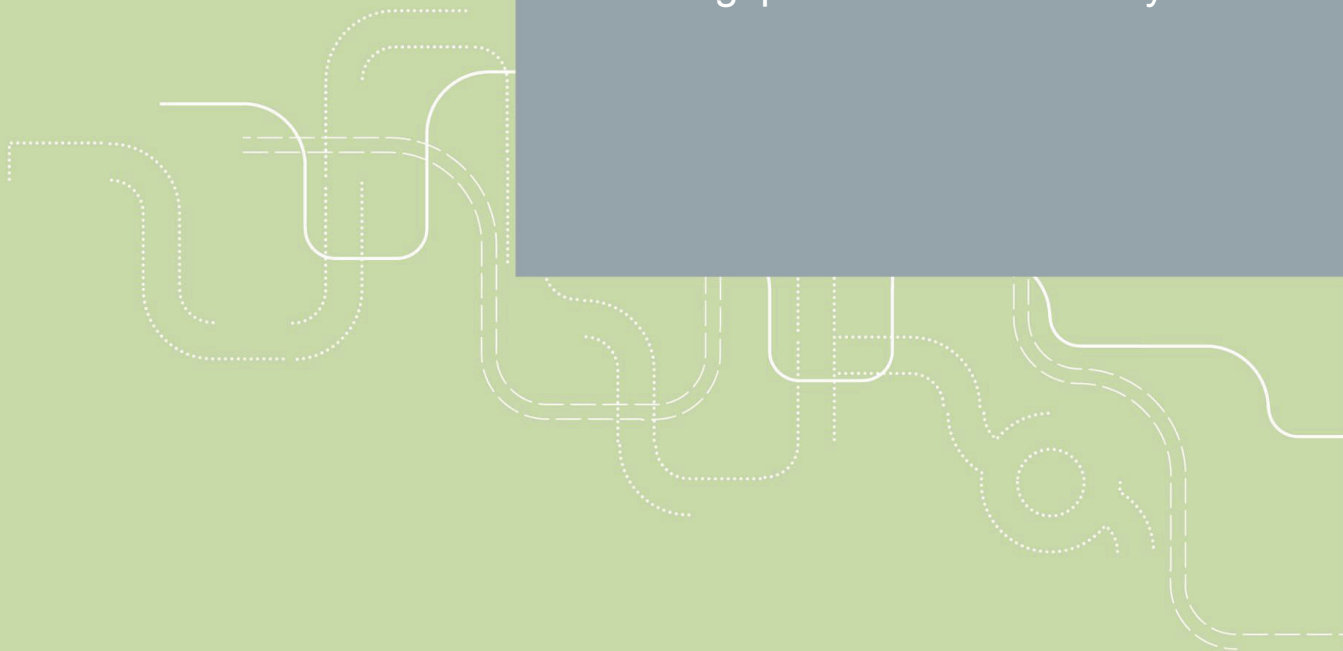




## Parkeringspolitikk i Hordaland fylke





# Parkeringspolitikk i Hordaland fylke

Jan Usterud Hanssen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

---

**Tittel:** Parkeringspolitikk i Hordaland fylke

**Title:** Parking policy in Hordaland, Norway

**Forfattere:** Jan Usterud Hanssen

**Author(s):** Jan Usterud Hanssen

**Dato:** 12.2011

**Date:** 12.2011

**TØI rapport:** 1186/2011

**TØI report:** 1186/2011

**Sider** 39

**Pages** 39

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1306-8

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1306-8

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Hordaland fylkeskommune

**Financed by:** Hordaland County Council

**Prosjekt:** 3718 - Rettleiar for parkeringspolitikk  
- Hordaland fylkeskommune

**Project:** 3718

**Prosjektleder:** Jan Usterud Hanssen

**Project manager:** Jan Usterud Hanssen

**Kvalitetsansvarlig:** Arvid Strand

**Quality manager:** Arvid Strand

**Emneord:** Areal

**Key words:** Climate gases

Miljø

Land use

Parkering

Measure

Tiltak

Parking

**Sammendrag:**

Ett tiltak i Klimahandlingsplanen for Hordaland fylke er å utarbeide et innspill til tiltak som kommunene i fylket kan anvende for å begrense bilbruken. Fylket består av kommuner av svært ulik karakter. Blant annet betyr nærheten til Bergen at mange bosatte i omegnskommunene har daglige reiser til byen. Andre kommuner i fylket antas å kunne fokusere mer på kommuneintern transport og reiser til nabokommuner. Også når det gjelder lokale reiser i disse kommunene kan parkeringspolitikk og styring av arealbruken bidra til å begrense bilbruken. Det er likevel viktig at innbyggernes tilgjengelighet til arbeid og tjenester ivaretas. Rapporten omtaler både kortsiktige og langsiktige tiltak.

**Summary:**

Hordaland County has one large urban area, Bergen, and a number of smaller municipalities. The county has approved an action plan to reduce the negative effects of car use on the climate. Parking policy is a local responsibility. This report gives an overview of parking measures which the communities can use in order to reduce the number of trips by car and the length of car journeys. The accessibility to jobs and services will have to be maintained. Some measures have immediate effect (pricing), while others only will give effect over time (restrictions on the number of new parking spaces).

Language of report: Norwegian

---

*Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.*

*This report is available only in electronic version.*

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Hordaland fylkeskommune har utarbeidet en regional klimaplan med et hovedmål om å redusere utslippet av klimagasser med 30 % i forhold til 2007 innen 2020. Planen er fulgt opp med et handlingsprogram der en rekke tiltak som kan bidra til å redusere eller begrense bilbruken i fylket, er tatt opp.

Det er klare sammenhenger mellom arealbruk og transportskaping. Parkering er knyttet til begge deler gjennom en rekke tiltak, som kan være både kortsiktige og langsiktige. Den lokale parkeringspolitikken utgjør derfor et viktig virkemiddel for å begrense bilbruken. Det gjelder ikke minst i et storbyområde, men det har også betydning for reisemønstret og reisemåten i de mindre og mer spredt bebygde kommunene i fylket. Parkering er et svært sammensatt tema, og tiltakene må avveies mot en rekke lokale hensyn. Parkeringspolitikken, som i hovedsak er et kommunalt ansvar, må tilpasses situasjonen i den enkelte kommune. Rapporten gir derfor bare en generell omtale av ulike tiltak. I mange situasjoner kan interkommunalt samarbeid være nødvendig.

Rapporten er finansiert av Hordaland fylkeskommune med Hans-Christian Engum som kontaktperson. Jan Usterud Hanssen har utarbeidet rapporten som er kvalitetssikret av Arvid Strand. Tove Ekstrøm har tilrettelagt rapporten for publisering.

Oslo, desember 2011  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1 Bakgrunn</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Parkeringspolitikken omfatter mange utfordringer – og muligheter</b> .....	<b>2</b>
2.1 Ikke lenger bare et spørsmål om å skaffe nok plasser .....	2
2.2 Nasjonale føringer og virkemidler .....	4
2.3 Hordaland fylkeskommunes føringer – kommunenes ansvar .....	5
<b>3 Parkeringstiltak – styring og tilrettelegging</b> .....	<b>8</b>
3.1 Parkeringsplassenes eierskap og deres tilgjengelighet .....	8
3.2 Boligparkering – ved boligen kan bilen gjerne stå parkert .....	9
3.3 Kommunal kontroll over parkeringstilbudet – nye plasser .....	11
3.4 Kommunale tiltak rettet mot eksisterende parkeringsplasser .....	15
<b>4 Spesielle parkeringsformål</b> .....	<b>22</b>
4.1 Forflytningshemmedes parkeringsbehov .....	22
4.2 Innfartsparkering – ikke bare et kommunalt ansvar .....	24
4.3 Parkering ved arbeidsplassene .....	26
4.4 Sykkelparkering .....	27
<b>5 Innkjøps- og fritidsreiser</b> .....	<b>28</b>
5.1 Innkjøpsreiser .....	28
5.2 Fritidsreiser .....	29
<b>6 Det er ulike utfordringer i Hordaland</b> .....	<b>30</b>
6.1 Bergen .....	30
6.2 Kommunene i Bergens pendlingsomland .....	31
6.3 Øvrige kommuner i Hordaland .....	32
<b>7 Noen prinsipper som kan følges</b> .....	<b>33</b>
<b>Referanser</b> .....	<b>36</b>
<b>Vedlegg</b> .....	<b>38</b>





**Sammendrag:****Parkeringspolitikk i Hordaland fylke**

TØI rapport 1186/2011  
Forfatter: Jan Usterud Hanssen  
Oslo 2011 39 sider

*Det er viktig å begrense utslippene av klimagasser. Nasjonale retningslinjer forutsetter at fylkene og kommunene utarbeider planer for hvordan dette skal skje. Både i byene og i mer spredt bebygde deler av Hordaland står transportsektoren for en betydelig andel av utslippene. Fylkets klimaplan forutsetter at en endret parkeringspolitikk kan bidra til å redusere bilbruken. Utfordringene og mulighetene for å gjennomføre parkeringstiltak varierer fra kommune til kommune. Avgifter og tidsbegrensning anses å være effektive tiltak. Begrensning av tilbudet ved arbeidsstedet er viktig når det finnes alternative reisemåter. Kommunene må samarbeide om å få til riktig lokalisering av innfartsparkering. Arealplanleggingen og bedre tilrettelegging for alternative transporttilbud må ses i sammenheng med parkeringsrestriksjoner hvis målene skal nås.*

Utslipp fra biltransport innebærer et vesentlig bidrag til det samlede utslippet av klimagasser. Hordaland fylkes Klimaplan 2010-2020 og Handlingsprogram 2010-2011 viser til at en bevisst parkeringspolitikk kan påvirke bilbruken. Denne rapporten skal tjene som en støtte til det arbeidet kommunene i Hordaland fylke forventes å gjøre for å bidra til en begrensning av bilbruken og derved til å redusere klimagassutslippene.

Arealbruken og parkeringspolitikken er i hovedsak kommunale ansvarsområder, men parkering er et sammensatt og komplekst tema der mange interesser berøres. Blant annet kan en restriktiv parkeringspolitikk i en kommune alene føre til en svekket posisjon i konkurransen om arbeidsplasser og omsetningsandeler i varehandelen sett i en større sammenheng.

Derfor er det i noen tilfeller nødvendig at fylkeskommunen følger opp og bidrar til interkommunalt samarbeid. Likevel er det en rekke tiltak kommunene alene kan gjennomføre uten at det får uheldige virkninger. Endringene vil i stor grad bestå i at det blir færre og kortere bilturer. Tilgjengeligheten kan sikres ved at forholdene legges bedre til rett for alternativene til bilen.

En regional plan kan gi retningslinjer for utbygging og omfatte en vurdering av planens virkninger for miljø og samfunn. Planens retningslinjer gir grunnlag for innsigelse hvis foreslått arealbruk/utbygging anses å føre til en mer bilbasert utvikling (for eksempel kjøpesenters lokalisering og størrelse).

Lokaliseringsmønsteret, tettheten, transporttilbudet, mv. varierer fra kommune til kommune. Derfor kan det ikke stilles opp en generell oversikt eller anbefaling av prioriterte, akseptable og effektive tiltak. Kommunene må ta utgangspunkt i egen situasjon og velge hvordan de gjennom en tydelig og bevisst parkeringspolitikk kan redusere belastningen på miljøet både globalt og lokalt.

Fordi bilturer starter og ender med en parkert bil, vil kommunenes aktive bruk av parkeringstiltak – tilrettelegging eller restriksjoner – påvirke folks valg av transportmåte og målpunkt for en reise.

Rapporten omtaler kort et utvalg tiltak som kommunene kan benytte. Tiltakene er ikke bare restriktive. Det er også et spørsmål hvordan kommunene kan sikre god tilgjengelighet til arbeid, detaljhandel, tjenester, skole, mv. for alle innbyggere. Spørsmål om prioritering av enkelte reisemål og tilgjengelighet også uten å benytte egen bil må stå sentralt.

Kommunene kan utforme konkrete bestemmelser om parkering i sine kommuneplaner og reguleringsplaner. Bestemmelsene må være innenfor lovens rammer, men eksempler viser at det er mulig å benytte skjønn og kreativitet i utformingen av juridisk bindende bestemmelser. Det kan også gis føringer for politikken gjennom klare retningslinjer.

Kommunene må vurdere om det er riktig å tilby gratis parkering på veier og kommunalt eide tomter eller parkeringsanlegg. Det er opp til kommunen selv å innføre ulike former for regulering eller avgifter for å styre plassenes antall og bruk. Kommunene kan bestemme om det skal innføres avgiftsparkering, soneparkering mv., og i samråd med vegvesen (og eventuelt politi) om det skal skiltes med forbud eller annen type regulering.

I denne sammenhengen er det viktig at kommunene er bevisst på fordelene det gir å selv kunne kontrollere parkeringstilbudet også utenfor gategrunn. Det er en utfordring at en stor andel av de eksisterende parkeringsplassene er anlagt etter pålegg av kommunen i forbindelse med byggesaksbehandlingen og derfor er privat eiet. Lovverket må endres hvis kommunen i ettertid skal kunne påvirke hvordan eierne disponerer og drifter sine parkeringsplasser. Kommunene bør likevel ta sikte på at man over tid skal få større kontroll over det samlede parkeringstilbudet. Det kan skje gjennom forhandlinger/avtaler, kjøp/ekspropriasjon, frikjøpsordning, mv.

Det er viktig at kommunene tilpasser antallet parkeringsplasser som tillates til den aktuelle situasjonen. En streng praksis kan påvirke utbyggere til å velge sentral lokalisering i kommunen – f. eks nær kollektivtransport og med sykkelavstand mellom bolig og andre målpunkter. I storbyen, Bergen, er det naturlig med stor tilbakeholdenhet når det gjelder ny parkering. Bergen kommune har nylig vedtatt nye parkeringsbestemmelser. Disse er relativt restriktive, men legger opp til at utbygging i ytre områder skal få være mer bilbasert enn om det skjer i sentrale områder.

Det er likevel noen parkeringsbehov som bør søkes dekket i sin helhet. Det gjelder

- Sykkelparkering
- Boligparkering
- Forflytningshemmede

Dessuten bør hensynet til varetransport prioriteres foran regulær bilparkering.

Dagens parkeringsetter spørsmål er ikke noe mål på det reelle behovet, men om antallet plasser reduseres, og det innføres avgift, er det viktig å følge med på hvordan kjøremønster og målpunkter endrer seg.

Parkering innebærer i seg selv et betydelig arealbeslag i byer og tettsteder. Behovet for parkering er sterkt knyttet til kommunens arealpolitikk og derved hvordan ulike funksjoner er lokalisert. Spredt bebyggelse og lange avstander mellom bolig, arbeidsplasser og handels-/servicetilbud gir ofte større utfordringer når det gjelder å begrense bilbruken og etterspørsel etter parkeringsplasser enn et tett og konsentrert utbyggingsmønster. Arealene som beslaglegges til parkering, kan i tett bebygde områder ha større verdi om de benyttes til andre formål. Parkering på tomtegrunn kan derfor ses som et midlertidig arealbeslag.

