

Boligsone-/ beboerparkering



Innføring av boligsone/beboerparkering gir dem som bor i sentrale byområder og er henvist til å parkere på gata bedre tilgang til parkering. En av fem i en boligsone vil la egen bil stå og velge andre transportmidler på daglige reiser.

Når tilbudet for andre begrenses ved hjelp av færre plasser, avgifter og/eller tidsbegrensning, blir det mindre letekjøring og fremmedparkering. Dette gir et bedre lokalmiljø.

Beboerne er fornøyd, men nærings-aktører i boligsoner klager på at besøkere ikke finner parkeringsplass. Dette kan håndteres med egne regler for besøk som er nødvendige for næringer i området.

1. Problem og formål

Hvis gateparkeringen er uregulert kan boligområder som er lokalisert nær sentrumsområder, arbeidsplasskonsentrasjoner eller andre etableringer som tiltrekker biltrafikk, bli belastet med såkalt fremmedparkering. Gratis gateparkering kan gjøre det mer attraktivt å benytte bilen, og føre til at pendlere og andre parkerer langs gatene framfor å benytte avgiftsbelagte parkeringshus. I større byer fungerer gateparkering i noen tilfeller som en form for sentrumsnær innfartsparkering til mål lokalisert et annet sted. 8% -30% av sentrumstrafikken

kan være sjåfører som leter etter ledig plass ved kantstein (Shoup 2006, van Ommeren m. fl. 2012).

Formålet med boligsoneparkering er å bedre p-tilbudet for beboere som er avhengig av å parkere på gata. Gjennom å reservere en betydelig andel av gateparkeringen i området for dem som bor der ønsker man å begrense fremmedparkering og den trafikken det medfører i typiske boligstrøk slik at lokalmiljøet og sikkerheten blir bedre. Med boligsone/beboerparkering gir kommunen beboerne mulighet til å la bilen stå parkert hele dagen og velge andre reisemåter til arbeid mv.

Boligsoneparkering kan også være et virkemiddel for å frigjøre gateareal til annen bruk enn parkering og til å synliggjøre hva parkering i et område faktisk koster.

2 Beskrivelse av tiltaket

Kommunalt vedtak om boligsoneparkering er hjemlet i Parkeringsforskriften, se kapittel 9. Kommunen kan bestemme både hvor mange plasser (tillatelser) som skal være tilgjengelig for hver husstand og kostnaden for en parkeringstillatelse.

I forskriften brukes betegnelsen *boligsoneparkering*. Mange kommuner bruker betegnelsen *beboerparkering* på områder med slik regulering. Beboerparkering innebærer at også andre kan parkere i området, men de må forholde seg til andre reguleringer (tidsbegrensning og høyere avgifter) for de samme plassene som beboerne benytter.

Boligsone/beboerparkering anvendes for parkeringsplasser på gategrunn, dvs. plasser som alternativt ville vært allment tilgjengelig. Ordningen bidrar til at det frigjøres plasser på gaten for dem som ikke har parkeringsplass på egen tomt. Kommunene er fortsatt ansvarlig for driften (rengjøring, snørydding, mv) av disse gatene/parkeringsplassene.

Betingelser for å få parkeringstillatelse

Kommunene fastsetter i forskrift betingelsene for å få utstedt parkeringstillatelse og regler for hvordan tilbudet eventuelt skal prises. Beboere som søker om parkeringstillatelse må dokumentere at de bor i området og at de disponerer en bil som er registrert på den aktuelle adressen. Vanligvis må de også vise at de ikke har parkeringsmulighet utenfor gategrunn. I noen byer er det vanskelig å få tillatelse til å parkere på gaten hvis boligen er oppført etter 1965. Fra da av ble det krevd at boligparkeringsplasser ble lagt utenfor gategrunn, vanligvis på egen tomt.

Noen steder utstedes det ikke flere tillatelser enn det antallet parkeringsplasser som finnes på gatene i området. Der det utstedes flere tillatelser enn det finnes plasser, er beboerne ikke garantert å finne plass selv om de har betalt. Ved stor etterspørsel etter beboerkort kan kommunene begrense det til én tillatelse per hushold eller sette avgiften høyere for husholdets andre biler.

