



Til
BKMB – Kommunaldirektørens stab

Fagnotat

Vår referanse: 2022/107809-1

Saksbehandler:

Dato: 07.07.2023

Fra
Plan- og bygningsetaten

[Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.](#)

Planfaglig vurdering – Potensiale for utvidelse av boligsoneneordningen

Plan- og bygningsetaten viser til bestilling på en planfaglig vurdering av mulig utvidelse av boligsoneneordningen datert 6.juli 2022, med referanse 2022/107809-1.

Bergen bystyre har vedtatt å utvide boligsoneneordningen for «å skjerme bomiljø, redusere fremmedparkering, øke fremkommelighet for nyttetraffic og gi grunnlag for finansiering av boligparkeringsanlegg» (sak 190-11, 17.10.2011).

I Bergen er det innført boligsoneneordning i sentrumsnære områder. Hensikten med boligsonene er å skjerme bomiljø, øke fremkommelighet for nyttetraffic, redusere negative konsekvenser av parkering, prioritere beboere i prising av parkering og gi et grunnlag for finansiering av boligparkeringsanlegg.

Dersom et område har mange parkerte biler i offentlig vei og bilene i høy grad er fremmedparkering, er ordningen med boligsoneparkering ansett som et nyttig virkemiddel. De seneste årene har byrådet behandlet saker som gjelder mulig utvidelse av ordningen med boligsoneparkeringen til flere områder, med bakgrunn i tidligere Etat for plan og geodata sin kartlegging av utvidelse av boligsoneneordningen. I tre saker ble det vedtatt bestillinger av planfaglige vurderinger av mulig utvidelser:

- Den søndre grensen av sone 24 retning Krambua (sak 1087/19)
- Landås (sak 1322/20)
- Melkeplassen og Ytre Sandviken (sak 1029/21)

Med bakgrunn i bestillingene er områdene Krambua, Landås, Melkeplassen og Ytre Sandviken kartlagt for å få oversikt over hvor mye det parkeres i offentlig veg. En har deretter sett på hvor stor andel av parkeringen som er såkalt fremmedparkering, dvs. at bilen ikke tilhører beboere i det området hvor bilen står parkert. Dersom andelen fremmedparkering er stor, vil boligsoneparkering være et treffsikkert virkemiddel.

Kartleggingen viser at alle fire sonene har over 50% andel fremmedparkering. I alle fire sonene er det også tilnærmet "fullt", det vil si at de fleste parkeringsplasser er opptatt.

To av de kartlagte områdene har et større press, og fagetaten anbefaler innføring av boligsoner i Landås i første omgang, deretter Ytre Sandviken. Videre anbefaler etaten å etablere sonene

Minde Vest mot Krambua og Melkeklassen, så snart kommunen har kapasitet til å håndtere det praktiske arbeidet med etablering av boligsone.

Anbefalt forslag til vedtak:

1. Boligsoneordningen utvides til å inkludere Landås sonen i første omgang.
2. Boligsoneordningen utvides til å inkludere Nyhavn og NHH i Ytre Sandviken området i andre omgang.
3. I siste omgang bør boligsoneordningen utvides til å inkludere områdene Minde Vest mot Krambua og Melkeklassen.
4. Det bør gjøres en ny vurdering av de øvrige sonene i Ytre Sandviken: Måseskjæret, Sølvberget, Øyjorden og Helleneset. Her kan det også være aktuelt å vurdere andre løsninger enn boligsoneordning.

Saksutredning

Boligsoneordningen benyttes som et virkemiddel i områder der parkeringspresset er stort og andelen av fremmedparkering er høy. Det er særlig der at ordningen er et treffsikkert virkemiddel for å redusere negative effekter av gateparkering.

Innføring av boligsoneordning har ulike effekter for ulike brukergrupper:

For **bosatte** blir en konsekvens av boligsoner at de må betale for å ha bilen parkert i offentlig vei. Gevinsten er at det ventelig vil være lettere å finne en plass nær boligen sin, ettersom de i mindre grad vil konkurrere med andre brukere som må betale langt mer for den samme parkeringen. Trolig vil også fremkommeligheten bedres, samt at trafikkforholdene i bolig gatene blir mer oversiktlige. Midlene som boligsoneordningen genererer, utover kostnadene ved ordningen, brukes til å etablere boligsoneanlegg der det er behov. I en tid der mulighetene for bildeling og alternative transportløsninger bedres, vil en samtidig kunne oppnå en effekt også på bilholdet blant beboere i sonen.

For **spadisk besøkende** vil parkering i boligsoneområder medføre økte kostnader. Trolig vil det bli lettere å finne plass. Håndverkere vil fakturere kundene for merkostnaden. For enkelte sentrale målpunkt, kan det bli aktuelt å etablere parkometerplasser for besøkende.

Arbeidsreisende som parkerer bilen i boligsoner i nærheten av arbeidsplassen, er gruppen som i størst grad vil merke endringene økonomisk. Dersom de vil fortsette å parkere som før, må de betale på linje med besøkene. I dag en sats på kr. 22,- pr time, eller dagskort til kr. 330.- i sone 8-30. En venter at de fleste vil vurdere andre alternativ på reisen, som kollektivtransport, gange eller sykkel. Områdene det gjelder ligger sentralt, med relativt godt kollektivtilbud.

For **utrykningsetatene og BIR** vil boligsoneparkering gi færre biler i gatene, og dermed bedre fremkommelighet.

Også **andre gatebrukere i området, som syklende og gående**, vil nyte godt av bedre fremkommelighet og mer oversiktlige trafikkforhold. Med færre parkerende blir det også mindre trafikk i bolig gatene. Enkelte steder er det i dag trafikk både fra alle bilene som skal parkere, samt dem som leter etter plass, men må kjøre videre med uforrettet sak. Med lavere parkeringspress og et bedre tilbud til dem en ønsker å prioritere, kan det også være mulig å samle parkering i noen gater og samtidig frigjøre gateareal til bedre fysisk tilrettelegging for enkelte transportgrupper i andre gater.

I tillegg til effekter for ulike brukergrupper inne i boligsonene, vil innføring av boligsoneparkering kunne gi effekter på tilliggende områder uten boligsoneordning. Presset på disse områdene vil øke, noe en har erfart i Bergen tidligere. Det er derfor viktig at en har fokus på å finne avgrensninger og ordninger som minimerer presset på omgivelsene i den praktiske gjennomføringen av ordningen.

Kartlegging

Kartleggingen ble gjennomført i normal arbeidstid på formiddagen, ved bruk av Bymiljøetaten (BME) sine biler som er utstyrt med skiltavlesningssystem.

Områdene som skulle undersøkes var definert på forhånd med fokus på grenseområder mot eksisterende soner med boligsoneparkering. I løpet av undersøkelsene ble områdene endelig definert og tilpasset sånn at avgrensingen opplevdes mest mulig naturlig. Kartleggingen tok bare for seg parkering i offentlige vei og selv om det var mange private veier i flere av områdene, for eksempel i større borettslag, ble parkerte biler i disse områdene ikke registrert.

Kartleggingen ble gjennomført på virkedager (tirsdag/torsdag) i perioden 21. mars – 18. april, og det ble brukt en dag per sone. På de ulike undersøkelsesdagene kjørte vi gjennom det aktuelle området og registrerte kjøretøy ved hjelp av skiltavlesningssystem, der kameraer montert på bilen leste av registreringsnumrene på kjøretøyene som var parkert. Listen med registreringsnumre ble i etterkant delt med Statens Vegvesen som bidro ved å koble den til kjøretøyregisteret og eierens hjemmeadresser.

Resultatene fra kartleggingen ble til slutt sammenstilt av PBE. ArcGIS ble brukt for å plassere både kjøretøyobservasjonene og eieradressene geografisk – for enkelte av observasjonene og eierne manglet imidlertid denne informasjonen.

Resultatet fra kartleggingen var telling av kjøretøy parkert i offentlig vei, samt andel beboer- og fremmedparkering, eller andel observerte kjøretøy med eieradresse henholdsvis innenfor eller utenfor den undersøkte sonen. Fremmedparkeringen ble igjen delt opp i fire kategorier basert på eieradressens avstand fra den kartlagte sonen.

