

Notat

Beboerparkering i Kristiansund



Notat om beboerparkering i Kristiansund

Vedlegg til sluttrapport for prosjekt 20-34 Parkering i fjell og boligsoneparkering

22.10.2024

For Advansia

Ansvarlig: Einar Kindem

Oppdragsgiver: Kristiansund kommune

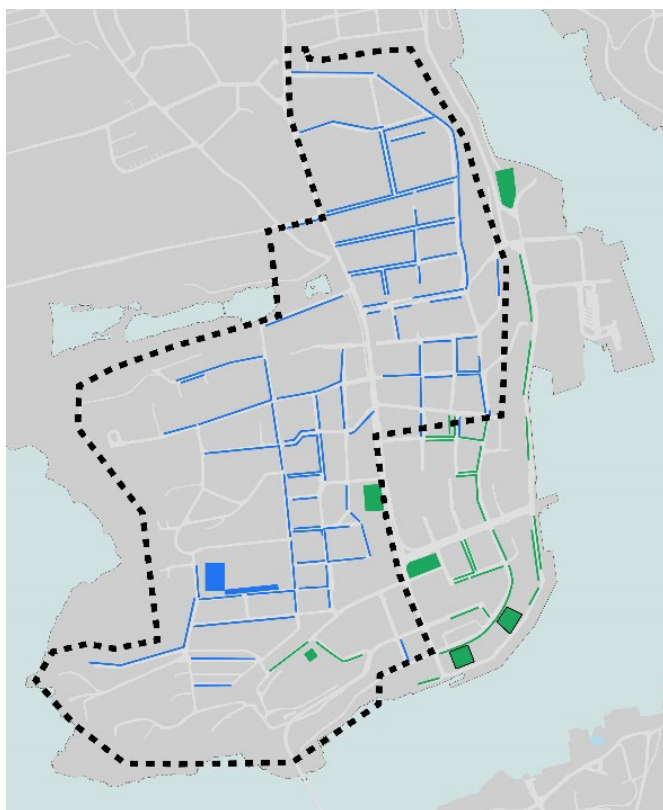
Innhold

Sammendrag og anbefalinger	3
1 Introduksjon	5
1.1 Om dokumentet	5
1.2 Bakgrunn	5
1.3 Definisjoner	5
2 Føringer, mål og hjemler	6
2.1 Overordnede føringer	6
2.2 Mål for beboerparkering	6
2.3 Hjemmel og formelle krav for innføring av beboer/boligsoneparkering.....	6
2.4 Erfaringer fra andre byer	7
2.4.1 Økende bruk av parkering som virkemiddel	7
2.4.2 Erfaringer med beboer- og boligsoneparkering	8
3 Slutninger fra situasjonsanalysen.....	10
3.1 Nøkkeltall	10
3.2 Utfordringer med dagens parkeringssituasjon	11
3.3 Utfordringer med fremtidens parkeringssituasjon	12
3.4 Forventet situasjon uten tiltak	12
3.5 Brukergrupper og interessemotsetninger	12
4 Anbefalte avgrensinger	15
4.1 Avgrensing av område og soner for beboerparkering.....	15
4.1.1 Forhold som er lagt til grunn for foreslått avgrensinger	16
4.2 Forslag til avgrensing av område for beboerparkering	17
4.3 Avgrensing av parkeringssoner	18
4.4 Gater med tillatt langtidsparkering (uten tidsbegrensning).....	19
5 Helhetlig grep for regulering av boligsonen.....	20
5.1 Alternative grep for å løse behov for fremmedparkering	20
5.2 Reguleringsalternativ: Boligsoneparkering	23
5.3 Reguleringsalternativ: Beboerparkering	24
5.4 Reguleringsalternativ: kombinasjon beboer- og boligsoneparkering.....	25
5.5 Vurdering av reguleringsalternativer.....	26
6 Vurderinger og anbefalinger	28
6.1 Hva kan beboer-/boligsoneparkering løse	28
6.2 Potensielle utfordringer og anbefalinger.....	28
7 Prosess for innføring av beboerparkering	30
8 Vedlegg	31
9 Referanser	31