Regler for besøkende og kunder

Mange steder kan også næringsdrivende (firmaer) med fast adresse i området søke om parkeringstillatelse for biler som er nødvendige for virksomheten. Det utstedes vanligvis ikke tillatelse til ansatte eller kunder. Mange steder kan det likevel utstedes besøkstillatelser (omsorgshensyn) og midlertidige tillatelser til håndverkere mv. Det varierer hvordan det tilrettelegges for besøkende og kunder.

Plasser som skal være tilgjengelige for besøkende og kunder til næringer lokalisert i området, kan vanligvis ikke benyttes av beboere (med tillatelse) uten at de også betaler avgiften.



Figur 1: Eksempel på skilt der det angis på hvilke tider det kreves tillatelse.

Skilting

Kommunene må sørge for skilting. Boligsoneparkering angis med skilt ved atkomst til området. Innenfor dette området gjelder vanlige regler for parkering, men tilbudet begrenses til bosatte på nærmere angitte adresser innfor området. Beboerne med tillatelse kan parkere gratis på slike avgiftsbelagte plasser i de nærmere angitte tidsrom. Ordningen kan begrenses til å gjelde visse dager eller visse tider. Lokalisering og avgrensning av en sone vises vanligvis på kart, se figur 3.



Figur 2: Sone med beboerparkering i Drammen. Kartet angir hvilke adresser som gir beboere mulighet til å søke om parkeringstillatelse.

Avgifter

Vanligvis krever kommunen et administrasjonsgebyr for å behandle søknader om parkeringstillatelse. I tillegg kreves en fast avgift per måned, halvår, eller år. Dette betyr at kommunen innfører en parkeringsavgift for all parkering i de aktuelle bolig gatene.

Avgiften kan samordnes med hva det koster å benytte kommersielle parkeringstilbud i området. Hvis gateparkering er mer kostbar enn parkering utenfor gaten, vil det stimulere bileiere til å velge andre tilbud. Dette kan oppmuntre aktører til å legge bedre til rette for parkering utenfor gategrunn. Se også [Parkeringsavgift](#).

3 Supplerende tiltak

Når en ordning med boligsoneparkering er innført, må situasjonen i tiliggende områder følges opp. Fremmedparkering kan forskyves og belaste nye områder. Kommunen bør derfor fortløpende vurdere å utvide området som omfattes av ordningen eller opprette nye soner.

Innenfor en boligsoner kan det reserveres plasser for spesielle formål. Det kan gjelde plasser for bildeling, el- og hydrogendrevne biler eller plasser for funksjonshemmede (HC), se tiltak [Universell utforming](#) og [Parkeringsforskriften](#) (Samferdselsdepartementet 2016). Vanligvis må biler som skal benytte slike plasser ha parkeringstillatelse for den aktuelle sonen.

4 Hvor tiltaket er egnet

Tiltaket brukes mest i sentrumsnære boligområder og i boligområder nær arbeidsplasskonsentrasjoner. Det kan også brukes i andre områder der bolig gatene belastes med fremmedparkering, for eksempel nær arbeidsplasskonsentrasjoner eller tilbud med stor trafikk (idrettsarenaer, kjøpesentre, [innfartsparkering](#), stasjoner, mv.