I hvert fall i byer og større tettsteder er det grunnlag for å spørre hvorfor arbeidsgiverne anser det riktig eller nødvendig å tilby ansatte gratis parkeringsplasser. Dette undergraver i mange tilfeller grunnlaget for kollektivtransport som alternativ til bilen. For å kunne ta opp dette på en troverdig måte lokalt, er det helt nødvendig at kommunene selv, samt fylkeskommunale og statlige arbeidsgivere i fylket, endrer praksis. Deretter kan private arbeidsgivere oppfordres til å gjøre det samme.

Nedenfor er de viktigste temaene i rapporten oppsummert. Dette kan tjene som en påminnelse om noen av de momentene kommunene bør vurdere i forbindelse med en tydeliggjøring av sin parkeringspolitikk og som grunnlag for oppfølging i kommuneplan og byggesaker.

- **Arealplanlegging.** Kommunene bør ha en bevisst holdning til samspillet mellom ulik arealbruk og tilgjengelighet. Det kan føres en lokaliseringspolitikk som reduserer behovet for å benytte bil til ulike formål. Arealet som beslaglegges til parkering, bør begrenses. Det gjelder særlig for sentrumsområder. Nødvendig (ønsket) parkering kan legges i randsonen. Sentrale parkeringsarealer har ofte en alternativ og bedre bruk enn parkering.
- **Tilgjengelighet.** Selv om parkeringsplassene legges utenfor sentrum eller med akseptabel gangavstand til målpunkter, innebærer ikke dette vesentlig dårligere tilgjengelighet. Mer gangtrafikk i et handelsområde kan stimulere folkeliv og omsetning. Tilgjengeligheten med andre transportmidler (sykkel, buss) kan også bedres. Plasser reservert for forflytningshemmede må lokaliseres der det er behov.
- **Parkeringsbehov.** Etterspørselen etter parkering og det reelle behovet er to forskjellige ting. Med unntak av forflytningshemmedes behov og sykkelparkering bør etterspørselen etter parkering bare unntaksvis søkes tilfredsstilt. Det er en utfordring å bestemme hvor stort behovet skal anses å være.
- **Parkeringsbetaling.** Prismekanismen anses å være et svært viktig virkemiddel både når det gjelder å påvirke selve bilbruken og valget av målpunkt for en bilreise. Kommunene må ta utgangspunkt i at alle parkeringsplasser har en pris, og at det er mest rettferdig at det er den som benytter en parkeringsplass, som dekker kostnaden. Taksnivået bør videregsettes slik at man oppnår ønsket avvisning. Det kan for eksempel være et mål at nivået bør være slik at det stort sett alltid finnes ledig plass.
- **Tidsbegrensning.** Dette kan være et virkemiddel for å hindre langtidsparkering og sikre at parkeringsplasser nærmest et målpunkt kan utnyttes av flere i løpet av dagen, mens den som har behov for et lengre opphold må velge parkering lengre unna eller velge en annen reisemåte.

- **Arbeidsreiseparkering.** Arbeidsgivere bør ikke tilby sine ansatte gratis parkering. Et slikt tilbud stimulerer til bilbruk og beslaglegger betydelige arealer. Kommunene og andre offentlige arbeidsgivere bør derfor stå frem som forbilder. Dette er et av de viktigste tiltakene, og det kan iverksettes raskt.
- **Nybygging.** Kommunen bør snarest mulig få inn tydelige og restriktive bestemmelser om parkering i kommuneplanen. Det bør vedtas fleksible bestemmelser som gir grunnlag for å begrense antallet parkeringsplasser i nye prosjekter. Maksimalnormer kan angi en øvrig grense og kan påvirke utbyggers lokaliseringpreferanser i forhold til alternative transportmåter og tilgjengelighet.
- **Frikjøp.** Kommunene kan bestemme at man ønsker å få mer kontroll over det fremtidige parkeringstilbudet. En frikjøpsordning gir mulighet for å få til sambruk av parkeringsplasser (flere formål dekkes) og derved bedre utnyttelse. Omfanget av det samlede parkeringstilbudet som faller utenfor kommunal styringsmulighet vil begrenses. Frikjøpsordningen gjør at mer av parkeringen kan samles i felles anlegg.
- **Sambruk.** De fleste parkeringsplassene står til enhver tid ubenyttet. Det vil være rasjonelt om plassene kan utnyttes til flere formål. For å få til dette må ulike funksjoner eller tilbud lokaliseres nær hverandre. Det må ses samlet på boligparkering, arbeidsplassparkering, innfartsparkering, parkering knyttet til fritidsaktiviteter, mv.
- **Sykkelparkering.** Kommunen bør tilrettelegge for bruk av sykkel som transportmiddel. Godt tilrettelagte sykkeltraseer og trygg sykkelparkering ved alle målpunkter og ved holdeplasser/terminaler er viktig. Det bør vedtas bestemmelser som sikrer tilstrekkelig antall plasser i alle lokaliseringer det er aktuelt. Sykkel kan anvendes dør til dør og derved gi brukerne kortere gangavstander til målpunktet enn det bilbrukerne får.
- **Innfartsparkering.** Slike parkeringstilbud må knyttes direkte til kollektivtilbudet og bør lokaliseres ved hovedveg utenfor sentrumsområder. Det har ofte liten hensikt at bilbrukere fra omegnskommunene benytter innfartsparkeringstilbud inne i Bergen kommune. Prinsippet er at bilturen skal utgjøre en liten del av den samlede, motoriserte reisen. Kostnaden for å benytte parkeringsplassen kan integreres i én billett. Det kan også hindre misbruk av slike parkeringstilbud.
- **Boligsoneparkering.** En slik restriksjon bidrar til å begrense fremmedparkering i boligmiljøer. Det benyttes mest i sentrumsnære områder, men kan også hindre arbeidsreiseparkering i boligområder nær andre arbeidsplasskonsentrasjoner.
- **Boligparkering.** Parkeringspolitikken skal ikke gjøre det vanskelig for beboerne å eie en bil, men kommunen skal heller ikke stimulere til at bilen brukes unødig ved å tilrettelegge så godt at bilen blir det naturlige transportmiddelvalget selv for korte turer. Kommunens parkeringspolitikk kan bidra til at bilen hovedsakelig står parkert ved boligen fremfor andre steder. For bymessige områder må det avklares hvordan boligparkeringen skal organiseres. For eksempel: Skal parkeringen være en del av boligkostnaden, eller skal den heller tydeliggjøres som en bilholdskostnad? Hvem skal eie plassene? Bør kostnaden skilles fra boligen for at de som

ikke har bil, skal slippe å måtte investere i egen plass? Skal boligplassene kunne leies ut til andre parkeringsformål?

- **Soneparkering.** Dette er en reguleringsform som kan gjelde all parkering langs gate eller veg i et område. Det kan også ha sikkerhetsmessig effekt om gateparkering i et område fjernes.
- **Utforming.** Det bør stilles krav til utforming av parkeringsplasser. Det kan kreves at en gitt andel av arealet skal beplantes. Det kan også kreves at alle eller en andel av plassene legges under bakken. Det vil også spare areal.



# 1 Bakgrunn

Hordaland Fylkesting vedtok i juni 2010 en regional klimaplan og et oppfølgende handlingsprogram (Hordaland fylkeskommune 2010). Klimaplanen er hjemlet i Plan- og bygningsloven og forutsettes å gi konkrete resultater i form av redusert utslipp av klimagasser. Målgruppen for planen er kommunene samt fylkeskommunal og statlig virksomhet i fylket.

Kommunene i fylket oppfordres derved til å bidra aktivt på de områdene der de har ansvar og virkemidler. Arealbruk og parkering er to slike områder. En av handlingsplanens strategier innenfor temaet arealbruk og transport er å begrense bilbruken. Parkering er i den sammenhengen tatt opp som et eget tiltak (Handlingsplanen, tiltak 5.4.1).

TØI har fått i oppdrag å utarbeide denne rapporten som skal gi bakgrunn og råd som grunnlag for en bevisst politikk og praksis i kommunene. Rapporten peker på utfordringer som antas å finnes mer eller mindre i de ulike kommunene i fylket og beskriver virkemidler som kan anvendes for å utforme løsninger og iverksette avbøtende tiltak. Mulighetene til å følge opp vil variere fra kommune til kommune, men alle kan vurdere om det er behov for å endre dagens praksis som grunnlag for å nå overordnede målsettinger.

Det har lenge vært vanlig praksis at kommunene har benyttet normer/vedtekter eller på annen måte har stilt krav om at utbygger skal etablere et tilstrekkelig antall plasser til at etterspørselen etter parkering dekkes. Dette kan ses som en stilltiende aksept av at det legges til rette for bruk av bil som transportmiddel også på korte, lokale reiser. Bortsett fra i de større byene har det heller ikke ført til vesentlige utfordringer når det gjelder fremkommelighet.

Derimot har det i mange tilfeller ført til at transporttilbudet for dem som ikke ønsker eller har mulighet til å benytte bil, har blitt dårligere enn det ellers kunne vært. Økt tilrettelegging for bilbruk kan også ha ført til en dårlig utnyttelse av arealene i kommunene. Derfor er det også andre hensyn enn klimautfordringen som gjør det nødvendig med økt innsats for å redusere bilbruken. Dette gjelder både i byene og i mer spredt bebygde deler av Hordaland fylke.

Parkeringspolitikken omfatter en rekke virkemidler som kan bidra til å redusere lokal forurensning, bedre steders attraktivitet, påvirke arealbruken (utbygging-smønstret), sikre tilgjengeligheten også uten bil, bedre trafiksikkerheten, mv.

Som fylkets storby har Bergen andre utfordringer enn en mindre, spredt befolket kommune, men alle kommunene i fylket har muligheter til å påvirke bilbruken gjennom en bevisst parkeringspolitikk. Dessuten kan bedret kollektivtilbud, tilbringertransport til buss, jernbane og båt, lokal stimulans til kameratkjøring, bedre forhold for sykling og gange, mv bidra til at tilgjengeligheten for alle opprettholdes.

## 2 Parkeringspolitikken omfatter mange utfordringer – og muligheter

### 2.1 Ikke lenger bare et spørsmål om å skaffe nok plasser

Parkeringspolitikk og arealbrukspolitikk utgjør to viktige, lokale styringsredskaper. Begge temaene er i hovedsak kommunale ansvarsområder og de må ses i sammenheng.

Parkeringen legger beslag på betydelige arealer - også sentralt i byer og tettsteder. Dette bør bare ses som et midlertidig beslag. Sentrale tomter kan få annen bruk, mens parkering kan legges under bakken eller flyttes.

Grunnlaget for bilbruk har utviklet seg gjennom kommunenes arealplanlegging og lokaliseringpolitikk. Et spredt utbyggingsmønster kan delvis forklares med at bilene krever stor plass også når de ikke brukes.

Det finnes liten kunnskap om hvor mange parkeringsplasser – formelle og uformelle – som finnes og hvilket arealbeslag det innebærer, men det er klart at det finnes mange parkeringsmuligheter for hver bil. Derfor står også de fleste parkeringsplasser til enhver tid ubenyttet. Det innebærer en lite nyttig utnyttelse av arealene.

Parkeringspolitikken har vært styrt av at man vil tilrettelegge for bilbruk ved at det nærmest alltid skal finnes nok plasser til å dekke etterspørselen. Svært ofte er disse plassene også gratis å benytte seg av. Nå bør det vurderes om god tilgjengelighet kan skaffes på annen måte samtidig som lokalmiljøet bedres.

Etablering av parkering har tradisjonelt blitt sett som en nødvendighet i forbindelse med nye utbyggingsprosjekter. Denne oppfatningen er nå i ferd med å endres. I hvert fall i byområdene synes det nå å finnes aksept for at det ikke er riktig å avsette plass til mye parkering i tettbebyggelsen.

Parkering er fortsatt knyttet til begrepet tilgjengelighet, men det aksepteres lengre gangavstander enn tidligere. Det er ikke nødvendig at bilen kan benyttes helt fram til inngangsdøren. Handel og folkeliv skapes først når folk er kommet ut av bilen og kan spasere i gaterom uten mye trafikk. Derfor kan parkeringsplassene med fordel lokaliseres i god avstand fra sentrum slik at den siste delen av en reise skjer til fots. Det gjelder både arbeidsreiser og andre reisemål.

Parkeringspolitikken rommer en rekke tiltak som utgjør viktige virkemidler innenfor areal-, transport- og miljøpolitikken. Bilbruken kan begrenses gjennom det antallet parkeringsplasser som tilbys i et område og det kan introduseres ulike restriksjoner på bruken av de plassene som finnes. Sentrum og plasser kan gjøres triveligere om det ikke er trafikk og parkering der.

Utgangspunktet for denne rapporten er at det er ønskelig, nødvendig og mulig å begrense bilbruken både i og utenfor byområdene. Kommunene kan gi klare føringer for parkeringspolitikken som bestemmelser med hjemmel i plan- og



bygningsloven, men det er også nødvendig å utarbeide retningslinjer for hvordan en skal behandle saker som berører eksisterende parkeringsplasser. Det må da gjerne skilles mellom plasser på veggrunn og plasser utenfor veggrunn.

I alle kommunene er styring av biltrafikken og bilbruken viktig for å ivareta hensynet til det lokale miljøet og sikkerheten. Dessuten må alle kommunene i Hordaland fylke bidra aktivt for å begrense utslippet av avgasser som påvirker det globale så vel som det lokale miljøet.

Stort sett står bilene parkert. På nasjonal basis benyttes en bil i gjennomsnitt mindre enn en time per dag. Når bilene for det meste står parkert kan det synes underlig at parkeringspolitikken skal være et virkemiddel for å redusere bilbruken. Spørsmålet dreier seg derfor om hvor bilene står parkert og om en endret og tydelig parkeringspolitikk kan redusere bruken av bilene ytterligere og også gjøre de turene som likevel foretas, kortere.

Dessuten er det ikke en entydig praksis knyttet til spørsmålet om det er bilbrukeren eller eieren av en parkeringsplass som skal betale det plassen koster å anlegge og drifte. Selv om det er klart at tilrettelagte parkeringsplasser ikke er gratis, er det svært vanlig at den likvel tilbys gratis til den som benytter seg av den.

Det er etterspørselen som tradisjonelt har blitt forsøkt tilfredsstilt gjennom normene. Dette innebærer at det legges til rette for utstrakt bilbruk også i situasjoner der det finnes gode alternativer. Kommunen har en langt større utfordring når det skal avgjøres hva som er det faktiske behovet. Lokaliseringen i forhold til annen bebyggelse og transportsystemet for øvrig påvirker dette. De større byene i Norge har nå vedtatt maksimalnormer som varierer med lokalisering, framfor bare å fortsette med generelle minimumsnormer som angir det minste antall plasser som utbygger må etablere.