Sammendrag og anbefalinger

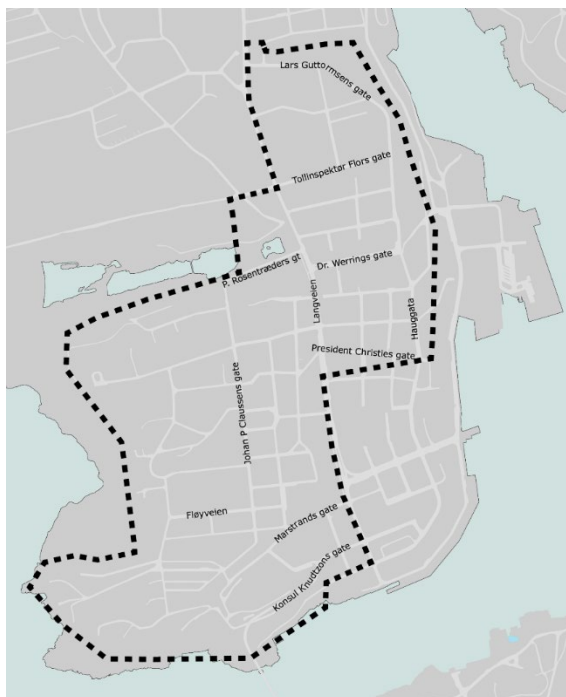
Innføringen av beboerparkering i Kristiansund er et tiltak for å forbedre parkeringssituasjonen i boligområdene rundt sentrum og samtidig skape et mer attraktivt bymiljø. Den nåværende parkeringssituasjonen preges av flere utfordringer. Høy andel fremmedparkering i enkelte områder gir begrenset tilgang på parkeringsplasser for beboere og mye letetraffic. Dette bidrar til økt miljøbelastning og en mindre effektiv utnyttelse av parkeringskapasiteten.

Hovedmålet med beboerparkeringen er å styrke bymiljøet og tilby et mer forutsigbart parkeringstilbud for alle brukergrupper. Parkeringsinntektene som genereres vil kunne bidra til å finansiere et parkeringsanlegg i fjell som del av en langsiktig og helhetlig løsning på parkeringssituasjonen i Kristiansund sentrum.

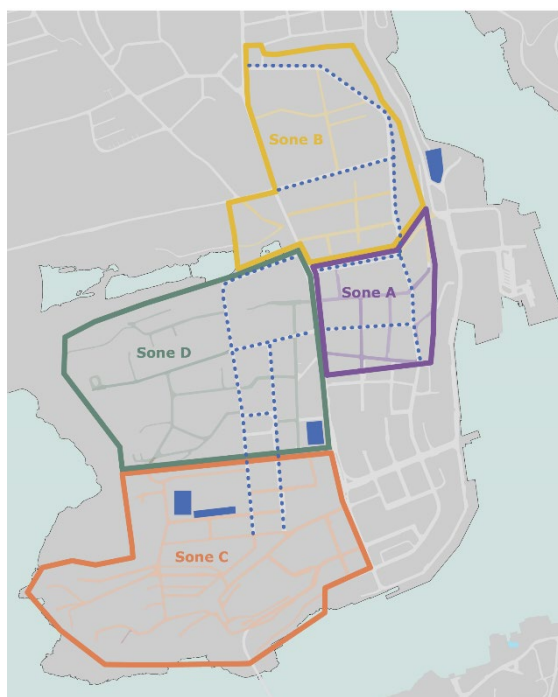


Figur 1 Dagens parkeringssituasjon med ca 800 regulerte (grønn) og ca 1000 uregulerte (blått) parkeringsplasser i sentrumsområdet

Kartlegging av dagens parkeringssituasjon viser at det er ledig kapasitet på overordnet nivå, men enkelte områder har liten tilgang på parkering for beboere som følge av omfattende fremmedparkering. Ordningen innebærer å regulere ca. 1000 parkeringsplasser med avgift og tidsbegrensning på 2 timer i langs gater hvor fremmedparkering ikke er ønskelig. Beboere innenfor området kan kjøpe parkeringstillatelse som fritar dem for avgift og tidsbegrensning i egen sone. Pendlere og tilreisende med behov for parkering utover 2 timer vil bli styrt til parkeringsplasser i utvalgte gater som er tilpasset fremmedparkering. Disse gatene er valgt med tanke på parkeringsbehov, gangavstander til sentrale områder og fysisk tilrettelegging.