5 Bruk av tiltaket - Eksempler

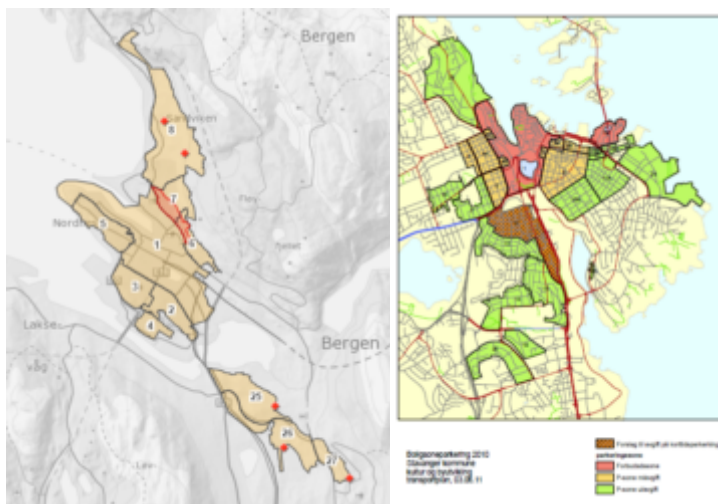
Tiltaket er mye brukt både i Norge og andre land. Flere av de større norske byene har stadig utvidet boligsoneparkeringen og dermed redusert parkeringstilbudet for andre enn beboere. Variasjonen i kommunenes praksis er stor. For eksempel har de ulik praksis med hensyn til avgiftsnivå for elbiler (avgift som andre, halv avgift eller gratis) og utbygging av lademulighet for elbiler innenfor en boligsoner, se [Elektrifisering av bilparken](#).

I *Tønsberg* henvises beboere med beboerkort til nærmere angitte offentlige avgiftsbelagte plasser der de kan parkere gratis. *Drammen* kommune har (2016) to soner som er viktige for aktivitetene i sentrum med beboerparkering og fem soner i randen rundt sentrum med boligsoneparkering. I sonene med beboerparkering er det en del avgiftsbelagte korttidsplasser. *Trondheim* tildeler ikke flere tillatelser enn det er parkeringsplasser.

§3 i vedtekten for soneparkering i Trondheim har følgende regler for tildeling av parkeringstillatelse:

1. En parkeringstillatelse pr. boenhet (boligadresse) for fast bosatte
2. En parkeringstillatelse pr. boenhet (boligadresse) for midlertidig bosatte
3. Parkeringstillatelse på grunnlag av særskilt behov
4. Parkeringstillatelse for næringsdrivende (herunder allsone-tillatelse)
5. To eller flere parkeringstillatelse(r) pr. boligenhet/firma.
6. Gjesteparkering for besøkende

Figur 3 viser avgrensningen av boligsoner i hhv *Bergen* og *Stavanger*.



Figur 3: Bergen (til venstre) og Stavanger (til høyre) har mange boligsoner. Det er høyest avgift på de mest

sentrumsnære sonene. I Stavanger er sonene markert med grønt avgiftsfrie for beboerne.

6 Miljø- og klimavirkninger

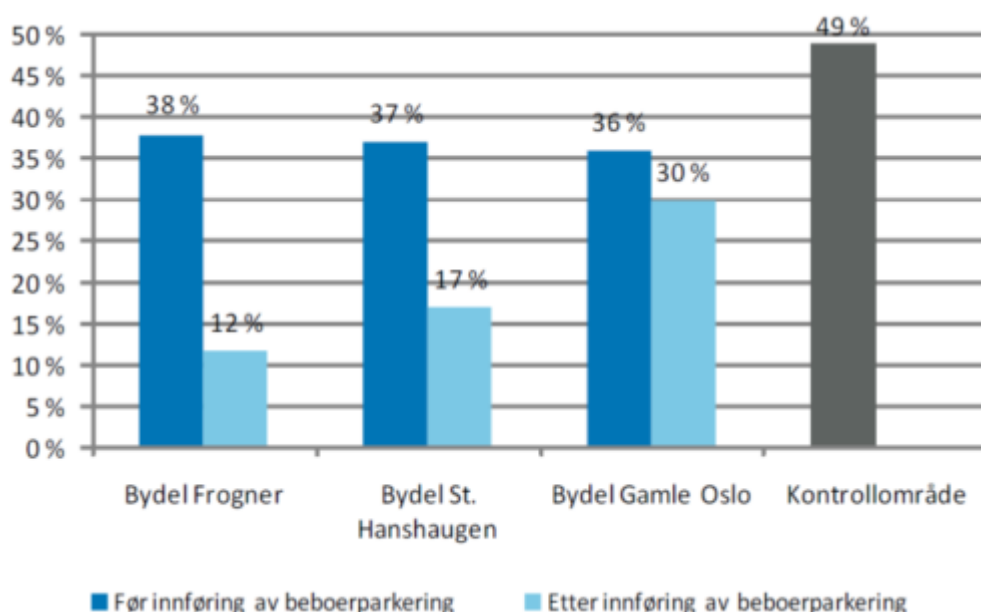
Christiansen m. fl. (2015a, 2015 b, 2016, 2017) har vist at tilgang både på boligparkering og parkering ved arbeidsplass påvirker andelen som tar bilen til arbeid. Sannsynligheten for å kjøre bil til arbeid reduseres kraftig hvis det er få tilgjengelige plasser og/eller avgift. Tilgangen teller mer enn en eventuell avgift. Dette gjelder både i store og mindre byer, se [Parkeringsregulering](#).