Beboerparkering

Denne gruppen inneholder de parkerte bilene der hjemadressen til bileieren også ligger innenfor den kartlagte sonen. En feilkilde her er at biler som er leaset og biler som brukes i bildeling vil ha eieradresse utenfor sonen og dermed bli registrert som fremmedparkering. En annen feilkilde er bilene som har hjemadresse i randsonen og der beboere kan ha parkert på nærmeste tilgjengelig plass fra deres bolig. Andel beboerparkering vil derfor trolig være noe høyere enn det som er rapportert.

Fremmedparkering

Denne gruppen kan være sammensatt av arbeidspendlere, besøkende, turister og arbeidsinnvandrere. Bor man eller skal man nær en sonegrense, blir det attraktivt å parkere utenfor sonen der det er fritt for betaling. Alle de kartlagte områdene har en tilstøtende sone med avgiftsordning og randsoneproblematikk har derfor spesielt fokus i denne kartleggingen. De som fremmedparkerer er delt i følgende grupper:

Hjemadresse i randsonen

Eieren har hjemadresse i en avstand innen 250 meter fra sonen.

Bergensområdet for øvrig

Eieren har hjemadresse i Bergen, men utenfor den kartlagte sonen og randsonen.

Hjemadresse utenbys

Eieren har hjemadresse i Norge, men utenfor Bergen.

Hjemadresse utenlands eller ukjent

Informasjon om eieren er ikke tilgjengelig, eieren har derfor med stor sannsynlighet hjemadresse i utlandet.

Det finnes en rekke feilkilder i datasettet:

- Ikke alle har oppdatert bostedsadresse i folkeregisteret.
- Studenter har gjerne bostedsadresse i hjemkommunen.
- Noen kjører lånte biler.
- De som bor i disse strøkene og kjører bil til jobb er borte på dagtid.

Disse feilkildene tilfører en del svakhet i datasettet. Metoden gir oss ikke et totalbilde av parkeringssituasjonen eller parkeringskapasitet. Likevel mener vi at denne metodikken er et godt hjelpemiddel for å avdekke graden av fremmedparkering i boligstrøk på dagtid.

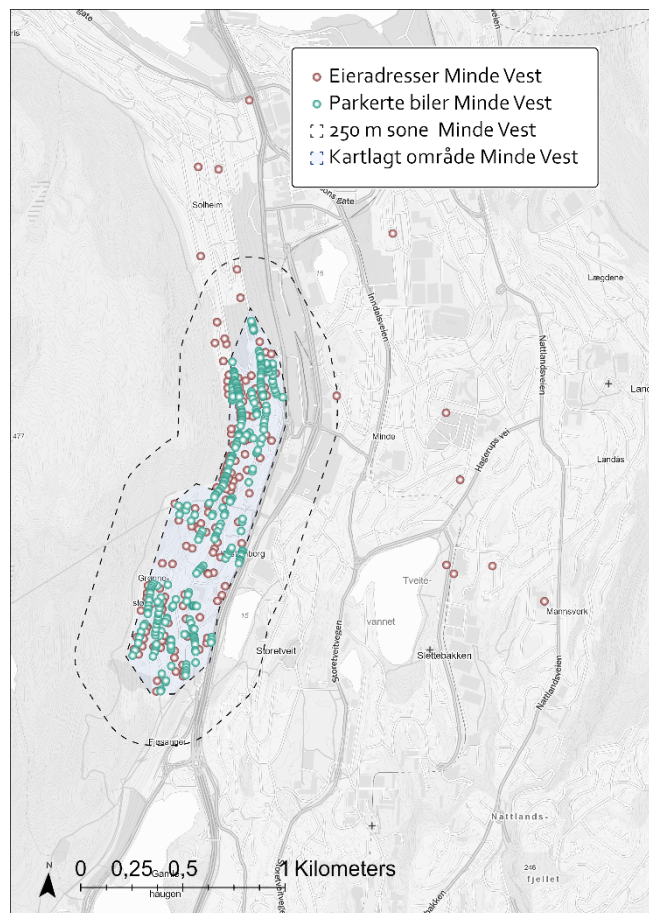
Resultater

Minde Vest mot Krambua

Lokalisering

Sonen grenser mot den søndre grensen av sone 24. En del av sonen ble vurdert i forbindelse med utvidelsen av boligsoneneordningen fase 3, og inkludert i sone 24. Resten av arealet var ikke egnet for å utforme en boligsonene. Som følge av dette anbefalte BME en ny vurdering og et nytt politisk vedtak for å utvide ordningen sør mot Krambua.

Følgende område ble undersøkt i kartleggingen (figur 1).

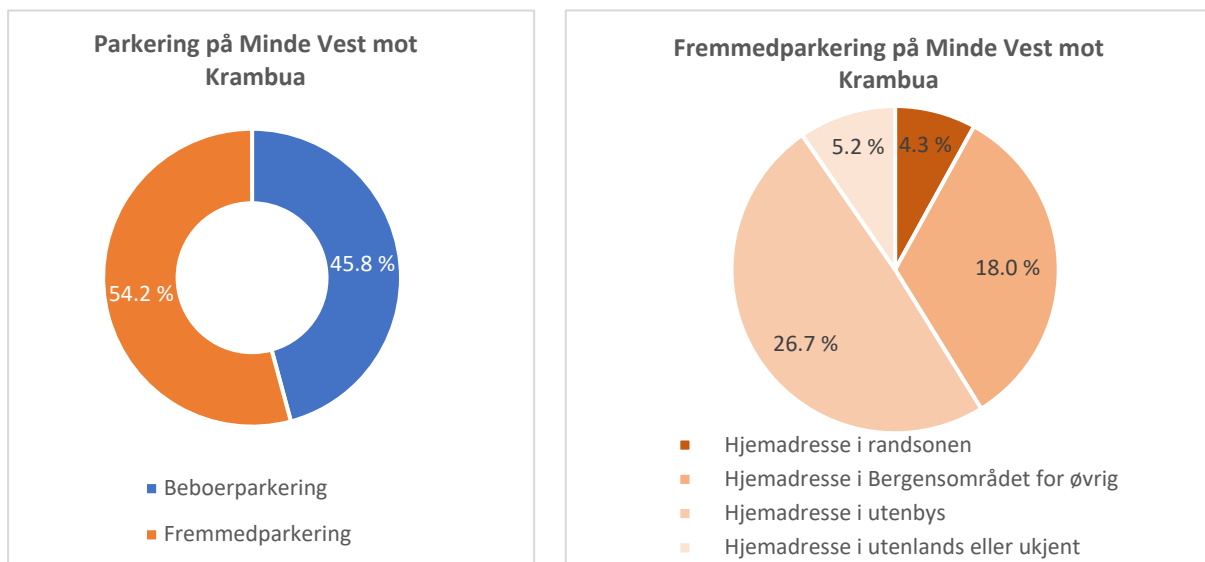


Analyse

Tabell 1 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	345	100 %
Beboerparkering	158	45,8 %
Fremmedparkering	187	54,2 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	15	4,3 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	62	18,0 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	92	26,7 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	18	5,2 %

Tabell 1. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Minde Vest mot Krambua



Figur 2. Fordeling av beboer- og fremmedparkering på Minde Vest mot Krambua

Kommentar

Tidligere kartlegging viser at området på Minde Vest mot Krambua har fått økt belastning av fremmedparkering etter innføring av boligsone 24 på Solheim. Området har god dekning av lovlige oppstillingsplasser, samtidig som biler som hører hjemme i randsonen utgjør mindre enn 5% av fremmedparkeringen. Kombinasjonen tilsier at boligsoneordning kan være et godt virkemiddel. Etablering av en ny sone her vil ikke forskyve randsoneproblematikken da den grenser mot et stort naturområde.