Figur 3 Foreslått avgrensning for beboerparkering i Kristiansund



Figur 2 Foreslåtte soner for beboerparkering og gater /parkeringsplasser tilrettelagt for fremmedparkering

Ordningen som foreslås bør hjemles i en forskrift som behandles og vedtas av bystyret. Forskriften vil beskrive ordningens rammer, håndhevelse og hvilke krav som stilles for å kunne kjøpe beboertillatelse (krav til bosted, kjøretøy mv.). Foreslåtte takster og vilkår for beboerparkeringen er utviklet i samarbeid med sentrale ressurser i kommunen og Kristiansund parkering AS. Videre er det gjennomført en spørreundersøkelse av Opinion blant beboere i aktuelle områder. Undersøkelsen er vedlagt rapporten og viser at en stor andel av beboerne er positive til innføring av beboerparkering i Kristiansund

Generelle vilkår for beboerparkering

- Ordningen gjelder alle offentlige parkeringsplasser innenfor avgrensningen
- Parkeringsavgift innføres i tidsrommet 08 - 19 mandag - fredag (11-16 lørdag), tilsvarende kommunens øvrige regulerte parkeringstilbud.
- Beboere kan kjøpe tillatelse for å unntas fra parkeringsvilkår i egen sone (avgift og tidsbegrensning)
- Pendlere og andre tilreisende med parkeringsbehov utover 2 timer styres til parkeringsplasser uten tidsbegrensning

Avgift for å kjøpe tillatelse til beboerparkering

- Bil nr. 1 for bosatte innenfor beboersone: 100 kr/mnd (1200 kr/år)
- Bil nr. 2 for bosatte innenfor beboersone: 200 kr/mnd (2400 kr/år)
- Motorsykel/moped for bosatte innenfor beboersone: 50 kr/mnd (600 kr/år)
- Studenter bosatt innenfor beboersone: 300 kr pr semester/halvår
- Næringsvirksomhet med adresse innenfor beboersone: 600 kr/mnd (7 200 kr/år)

Parkeringsavgift for tilreisende til beboersonen

- Parkering for alle tilreisende 15 kr per time / 100 kr per dag
- Næringsvirksomhet - Generell tillatelse for alle soner: 1200 kr/mnd (14 400 kr/år)

1 Introduksjon

1.1 Om dokumentet

Dette dokumentet er et vedlegg til sluttrapporten for prosjekt 20-34 Parkering i fjell og boligsoneparkering, og må sees i sammenheng med den. I dette notatet er det gjort rede for hvordan en regulering av gateparkeringen i Kristiansund sentrums boligområder kan gjennomføres og hvilke vurderinger som ligger til grunn for løsningen som presenteres i prosjektets sluttrapport. Når ordningen er innført vil dokumentet fungere som et kunnskaps- og beslutningsgrunnlag i forbindelse med endringer og justeringer av ordningen som innføres.

Løsningen som presenteres er utviklet av Advansia med parkeringsfaglig bistand fra Civitas, i tett samarbeid med sentrale ressurser i kommunen og Kristiansund parkering AS,

1.2 Bakgrunn

Utgangspunkt for prosjektet er at parkeringssituasjonen i Kristiansund sentrum oppleves som utfordrende med få tilgjengelige parkeringsplasser, mye letetraffikk og fremmedparkering i boligsonen. Dette reduserer nærmiljøkvaliteter for beboere i sentrum og skaper avvisningseffekter for pendlere og næringsliv.

Pågående byutviklingsprosjekter som Campus Kristiansund, Normoria og Kristiansund sykehus/DMS (Distriktsmedisinsk senter) forventes å påvirke parkeringssituasjonen i sentrum. Flere mennesker som bruker og jobber i sentrum vil trolig gi økte utfordringer med fremmedparkering i boligområdene i årene som kommer. Dette skaper et forsterket behov for å innføre regulering av boligområdene.

1.3 Definisjoner

Boligsoneparkering

Er en ordning der kun beboere og andre med gyldig parkeringstillatelse kan parkere i sonen i de tidsperiodene ordningen gjelder.

Beboerparkering

Beboerparkering er en variant av boligsoneparkering, hvor også andre enn beboerne kan parkere i området med andre reguleringer som tidsbegrensning og høyere avgifter

Fremmedparkering

Er parkering som utføres av noen som ikke bor i området.

Regulert parkering

Er parkeringsplasser som er omfattet av parkeringsvilkår og som håndheves gjennom et parkeringsselskap eller annen myndighet.

Uregulert parkering

Er offentlig parkering uten betaling eller tidsbegrensning eller andre parkeringsvilkår.