Det finnes relativt få undersøkelser av hvordan en boligsone påvirker trafikkarbeidet. Men de som finnes viser alle at innføring av boligsoneparkering i et område reduserer bilbruken.

Bedre lokalmiljø - mindre letekjøring og fremmedparkering

Tiltaket fører til mindre kjøring på de lokale veiene fordi letekjøring (etter p-plasser) både for beboere og andre blir redusert. Beboerne kan redusere sin bilbruk fordi ordningen tillater at bilen kan stå parkert på gaten nær boligen hele dagen. I Edinburgh beregnet Rye m. fl. (2006), på basis av en intervjuundersøkelse, at en utvidelse av et område med boligsoneordning ville føre til at antall personer som benytter bil til arbeidet sentralt i byen ble redusert med 21%. På den annen side kan større mulighet til å finne ledig plass på gategrunn ved boligen når en returnerer få noen til å bruke bilen mer.

Under en forsøksordning i Oslo betaler beboerne en administrasjonsavgift på NOK 300. I en evaluering av forsøket fant Kjørstad og Ellis (2009) at ni av ti beboere mente det var blitt lettere å finne parkering. Omfanget av «fremmede» biler før og etter at ordningen ble innført i tre bydeler i Oslo, ble også kartlagt, se figur 4. Reduksjonen av fremmedparkering varierte kraftig mellom bydelene, fra 68% på Frogner til 17% i Gamle Oslo.

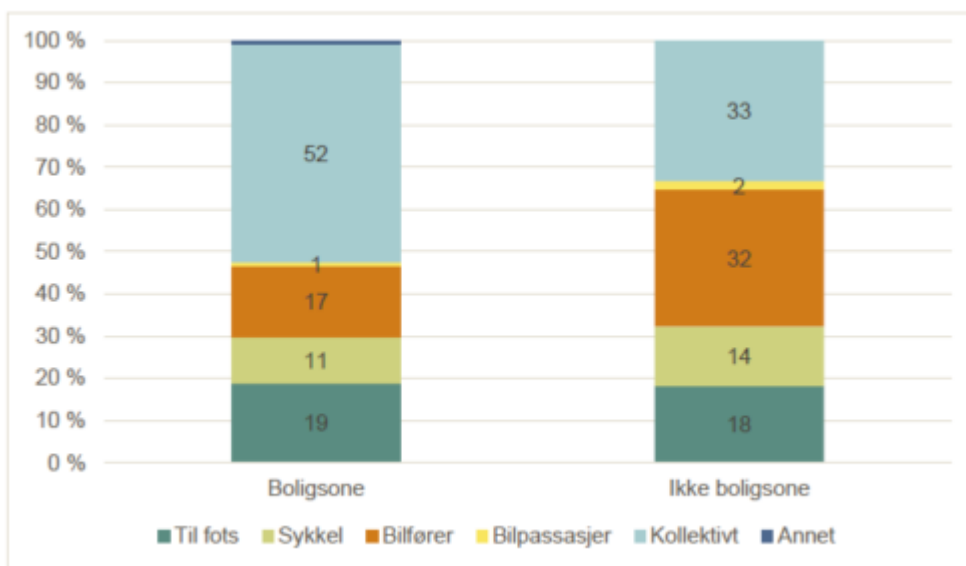


Figur 4. Antall fremmedparkerte biler i prosent av alle parkerte biler før og etter innføring av beboerparkering (dagtid). Kilde: Kjørstad og Ellis 2009)