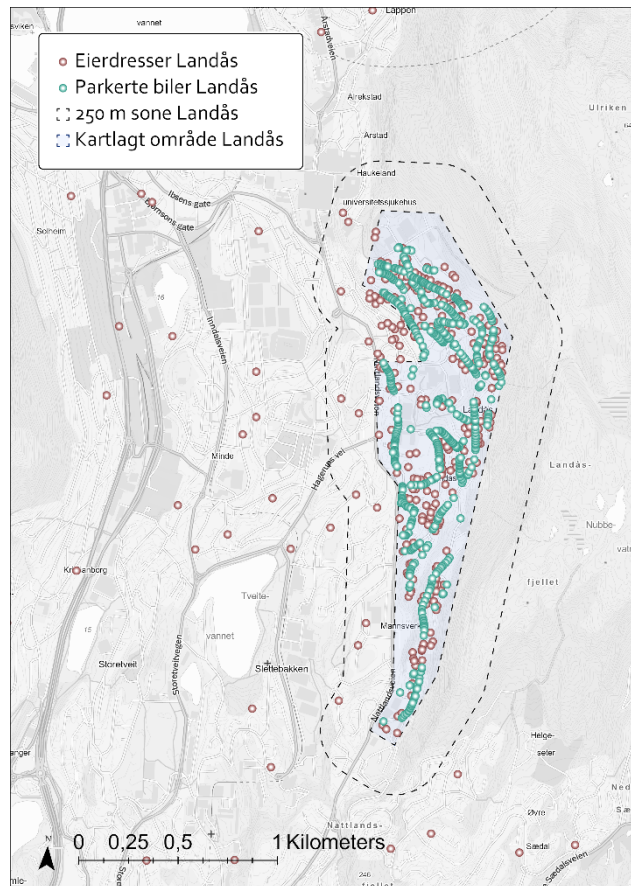
Sonen har klare avgrensinger mot vest (Løvstien), sør (Litla Langafjellet, Krambua) og øst (Fjøsangerveien / E39).

Landås

Lokalisering

BME har opplevd en økning i henvendelser fra beboere på Landås som etterspør boligsone. Etter innføring av sone 27 Vognstølen i 2016 opplevde beboere at parkering ble «forskjøvet» inn i gater utenfor boligsonen. Dette ble ytterligere forsterket ved innføring av sone 28 Stadion i 2019, og ytterligere i Fridalen. Byggingen av Oppstemten har også ført til en markant økning i turparkering i enkelte sårbare områder av Landås.

Følgende område ble undersøkt i kartleggingen (figur 4).

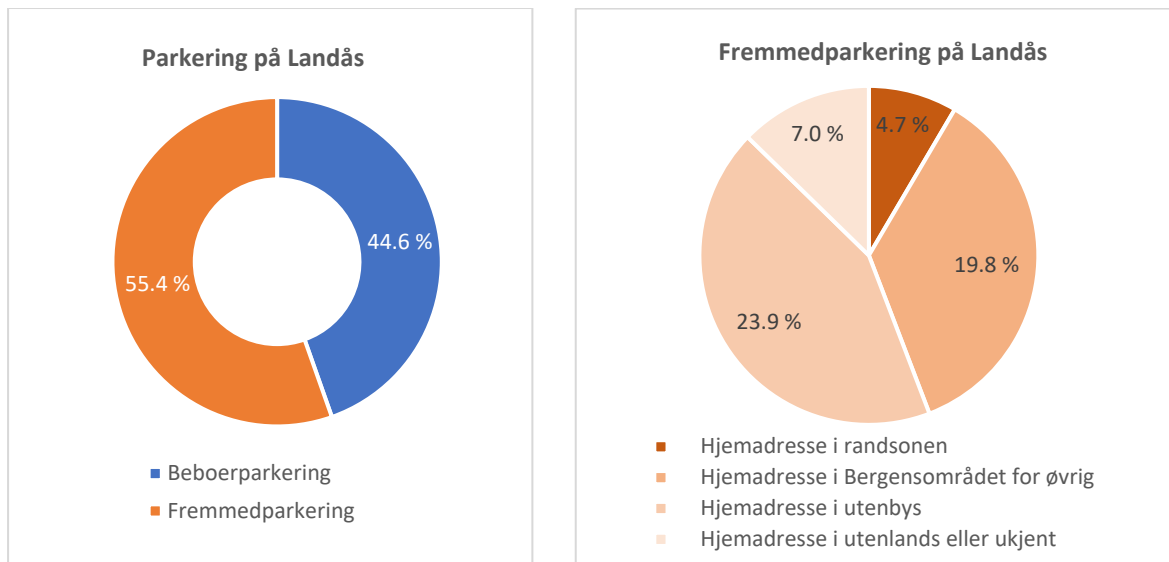


Analyse

Tabell 2 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	682	100 %
Beboerparkering	304	44,6 %
Fremmedparkering	378	55,4 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	32	4,7 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	135	19,8 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	163	23,9 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	48	7,0 %

Tabell 2. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Landås



Figur 4. Fordeling av beboer- og fremmedparkering på Landås

Kommentar

Området på Landås har den høyeste dekningsgrad av lovlige oppstillingsplasser i denne kartleggingen. Kartleggingen viser at det står biler alle steder der det ikke er ulovlig. Det kan dermed være flere som ønsker å parkere i området, men som ikke har funnet ledig plass. Området er et tett og godt boligområde, og presset på parkeringen vil trolig øke ytterligere som en følge av nye boligprosjekter som er foreløpig under bygging. Biler som hører hjemme i randsonen utgjør mindre enn 5% av fremmedparkeringen.

Fremmedparkering øker trafikk og forringer bomiljø. Innbyggerne opplever problemet som betydelig forsterket etter etablering av sone 27 Vognstølen og sone 28 Stadion. De viser til tidligere behandling av utvidelse av boligsoneordningen og ber om å bli prioritert i videre kartlegging. De ser på boligsoneparkering som et godt virkemiddel for bedre bomiljø.

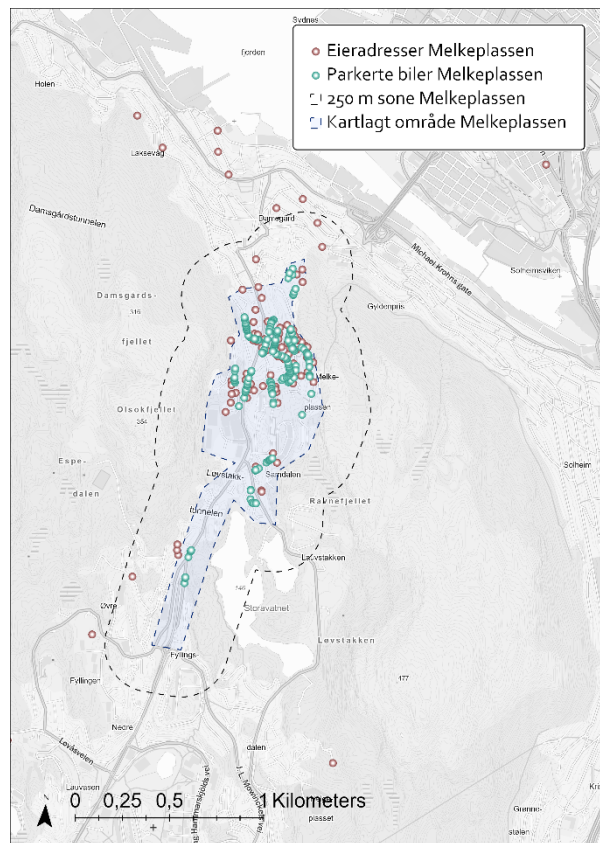
Sonen har klare avgrensinger mot vest (Låndåsfjellet), nord (Universitetssykehuset) og øst (Nattlandsveien). Avgrensing mot sør må tas gjennom en konkret vurdering av praktisk gjennomføring ved Bymiljøetaten.

Melkeplassen

Lokalisering

Innføringen av sone 13 Damsgård og sone 14 Kringsjø skapte randson utfordringer i gatene sør for boligsonene. Derfor ble det registrert et behov for utredning av mulighet for utvidelse av boligsonene til å inkludere Melkeplassen og avdempe randsoneproblematikk.

Følgende område inngikk i kartleggingen (figur 7).