Parkeringsvilkår

Vilkår som regulerer bruken av parkeringsplassen gjennom takster, tidsbegrensning, HC, annen bestemmelse

2 Føringer, mål og hjemler

2.1 Overordnede føringer

Parkeringsprosjektets mål er utviklet med bakgrunn i overordnede målsettinger fra FNs bærekraftsmål, Kommuneplanen, Sentrumsplanen og overordnede planer fra stat og fylkeskommune. Målene er utarbeidet med utgangspunkt i behovene og problemstillingene som prosjektet skal løse. Overordnede målsettinger som ligger til grunn for prosjektmålene inkluderer blant annet:

- Kommuneplanens samfunnsdel beskriver 10 lokale bærekraftsmål og 4 satsningsområder: **1) den smarte byen 2) den modige byen 3) den varme byen og 4) den kloke byen**. Hvert satsningsområde er definert med egne hovedmål og strategier som beskriver hvordan bærekraftsmålene skal oppnås.
- Målet for sentrumsutviklingen er å skape et mer levende, bærekraftig og attraktivt sentrum som respekterer byens historie og imøtekommer nye behov. Sentrumsplanen setter søkelys på bl.a. transformasjon og byutvikling, flere boliger i sentrum, styrking av sentrumsaktiviteter og byliv og utvikling av grønne og attraktive offentlige rom.
- Nasjonal transportplan har fastsatt et mål om nullvekst i personbiltrafikk i større byområder, hvor veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling eller gange. Nullvekstmålet er senere forankret i regionale transportplaner, Kommuneplanen og Bypakke Kristiansund.



Les mer: *Konseptvalgutredning, kap. 4*

2.2 Mål for beboerparkering

Mål for innføring av beboerparkering er:

1. Et grønt, attraktivt og levende bysentrum hvor beboere og besøkende trives
2. Gi beboere enklere tilgang til parkering nær egen bolig
3. Tilstrekkelig tilgang på parkering for arbeidspendlere og næringsliv
4. Redusere miljøulemper fra trafikken
5. Gjøre kollektivtrafikk, sykkel og gange mer konkurransedyktige



Les mer: *Konseptvalgutredning, kap. 4.6*

2.3 Hjemmel og formelle krav for innføring av beboer/boligsoneparkering

§29 i Parkeringsforskriften gir kommunene hjemmel til innføring av boligsoneparkering.

Kommunen må vedta en egen lokal forskrift om boligsoneparkering. Forskriften skal fastsette på hvilke vilkår man får tildelt boligsoneparkering. Den lokale forskriften må kunngjøres i Norsk Lovtidend avdeling II.

Kommunen må begrunne det særskilte behovet for slik parkeringsadgang ovenfor skiltmyndigheten. Behovet for boligsoneparkering må være tydelig formulert, for eksempel på grunn av mye fremmedparkering og tilhørende miljøbelastning.

Det må fremgå av skilt på stedet hvem reservasjonen gjelder for. Hvis ikke, skal det brukes underskilt "Med særskilt tillatelse".

Kommunen må utstede særskilt tillatelse til de som får lov til å parkere i boligsonen. Som regel er tillatelsen elektronisk og gyldig i ett år.

2.4 Erfaringer fra andre byer

2.4.1 Økende bruk av parkering som virkemiddel

Bilturer starter og slutter ved en parkeringsplass. Det betyr at tilgjengelighet, lokalisering og prising av parkeringsplasser kan ha stor betydning for valg av både reisemåte, reisetid og målpunkt. Parkeringstilbudet har historisk sett ofte har vært utviklet og forvaltet ut fra andre hensyn enn trafikk, framkommelighet og miljø.