Bilbruk på arbeidsreiser til boligsoner

Man har også sett på hva det betyr for transportmiddelfordelingen at arbeidsreiser ender i et område med boligsoneparkering. En studie i de fire største norske byene (Christiansen m. fl. 2015b) viste at kun 17% svarer at de kjører bil hvis de arbeider i en bedrift med vanskelig parkeringstilgang eller avgiftsbelagt parkering lokalisert i et område med boligsoneparkering uten parkeringsmuligheter. Andelen som kjører bil til arbeid øker til 32% hvis det er god tilgang og gratis å parkere i omkringliggende områder, se figur 5. Dette er en tilnærmet halvering av bilbruken og viser at boligsoneparkering er et viktig verktøy for bedre bymiljø (Ibid).

Men mange kan fortsatt kjøre bil. 85% av de som arbeider i et område med boligsone svarer at det finnes andre parkeringsmuligheter for bil i nærheten av arbeidet. Men 80% av disse plassene er avgiftsbelagt (Ibid).



Figur 5: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter om arbeidsplassen ligger i en boligsone uten p-muligheter eller i et område med p-plasser, men der arbeidsgiver tilbyr begrenset og/eller avgiftsbelagt parkering 2013/14. Personer som arbeider i Oslo, Bergen, Trondheim eller Stavanger. (N = 8 755). Kilde: Christiansen m. fl. 2015b.

Påvirkning bilhold

Boligsoneparkering er særlig aktuelt i sentrale bydeler der bilholdet generelt er lavere enn andre bosteder (Hjorthol m. fl. 2014). Kjørstad og Ellis (2009) fant at tre fjerdedeler av de med beboerkort i en boligsone mente at ordningen gjorde det mer attraktivt å bli boende sentralt i Oslo. Det var bare 2% som mente at ordningen gjorde at husstanden vill kjøpe flere biler i nærmeste fremtid. I gruppen som ikke hadde, var andelen noe større, 6%.

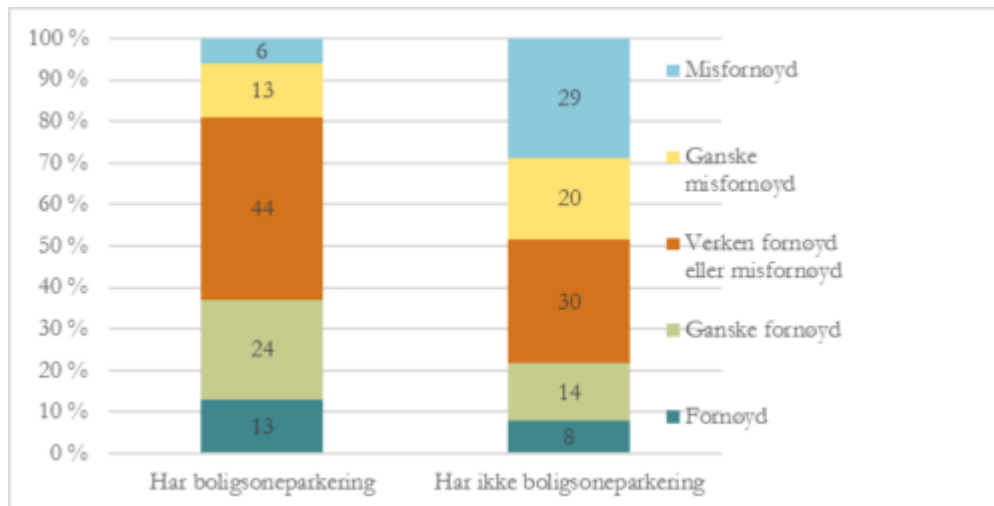
Holdninger til boligsoneparkering ble også undersøkt i parkeringsundersøkelsen i større byer knyttet til RVU 2013/2014. Av de som bodde i et område med boligsoneparkering, og var positive til ordningen, var det bare 4% som oppga at ordningen bidro til at de kunne ha flere biler (Christiansen m. fl. 2015a). Prosjektet viser også at omtrent halvparten av de som ikke har bil i byområdene har god tilgang til parkering og at 95 % av de som har en bil oppgir som hovedgrunn at de ikke har behov for flere biler.