I denne sammenhengen må det også tas hensyn til at det er en rekke parkeringsbehov der det er fornuftig å dekke behovet. Dette gjelder varelevering, parkering for forflytningshemmede, mv. samt plasser med lademulighet for EL-biler. Samtidig må det føres kontroll for å unngå misbruk av parkeringsplasser som er avsatt til spesielle formål eller kjøretøytyper.

Oppsummert:

- Alle bilturer starter eller ender på en parkeringsplass, enten det skjer på gate-/veggrunn, på en tomt eller i et parkeringsanlegg. Parkeringstilbudet har derfor betydning for om bilen velges for et gitt reiseformål
- Det er sammenheng mellom målpunktet for en reise og valg av transportmiddel. Reguleringen av parkeringstilbudet ved målpunktene (lokalisering, omfang, og pris) kan derfor også påvirke de valg som gjøres av den enkelte innbygger og derved hvor arbeidsplassene og tjenestetilbudene finnes
- Det må skilles mellom *etterspørsel* etter parkeringsplasser og det reelle *behovet*.

## 2.2 Nasjonale føringer og virkemidler

Overordnede, nasjonale planer som f. eks. Nasjonal transportplan og klimamålsettinger om å begrense utslipp viser til at det er nødvendig å begrense bilbruken både av kapasitetsmessige og av miljømessige grunner. Manglende kapasitet på veg- og gatenett gjør at det oppstår køer og forsinkelser og derved også økte utslipp av avgasser. Om det blir en større andel av trafikken som utgjøres av kjøretøyer som drives med alternativer til fossil energi, vil ikke trafikken derved bli redusert. Alle trafikanter påføres uansett forsinkelser og risiko.

Det er i hovedsak to virkemidler som er aktuelle for å få til en generell og effektiv begrensning av bilbruken. Det ene er å innføre tidsvarierte bomavgifter, rene rushtidsavgifter eller vegprising. Det andre er å ta på alvor at parkeringspolitikken omfatter en rekke effektive tiltak som ikke bare kan bidra til å begrense bilbruken, men også kan påvirke valg av målpunkt. En bevisst parkeringspolitikk bør derfor inngå som en viktig del av både areal-, miljø- og transportpolitikken.

I de siste nasjonale transportplanene har Regjeringen gitt uttrykk for at det er nødvendig å begrense biltrafikken i våre byområder. Ulike regulerende parkeringstiltak har blitt tatt opp, men ikke alle har blitt fulgt opp med nødvendig utredning og hjemmel (Samferdselsdepartementet 2000, 2004, 2009). Det har også vært utredet om kommunene kan få hjemmel til å kreve at det innføres parkeringsavgift også på eksisterende, private parkeringsplasser. Hvis dette skal gjelde for både arbeidsgivere og kjøpesentre vil det innebære at kommunene får styrket sine muligheter til påvirke parkeringstilbudet. For øvrig er det ingenting som hindrer offentlige myndigheter eller private arbeidsgivere å innføre slike avgifter på egen hånd i dag.

I Plan- og bygningsloven presiseres det at det skal legges til rette for en bærekraftig areal- og transportutvikling (Miljøverndepartementet 2008). Det pekes på at det er nødvendig, men utfordrende å få til planlegging over kommunegrensene og det legges opp til mulighet for å fastsette bestemmelser som styrer tilgangen på parkeringsplasser og da særlig i sentrale områder.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging utarbeides hvert fjerde år (§ 6 -1). Hovedpunkter fra Kongelig resolusjon, 24.juni 2011 er gjengitt som vedlegg (Miljøverndepartementet 2011b).

Statlige planretningslinjer og planbestemmelser (§ 6-2 og 6-3) angir klare forventninger til by- og tettstedsutviklingen og samferdselen. Slike retningslinjer kan for eksempel ta opp føringer for hvordan en samordnet areal- og transportplanlegging kan bidra til å begrense transportbehov og klimautslipp.

I henhold til § 6-2 som tilsvarende tidligere Rikspolitiske retningslinjer, er det gitt en statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (Kongelig resolusjon av 4.september 2009). Denne retningslinjen forutsetter at kommunene (også fylkeskommunene) i sin kommuneplan eller i egen kommunedelplan innarbeider tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser. Det pekes på at en kommune særlig kan påvirke utslipp fra transport blant annet gjennom parkeringsrestriksjoner.

§ 6-3 gir hjemmel for rettslig bindende statlige planbestemmelser. Dette innebærer for eksempel forbud mot uønsket utbygging i form av trafikkskapende kjøpesenteretableringer.

En regional planstrategi skal utarbeides i samarbeid med kommunene og berørte organer og organisasjoner. Dette skal gjøres minst en gang i hver valgperiode og innen ett år etter konstituering (§ 7-1). Strategien skal angi hvilke regionale planspørsmål det er viktig å ta opp og arbeide med. Dette kan gjelde samferdselsutbygging og lokalisering av ny utvikling. Det kan skilles ut oppgaver som best kan følges opp gjennom interkommunalt plansamarbeid (§ 9-1).

I henhold til § 8-1 skal regional planmyndighet utarbeide regionale planer for de spørsmål som er fastsatt i den godkjente planstrategien. Det kan også være gitt pålegg om å utarbeide planer for spesielle virksomhetsfelt, tema eller geografiske områder. Regionale planer skal følges opp av en handlingsplan. En regional plan gir grunnlag for innsigelse overfor kommunale planforslag.

I henhold til § 8-5 kan det utarbeides regionale planbestemmelser knyttet til retningslinjer for arealbruken i den regionale planen. En regional planbestemmelse kan primært gi føringer for arealbruk og lokalisering. Det er ikke åpenbart at det er mulig med bestemmelser knyttet til parkering i en slik sammenheng. I de øvrige delene av plan- og bygningsloven er det lagt opp til at et tema som parkering kan tas opp på de ulike plannivåene.

I lovens § 10-1 heter det at kommunestyret innen ett år etter konstituering skal ha utarbeidet en planstrategi (Miljøverndepartementet 2011). Blant annet kan kommunen vurdere hvilke planbehov man har for den gjeldende valgperioden. En gjennomgang og påfølgende tydeliggjøring av kommunens parkeringsstrategi kan være aktuelt i en slik sammenheng.

I tilknytning til kommuneplanens arealdel kan det gis bestemmelser om parkering og frikjøp fra krav om parkering (§ 11-9 pkt 5 og § 28-7). Slike bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg kan det utformes retningslinjer som angir forhold og prinsipper som bør følges. Fravik fra bestemmelser og retningslinjer må angis og begrunnes.

I forbindelse med reguleringsplan kan det også gis bestemmelser om lokalisering og utforming av parkeringsplassene (§ 12-7).

## **2.3 Hordaland fylkeskommunes føringer – kommunenes ansvar**

Klimaplan for Hordaland 2010-2020 ble vedtatt av Fylkestinget 8. juni 2010<sup>1</sup>. Denne planen baseres på en rekke tiltak som skal redusere de utslippene som har en uheldig virkning på klimaet. Klimautfordringene er globale, men det er viktig at tiltak iverksettes på ulike nivåer – også av den enkelte person eller husstand. Mange små bidrag kan gi utslag også i en større sammenheng.

Senere (12.10.2010) har Fylkestinget vedtatt en handlingsplan som omtaler en rekke tiltak innfor ulike temaområder. Arealbruk og transport er sett i

---

<sup>1</sup> <http://www.hordaland.no/Global/regional/klima/Klimaplan%202010-2020%20endeleg.pdf>

sammenheng og for dette temaet er det satt opp følgende mål for tema 5:  
Arealbruk og transport:

**Mål for arealbruk:**

Hordaland skal ha ein effektiv arealbruk som reduserer behovet for reising, stimulerer til meir miljøvenleg transport og unngår nedbygging av verdifulle areal.

**Mål for transport:**

Utslepp frå mobile kjelder i Hordaland skal reduserast med 20% i 2020 i høve til 1991. Utslepp frå vegtrafikk i Hordaland skal reduserast med 20% i 2020 i høve til 1991, og 30% innan 2030.

Det er vidare satt opp et delmål for transport der det heter at i 2030 skal minst 70 % av alle personreiser i Bergensregionen enten skje kollektivt eller være basert på bruk av fornybar energi. I resten av fylket skal biltrafikken reduseres betydelig. Tiltak 5.4.1 legger opp til at det er ønskelig (nødvendig?) med en endret parkeringspolitikk. Tiltaket er konkretisert gjennom fire underpunkter:

1. arbeide for å halvere antallet parkeringsplasser i Bergen sentrum og ved andre store arbeidsplasskonsentrasjoner. I stedet skal det etableres sikker sykkelparkering.
2. Halvere antall parkeringsplasser for ansatte på Fylkeshuset og andre fylkeskommunale virksomheter i Bergen innen 2013. Disse plassene kan erstattes med sikker sykkelparkering.
3. Etablere innfartsparkering ved alle kollektivknutepunkt. Dette kan blant skje ved å omdisponere parkeringsplasser ved kjøpesentre og andre steder der dette er mulig.
4. Utarbeide en veileder for parkeringspolitikk i kommunene.

Denne rapporten er i hovedsak en oppfølging av pkt. 4 ovenfor, men det vil nødvendigvis også måtte berøre de andre punktene. Dette forklares med at parkeringspolitikken må tilpasses forholdene i den enkelte kommune. Situasjonen og mulighetene for tiltak i Bergen og de andre kommunene i Hordaland er vesentlig forskjellige. De kommunene som ligger innenfor dagpendlingsområdet til Bergen har også andre utfordringer enn de kommunene der det ikke er så stort behov for å tilrettelegge for daglige arbeidsreiser til Bergen. Et hovedpoeng for kommunen i dagpendlingsområdet til Bergen er at transportbehovet til/fra Bergen er så stort at det bør dekkes på annen måte enn med egen bil. Parkeringsplassene for denne delen av transportene (innfartsparkeringen eller pendelparkeringen) kan i størst mulig grad ligge i andre kommuner enn i Bergen.

Rapporten tar utgangspunkt i at parkeringspolitikken kan utgjøre et viktig virkemiddel for å begrense forurensende bilbruk. Dette kan gjelde

- antall bilturer
- bilturenes lengde
- bilturenes målpunkt
- drivstoff/energikilde

På den annen side må det slås fast at parkeringspolitikk er et svært sammensatt begrep. Selv om nasjonale og regionale myndigheter gir føringer for hvordan parkering kan brukes som et virkemiddel for å begrense bilbruken, er det likevel kommunene som må definere og gjennomføre politikken innenfor gitte rammebetingelser. Det kan være politisk ønske om å praktisere en restriktiv parkeringspolitikk, men mulighetene for å få aksept for dette varierer. I byer og større tettsteder er det ofte lettere å gjennomføre restriksjoner enn i mer spredt

bebygde kommuner. Uansett hvor i Hordaland en kommune ligger er det likevel klart at parkeringen innebærer et betydelig arealbeslag enten det gjelder en rekke mindre plasser eller større anlegg. En begrensning eller sterkere styring av parkeringstilbudet kan på lengre sikt påvirke både bosettingsmønsteret virksomheters lokaliseringpreferanser. Derfor må kommunene samarbeide eller fylkeskommunen må gi tydelige føringer gjennom råd og veiledning og eventuelt bidra til interkommunalt samarbeid..

## 3 Parkeringstiltak – styring og tilrettelegging

### 3.1 Parkeringsplassenes eierskap og deres tilgjengelighet

Sterkt forenklet kan vi sortere parkeringen i fire grupper etter eierskap og tilgjengelighet for ulike brukergrupper. Innenfor hver gruppe er det flere utfordringer som kan tas opp.

	Allment tilgjengelige plasser <sup>1</sup>	Reserverte plasser <sup>2</sup>
Offentlig eide/kontrollerte plasser	I	II
Privat eide/kontrollerte plasser	IV	III

1 Parkeringsplasser som er tilgjengelig for kunder, besøkende, mv, med eller uten avgifter

2 Parkeringsplasser som i hovedsak tilbys gratis til brukerne (ansatte, kunder, besøkende, mv.), men brukes også til parkering av virksomhetens (offentlig eller privat) egen bilpark, mv.

Figur 1. Klassifisering av parkeringsplasser

Gruppen offentlig eide (kategori I og II) kan være på gategrunn, på tomter eller i lukkede parkeringsanlegg. De kan være eid av statlige, fylkeskommunale eller kommunale virksomheter, men en stor andel av plassene er vanligvis ikke allment tilgjengelige (kategori II). Disse plassene er ofte reservert for ansatte, kunder, tjenestebiler eller for ulike formål. Noen plasser kan ha tidsbegrenset bruk. Det er plassene i kategori I og II kommunen i første omgang kan redusere i antall eller det kan innføres ulike restriksjoner på bruken av dem.

De reserverte plassene i kategori II og III utgjør tilbudet til ansatte i både privat og offentlig virksomhet. Derved stimuleres arbeidstakerne til å benytte bil til arbeidet. Det er en ekstra stimulans til å benytte bil til arbeidet at arbeidsgiverne vanligvis tilbys plassene gratis. Dette skjer til tross for at dette ifølge skattelovgivningen skal anses som skattbare naturalia mottatt fra arbeidsgiver (Hanssen og Nossum 2008, ECON 2009).

En betydelig andel av de privat eide plassene er øremerket for besøks- og kundeparkering og det kan diskuteres i hvilken grad de er reserverte eller allment tilgjengelige. De er i hvert fall anlagt for et primært formål: invitere kunder til å benytte bil for å handle der plassene tilbys. De private parkeringsplassene ved kjøpesentre faller inn i denne gruppen. Hvis vi også inkluderer boligparkeringen som en del av det samlede tilbudet, vil kategori III øke betydelig i omfang (se avsnitt 3.2). I byområdene er det vanlig at bosatte må konkurrere med andre

brukere om tilgang til plasser på gategrunn (kategori I), men ulike ordninger som boligsoneparkering kan bøte noe på dette.

De fleste parkeringsplassene er på privat eiendom – enten på tomtegrunn eller anlagt i kjellere eller egne parkeringsanlegg. Eksisterende plasser i kategori III og IV i figuren utgjør derfor en utfordring for en kommune som ønsker sterkere styring med sikte på at parkeringen skal kunne være et sterkt virkemiddel i miljø- og klimapolitikken. En mer bevisst parkeringspolitikk for nye plasser bør ta sikte på å sikre kommunal kontroll over en større andel av det samlede tilbudet. Om det tillates anlagt mange nye, private parkeringsplasser vil styringsmulighetene bli enda mer utfordrende i framtiden.



Figur 2. Parkering utgjør et stort marked for skiltprodusentene.