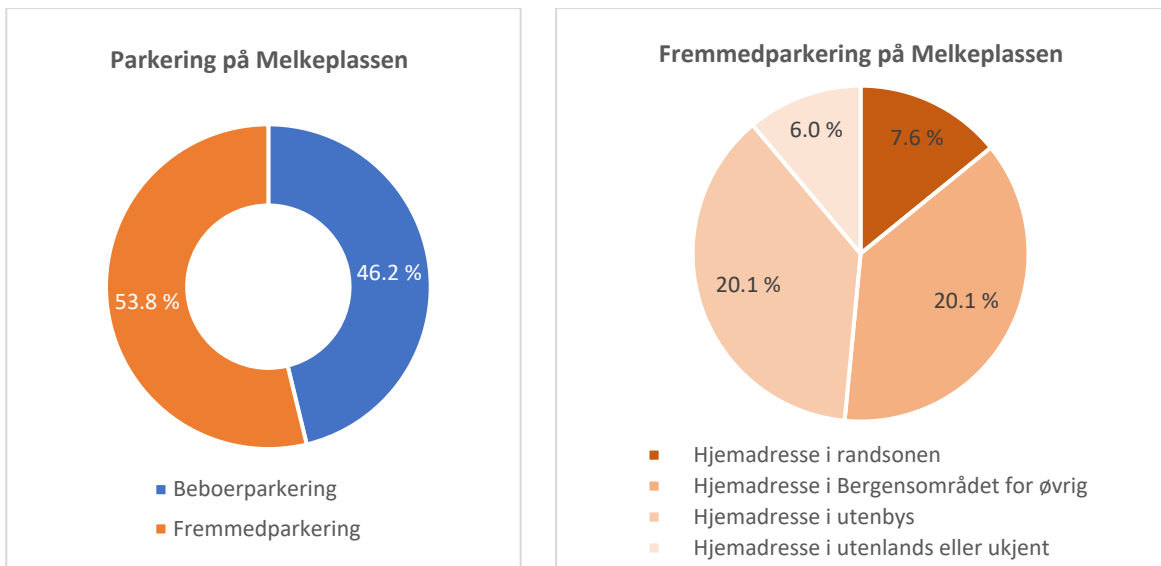


Analyse

Tabell 3 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	184	100 %
Beboerparkering	85	46,2 %
Fremmedparkering	99	53,8 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	14	7,6 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	37	20,1 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	37	20,1 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	11	6,0 %

Tabell 3. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Melkeplassen



Figur 6. Fordeling av beboer- og fremmedparkering på Melkeplassen

Kommentar

I området på Melkeplassen utgjør biler som hører hjemme i randsonen mer enn 7% av fremmedparkeringen (som utgjør over 14% av totalparkeringen). Dette er den høyeste blant de kartlagte områdene. Presset i området har trolig økt ytterligere som en følge av etableringen av sone 13 Damsgård og sone 14 Kringsjø, da mange av dem som tidligere parkerte på disse områdene har søkt andre gratis alternativer. Det tilsier at boligsoneordning kan være et godt virkemiddel.

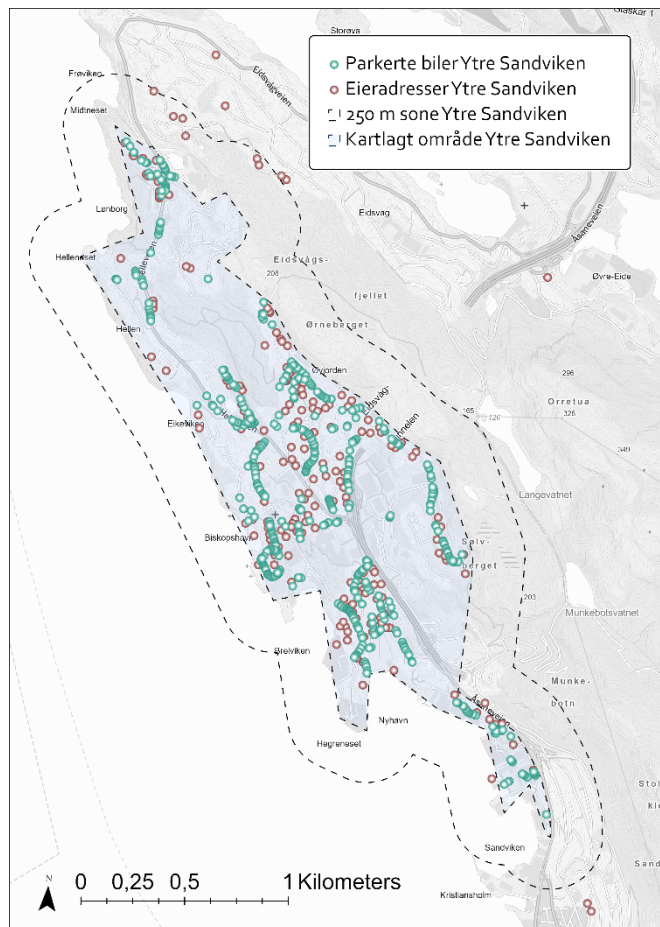
Sonen har klare avgrensinger mot vest (Ravnefjellet), nord (sone 13 Damsgård) og øst (Damsgårdsfjellet). Avgrensing mot sør må tas gjennom en konkret vurdering av praktisk gjennomføring ved Bymiljøetaten.

Ytre Sandviken

Lokalisering

Området har en klar innfallspport for trafikk fra nord og sør via E39. God tilgjengelighet og plassering nær større arbeidsplasser lokalt samt godt kollektivtilbud til Åsane og Sentrum gjør området attraktivt for arbeidsparkering.

Følgende område inngår i kartleggingen (figur 10).

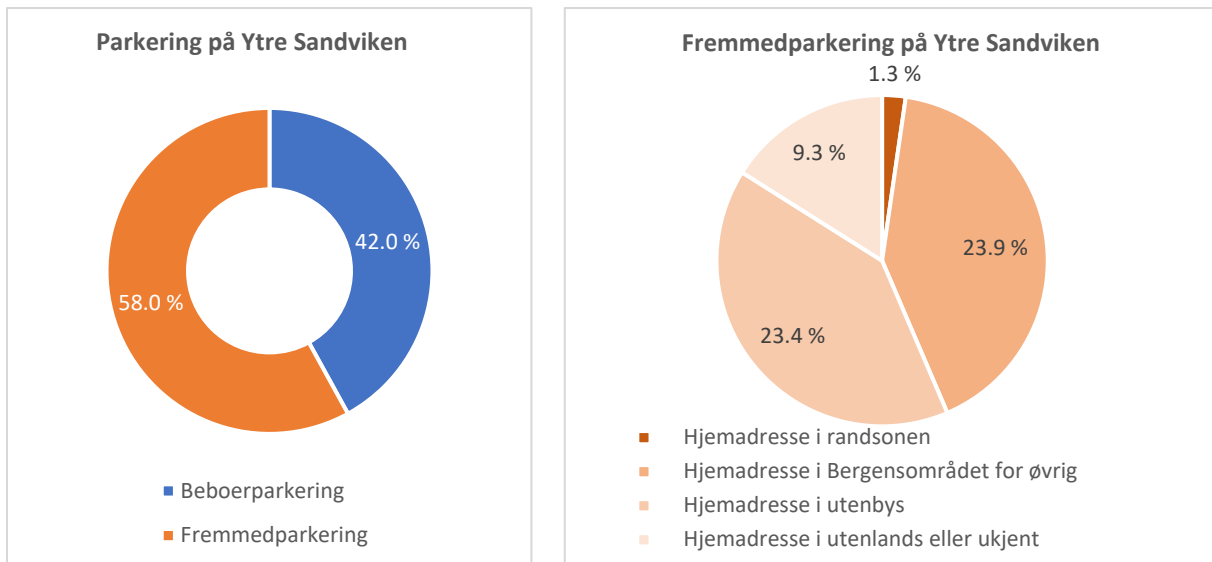


Analyse

Tabell 4 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	602	100 %
Beboerparkering	253	42,0 %
Fremmedparkering	349	58,0 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	8	1,3 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	144	23,9 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	141	23,4 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	56	9,3 %

Tabell 4. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Ytre Sandviken.