7 Andre virkninger

Aksept blant brukerne

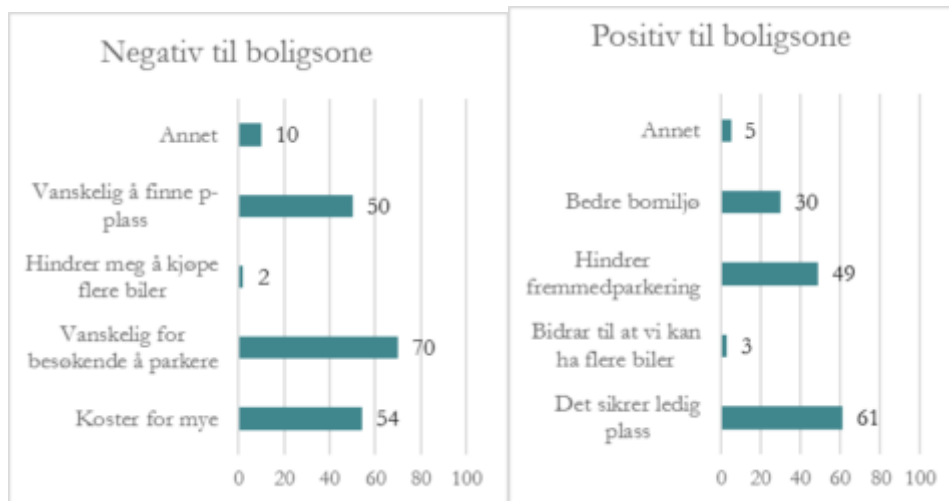
I 2009 fikk bosatte i Oslo i områder med boligsoneparkering spørsmål om de var fornøyd med ordningen. 84% av de som hadde beboerkort til parkering var fornøyd, mens 54% som ikke hadde beboerkort var det (Kjørstad og Ellis 2009). Andelen fornøyd i boligparkeringssone som var med i RVU-undersøkelsen i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes 2013/2014 (Christiansen m. fl. 2015a) lå noe lavere, se figur 7. Dette kan ha sammenheng med at man her spurte alle uansett om de hadde bil eller ikke.

De som ikke var bosatt i områder med boligsoneparkering ble stilt spørsmål om de ville være positive til boligsoneparkering hvis det ble innført der de bor. Figur 6 viser at bare en av fem ville være fornøyd med det. Dette kan ha flere årsaker. For eksempel er det langt fra alle steder i norske byer som har behov for boligsoneparkering. Utenfor byenes sentrumsområder er det gjerne god p-tilgjengelighet og det er unødvendig å innføre regulerende tiltak for å styre gateparkeringen.



Figur 6: Fornøyd eller misfornøyd med boligsoneparkering (N=247 bor i boligzone) og (N=194 bor ikke i boligzone). Prosent. Kilde: Christiansen m. fl. 2015a.

De viktigste grunnene til å være positive er at det anses å være lettere å finne ledig plass, det hindrer fremmedparkering og bidrar til et bedre bomiljø, se figur 7. Dette er også de viktigste formålene når myndighetene innfører slike ordninger. 19% var misfornøyd med ordningen. De mente at det kan være vanskelig for besøkende å finne parkering, at det koster for mye og at det fortsatt er vanskelig å finne parkeringsplass (Ibid).



Figur 7: Grunner til at bosatte i boligsoner i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Sandnes er positive eller negative til boligsoneparkering, 2013/2014. (N=94 positiv) og (N=50 negativ). Prosent. Kilde: Christiansen m. fl. 2015a.