### 3.2 Boligparkering – ved boligen kan bilen gjerne stå parkert

I Hordalands klimaplan vises det til husholdningenes tre viktigste forbrukskategorier med miljømessige konsekvenser: Bolig, mat og transport. Husholdets bil(-er) og bruken av disse er derfor et viktig utgangspunkt for denne rapporten. Både tilgangen til bil og bilbruken er en del av dette. Parkering ved boligene kan ses som en del av bilholdet, mens parkeringsetterspørselen alle andre steder knyttes til bilbruken.



Figur 3. Det finnes mer attraktive løsninger enn gateparkering – men alternativene er ofte dyrere



Det kan ofte være riktig å skille mellom boligparkering og annen parkering. I utgangspunktet kan det være tilstrekkelig med plasser i et boligområde, mens man ved andre målpunkter kan diskutere ulike former for begrensning og restriksjoner.

Det må også legges til rette for et begrenset besøksparkeringstilbud i tilknytning til boligområder. Bruken av plasser med spesielle formål må ofte styres/kontrolleres. Vanligvis overlates dette til sameier, borettslag, velforeninger, osv. fordi plassene er på privat eiendom. Kommunen må likevel følge opp med regulering av parkeringsmulighetene på kommunale veger og lokale atkomstveger for at disse skal få god framkommelighet for tjenestekjøring, utrykningskjøretøy, mv og for å ivareta trafikksikkerheten.

Det blir ofte oversett at hushold har flere typer kjøretøyer. Det bør tas hensyn til at det kan være nødvendig å regulere plass til ulike typer tilhengere. Videre kan det vurderes om tyngre nyttekjøretøyer bør få parkere i boligstrøk. Dette gjelder selv om det er beboere som har et slikt kjøretøy som arbeidsplass. Eksempelvis har Malvik kommune en parkeringsbestemmelse i arealdelen i sin kommuneplan av 20. juni 2011, der det i punkt 2 heter:

- Det tillates ikke parkering av kjøretøy med tillatt totalvekt over 7,5 tonn i boligfelt.

I mange byer og tettsteder kan det være aktuelt med sambruk av parkeringsplassene. Dette betyr at man går bort fra ren boligparkering og forutsetter at i hvert fall noen kommer til å benytte sin bil i løpet av dagen og at plassen som blir ledig derfor kan benyttes til andre parkeringsformål – primært på dagtid. Derved kan det samlede antallet parkeringsplasser begrenses. Flere byer har innført bestemmelser som gir mulighet for å redusere antallet plasser som kreves anlagt der det er en blandet bymessig bebyggelse. Reduksjon på opp til 30 % har vært brukt som retningslinje i større byer.

Selv om det synes riktig å tillate et tilstrekkelig antall parkeringsplasser knyttet til boligene, trenger ikke disse plassene være rett ved inngangsdøren. Det bør tas hensyn til det lokale boligmiljøet, barns sikkerhet, mv. og eventuelt prioritere plass til sykkelparkering.



*Figur 4. Parkering trenger ikke være en prioritert bruk av arealer i boligområdene. Rekreasjon, lek, idrett, mv. kan ses som alternativer.*

I bestemmelser kan det kreves at alle eller en gitt andel av parkeringsplassene skal anlegges under bakken eller i anlegg over flere plan for å unngå å beslaglegge arealer som kan få en bedre bruk i et boligområde. Dette fører gjerne til at



parkeringsplassene blir mer kostbare, men det gjør også at tilbudet kan skilles ut som en egen regnskapsenhet og de som av ulike grunner ikke disponerer bil, kan få lavere boligkostnader enn det dagens praksis ofte gir grunnlag for.

Når parkeringen organiseres slik at parkeringskostnaden tydeliggjøres, kan kostnaden – både investering og drift – knyttes til bilholdet og ikke skjules i boligkostnaden. I småhusbebyggelse er det vanskelig å få til dette, men i områder der det bygges tettere (rekkehus og blokkbebyggelse) kan parkeringen legges i felles anlegg som skilles fra boligene. De som har behov for en parkeringsplass kan så leie eller kjøpe plass i felles anlegg.

Det er ikke nødvendig at bilen er så lett tilgjengelig at eieren/brukeren lar være å tenke seg om. Dette gjelder for eksempel for korte turer. Det finnes kommuneplaner som gir føringer for slik lokalisering av parkeringsplassene. Det skal med andre ord medføre litt anstrengelse eller tidsbruk å hente fram bilen. Stavanger kommune har gitt retningslinjer som forutsetter at beboeren kan komme til å passere en holdeplass på veg til der bilen er parkert (se figur 5).

#### Retningslinjer om parkering. R

1. Ved all reguleringsplanlegging skal parkering planlegges samlet og primært være løst i fellesanlegg. Ved planlegging av fellesanlegg for sambruk mellom bolig og næring, kan det vurderes lavere parkeringsdekning enn normene for bolig og næring tilsier sammen. Parkeringsanlegg skal i størst mulig grad plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere eller like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg.
2. Ved utbygging av nye områder skal parkering primært være løst i fellesanlegg som legger til rette for sambruk. Disse fellesanleggene skal vurderes lagt under bakken.
3. Utendørs parkeringsareal skal gis en estetisk god utforming gjennom bruk av grøntarealer og vegetasjon. Ramper skal løses i bebyggelsen.

Figur 5. Retningslinjer (R) om parkering. Utdrag fra Stavanger kommuneplan 2010-2025, vedtatt 14.06.2011).

I boligområder er det uansett en fordel om parkering kan skje utenfor gategrunn av hensyn til sikkerheten og framkommeligheten for tjenestekjøring. I småhusbebyggelse kan det vurderes om det bør være plass til all parkering på egen tomt, men det kan også vurderes om det er gunstigere med fellesanlegg. Dette gjelder ikke minst behov for å begrense kjøring på gangveger blant annet av hensyn til sikkerheten i boligområdet. Det er ikke riktig - og vanligvis heller ikke nødvendig - at en offentlig anlagt veg får dårlig framkommelighet og redusert sikkerhet som følge av at det parkeres biler langs vegen.

### 3.3 Kommunal kontroll over parkeringstilbudet – nye plasser

Et overordnet og prinsipielt mål for en kommune kan være:

- ✓ Kommunen skal - uavhengig av eierskap - skaffe seg styringsmulighet over en størst mulig andel av parkeringsplassene i kommunen

Med en slik målsetting vil det være større utfordringer knyttet til eksisterende plasser enn til planlegging av nye plasser. Dette forklares med at de fleste kommunene tradisjonelt har bidratt til at en stadig større andel av plassene blir private og faller utenfor kommunal styringsmulighet etter at de er anlagt. Det er viktig at man unngår å forsterke utfordringen ved å kreve at utbygger anlegger stadig flere, nye plasser. Plan- og bygningsloven gir ikke grunnlag for å kreve at nye plasser skal avgiftsbelegges. Derimot kan det settes tak på antallet nye plasser, hvor de skal ligge og hvordan de skal utformes. Det kan også gis føringer for bruken av plassene gjennom bestemmelser eller avtaler.

Med en effektiv frikjøpsordning kan kommunen på lengre sikt sikre større kontrollmulighet over parkeringstilbudets omfang og bruk (se avsnitt 3.3.2).

### 3.3.1 Bestemmelser om parkering i regulerings- og byggesaker

Kommunene har i dag to sterke virkemidler:

1. arealplanleggingen for å påvirke transportbehovet
2. parkeringspolitikken for å påvirke bilbruken

Disse to virkemidlene kan samordnes fordi parkeringsbehovet følger av utbyggingsmønster, tetthet og tilrettelegging for andre transportmuligheter enn bil.

Kommunene kan endre praksis i planleggingen og byggesaksbehandlingen fra å kreve et minimum antall nye plasser (uten å angi et tak), til å begrense antall nye plasser som tillates og gi bestemmelser om deres bruk. Dette innebærer at man bør gå fra en målsetting om at det skal være anlagt et ”tilstrekkelig antall” plasser til å dekke *etterspørselen* til i større grad å definere hva som er et reelt *behov* i den aktuelle situasjonen.

Noen steder (hovedsakelig i de største byene) har man allerede innført maksimumsnormer, men det er ikke dermed sikkert at det er tilstrekkelig restriktivt. Dette vil i utgangspunktet bare gi virkning på lengre sikt, men det er likevel viktig fordi en restriktiv parkeringspolitikk også kan påvirke utbyggernes lokaliseringvalg. Med få plasser tillatt vil det være naturlig å velge en lokalisering som er lett tilgjengelig uten bruk av bil og da enten nær et senter eller tettbebyggelse eller nær et kollektivtilbud.

Inntil 2009 var det i hovedsak vedtekter til den gamle Plan- og bygningslovens § 69 som tok opp parkering spesielt. Da var det snakk om vedtekter som stilte krav til parkeringsdekning for å sikre nok plasser. Disse minimumsnormene er en hovedgrunn til mye av dagens utfordringer i byområdene.

Plan- og bygningsloven gir fra 2009 både fylkeskommuner og kommuner større mulighet enn tidligere til å samordne areal- og transportplanleggingen. Den nye loven gjør det lettere å legge inn føringer for et mer miljøvennlig utbyggingsmønster ved at transport gjøre til en tydeligere premiss. Både i kommuneplaner og reguleringsplaner kan det tas inn bestemmelser om trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser for bil og sykkelparkering, herunder øvre og nedre grense for parkeringsdekning (§ 11-9 pkt 5 og § 12-7 pkt 7).

Byggesaksbehandlingen må bygge på Teknisk forskrift (TEK10)<sup>2</sup>. Forskriften krever at parkeringsarealet inngår i beregningen av bebygd areal (BYA). Dette kan motivere utbyggere til en frivillig reduksjon av antall plasser eller til å anlegge plassen under bakken. Dette vil i så fall ofte bli en vesentlig dyrere løsning og kan også redusere interessen for å anlegge mange plasser.

I TEK 10 § 5 gjøres det tydelig at parkeringsarealet skal tas med ved beregning av utnyttelsesgraden. Dette kan påvirke utbygger til selv å ønske færre parkeringsplasser.

- **§ 5-2. Bebygd areal (BYA):** Bebygd areal beregnes etter Norsk Standard NS 3940 Areal- og volumberegninger av bygninger, men slik at parkeringsarealet inngår i beregningsgrunnlaget etter § 5-7.
- **§ 5-7. Parkeringsareal:** Søknad om tiltak skal vise hvordan parkeringen løses. Parkeringsareal går inn i beregningsgrunnlaget for grad av utnytting. Antall plasser og parkeringsløsning som medregnes skal være i samsvar med gjeldende reguleringsplan og/eller kommuneplanbestemmelser.

Forskriftens § 8 om uteareal og plassering av byggverk dreier seg om utforming og lokalisering av parkeringsplasser som skal anlegges, ikke om behovet for og bruken av plassene.

Kommunen kan vedta bestemmelser som angir hvilke parkeringsnormer som skal gjelde ved ny bebyggelse. Slike normer kan sette et tak på antall plasser som tillates i tilknytning til ulike formål.

I byene er det vanlig at man begrenser antallet plasser sentralt, men at det tillates (eller kreves) flere plasser for et tilsvarende prosjekt utenfor sentrum. Dette betyr at utbyggere eller næringsdrivende søker en ekstern etablering. Det er derfor mulig å påvirke lokaliseringpreferanser ved å være restriktiv i alle deler av kommunen. En arbeidsgiver vil da heller søke en lokalisering som også kan betjenes av kollektivtransport eller ligger nær et sted med lokalt kundegrunnlag eller god tilgang til arbeidskraft. Dette innebærer at mange kan nå arbeidsstedet uten bruk av bil.

Det finnes videre mange eksempler på at ledige tomter tas i bruk til parkering. Bakgrunnen kan være brann, rivning av bygninger som ikke lenger er i bruk, mv. Det kan være estetiske grunner til at kommunen ønsker en tomt ryddet, men det er ikke gitt at den beste bruken av det ledige arealet er å tillate bruksendring til parkering. Hvis det innkreves avgift vil både kommunene og private eiere se dette som mulighet for inntekt fra et ledig areal. Selv når det er snakk om midlertidig bruk, må kommunene se dette i sammenheng med en helhetlig (og restriktiv) parkeringspolitikk. Trafikkøkningen og en rekke mer eller mindre tilrettelagte avkjørsler kan påvirke lokal trafiksikkerhet.

Slike tomter kan vurderes tatt i bruk til andre formål som for eksempel lekeplass, minipark eller grønnsakmarked.

---

<sup>2</sup> TEK10 (Teknisk forskrift)  
<http://www.lovdatab.no/cgi-wif/ldles?doc=/sf/sf/sf-20100326-0489.html>



Figur 6. Slik parkering kan ofte og med fordel legges utenfor sentrumsområdet

### 3.3.2 Frikjøp

Plan- og bygningslovens § 28-7 omhandler den ubebygde delen av en tomt. Der heter det at kommunen ved bestemmelse i kommuneplanen kan samtykke i at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn eller på fellesareal kan innbetales et beløp for hver manglende plass. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde.

Plan- og bygningsloven forutsetter at innbetalt beløp øremerkes til opparbeiding av offentlige parkeringsanlegg. Selv om det er en frivillig sak, kan en utbygger likevel finne en slik løsning fordelaktig. Det kan for eksempel være vanskelig å få plass til nødvendig antall plasser på egen eiendom. Ellers kan kommunen kreve at plassene (eller en nærmere angitt andel av plassene) skal ligge i underjordiske anlegg. Derved kan det bli billigere for utbygger å overlate det til kommunen å bygge parkeringsanlegg. Et slikt anlegg kan være felles for flere eiendommer.

Det har vært foreslått at det skal kunne innføres som en tvungen ordning. Selv om det ikke framgår av plan- og bygningsloven at kommunen kan bestemme at ordningen kan være tvungen, finnes det eksempler på at det er vedtatt slike bestemmelser. I Stavangers kommuneplan er det et eksempel på en slik bestemmelse (figur 7).

<p>. Bilparkering i Stavanger sentrum</p> <p>I Stavanger sentrum med avgrensning vist på arealplankartet gjelder krav om frikjøp for all bilparkering. For næringsetablering skal det kjøpes fri for 0,9 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA. For boligbebyggelse skal det kjøpes fri for 0,9 parkeringsplasser pr. boenhet.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Figur 7. Utsnitt fra parkeringsbestemmelser i Stavangers kommuneplan.

Som vist i figur 8 har også Hamar kommune vedtatt en slik bestemmelse.

I stedet for parkeringsplass på egen tomt kan det innbetales et beløp pr. manglende plass til kommunen i samsvar med kommunens gebyrregulativ. Beløpet skal være innbetalt før byggearbeidene tillates igangsatt. Kommunen skal benytte penger fra frikjøp til bygging av parkeringsanlegg.