Figur 8. Fordeling av beboer- og fremmedparkering på Ytre Sandviken

Kommentar

Området i Ytre Sandviken har en fremmedparkeringsandel av nesten 60% samtidig som biler som hører hjemme i randsonen utgjør mindre enn 3% av fremmedparkeringen. Dette er den laveste blant de kartlagte områdene. Det er store forskjeller internt i sonen, med svært høy grad av fremmedparkering der det er mange arbeidsplasser. Gatene er i stor grad utnyttet til parkering, også lenger unna knutepunktet ved NHH/Stemmemyren, og flere steder utfordres fremkommelighet for bossbil og brannbil.

Ytre Sandviken er et veldig stort område, med ulike problemstillinger. Effekten av en boligsoneneordning vil variere. Én stor sone for hele området kan dessuten legge til rette for internkjøring inne i sonen, dvs. at de som bor på Lønborg kan kjøre til Nyhavn og parkere der, uten at de på noen måte kan sies å være beboere. Det foreslås å dele området i seks soner ut fra størrelsen på eksisterende boligsoner:

- Ytre Sandviken – Måseskjæret
- Ytre Sandviken – Nyhavn
- Ytre Sandviken – Sølvberget
- Ytre Sandviken – Øyjorden
- Ytre Sandviken – NHH
- Ytre Sandviken – Helleneset

Det opprinnelige Ytre Sandviken datasettet består av 602 observasjoner, mens for de nye sonene er det samlet 593 observasjoner. Dette er fordi 9 av observasjonene ikke er koordinatfestet, da de ble skrevet ned for hånd.

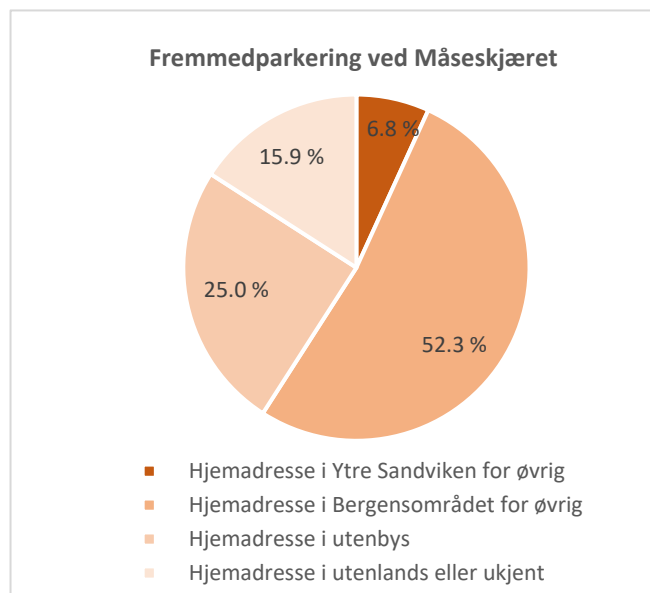
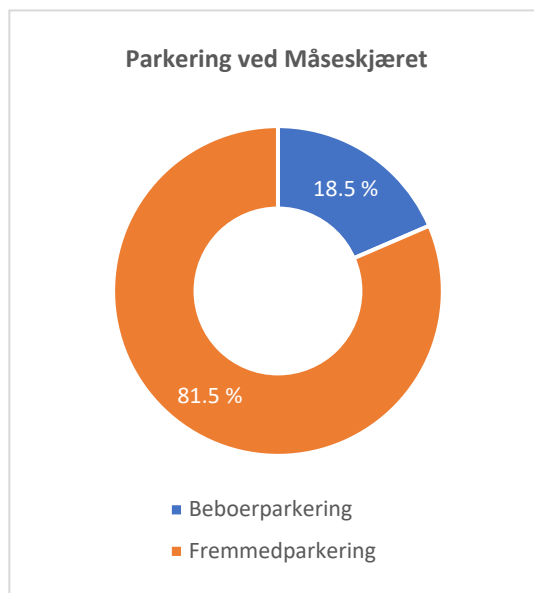
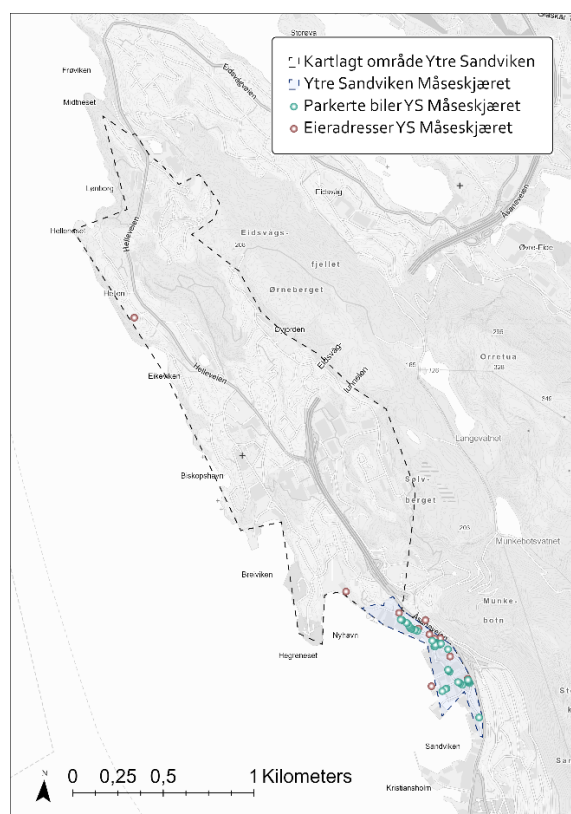
- Ytre Sandviken - Måseskjæret

Analyse

Tabell 5 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	54	100 %
Beboerparkering	10	18,5 %
Fremmedparkering	44	81,5 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	3	5,6 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	23	42,6 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	11	20,4 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	7	13,0 %

Tabell 5. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Ytre Sandviken - Måseskjæret.