Utfordringer for næringslivet

I Oslo var ca 50% av de næringsdrivende mindre fornøyd med forsøksordningen (Kjørstad og Ellis 2009). De mente det var blitt vanskeligere å drive virksomheten (Ibid). Derimot mente flertallet av dem som drev kunderettet virksomhet at ordningen med beboerparkering (plasser med avgift for besøkende) gjorde det lettere for kundene.

Moylan m.fl. (2014) undersøkte effekten av boligsoneparkering i tre nabolag i Berkeley, California. De fant at selv om ordningen fungerte bra for beboerne, førte den til at de tilgjengelige plassene ble dårlig utnyttet og at næringsdrivende og deres kunder var mindre fornøyd. Van Ommeren m. fl. (2014) peker på at beboerparkering i Nederland griper inn i det som kunne vært et markedsbasert parkeringstilbud. Dette medfører at besøkende må benytte mer kostbare plasser i parkeringsanlegg og gjør detaljvarehandel i sentrum mindre tilgjengelig.

Velferd- eller fordelingsvirkninger

Vi finner ikke egne studier av boligsoneparkering og velferdseffekter. Christiansen m. fl. (2015b) har studert hvordan parkeringstilbudet ved bostedet berører ulike grupper i befolkningen. På det generelle nivå er det små forskjeller i faktorer som kan indikere effekter på mobiliteten, slik som antall reiser og tid brukt til reiser etter tilgang til parkering. I et slikt perspektiv har p-tilbudet ved bolig trolig begrensede negative fordelingseffekter. Ser vi på boligsoner kan en høy avgift kanskje føre til redusert bilhold i husstander som ikke har lett tilgang til alternative p-muligheter eller ressurser til å dekke kostnadene.

8 Kostnader

Boligsoneparkering er et rimelig tiltak å innføre fordi det i hovedsak baseres på skilting. Det kreves skilting ved alle veier inn i området. Ofte kreves det også skilting inne i området der man vil etablere betalingsordninger for besøkende, mv. Utgiftene kan hentes inn gjennom

gebyr for behandling av søknader samt månedlige, halvårslige eller årlige avgifter. En slik ordning har til nå blitt overvåket/håndhevet ved at bilene må være utstyrt med en synlig parkeringstillatelse. Etter hvert som stadig flere kommuner går over til å kontrollere parkeringen ved elektronisk avlesning av bilenes registreringsskilt, blir håndhevingen forenklet.

Kommunene kan selv bestemme hva en p-tillatelse skal koste. Avgiften fastsettes vanligvis i forbindelse med kommunenes budsjettbehandling hvert år. Avgiften settes ofte så høyt at det i tillegg til å dekke administrasjons- og håndhevelseskostnader gir kommunen økte inntekter.

Avgiften angis per måned, halvår eller år. Det er stor variasjon i kostnadsnivået i de ulike byene både i Norge og i andre land. Tabell 1 viser avgiftssatsene i noen større byer for 2016. Det er vanlig at bil nr. 2 koster mer enn bil nr. 1. Dette kan påvirke bilholdet. Virksomheter som trenger tillatelse til å parkere bil innenfor sonen må betale vesentlig mer enn privatpersoner.

Tabell 1: Pris per måned for parkeringstillatelse i de fem største norske byene 2016.

	1.bil	2.bil	3.bil	Bedrift
Bergen ¹	400	600		700
Trondheim	410	720	1030	1355
Stavanger	135	333	33	450
Kristiansand	195			405
Drammen	270	320	370	740

¹Gjelder de 8 mest sentrale sonene



Figur 8: Eksempel på skilt der det angis hvilke tider det kreves tillatelse.

Flere steder er boligsoneparkeringen vesentlig rimeligere enn vist i tabellen. *Hammerfest* krever for eksempel NOK 2000 kr for første år - deretter NOK 1000 per år. I *Ålesund* koster det NOK 500 per år, mens det i *Haugesund* er gratis for bil nummer 1.

Det brukes mange ulike prinsipper for fastsettelse av avgift. I *Camden* (Borough i London) benyttes en miljøbasert avgiftsordning. Inntil 2001 var avgiften basert på motorstørrelse. Avgiften er nå delt i fire trinn basert på biltypens utslipp av CO₂. Det legges også en ekstra avgift på biler med dieselmotor. (Også Marsden (2014) har pekt på muligheten for å knytte prisen for parkeringstillatelser til kjøretøyenes miljøegenskaper.