Kommunen kan gi bestemmelser om tvungen frikjøp/bankgaranti for nærmere angitte bydeler. Normene for tvungen frikjøp skal ta utgangspunkt i de reelle kostnadene ved å opparbeide p-hus plasser. For Strandsonen som skal omformes til ny bydel, tillates det ikke frikjøpsbeløp som er vesentlig lavere enn de reelle kostnadene ved å opparbeide p-hus plasser.

Figur 8. Utsnitt fra Hamar kommuneplan. Vedtatt 19.10.2011. Vedlegg 1.

Selv om det kan ta tid, vil frikjøpsordningen gradvis føre til at kommunen får større styringsmuligheter ved selv å bygge parkeringsanlegg for de øremerkede midlene som hentes inn fra utbyggere.

Utover å tilby en frikjøpsavtale kan kommunen forsøke å kjøpe opp eksisterende plasser, inngå avtaler med eiere av plasser mv. og være bevisst på muligheten for en gradvis overføring av parkering fra små plasser til større anlegg som er mer direkte knyttet til hovedvegnett og i større grad kan dekke ulike parkeringsbehov samtidig (sambruk).

### 3.4 Kommunale tiltak rettet mot eksisterende parkeringsplasser

Ved nærmest alle andre situasjoner enn boligen - dvs. i den andre enden av bilturen - kan det vurderes ulike tiltak. Men disse tiltakene må ikke være avvisende på en slik måte at bilturer bare får et annet endepunkt som kanskje ligger lenger unna. Derfor må parkeringspolitikken gjelde ikke bare hele kommunen, men det må også samarbeides om en interkommunal politikk. En kommune kan vanskelig være restriktiv alene. Hvis nabokommunene fører en mer "løssluppen" politikk, risikerer man at næringsliv, service og tjenester velger å (om-)lokalisere dit. Derfor er det nødvendig at fylkeskommunen ikke bare oppmuntrer og stimulerer til interkommunalt samarbeid om parkeringspolitikken, men også gir føringer gjennom bestemmelser i en regional plan. Noen ulike temaer som kommunene bør vurdere i tilknytning til tydeliggjøringen av sin parkeringspolitikk tas opp nedenfor.

Kommunenes utfordring ligger i å kunne redusere antallet eksisterende plasser eller regulere bruken av dem slik at bilturer blir avvist, dvs at ulike reiseformål dekkes på andre måter.

#### 3.4.1 Reduksjon av antall plasser

Kommunen har tradisjonelt krevd at det anlegges et "minst tilstrekkelig antall parkeringsplasser". Når disse plassene er privat eid kan en kommune i ettertid bare gjøre noe med dette ved å inngå i forhandlinger med eier av plassene eller gå mer drastisk til verks gjennom kjøp eller ekspropriasjon. Derimot kan

kommunene redusere det antallet plasser som kommunen selv kontrollerer. Andre myndigheter må også forventes å følge opp.

I noen sammenhenger kan det likevel være aktuelt å tilrettelegge for den etterspørsel som finnes. Tilrettelegging for spesielle kjøretøykategorier eller brukergrupper kan i seg selv innebære en restriksjon overfor annen parkering. Dette gjelder hvis det er eksisterende plasser som derved får en begrenset bruk og ikke blir erstattet av nye parkeringsplasser utenfor gategrunn. I tillegg til de eksemplene som omtales nedenfor gjelder det også reservering av plasser for å dekke forflytningshemmedes behov og etterspørsel (avsnitt 4.1).

### ***Kollektivfelt***

Noen steder kan arbeidet med å tilrettelegge for bedre kollektivtrafikk rettferdiggjøre at gateparkering fjernes. Det kan dreie seg om prioriteringstiltak og holdeplassenes lokalisering og utforming.

### ***Sykkelveger og sykkelparkering***

Når det skal anlegges sykkelfelt eller sykkelveger i tettbebygde områder kan disse gjerne legges i sentrale gater og vegger og derved fortrenge eventuell bilparkering langs fortau.

Etter hvert som sykkelbruken øker må det tilrettelegges for mer sykkelparkering. I motsetning til alminnelig bilparkering bør slike parkeringsmuligheter ikke begrenses og de bør legges nær innganger eller i sentrale gater. Hvis en bilplass erstattes med nærmere 10 sykkelplasser, kan det innebære at det aktuelle området blir mer attraktivt og tilgjengelig for flere enn om det står en bil på den aktuelle plassen.



*Figur 9. En bilplass kan erstattes med opp til 10 sykkelplasser. Det kan ofte gi flere lett atkomst til et sentrumsområde.*

### ***EL-biler***

Nasjonale myndigheter ønsker for tiden å stimulere til økt bruk av kjøretøyer som ikke drives direkte av fossilbasert energi. Selv om slike kjøretøyer også skaper trafikk - kanskje til og med brukes som en rettferdiggjøring av mer trafikk - anses de samtidig å innebære et klimatiltak. Slike kjøretøyer gis ulike fordeler i trafikken og med hjemmel i vegtrafikkloven (parkeringsforskriftens § 8 a) kan de parkeres gratis på avgiftsbelagte (kommunale) plasser.



Det foreligger forslag om at også private parkeringsanlegg skal pålegges å la slike kjøretøyer benytte eksisterende plasser gratis.

Det forventes til en viss grad at det blir reservert egne plasser til EL- og hydrogendrevne biler. I den grad det innebærer at allerede eksisterende plasser blir konvertert og at det derved blir tilbudt et redusert antall plasser til andre kjøretøykategorier, vil dette være et nyttig tiltak. Hvis det anlegges nye parkeringsplasser til formålet, blir lite oppnådd.

Både i boligområder og andre steder kan det etableres ladestasjoner for EL-biler. Blant annet har Transnova gitt støtte til slike tiltak. Andre kjøretøyer har ikke anledning til å benytte slike plasser. Såfremt det ikke etableres nye plasser til eksklusiv bruk for slike grupper kjøretøyer, bidrar dette til å begrense antall plasser som er tilgjengelig for fossildrevne kjøretøyer.

### ***Annen reservering av plasser***

Det er ikke uvanlig at parkeringsplasser i byer og tettsteder reserveres til spesielle formål som tjenestebiler, hotellgjester, drosjer, osv. Såfremt slike reguleringer håndheves kan også slik regulering begrense det allment tilgjengelige tilbudet.

### ***Kreativ bruk av eksisterende parkeringsplasser***

De senere årene har en opprinnelig aksjonsbevegelse – ”Park-ing day” - utviklet seg til fra å være en én-dags begivenhet til å få mer permanent karakter. Dette startet i USA, men har etter hvert spredt seg til andre steder. Det startet med at det ble det rullet ut en kunstig gressplen på en parkeringsplass slik at beboere demonstrativt kunne arrangere piknik utenfor fortauskanten (figur 10).



Figur 10. Park-ing day

Nå kan vi i mange byer se at fortauene utvides ved at kantsteinsparkeringsplasser tas i bruk til andre formål. Det kan etableres beplantning, settes opp benker, mv. og det tillates uteplasser for kafeer og utvidelse av handelsareal på tidligere parkeringsplasser, mv. (figur 11).



Figur 11. Nå finnes det mange mer formelle og permanente eksempler.

### 3.4.2 Parkeringsreguleringer og -forbud

#### *Parkeringsskilt 370 og 372: Sted, varighet og tid*

Regulering av parkering på offentlig veg må ta utgangspunkt i vegtrafikklov-givningen (§ 5) og den tilhørende skiltforskriften. Det varierer med type veg og type skilt hvor skiltmyndigheten ligger. Vegdirektoratet, regionvegkontoret og kommunen kan være part i dette. Blant annet for skilt som regulerer parkering har også politiet skiltmyndighet, men når det gjelder kommunale veger kan myndigheten helt eller delvis delegeres til en kommune med god trafikkteknisk kompetanse (Statens vegvesen 2009).

Skilt 370 angir stans forbudt, mens skilt 372 forbyr parkering på angitte steder. Begge kan brukes for å begrense mulighetene for å stoppe eller parkere på offentlig veg. Skilt 372 kan på underskilt angi parkeringens tillatte varighet eller om det gjelder spesielle dager eller tider på dagen. Ved å angi en maksimal parkeringstid kan man unngå at plasser beslaglegges av én bruker i lang tid (for eksempel til arbeidsreiseparkering) og derved sikre at flere får tilgjengelighet til et område uten at det må anlegges flere parkeringsplasser.

De offentlige trafikkskiltene kan benyttes også på privat veg, men det må innhentes tillatelse fra regionvegkontoret.

Det må alltid foreligge en vedtaksprotokoll med begrunnelse før et skilt kan settes opp. Vedtaket må begrunnes. Det finnes klare regler for skiltenes plassering, mv. (Statens vegvesen 2009).

I den nylig publiserte tiltakskatalogen som beskriver tiltak for å begrense miljøbelastningen fra transportsektoren, er det foreløpig to kapitler om parkering: a) begrensning av parkeringstilbudet og b) bruk av parkeringsavgifter. Disse tiltakene er klassifisert som restriktive tiltak under tiltaksgruppen ”transportmiddelfordeling” (se <http://www.tiltakskatalog.no/>). Katalogen ventes å bli supplert med andre parkeringstiltak senere.



### ***Avkjørsler***

Vegtrafikklovens § 40-43 legger et viktig grunnlag for regulering av avkjørsler. Det vises også til § 13 som er grunnlaget for vegnormalene – Håndbok 017 (Statens vegvesen 2008). Loven gir føringer for reguleringer som kan følges opp med reguleringer i henhold til Plan- og bygningsloven. Det er uheldig med en rekke avkjørsler til mindre, private parkeringsplasser i et tettsted. Kommunen kan arbeide for en form for sanering av antall avkjørsler og benytte dette som et redskap i et bevisst arbeid for å fjerne parkeringstilbud som er uheldig lokalisert.

I prinsippet skal all parkering - også utenfor gategrunn - være godkjent av kommunen. Parkering på privat grunn forutsetter en godkjent avkjørsel. En registrering av det eksisterende parkeringstilbudet vil gi kommunen god oversikt over situasjonen og legge grunnlaget for å beskrive hvilke tilbud som finnes og samtidig legge grunnlaget for å utarbeide en plan for lokalisering av avkjørsler til parkeringsplasser. Det kan for eksempel være uheldig med avkjørsler fra gater og veier som har stor fotgjengertrafikk.



*Figur 12. Parkeringsplasser skal reguleres og det bør også stilles krav til utforming av plassene og atkomsten til dem (lokalisering av avkjørsler).*

### ***Parkeringsavgifter***

Gratis parkering finnes ikke. Det er derfor alltid et spørsmål hvem det er som egentlig betaler. Det bør være et prinsipp at det er brukeren av plassen som betaler.



*Figur 13. Med avgift reduseres "behovet" - uten avgift finnes "behovet" fortsatt*

Kommunene kan selv bestemme om de vil innføre avgiftsparkering på offentlig eide/kontrollerte plasser. Det er hovedsakelig i deler av byer og noen større tettsteder at det er vanlig med avgiftsparkering, men det kan benyttes de steder en kommune ønsker å påvirke bruken av parkeringsplasser.

Parkeringsavgifter kan brukes til å begrense etterspørselen, men kan også brukes til sikre sirkulasjon i de tilfeller etterspørselen er større enn tilbudet. Avgifter kan kombineres med skiltet tidsbegrensing, men progressive takster kan ha samme effekten. Kommunen kan justere takstene slik at det alltid skal være mulig for dem som kun har et kort ærend på stedet å finne en ledig plass. I byområder er det viktig å unngå at biler sirkler rundt i et område på leting etter ledig plass.



Figur 14. Et typisk sentrumsbilde. Betalingsautomaten er ofte et sentralt "møbel"

Mange parkeringsplasser er så rimelig å anlegge at taksten ville bli svært lav om den ble begrenset til bare å dekke utgiftene. Avgiften skal derfor settes så høyt at den både sikrer at plasser er tilgjengelige for å hindre unødig søketrafikk etter ledig plass og samtidig kan både kommunene og private aktører få netto inntekter fra avgiftsparkering.

### **Soneparkering (skilt 376)**

Soneparkering innebærer i utgangspunktet et generelt parkeringsforbud i et område. Det er ulike situasjoner der dette er egnet og vil vanligvis ikke gi rom for unntak. Derfor er det lite egnet i boligområder der det ikke er tilstrekkelig antall parkeringsplasser utenfor gategrunn. Tiltaket egner seg i næringsområder eller steder der man ønsker å fjerne parkering fra gategrunn. Det egner seg på steder der det er ønskelig å sikre at vegene er uten hindringer. Slik regulering kan være generell eller begrenset til nærmere angitte tider.

Det er mulig å skilte unntak innenfor et slikt område. For eksempel kan det avsettes oppmerkede plasser til besøkende og også avgiftsbelegge plassene.

### ***Boligsoneparkering (Parkeringsforskriften § 7)***

Boligsoneparkering innføres vanligvis for å skjerme boligområder mot fremmedparkering. Dette er aktuelt nær arbeidsplasskonsentrasjoner eller handelstilbud der det ikke finnes tilstrekkelig parkeringsplasser til å dekke etterspørselen. Den samme effekten kan oppnås med omfattende skilting langs de berørte vegene, men det er da enklere å skilte ved den eller de vegene som fører inn i det berørte området.

I mer bymessige områder der beboerne ikke alltid har parkeringsplass på egen eiendom eller i felles anlegg kan det utstedes tillatelser som gir disse anledning til å parkere på veggrunn i området. Også næringsdrivende i et område kan få utstedet parkeringstillatelser. Kommunen bestemmer hva kriteriene for å få parkeringstillatelse skal være. Det er vanlig at kommunene krever en avgift for en slik tillatelse (beboerkort). I Bergen er det i dag åtte områder med boligsoneregulering

Det må finnes egne ordninger for besøkende til området. Det kan blant annet skje ved at det anordnes noen avgiftsbelagte plasser.

I tett bebygde byområder er boligsoneparkering vanlig, men tiltaket egner seg også i andre situasjoner der det er ønskelig å begrense fremmedparkeringen.

## 4 Spesielle parkeringsformål

### 4.1 Forflytningshemmedes parkeringsbehov

Dette er formål der både behov og etterspørsel skal søkes dekket innenfor både eksisterende parkeringstilbud og i planleggingen av nye plasser. En rekke lover tar for seg de spesielle hensyn som skal tas for å skape likestilling i samfunnet. Krav til universell utforming betyr at også parkeringstilbudet må tilpasses dem som har spesielle behov. Plan- og bygningsloven gir grunnlag for å sikre tilgjengelighet for dem som har begrenset bevegelsesevne.

Det skal etableres reserverte parkeringsplasser for dem som kan dokumentere behov for det. Det gjelder både muligheten til å sette fra seg bilen i det hele tatt gjennom at det er avsatt et tilstrekkelig antall plasser, men også at disse plassene er lagt nær en inngangsdør, rampe, heis, mv.