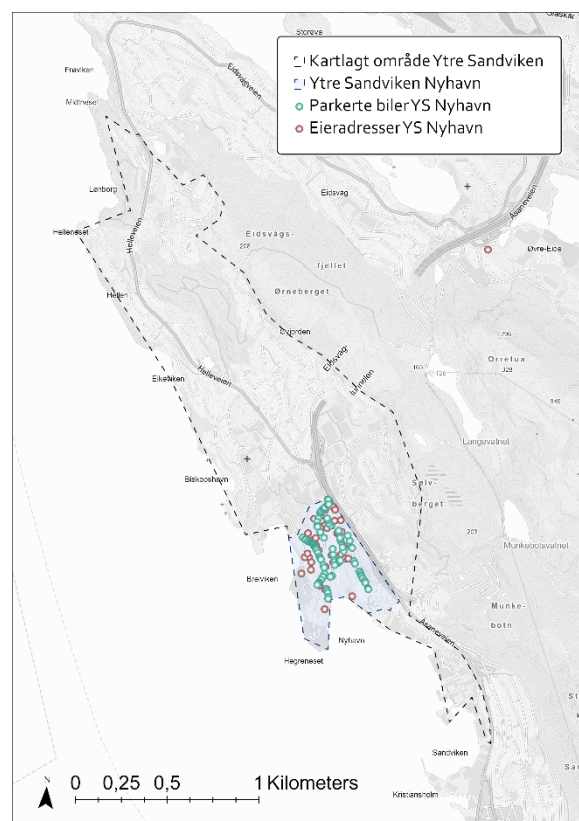
- Ytre Sandviken - Nyhavn

Analyse

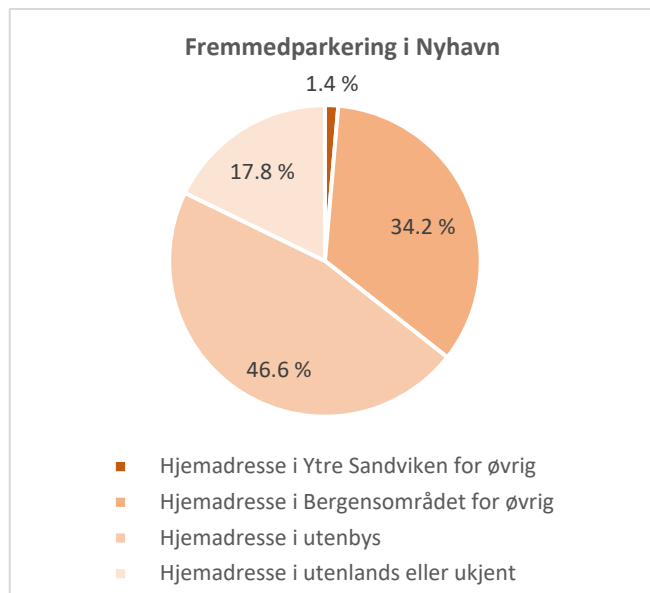
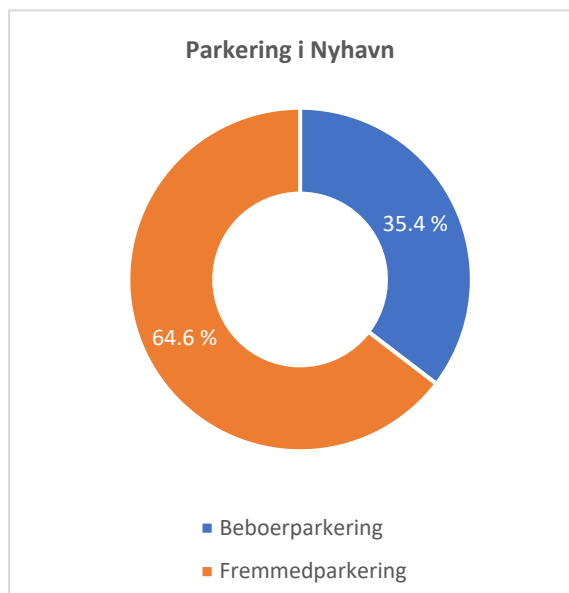
Tabell 6 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	113	100 %
Beboerparkering	40	35,4 %
Fremmedparkering	73	64,6 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	1	0,9 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	25	22,1 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	34	30,1 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	13	11,5 %

Tabell 6. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Ytre Sandviken - Nyhavn.



Figur 11. Sonen på Nyhavn, og punkter som viser observerte parkerte biler samt hjemadresse for bileierne



Figur 12. Fordeling av beboer- og fremmedparkering i Nyhavn

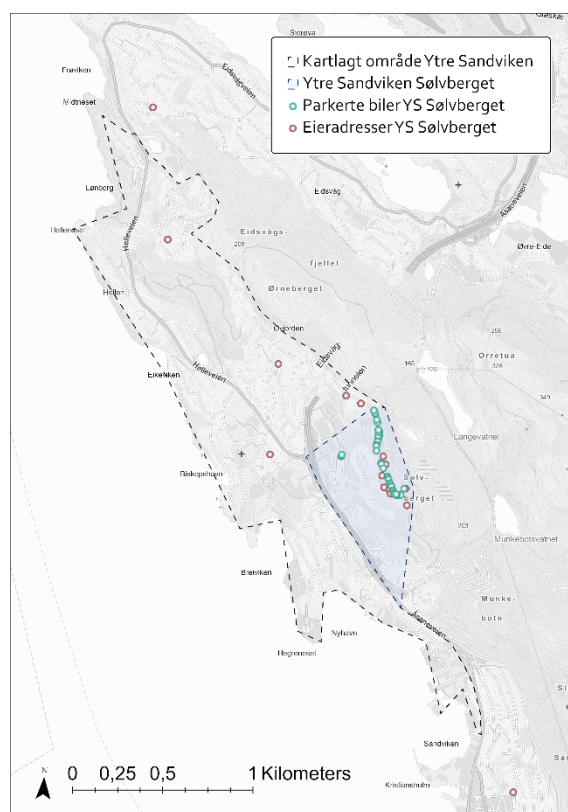
- Ytre Sandviken - Sølvberget

Analyse

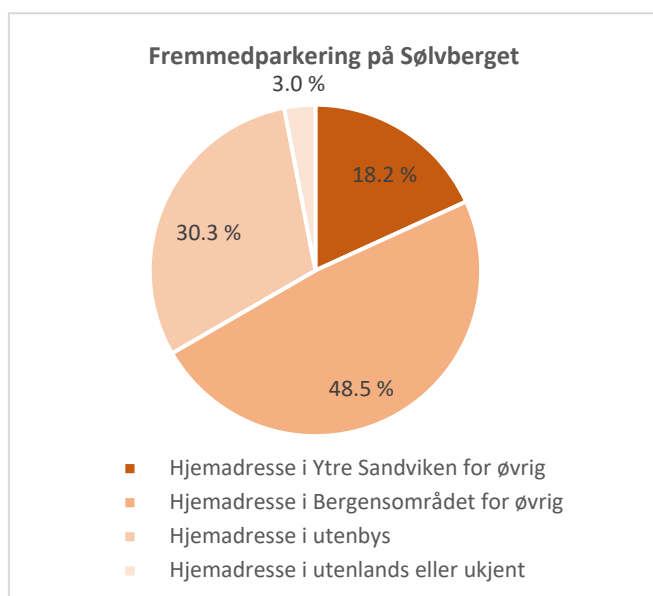
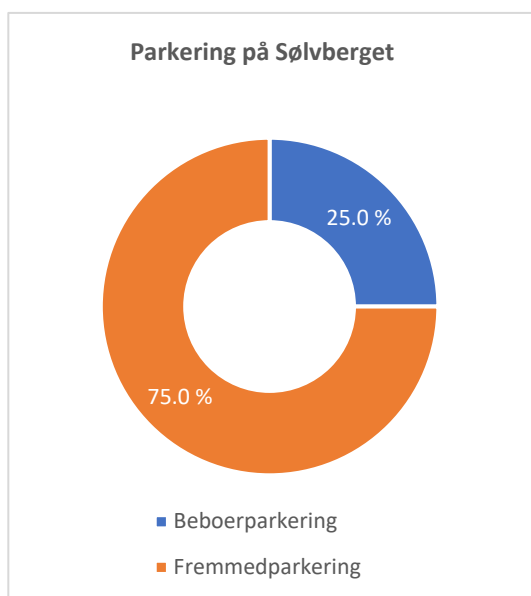
Tabell 7 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	44	100 %
Beboerparkering	11	25,0 %
Fremmedparkering	33	75,0 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	6	13,6 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	16	36,4 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	10	22,7 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	1	2,3 %

Tabell 7. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Ytre Sandviken - Sølvberget.



Figur 13. Sonen på Sølvberget, og punkter som viser observerte parkerte biler samt hjemadresse for bileierne