9 Formelt ansvar

Det er kommunene selv som bestemmer om det skal innføres boligsoneparkering.

Kommunalt vedtak om boligsoneparkering er hjemlet i Parkeringsforskriftens § 29:

«Kommunen kan i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårs-parkeringsplasser, etter behovsprøving reservere parkering for parkerende bosatte i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.» (Samferdselsdept 2016).

Forskriftens § 30 gir nærmere føringer for hvordan ordningen skal administreres. Kommunen må utarbeide en forskrift som tydeliggjør formålet og hva som kreves for å få utstedt tillatelse til å parkere på gatene. Det er vanlig at ordningen begrenses til å gjelde gitte tidsrom.

10 utfordringer og muligheter

Innføring av boligsoneparkering kan møte motstand fra beboere i områder der man har vært vant til at gateparkering er gratis. På den annen side vil mange beboere i området – i noen tilfeller også næringsdrivende – se det som en fordel fordi at parkeringsplassene på gategrunn blir lettere tilgjengelig og bomiljøet bedres.

Når det innføres en avgift på parkering som tidligere har vært gratis vil noen mene at de da skal være garantert å finne en plass på gaten. I flere kommuner legges det derfor vekt på å tydeliggjøre at tillatelsen innebærer en rettighet (mulighet) til å parkere i et område, men ikke en garanti for at det skal finnes plass.

Kommunen må følge opp hvordan ordningen virker og om nødvendig vurdere utvidelse av sonene, oppstyking av soner eller definere nye soner. Slike utvidelser er særlig aktuelt hvis etterspørselen (fremmedparkeringen) forskyves til boligområder utenfor en eksisterende sone.

11 Referanser

Christiansen, P., Hanssen, J. U. og Skollerud, K 2015a

Boligparkering i store norske byer - parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk. TØI rapport 1425/2015

Christiansen, P., Engebretsen, Ø. og Hanssen, J. U. 2015b

Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. TØI rapport 1439/2015

Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E G. og Fearnley, N. 2016

[Parkering - virkemidler og effekter](#). TØI rapport 1439/2016

Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Fearnley, N. Hanssen, J.U. 2017

Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. Trsp Research Part A 2017, pp 198 - 206.

Jung, O. 2011

Who really pays for a parking space. Transportation Research Record. No: 2245 pp. 70 - 78.

Kjørstad, K. N. og Ellis, I. O. 2009

Evaluering av prøveordning med beboerparkering i indre Oslo. Urbanet Analyse, Rapport 14/2009

Marsden, G. 2014

Parking Policy. In: Ison and Currey: Parking Issues and Policies. Emerald

Moylan, E., Schabas, M. and Deakin, E. 2014

Residential Permit Parking. Better Off Without it? Transportation Research Record No. 2469, pp.23-31

Rye, T., Cowan, T. and Ison, S. 2006

Expansion of a Controlled Parking Zone (CPZ) and its Influence on Modal Split: The Case of Edinburgh. Transportation Planning and Technology, 29:01, 75-89

Samferdselsdepartementet 2016.

Forskrift om vilkårsarkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer ([parkeringsforskriften](#)). FOR-2016-03-18-260

Shoup, D. C. 2005

The high cost of free parking. Planners press, American Planning Association, Chicago.

Statens vegvesen 2014

Universell utforming av veger og gater. Veiledning. Håndbok V129.

Van Ommeren, J., Wentink, D., Rietveld, P. 2012

Empirical evidence on cruising for parking. Transport Research, Part A: Policy and Practise 46 (1): 123.30

Van Ommeren, J., de Groote, J. and Mingardo, G. 2014

Residential parking permits and parking supply. Regional Science and Urban Economics 45 (2014) 33 - 44.

Camden: http://www.camden.gov.uk/ccm/cms-service/stream/asset/?asset_id=3433268&).

Sydney

<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/live/residents/parking-permits/parking-permit-fees>.