I teknisk forskrift (TEK 10) omhandler kapittel 8 uteareal og plassering av byggverk. Forskriftens § 8-9 omhandler parkering og tar spesielt opp krav om plasser for forflytningshemmede i punktene 3 og 4.

#### § 8-9. Parkerings- og annen oppstillingsplass

1. Byggverk skal ha nødvendig parkerings- og oppstillingsplass tilpasset byggverkets funksjon.
2. Byggverk skal ha tilstrekkelig oppstillingsplass for forutsatt vareleveranse.
3. Bygning med boenhet med krav om heis og byggverk med krav om universell utforming skal ha tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og tilstrekkelig annen oppstillingsplass for rullestol, barnevogn, mv. For parkeringsplassene gjelder følgende:
  - a) Parkeringsplass skal være nær hovedinngang
  - b) I byggverk med parkeringsplasser skal disse være plassert nær heis
  - c) Parkeringsplass skal ha tilfredsstillende belysning og være tydelig skiltet og merket
4. Uteareal for allmennheten skal ha tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og tilstrekkelig annen oppstillingsplass for rullestol, barnevogn mv. For parkeringsplassene gjelder følgende:
  - a) Parkeringsplass skal være nær hovedinngang
  - b) Parkeringsplass skal ha tilfredsstillende belysning og være tydelig skiltet og merket

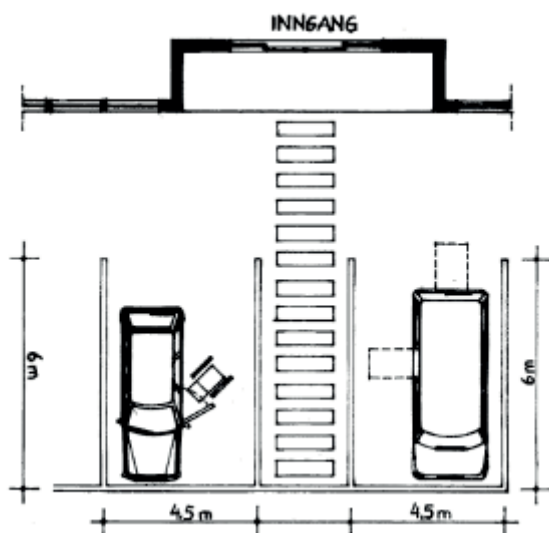
Det finnes mye veiledning om utforming av slike plasser (for eksempel Deltasenteret: <http://www.bufetat.no/bufdir/deltasenteret> og Norges handikapforbund: <http://www.nhf.no>).

Et eget parkeringskort gir forflytningshemmede rett til å parkere på spesielt oppmerkede parkeringsplasser. Ordningen er hjemlet i «Forskrift om -parkering

for forflytningshemmede» og gjelder på alle parkeringsplasser merket med offentlig trafikkskilt.



Figur 15. Offentlige parkeringsplasser for forflytningshemmede er skiltet med hvit P på blå bunn sammen med rullestolsymbol som underskilt



Figur 16. Utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede

Figur 16 er utarbeidet av Norges handikapforbund og viser at plassene må ha en bredde på 4,5 meter og også større lengde enn vanlige parkeringsplasser. Det er ingen forskrifter der det stilles klare krav til antall plasser, men det anbefales at minimum 10 % av plassene i mindre anlegg (med 50-100 plasser) og 5 % i større anlegg reserveres for brukere med spesielle behov og godkjente tillatelser (Statens vegvesen 2011).

Dette betyr at en merkbar andel av parkeringsplassene må være større enn en vanlig plass og vil være til eksklusiv bruk for godkjent brukergruppe. Det bør være et prinsipp at slike plasser alltid skal være tilgjengelige. Derved må det avsettes tilstrekkelig med store plasser, noe som igjen reduserer det tilbudet som er allment tilgjengelig.

## 4.2 Innfartsparkering – ikke bare et kommunalt ansvar

Tilrettelegging for innfartsparkering anses vanligvis å være positivt. Dette forklares med at det skal være et alternativ til å kjøre helt fram til målpunktet for en reise og at det derfor bidrar til å avlaste innfartsveiene til byer. En slik forklaring må bygge på en forutsetning om at et tilsvarende antall parkeringsplasser fjernes ved målpunktet for reisene. Dette skjer sjelden. Ellers innebærer det bare at en anlegger flere parkeringsplasser, men at disse lokaliseres utenfor sentrum eller en annen arbeidsplasskonsentrasjon.

Avhengig av om og hvordan parkeringskapasiteten blir omfordelt mellom brukere, kan tiltaket likevel bidra til at antall kjøretøykilometer blir redusert.

En annen effekt er at det kan gi et bedre grunnlag for å styrke kollektivtilbudet. Det må likevel vurderes hvor det er gunstig å anlegge slike plasser. Lokaliseres de for nærme sentrum i et byområde risikerer man at de i stedet kan undergrave kollektivtilbudet i distriktene rundt. Et godt utgangspunkt for planleggingen vil derfor være å gå ut fra et prinsipp om at bilturen til der man foretar skifte av transportmiddel skal være kortest mulig.

Innfartsparkering (Park & Ride) knyttes gjerne til arbeidsreiser og betegnes i noen andre land som pendlerparkering. Et slikt parkeringstilbud kan likevel også benyttes av alle som har et ærend på steder som betjenes av det kollektivtilbudet som parkeringsplassen er knyttet til.

Kommunene må vurdere om det er nyttig for utviklingen og innbyggerne at sentrale arealer benyttes til innfartsparkering. Det vil beslaglegge arealer som er viktige for utviklingen i en by eller tettsted og vil på de utvalgte stedene gjerne føre til mer trafikk. En innfartsparkeringsplass som betjenes av buss, kan derfor med fordel legges på rimeligere arealer utenfor bebygde område. Når det gjelder ferge- og båtforbindelse samt jernbane vil det i være nødvendig å innpasse tilbudet til fergeleier og stasjoner.

Behovet for og lokalisering av innfartsparkeringsplasser i en region bør alltid utredes i et regionalt samarbeid. Når tilbudene tilpasses en naturlig linjetrasé kan det i mange tilfeller heller etableres muligheter for å sette fra seg bilen ved mange holdeplasser framfor å etablere større parkeringsplasser. Ofte kan det registreres at trafikantene selv har funnet fram til steder å parkere for videre transport med buss eller annen bil (kameratkjøring). Slike uformelle omstigningssteder bør følges opp med faglig evaluering av sikkerhet og søkes utviklet som mer formelle parkeringsplasser. Fordi korte bilturer med fordel kan erstattes av en sykkeltur må det vurderes om det også skal etableres sikker sykkelparkering ved bussholdeplassene. Statens vegvesens håndbok 232 gir noen råd om lokalisering og utforming (Statens vegvesen 2009b).





Fig 17. Bilen står utenfor sentrum – bussen tar den siste etappen inn til sentrum

Planlegging og tilrettelegging for innfartsparkering må gjøres i samarbeid med vegvesenet, fylkets samferdselsmyndigheter og kollektivselskaper. Når det dreier seg om tilrettelegging ved jernbanestasjoner må også Jernbaneverket og NSB være deltakere.

Vanligvis knyttes prinsippet til transport til og fra litt større byer. I Bergen er det eksempler på at det anlegges innfartsparkering inne i byen – ved bybanens holdeplasser. Det kan i høyeste grad diskuteres om slik sentrumsnær parkering skal anses å være innfartsparkering.

Det er videre nødvendig å avklare om innfartsparkering skal være gratis eller hvor man ellers finner kostnadsdekning for anlegg og drift av slike parkeringsplasser. Det kan synes galt om det er kollektivsektoren som skal belastes med kostnader til anlegg og drift av parkeringsplasser og derved eventuelt må tilbakeføre utgiftene til takster som alle betaler. En parkeringskvittering kan også gjelde for kollektivreisen, men bør i så fall være priset høyere enn en enkelt billett for kollektivreisen alene.

Begrepet innfartsparkering knyttes gjerne til et høyfrekvent kollektivtilbud til større byer. Likevel kan en tilpasset tilnærming brukes i mange tettsteder i Hordaland, Det forutsetter at man utvider begrepet til å gjelde parkeringsplasser utenfor tett bebygde områder og legger til rette for at den siste del av reisen inn til sentrum eller arbeidsplassene kan skje til fots eller med sykkel. Det finnes eksempler der det er etablert trygg sykkelparkering for private

sykler eller at sykler gjøres tilgjengelig gjennom en kommunal leie- eller utlånsordning ved slike eksterne parkeringsanlegg.

Kommunene rundt Bergen må akseptere og se en fordel i at det settes av areal til parkering for folk som skal videre mot byen med kollektivtransport eller i en form for kameratkjøring der flere møtes på en parkeringsplass for så å kjøre sammen videre i én bil. Også dette kan samordnes og organiseres. Parkeringen er ikke bare et tilbud til kommunens egne innbyggere, men også bosatte i andre kommuner vil bruke en slik parkeringsplass for omstigning der det er hensiktsmessig.

Dette kan gjøres ved holdeplasser langs hovedveier med bussruter slik at de som ønsker det i hvert fall har muligheten til å sette fra seg bilen. En slik tilrettelegging kan trolig skje uten vesentlige kostnader. Disse parkeringsplassene kan også fungere som møteplass for folk som ønsker å kameratkjøre videre. Selv om tilbudet ikke kan ventes å få mye bruk i oppstarten, må det ses i sammenheng med at det etter hvert bør bli vanskeligere å finne (gratis) parkering nær bestemmelsesstedet.

Selv om innfartsparkering i en tidlig fase kan få liten betydning når det gjelder å begrense bilbruken (antall kjøretøykilometre), kan man likevel få redusert trafikken inne i byene og tettstedene fordi mer av parkeringstilbudet flyttes ut.

### 4.3 Parkering ved arbeidsplassene

Parkering i tilknytning til arbeidsreisen er i svært mange tilfeller gratis, men det er åpenbart at arbeidsgiverne derved subsidierer bilbruken. Gratis arbeidsreiseparkering skal etter skatteloven inntektsbeskattes for verdien av denne naturaliaytelsen, men dette praktiseres ikke i dag. Derved kan de som benytter bil til arbeidet anses å få et tilskudd til lønnen som de som reiser på annen måte, ikke får. Utfordringen er blant annet å fastsette verdien av dette godet. Det er ingen formelle grunner som er til hinder for at arbeidsgiver kan kreve avgift for bruk av plasser eiet av virksomheten. Arbeidsgiver kan også la være å leie plasser til sine ansatte.

Hvis det er lokal eller regional konkurranse om kvalifisert arbeidskraft kan en arbeidsgiver vanskelig gjennomføre en ordning med betaling alene. Gjennom samarbeid med andre arbeidsgivere, kommunen og interkommunalt kan det likevel være mulig å få til dette. Et argument kan være at inntekten fra avgiften går til å utbedre parkeringstilbudet, til velferdstiltak i bedriften eller til veldedige formål. Flere offentlige arbeidsgivere i Norge har enten redusert antallet plasser eller innført avgift på de plassene som tilbys ansatte.

Den gjeldende nasjonale transportplanen viser at myndighetene er klar over utfordringen og det står at man ønsker å utvide det lokale virkemiddelapparatet. Flere departementer samarbeider om å utrede det juridiske grunnlaget for å tilpasse lovverket slik at kommunene etter egen vurdering skal kunne kreve at eiere av eksisterende private parkeringsplasser innfører avgifter (Samferdselsdepartementet 2009). Alternativt skal kommunen få hjemmel til selv å innføre kommunale avgifter på private plasser. Forskjellen mellom alternativene er hvem som får inntektene fra avgiftene.



Tiltak for å begrense gratis parkering for arbeidsreiser med bil må anses å være svært viktig for å begrense omfanget av bilbruken. Arbeidsgiverne har her en stor utfordring og et stort ansvar.

Ved arbeidsplassene kan plassene organiseres slik at de som samkjører får prioriterte plasser med god beliggenhet (f.eks. kort gangavstand) og kanskje overdekket.

Som det er påpekt tidligere, er det nødvendig at offentlige arbeidsgivere viser veg og går bort fra å tilby arbeidstakere gratis parkering ved arbeidsstedet.

#### 4.4 Sykkelparkering

Av hensyn til miljøet, innbyggernes helse, og arealbruken bør alle kommuner satse på å tilrettelegge for sykkelbruk. Sykkel er et arealeffektivt og miljøvennlig transportmiddel. I de fleste avsnittene i denne rapporten er det fokus på begrensning og styring av parkeringstilbudet. (jfr. figur 8: en bilplass kan regnes å beslaglegge et areal tilsvarende opp til 10 sykkelplasser). Når det gjelder sykkelparkering er situasjonen en annen. Det bør alltid være tilstrekkelig antall plasser til å dekke etterspørselen i de ulike lokaliseringer. Vanligvis vil syklisten selv kunne finne en plass for sykkelen nær målpunktet. Det er likevel ønskelig å gjøre det transportmidlet mer attraktivt gjennom et planlagt og organisert parkeringstilbud som også bidrar til at sykkelen kan etterlates trygt. Det vil være en fordel om sykkelparkeringen er overbygget.

Bestemmelser (normer) for parkeringsdekning bør omtale sykkel og da angi minimumsnormer. Behovet er spesielt stort ved skoler, idrettsanlegg, andre fritidsaktiviteter, mv men det er viktig å ta høyde for at det ved god tilrettelegging vil bli en økt etterspørsel også ved arbeidsplasser, handel og service. Ved bussholdeplasser og kollektivknutepunkter bør det legges til rette for at sykkel kan benyttes som tilbringertransport og bli trygt parkert.

Det vil normalt være riktig å anlegge sykkelparkeringen nær en inngang for å tydeliggjøre at det gir god tilgjengelighet. Sykkelparkering nær inngangsdøren innebærer også en tidsgevinst i forhold til den som parkerer en bil i en viss gangavstand fra målpunktet. Det samme forholdet gjelder ved boligen. Sykkelparkeringen bør være lagt slik at sykkelen blir mer tilgjengelig enn bilen og derfor også lettere kan bli et prioritert transportmiddel for lokale transporter.

## 5 Innkjøps- og fritidsreiser

### 5.1 Innkjøpsreiser

Innkjøpsreiser utgjør en stor andel av de lokale reisene og de foretas gjerne med bil. Dette må ses i sammenheng med at detaljhandelen gradvis har blitt konsentrert til kjøpesentre og at avstanden til butikkene derved har økt for en stor del av de bosatte. Føringer for handelsetableringer er for øvrig gitt i fylkets plan for senterstruktur (Hordaland fylkeskommune 2002).