Figur 14. Fordeling av beboer- og fremmedparkering på Sølvberget

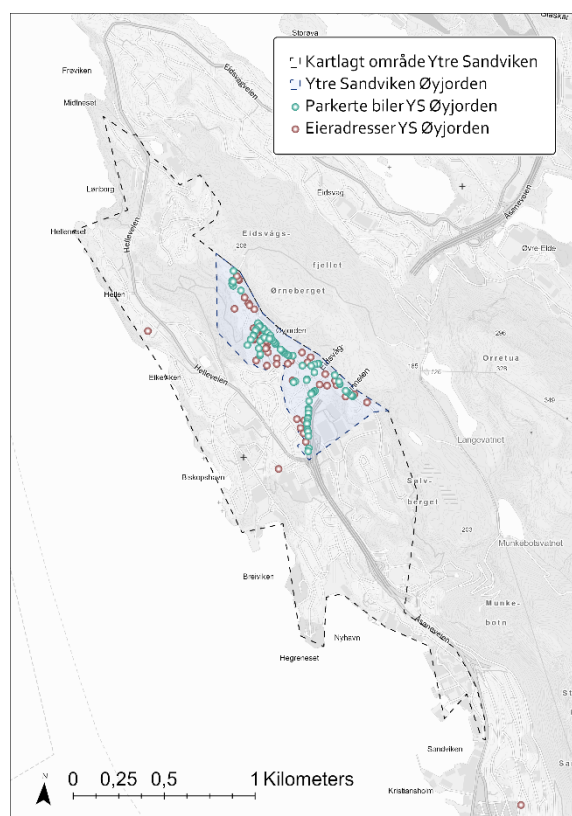
- Ytre Sandviken - Øyjorden

Analyse

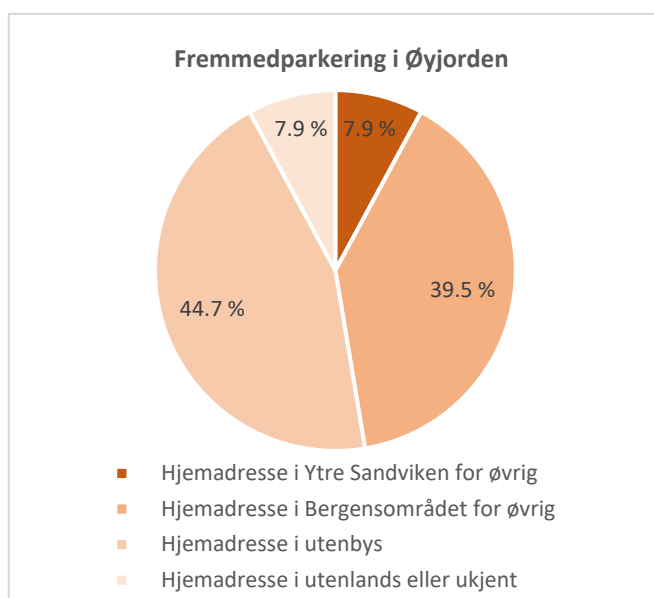
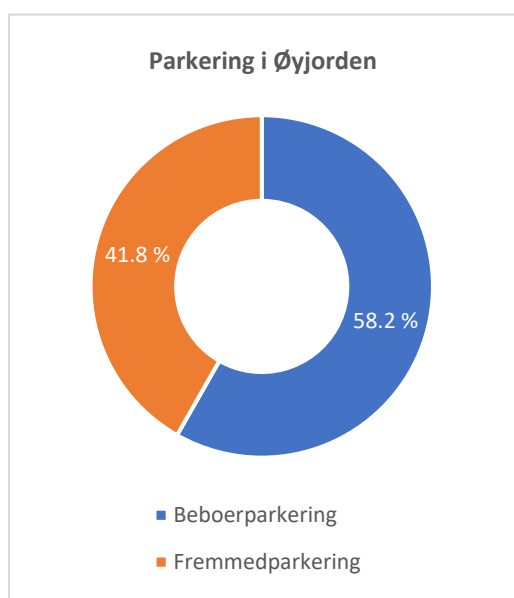
Tabell 8 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	91	100 %
Beboerparkering	53	58,2 %
Fremmedparkering	38	41,8 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	3	3,3 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	15	16,5 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	17	18,7 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	3	3,3 %

Tabell 8. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Ytre Sandviken - Øyjorden.



Figur 15. Sonen på Øyjorden, og punkter som viser observerte parkerte biler samt hjemadresse for bileierne



Figur 16. Fordeling av beboer- og fremmedparkering i Øyjorden

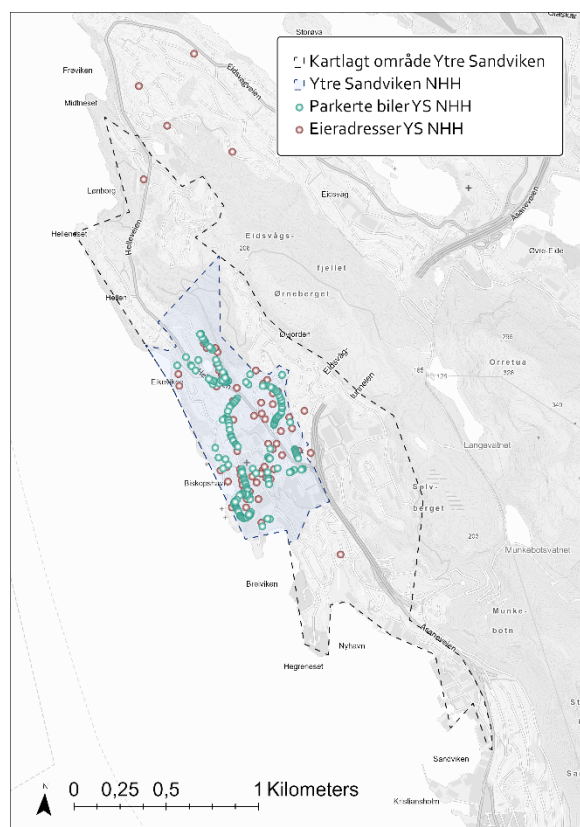
- Ytre Sandviken - NHH

Analyse

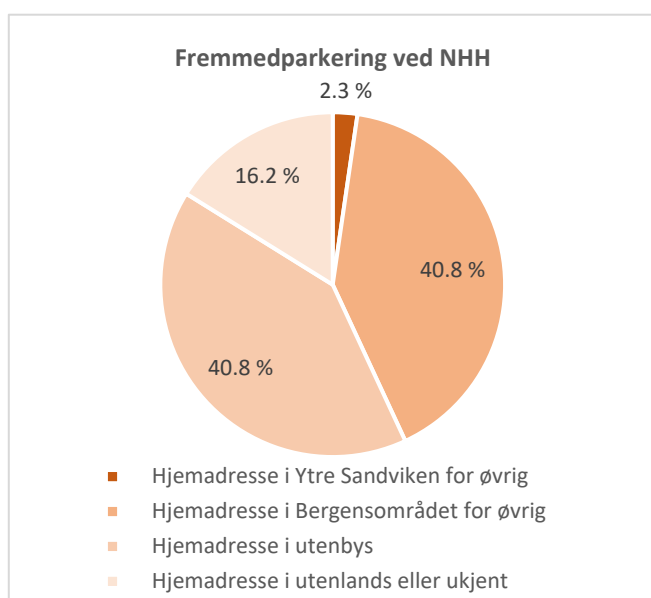
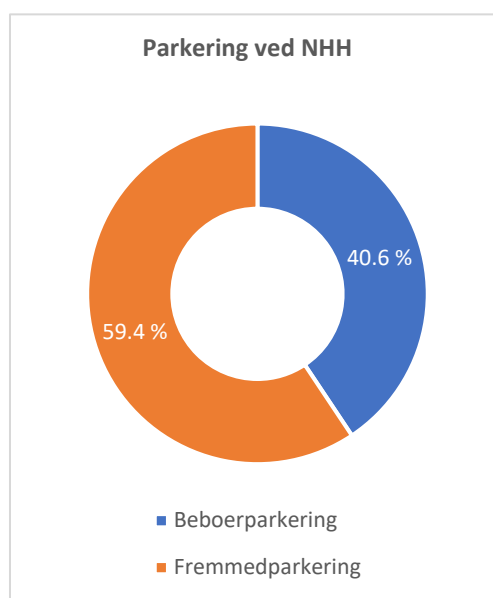
Tabell 9 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	219	100,0 %
Beboerparkering	89	40,6 %
Fremmedparkering	130	59,4 %
<i>Hjemadresse i randsonen</i>	3	1,4 %
<i>Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig</i>	53	24,2 %
<i>Hjemadresse i utenbys</i>	53	24,2 %
<i>Hjemadresse i utenlands eller ukjent</i>	21	9,6 %

Tabell 9. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Ytre Sandviken - NHH.



Figur 17. Sonen ved NHH, og punkter som viser observerte parkerte biler samt hjemadresse for bileierne



Figur 18. Fordeling av beboer- og fremmedparkering ved NHH

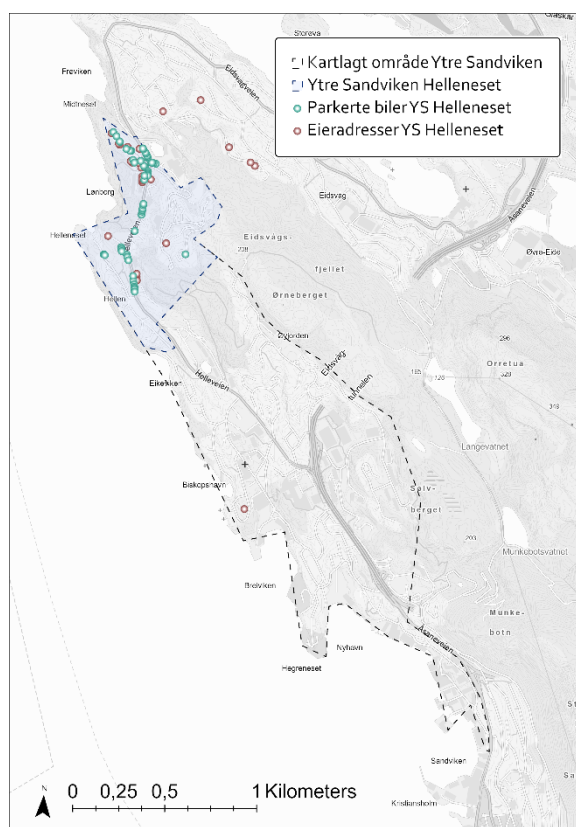
- Ytre Sandviken - Helleneset

Analyse

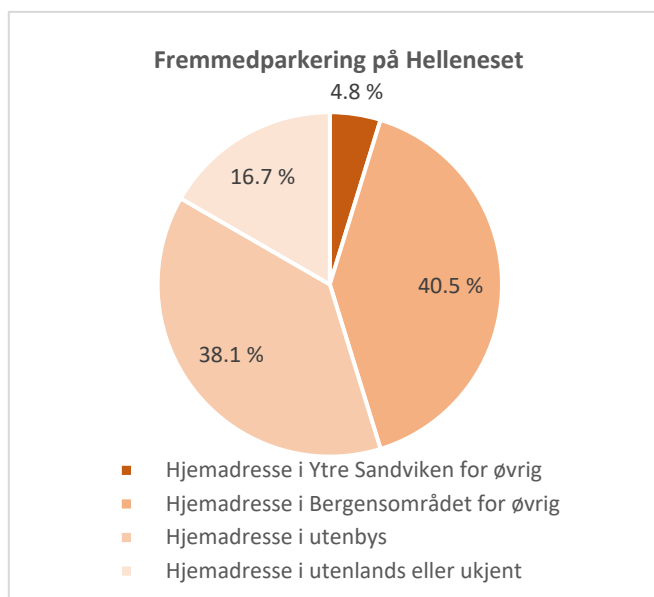
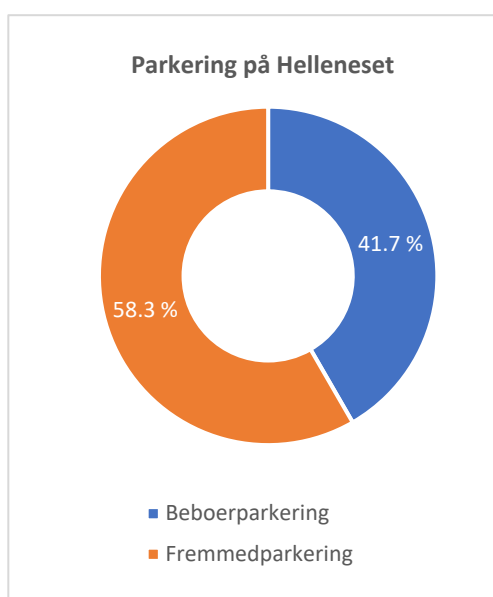
Tabell 10 lister resultatene fra observasjonene som ble gjort på kartleggingsdagen.

	Antall	Andel
Totalparkering	72	100 %
Beboerparkering	30	41,7 %
Fremmedparkering	42	58,3 %
Hjemadresse i randsonen	2	2,8 %
Hjemadresse i Bergensområdet for øvrig	17	23,6 %
Hjemadresse i utenbys	16	22,2 %
Hjemadresse i utenlands eller ukjent	7	9,7 %

Tabell 10. Resultater av parkeringskartlegging gjennomført på Ytre Sandviken - Helleneset.



Figur 19. Sonen på Helleneset, og punkter som viser observerte parkerte biler samt hjemadresse for bileierne



Figur 20. Fordeling av beboer- og fremmedparkering på Helleneset

Samlet kommentar

Resultatene viser at Øyjorden skiller seg ut som den eneste sonen i området med høyere andel beboerparkering enn Ytre Sandviken samlet: Øyjorden 58%, vs Ytre Sandviken 42%. For resten av sonene er andelen beboerparkering lavere: Helleneset 42%, NHH 41%, Nyhavn 35%, Sølvberget 25% og Måseskjæret 19%.

Sølvberget og Måseskjæret har svært lave andeler beboerparkering, og det kan ha sammenheng med at disse områdene har god dekning av privat beboerparkering.

Samtidig er det verdt å merke seg at det er veldig få observasjoner på Sølvberget og Måseskjæret, henholdsvis 44 og 54 parkerte biler. Det er ikke sikkert at boligsoneordningen er det beste virkemiddelet her. Det kan være at andre løsninger for tilrettelegging kan være mer treffsikkert for bymiljøet og områdebehovet, og samtidig bidrar til redusert administrasjon. For eksempel kan reserverte delebilparkeringsplasser imøtekomme beboeres behov mer treffsikkert enn en hel boligsone, samtidig som fleksibilitet for andre brukere ivaretas.

De fleste sonene har relativt få observasjoner, med unntak av Nyhavn og NHH der det ble registrert høyt antall parkerte biler på gateplan med høy andel fremmedparkering, henholdsvis 65% og 59%. Disse to sonene er nok særlig belastet på grunn av nærhet til NHH, men også på grunn av de som kjører nordfra, parkerer før bomringen, og reiser kollektivt eller sykler videre inn til sentrum.

Her kan boligsoneordningen være et effektivt virkemiddel. Avgrensning mot nord og mot sør må tas gjennom en konkret vurdering av praktisk gjennomføring ved Bymiljøetaten.

Etablering av boligsoneordningen i Nyhavn og ved NHH vil kunne skape økt press på grenseområdene. Det anbefales å følge opp utviklingen i disse områdene og gjøre en ny vurdering av parkeringssituasjonen etter gjennomføringen av boligsonene Nyhavn og NHH.

Oppsummering av resultater og anbefalinger

Boligsoneparkering er et virkemiddel som er godt egnet til å begrense bilbruk til målpunkt i en sone, samt pris-sette bruken av gategrunn. Ordningen søker å ivareta beboeres mulighet til å ha bil, samtidig som andre faste brukere av gateparkeringen belastes ved innføring av betaling.

Kartleggingen viser at nesten alle sonene har over 50% andel fremmedparkering. I alle sonene er det også tilnærmet "fullt". Det vil si at de fleste mulige plasser er opptatt.

Ettersom tre av de kartlagte områdene har et større press, anbefaler etaten at innføring av boligsonen på Landås prioriteres. Videre anbefaler etaten å etablere sonene NHH og Nyhavn, og deretter Minde Vest mot Krambua og Melkeplassen så snart kommunen har kapasitet til å håndtere det praktiske arbeidet med etablering av boligsoner.

Minde Vest mot Krambua	
Fremmedparkering	54,2 %
Randsoneparkering	4,3 %
Anbefaling	Innføre boligsoneparkering så snart sonene i Landås og Ytre Sandviken er realisert.
Landås	
Fremmedparkering	55,4 %
Randsoneparkering	4,7 %
Anbefaling	Prioritert for innføring av boligsoneparkering.
Melkeplassen	
Fremmedparkering	53,8 %
Randsoneparkering	7,6 %
Anbefaling	Innføre boligsoneparkering så snart sonene i Landås og Ytre Sandviken er realisert.
Ytre Sandviken – Nyhavn	
Fremmedparkering	64,6%
Randsoneparkering	0,9%
Anbefaling	Prioritert for innføring av boligsoneparkering så snart sonen i Landås er realisert.
Ytre Sandviken – NHH	
Fremmedparkering	59,4%
Randsoneparkering	1,4%
Anbefaling	Prioritert for innføring av boligsoneparkering så snart sonen i Landås er realisert.

Tabell 5. Oppsummering av resultater og anbefalinger etter parkeringsundersøkelser gjennomført våren 2023

Plan- og bygningsetaten

Aslaug Aalen

Avdelingsleder

Tarje Iversen Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.