Engebretsen og Strand (2010) har utført en analyse av hvordan tilbudenes størrelse og lokalisering påvirker transportmiddelvalget ved handlereiser. De viser til at nær en tredjedel av alle reiser er knyttet til innkjøp og at 70 prosent av disse foretas med bil i landet som helhet. I spredt bebygde områder er bilandelen større. Store kjøpesentre har et større influensområde enn små. Konkurransen mellom kommunene om omsetningsandeler (dekningsgrad i forhold til innbyggernes kjøpekraft) kan ha resultert i uheldige lokaliseringsforhold og et overbud av tilbud enkelte steder. I vurderinger av lokalisering av handelstilbudene må det uansett skilles mellom innkjøp av dagligvarer og andre varer.

Bilbaserte kjøpesentre er gjerne lokalisert i ytterkant av byer og tettsteder. De har fått anlegge et stort parkeringstilbud og har derved påvirket handle- og transportmønsteret. Spesielt i byområdene har dette også påvirket konkurranseforholdet mellom sentrumshandel og ekstern handel fordi det gjerne er avgift for å parkere i sentrum, mens kjøpesentrene tilbyr kundene gratis parkering. Parkeringskostnaden blir derved fordelt på alle kundene gjennom prisene slik at også de som ikke benytter bil må bidra til å dekke kostnaden. Dette prinsippet gir likevel ikke et merkbart utslag på prisene.

Det er vanskelig å påvirke denne utviklingen gjennom parkeringstiltak i de mindre kommunene, men også slike steder kan en parkeringsavgift i sentrale områder påvirke bosatte til å handle i en butikk som er lokalisert nærmere boligen. Videre kan bosatte nær sentrum velge å gå eller sykle framfor å ta en kort biltur for mindre innkjøp. Det er særlig lokaliseringen av dagligvarebutikker som påvirker dette.

Derimot kan det gjøres tiltak for å begrense bilbruken til handel i sentrum og de store kjøpesentrene i Bergen. Disse tilbudene har et influensomland som når inn i nabokommune og kundene fra dette omlandet utfører trolig et stort transportarbeid. I dagens situasjon er det etablert et stort parkeringstilbud som følgelig også benyttes av lokalt bosatte. Innføring av parkeringsavgift på slike plasser kan avvise mye av den lokalt skapte trafikken uten at det bør føre til avvising til annet enn mer lokale butikker. Kunder fra ytre deler av regionen kan eventuelt også velge å handle mer lokalt, Dette vil fortsatt innebære en biltur, men den blir kanskje kortere enn den ellers ville vært.

Med grunnlag i Nasjonal transportplan pågår det et utredningsarbeid med sikte på å avklare lovgrunnlaget for å gi kommunene mulighet til å kreve at det innføres

avgift på privat parkering (Samferdselsdepartementet 2009). Dette kan eventuelt bidra til å styrke lokal handels konkurransevne overfor de mer sentrale kjøpesentrene. Inntil videre må kommunene være mer bevisst på hvordan lokaliseringen og størrelsen av nye handelstilbud påvirker bilbruk og transportlengde. Parkeringen ved nyetableringer kan uansett begrenses og det kan stilles krav til beliggenhet, utforming, mv.

## 5.2 Fritidsreiser

Fritidsreiser utføres både av kommunens egne bosatte og av besøkende som er bosatt andre steder. I noen grad kan det siste dreie seg om reiseliv og turisme og være en del av kommunens næringsgrunnlag. Så fremt det er en nasjonal, regional og lokal politikk å fremme slik reisevirksomhet, må det aksepteres at det i stor grad skjer med bil og at det må legges til rette for parkering. Det er likevel grunn til å være bevisst på hvor slik parkering anlegges og hvordan plassene utformes. Det må også vurderes om det skal innføres tiltak for å hindre misbruk. I slike tilfeller kan kommunen være interessert nettopp i at parkeringen har lang varighet. Avhengig av hvor de ulike attraksjoner eller tilbud finnes, må det etableres ordninger som hindrer annen, uønsket parkering. Hoteller, turistkontor, m.fl. kan eventuelt utstede oblater. Det er ikke unaturlig om parkering som er opparbeidet og tilrettelagt for turistmessig besøk blir avgiftsbelagt, men det må vurderes i hvilken grad dette kan gi uheldige utslag. I større byer får ikke bilturistene noen fordeler i form av gratis parkering.

En stor andel av de reisene som kommunenes egne innbyggere utfører er fritidsreiser. Det omfatter besøk og deltakelse i ulike aktiviteter lokalt, andre steder i kommunen eller i andre kommuner. Det kan være individuelle reiser eller reiser som gruppe, lag mv. Dette er i hovedsak aktiviteter som bør være ønsket fra kommunenes side. Reiseomfanget (bilbruken) er avhengig av bosettingsmønsteret og hvor aktivitetene faktisk skjer. Det kan skje sentralt i kommunen, på skoler, ved idrettsanlegg, mv. eller være knyttet til kulturtilbud som bibliotek, kino, mv.

Det er avhengig av type aktivitet og lokalisering, men fritidsaktiviteter foregår gjerne til tider som gjør at det ikke er nødvendig å anlegge mange egne parkeringsplasser til dette. Mange parkeringsplasser som benyttes på dagtid kan være ledige om ettermiddagen og kvelden til bruk for dem som ikke bor i umiddelbar nærhet til der aktiviteten foregår.

Hvis antall parkeringsplasser som gjøres tilgjengelig for deltaker i fritidsaktiviteter begrenses, vil det igjen påvirke transportmiddelvalget. Foreldre kan organisere et eventuelt behov for biltransport slik at flere barn kan transporteres samlet til idrett, korpsøvelser, speider, mm. En parkeringsavgift kan også i slike tilfeller påvirke de valg som gjøres uten at den bør være på et så høyt nivå at deltakelsen i aktiviteter reduseres av den grunn.

## 6 Det er ulike utfordringer i Hordaland

### 6.1 Bergen

I Bergens nylig vedtatte kommuneplanen finnes det bestemmelser om parkering (Bergen kommune 2011). Disse bestemmelsene som sies å følge opp intensjonen om å dempe trafikkveksten, innebærer en noe mer restriktiv norm enn man hadde tidligere. Det er definert tre soner der angitt antall parkeringsplasser sies å være maksimaltall. For sentrum vises det til at det finnes flere parkeringshus (sone P1) som skal ivareta eventuelt behov for å bruke bil dit. Den muligheten som gis i tiknytning til nybygg skal dekke behov for tjenestebiler og plasser til bevegelseshemmede. Det lokale kollektivtrafikktilbudet forutsettes ellers å være godt nok til å fange opp det meste av etterspørselen

Det er viktig at en restriktiv parkeringspolitikk følges opp og at man unngår å anlegge nye separate parkeringshus selv om disse eventuelt skal eies og drives av kommunen. Nye parkeringshus bør i hovedsak erstatte mindre nyetableringer i forbindelse med ulike utbyggingsprosjekter. Fylkesmannen har hatt innsigelse til bestemmelsene og ønsket en skjerpelse. Blant annet ønsket Fylkesmannen at bestemmelsens maksimaltall skulle gjelde også for tidligere vedtatte reguleringsplaner.

I sone P2 er normene strammet inn etter høringsrunden. Kommunen regner med at det etter hvert vil bli bygget parkeringshus i denne sonen. Det kunne da vært lagt inn forutsetninger om inndragning av parkering på gate- og tomtegrunn etter hvert som parkeringshus etableres.

Om det er muligheter for en sterkere styring av de allerede eksisterende parkeringsplassene tas ikke opp. Dette gjelder særlig langtidsparkeringen knyttet til arbeidsreiser. For området kalt P4 (resten) er det tradisjonelle minimumskrav som gjelder. Dette kan bygge opp under ønsker om etablering av bilbasert handel i de mindre tett bebygde delene av kommunen og at områdene blir attraktive for utbygging for aktører som ønsker å tilrettelegg for bilbruk. En mer begrensende parkeringsnorm kunne bidratt til tettere utnyttelse, lokalisering nærmere sentrum og langs korridorene med god kollektivtransport.

Så lenge eksterne kjøpesentre får tilby gratis parkering til sine kunder er det viktig at det i noen grad også finnes parkeringsmuligheter nær sentrum.

Etterspørselen etter parkering i en by kan justeres til å samsvare med tilbudet gjennom prismekanismen. I Bergen er også enkelte av de større parkeringshusene eid av kommunen. Derved kan prisene både på gaten og i anleggene benyttes til å påvirke etterspørselen og valg av plass. Prisene i de ulike områdene av byen kan legges på et nivå som sikrer at det "alltid" er ledige plasser for nye besøkende. Med et godt visningssystem vil man derved unngå mye av dagens søketraffikk etter ledig plass.

Etablering av innfartsparkering inne i kommunen vil stimulere bosatte i nabokommunene til å benytte bil inn til og i Bergen. I den grad det anlegges

parkeringsplasser langs bybanen i Bergen, må det unngås at disse benyttes av folk som starter sin reise nær stasjonene. Dette vil i så fall ikke kunne kalles innfartsparkering fordi korte reiser innenfor byens grenser ofte vil kunne skje på annen måte. Derfor er det nødvendig å kreve avgift også for denne type parkering i Bergen. Derved vil i hovedsak de som har et reelt behov, ønske å benytte plassene.

Kommuneplanens arealdel kunne inneholdt mer detaljerte føringer for den lokale parkeringspolitikken. Planen gir grunnlag for planlegging av nye parkeringsplasser, men beskriver ikke en helhetlig parkeringspolitikk. En slik arealplan kan ikke alene erstatte behovet for en helhetlig, klart definert parkeringspolitikk i kommunen. Også innfartsparkering bør da være et tema.

## 6.2 Kommunene i Bergens pendlingsomland

I 2010 var det 11 av Hordalands 32 øvrige kommuner som hadde 430 eller flere bosatte med arbeidsplass i Bergen. Nær 65 % av de til sammen 24.000 pendlerne bodde i de tre kommunene Askøy, Fjell og Os. Aksen Radøy, Lindås, Meland har rundt 3500 pendlere. Selv om ikke alle pendlerne reiser hver dag, synes det å være et godt passasjergrunnlag for kollektivtrafikk fra utvalgte knutepunkter langs fire akser utenfor Bergen. Slik pendling må knyttes til buss, men det bør finnes steder for parkering og omstigning utenfor kommunesentrene. Et formål med det er å unngå å belaste disse tettstedene med unødig trafikk og samtidig hindre at innfartsparkeringsplassene benyttes til andre parkeringsformål. Det kan utarbeides en "pendlerplan" for hver av hovedretningene. Der det ikke kan mates med buss eller tilbys direkte transport bør parkeringsplassene lokaliseres slik at samlet kjørelengde med bil reduseres.

Voss har en god del pendling til Bergen. Det skjer i stor grad med toget. Det er derfor rimelig at det legges til rette for at det kan skje mating til toget med bil. Likevel er det ingen god grunn til at ikke brukerne av et slikt parkeringstilbud sentralt i Voss skal betale en avgift. Det gjelder også andre stasjoner på strekningen og da ikke minst Arna der også pendlere fra Osterøy kan fanges opp. En avgift for parkeringen kan knyttes til togbilletten. Avgiften skal avvise andre brukere.

Også ved de andre jernbanestasjonene i Hordaland tilbys det parkering. Ved Vaksdal er det 400 parkeringsplasser. Dette betyr at det inviteres til mating med bil, men vi kjenner ikke til dokumentasjon av hvor brukerne bor. Hvis disse bilbrukerne alternativt ville ha kjørt til Bergen er dette et viktig og godt tilbud.

Om det er behov for å anlegge nye parkeringsplasser for pendlere bør det forutsettes at kostnaden dekkes av brukerne.

Hensikten med avgift for parkering ved jernbanestasjonene og andre innfartsparkeringsplasser er ikke bare å avvise andre brukere enn dem som skal reise videre kollektivt, men også hindre at pendlere og andre brukere blir oppmuntret til å benytte bil når det finnes gode alternativer som tilbringertransport med buss, sykkel eller å gå. Det er uheldig om gratis parkering oppmuntrer til å benytte bil over korte avstander for hver biltur innbærer en kaldstart.

Det må være et godt busstilbud fra kommunene i pendlingsområdet til Bergen. I noen grad er det også jernbane- og båttilbud. Alle tilbudene kan forbedres hvis det legges opp til matning i et slikt omfang at kollektivtilbudet må styrkes med utvidet kapasitet og bedret frekvens. Det må derfor lages en overordnet utbyggingsplan for parkeringsplasser med riktig lokalisering i forhold til kollektivtilbudet. Slik innfartsparkering bør helst fange opp biltrafikken tidlig for at bilturene, dvs. tilbringertransporten skal bli kort (se egendiskusjon om innfartsparkering).

### 6.3 Øvrige kommuner i Hordaland

I alle de 33 kommunene i Hordaland har flertallet av de bosatte arbeidssted i egen kommune. Noen av kommunene har også et stort antall bosatte og arbeidsplasser (Voss, Bømlo, Kvinnherad, Stord). I den grad bosettingen og arbeidsstedene er noenlunde konsentrert kan kommunene se på muligheten for en mer restriktiv parkeringspolitikk på samme måte som i større byer og tettsteder.

Det kreves for øvrig god lokalkunnskap for å vurdere hvordan en restriktiv parkeringspolitikk kan påvirke valg av transportmiddel på arbeidsreiser, innkjøpsreiser og fritidsreiser. Alle kommunene i fylket må ta ansvar ved å gjennomgå sin praksis når det gjelder planlegging av og tilrettelegging for parkering. Parkeringen må ses i nær sammenheng med hvor arbeidsplasser og ulike service-, tjeneste- og fritidstilbud lokaliseres i kommunen. Hvis mye av behovene kan dekkes lokalt, vil det være lettere å argumentere for begrensning av parkeringstilbud og bruk av alternativene til bilen.

Enkelte av de aktuelle kommunene (for eksempel Stord og Odda) har mange innbyggere og et større sentrum/tettsted der parkeringen bør reguleres. Også slike steder kan parkeringen reguleres med avgifter og/eller tidsbegrensning, men det forutsetter at det finnes alternative transportmåter for dem som bor utenfor tettstedene.

I kommuner med liten befolkning, spredt bosetting og relativt store avstander må det aksepteres at mye av transportbehovet løses med bil, men det kan arbeides for å organisere alternative tilbud. Organisert kameratkjøring kan være en løsning.

Med en samlet parkeringsplan kan miljøet i sentrum av alle kommunene bli ivaretatt og trivelig. Kommuneplanen og mer detaljert arealplanlegging kan legge opp til at parkeringsbehovet på lang sikt ikke skal løses i tilknytning til hver enkelt eiendom, men som et felles, kommunalt tilbud. Godt utformete parkeringsplasser kan legges i utkanten av den tette bebyggelsen, og skjermes med beplantning. Gode gangveier kan lede til viktige målpunkter som handel, service, administrasjon. Eventuell langtidsparkering (arbeidsreiseparkeringen) kan legges lenger ut fra sentrum enn plasser avsatt til besøksparkering.

Bruken av plassene kan reguleres slik at besøkende (korttidsparkerende) og de med spesielt behov får kortest gangavstand. Slike steder bør parkering ellers ikke skje på gater og veger. Fire til fem minutters gangavstand (300-400 meter) er akseptabelt til en bussholdeplass i et byområde. I de fleste mindre tettsteder bør de bosatte derfor akseptere en tilsvarende avstand fra bilen til målpunktet (arbeid, butikk, tjeneste). I de fleste tilfeller antas avstanden å bli vesentlig kortere enn dette. I de tilfeller det dreier seg om innkjøp av tunge varer kan det etableres egne ordninger.

## 7 Noen prinsipper som kan følges

Det er i første omgang viktig at offentlige etater og virksomheter selv etterlever en kommunal parkeringspolitikk som tar sikte på å begrense bilbruken. Dette kan gjerne være å redusere antall plasser som stilles til rådighet for ansatte, å innføre en avgiftsordning eller begge deler. Ofte kan avgifter bli lettere akseptert hvis inntektene øremerkes til konkrete formål. Det kan være til velferdstiltak i virksomheten, til veldedige formål, til å dekke kostnadene knyttet til anlegg og drift av sykkelparkeringsplasser i kommunen eller til mer estetisk utforming av eksisterende parkeringsplasser.

Samtidig må det legges godt til rette for at de som bor nær arbeidsstedet finner det attraktivt å gå eller sykle i stedet for å benytte bil på en kort tur.

For øvrig har gjennomgangen i denne rapporten vist at det er en rekke tiltak som kan påvirke både tilbudet og etterspørselen etter parkering i kommunene i Hordaland, enten det gjelder storbyen, dens nabokommuner eller tettsteder og kommuner i fylket for øvrig. En del av dette er stilt opp nedenfor i form av enhuskeliste.

- **Arealplanlegging.** Kommunene bør ha en bevisst holdning til samspillet mellom ulik arealbruk og tilgjengelighet. Det kan føres en lokaliseringpolitikk som reduserer behovet for å benytte bil til ulike formål. Arealet som beslaglegges til parkering bør begrenses. Det gjelder særlig for sentrumsområder. Nødvendig (ønsket) parkering kan legges i randsonen. Sentrale parkeringsarealer har ofte en alternativ og bedre bruk enn parkering.
- **Tilgjengelighet.** Selv om parkeringsplassene legges utenfor sentrum eller med akseptabel gangavstand til målpunkter, innebærer ikke dette vesentlig dårligere tilgjengelighet. Mer gangtrafikk i et handelsområde kan stimulere folkeliv og omsetning. Tilgjengeligheten med andre transportmidler (sykkel, buss) kan også bedres. Plasser reservert for forflytningshemmede må lokaliseres der det er behov.
- **Parkeringsbehov.** Etterspørselen etter parkering og det reelle behovet er to forskjellige ting. Med unntak av forflytningshemmedes behov og sykkelparkering bør etterspørselen etter parkering bare unntaksvis søkes tilfredsstilt. Det er en utfordring å bestemme hvor stort behovet skal anses å være.
- **Parkeringsbetaling.** Prismekanismen anses å være et svært viktig virkemiddel både når det gjelder å påvirke selve bilbruken og valget av målpunkt for en bilreise. Kommunene må ta utgangspunkt i at alle parkeringsplasser har en pris og at det er mest rettferdig at det er den som benytter en parkeringsplass som dekker kostnaden. Takstnivået bør videre settes slik at man oppnår ønsket avvisning. Det kan for eksempel være et mål at nivået bør være slik at det stort sett alltid finnes ledig plass.

- **Tidsbegrensning.** Dette kan være et virkemiddel for å hindre langtidsparkering og sikre at parkeringsplasser nærmest et målpunkt kan utnyttes av flere i løpet av dagen, mens den som har behov for et lengre opphold må velge parkering lengre unna eller velge en annen reisemåte.
- **Arbeidsreiseparkering.** Arbeidsgivere bør ikke tilby sine ansatte gratis parkering. Et slikt tilbud stimulerer til bilbruk og beslaglegger betydelige arealer. Kommunene og andre offentlige arbeidsgivere bør derfor stå frem som forbilder. Dette er et av de viktigste tiltakene og det kan iverksettes raskt.
- **Nybygging.** Kommunen bør snarest mulig få inn tydelige og restriktive bestemmelser om parkering i kommuneplanen. Det bør vedtas fleksible bestemmelser som gir grunnlag for å begrense antallet parkeringsplasser i nye prosjekter. Maksimalnormer kan angi en øvrig grense og kan påvirke utbyggers lokaliseringpreferanser i forhold til alternative transportmåter og tilgjengelighet.
- **Frikjøp.** Kommunene kan bestemme at man ønsker å få mer kontroll over det fremtidige parkeringstilbudet. En frikjøpsordning gir mulighet for å få til sambruk av parkeringsplasser (flere formål dekkes) og derved bedre utnyttelse. Omfanget av det samlede parkeringstilbudet som faller utenfor kommunal styringsmulighet vil begrenses. Frikjøpsordningen gjør at mer av parkeringen kan samles i felles anlegg.
- **Sambruk.** De fleste parkeringsplassene står til enhver tid ubenyttet. Det vil være rasjonelt om plassene kan utnyttes til flere formål. For å få til dette må ulike funksjoner eller tilbud lokaliseres nær hverandre. Det må ses samlet på boligparkering, arbeidsplassparkering, innfartsparkering, parkering knyttet til fritidsaktiviteter, mv.
- **Sykkelparkering.** Kommunen bør tilrettelegge for bruk av sykkel som transportmiddel. Godt tilrettede sykkeltraseer og trygg sykkelparkering ved alle målpunkter og ved holdeplasser/terminaler er viktig. Det bør vedtas bestemmelser som sikrer tilstrekkelig antall plasser i alle lokaliseringer det er aktuelt. Sykkel kan anvendes dør til dør og derved gi brukerne kortere gangavstander til målpunktet enn det bilbrukerne får.
- **Innfartsparkering.** Slike parkeringstilbud må knyttes direkte til kollektivtilbudet og bør lokaliseres ved hovedveg utenfor sentrumsområder. Det har ofte liten hensikt at bilbrukere fra omegnskommunene benytter innfartsparkeringstilbud inne i Bergen kommune. Prinsippet er at bilturen skal utgjøre en liten del av den samlede motoriserte reisen. Kostnaden for å benytte parkeringsplassen kan integreres i én billett. Det kan også hindre misbruk av slike parkeringstilbud.
- **Boligsoneparkering.** En slik restriksjon bidrar til å begrense fremmedparkering i boligmiljøer. Det benyttes mest i sentrumsnære områder, men kan også hindre arbeidsreiseparkering i boligområder nær andre arbeidsplasskonsentrasjoner.
- **Boligparkering.** Parkeringspolitikken skal ikke gjøre det vanskelig for beboerne å eie en bil, men kommunen skal heller ikke stimulere til at bilen brukes unødig ved å tilrettelegge så godt at bilen blir det naturlige transportmiddelvalget selv for korte turer. Kommunens parkeringspolitikk kan bidra til at bilen hovedsakelig står parkert ved boligen fremfor andre steder. For bymessige områder må det avklares hvordan boligparkeringen



skal organiseres. For eksempel: Skal parkeringen være en del av boligkostnaden eller skal den heller tydeliggjøres som en bilholdskostnad? Hvem skal eie plassene? Bør kostnaden skilles fra boligen for at de som ikke har bil skal slippe å måtte investere i egen plass? Skal boligplassene kunne leies ut til andre parkeringsformål?

- **Soneparkering.** Dette er en reguleringsform som kan gjelde all parkering langs gate eller veg i et område. Det kan også ha sikkerhetsmessig effekt om gateparkering i et område fjernes.
- **Utforming.** Det bør stilles krav til utforming av parkeringsplasser. Det kan kreves at en gitt andel av arealet skal beplantes. Det kan også kreves at alle eller en andel av plassene legges under bakken. Det vil også spare areal.

## Referanser

- Bergen kommune 2011  
Kommuneplanens arealdel 2010
- ECON 2009  
Skattefritt periodekort og skattbar arbeidsparkering. Rapport 2009-113
- Engebretsen, Øystein og Strand, Arvid 2010  
Fakta om handel, kjøpesenter og transport. TØI rapport 1087/2010
- Forskrift 2010-03-26 nr. 489 TEK 10 til plan- og bygningsloven
- Hanssen, Jan Usterud 2002  
Parkeringspolitikk og bærekraftig byutvikling. TØI rapport 615/2002
- Hanssen, Jan Usterud og Nossun, Åse 2008  
Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser og parkeringsplasser. TØI rapport 944/2008
- Hordaland fylkeskommune 2010  
Klimaplan for Hordaland 2010-2020  
Handlingsprogram 2010-2011
- Hordaland fylkeskommune 2002  
Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av service og handel.  
<http://www.tiltakskatalog.no/>  
Begrensning av parkeringstilbudet  
Parkeringsavgift  
Suppleres med flere tiltak i 2012
- Miljøverndepartementet 2008  
Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen). Ot.prp. nr. 32 (2007-2008)
- Miljøverndepartementet 2011a  
Veileder. Kommunal planstrategi
- Miljøverndepartementet 2011b  
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Kongelig resolusjon, 24.juni 2011
- Samferdselsdepartementet 2009  
Nasjonal transportplan 2010-2019. St.meld. nr. 16 (2008-2009)
- Samferdselsdepartementet 2004  
Nasjonal transportplan 2006-2015. St.meld. nr. 24 (2003-2004)
- Samferdselsdepartementet 2000  
Nasjonal transportplan 2002-2011. St.meld. nr. 46 (1999-2000)

Statens vegvesen 2011

Universell utforming av veger og gater. Veileder. Håndbok 278

Statens vegvesen 2009a

Tilrettelegging for kollektivtransport på veg. Veiledning. Håndbok 232

Statens vegvesen 2009b

Trafikkskilt. Normaler. Håndbok 050

Statens vegvesen 2008

Veg- og gateutforming. Normaler. Håndbok 017

Statens vegvesen region vest 2011

”Kjuagutt og stril – mindre bil”. Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet.

Vegtrafikkloven med forskrifter

## Vedlegg

### Utdrag fra Kongelig resolusjon, 24. juni 2011: Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

#### Forventninger til regional og kommunal planlegging

##### Regjeringen forventer at:

- fylkeskommuner og kommuner har en aktiv rolle i arbeidet med bypakker for areal- og transportutvikling, hvor virkemidler for miljøvennlig transport og tiltak for å begrense biltrafikk sees i sammenheng med en arealbruk som bygger opp under kollektiv-, sykkel- og gangtransport.
  - fylkeskommunene utarbeider regionale planer som avklarer den overordnede senterstrukturen og gir retningslinjer for etablering av handel i tråd med rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre.
  - fylkeskommunene og kommunene bidrar til å hindre nedbygging av verdifulle landbruks-, natur- og friluftsområder. Regionale planer bør angi verdifulle landbruksarealer og gjennom langsiktige utbyggingsstrategier trekke klare grenser mot jordbruksarealer og overordnet grønnstruktur.
  - kommunene følger opp de regionale planene slik at handelsvirksomhet og andre private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner lokaliseres sentralt og i tilknytning til knutepunkter for kollektivtransport.
  - by- og tettstedskommuner vektlegger fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektivknutepunkter og bidrar til å forhindre byspredning. Fortetting og omforming skjer
- bysentrum, lokalsentre og tettsteder knyttes til hovedlinjer for kollektivtransport og kollektivknutepunkter med gode overgangsmuligheter. Det legges til rette for korttidsparkering, parkering for reisende og for sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkter.
  - hensyn til tradisjonell bruk, kulturmiljø, estetikk, tilgjengelighet og universell utforming legges til grunn i planlegging av omgivelser og bebyggelse. Kulturminner og kulturmiljøer tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.
  - det legges til rette for en aktiv livsstil og økt friluftsliv ved å knytte sentrum, boligområder, skoler og barnehager til friluftsområder gjennom etablering av trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende.
  - kommunene tar vare på og videreutvikler en sammenhengende grønnstruktur, grønne lunger og vannmiljø, og at tiltak for å bevare og gjeninnføre stedegne planter og dyr vurderes i planleggingen.
  - kommunene tilpasser by- og tettstedsutviklingen til kommende klimaendringer. Det vises stor aktsomhet med å planlegge for utbygging i fareområder. Ved fortetting vurderes behovet for klimatilpasningstiltak, som for eksempel framtidsrettede overvannsløsninger.

## Forventninger til regional og kommunal planlegging

### Regjeringen forventer at:

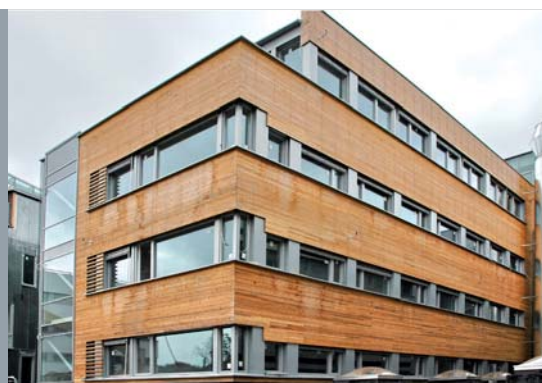
- statlige, regionale og kommunale planprosesser som omhandler samferdsel samordnes, og at fylkeskommunene og kommunene har en aktiv rolle i statlig transportplanlegging.
  - fylkeskommunene gir innspill til transportetatens utredninger av transportbehov, blant annet som grunnlag for å prioritere transporttilbud som kan dreie ny utbygging mot områder med færre arealkonflikter.
  - fylkeskommunene som den nye store veg-eieren i Norge bidrar aktivt til å følge opp miljømålene i samferdselspolitikken.
  - areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges.
  - planleggingen bidrar til å unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. Prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traseer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur.
  - klimagassutslipp, luftforurensning og støy reduseres og forebygges, og at det tas hensyn til klimaendringer i planlegging av ny
- det tas hensyn til næringslivets transporter og at virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til hovedvegnett, jernbane og havner.
  - fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikknutepunkt, og at det i planlegging av sjøområder tas hensyn til farledene for skipstrafikken.
  - infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkelvegnett og utbyggingsmønster vurderes i sammenheng for å øke tilgjengeligheten for alle brukere, og at planleggingen bidrar til et sammenhengende og universelt utformet gangnett.
  - fylkeskommunene og kommunene gjennom planleggingen bidrar til å sikre helsemessig trygt drikkevann.
  - fylkeskommunene og kommunene legger til rette for framføring av elektronisk kommunikasjon over hele landet, herunder nye framføringsveier og effektiv gjenbruk av eksisterende foringsveier.
  - det tas hensyn til Forsvarets arealbehov når dette er nødvendig for å ivareta landets forsvarsevne og i henhold til vedtatte nasjonale forsvarsplaner.

**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)

**Transportøkonomisk institutt (TØI)  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.