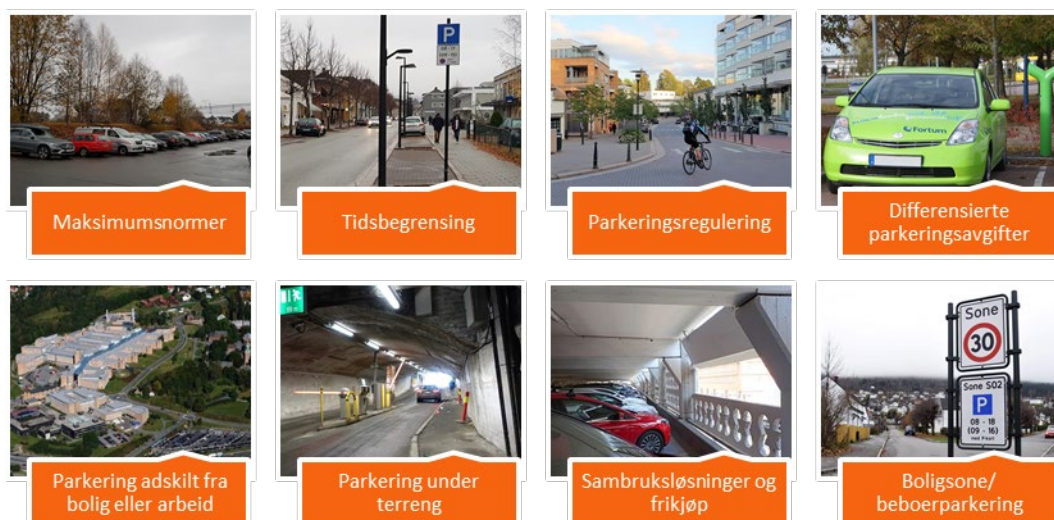
Parkeringspolitikken i mange byområder har over tid blitt dreid fra å legge til rette for etterspørselen og unngå feilparkering, til at parkering inngår som ett av flere virkemidler for å regulere biltrafikken og sikre tilgjengelighet for prioriterte brukergrupper. Tabell 1 gir en oversikt over typiske egenskaper som vektlegges i moderne parkeringspolitikk mot tidligere parkeringspolitikk (Fosli og Langeland 2020).

Tabell 1: Sammenligning av utdatert og moderne parkeringspolitikk

Tidligere parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ingen rettighet
Etterspørsel er gitt	Etterspørsel avhengig av pris og tilgjengelighet
Flere plasser er bedre	Antall parkeringsplasser avhenger av mål for parkeringspolitikken
Greit at kostnadene skjules	Brukerbetaling reflekterer kostnad
Tradisjonelle løsninger	Innovasjon (Apper mv.)
Parkeringsstyring siste utvei	Styring fremmer effektivitet
Prising slik at kapasitet utnyttes	Prising slik at det alltid er ledig plass
Tidsbegrensning for turnover	Prismekanismen for turnover

Det foreligger omfattende dokumentasjon på at målrettet parkeringspolitikk kan være et effektivt virkemiddel for å nå en rekke slike samfunns mål, se f.eks. TØI-rapport 1489/2016 og 1493/2016 og www.tiltak.no.

De fleste kommuner i byområder har innført tiltak som regulerer parkering på ulike måter. Figur 4 illustrerer noen av de mest vanlige virkemidlene som er i bruk i dag:



Figur 4 Eksempler på vanlige virkemidler i en aktiv parkeringspolitikk. Ill: Fosli, Civitas

2.4.2 Erfaringer med beboer- og boligsoneparkering

En rekke norske byer har innført boligsoneparkering eller beboerparkering. Dette omfatter både små byer som Stavern, Helgeroa og Egersund, mellomstore byer som Kristiansand, Fredrikstad, Sarpsborg, Drammen og Ålesund og de største byene som Trondheim og Bergen.

Erfaringene¹ med innføring av boligsoneparkering/beboerparkering, er at det gir mindre bilkjøring og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Det hindrer fremmedparkering og reduserer letetrafikk. Redusert bilbruk i sonene gir positive miljøeffekter som lavere utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning.

Av beboere i sonene som har tatt stilling til boligsoneparkeringsordningen, er et flertall fornøyde. De viktigste grunnene til positiv holdning, er at det er lettere å finne parkeringsplass nær boligen, redusert fremmedparkering og bedre bomiljø. Av dem som er negative, trekkes særlig fram at det gjør det vanskelig for besøkende å parkere og økte kostnader for parkering (Christiansen et.al. 2015b).

Vanlige utfordringer er at innføring kan føre til økt press på parkeringsplasser utenfor sonen. Erfaringene tilsier at det er viktig med koordinering med tilgrensende områder og følge opp ved behov.

Ålesund innførte soneparkering rundt 1980. Det har vært gjort få endringer siden ordningen ble innført. Største endringer er utvidelser av soner, endring i tid og innføring av betaling. Fra starten gjaldt ordningen kun mellom kl 0800-1600, men det ble utvida til hele døgnet fordi det ofte var fullt på kveldene.

Fram til 2015 var det gratis med sonekort for bosatte (kun depositum på kr 500). I 2015 ble det innført betaling på 500 kr pr år for bosatte for første bil. Innføring av betaling førte til redusert bilhold, mange kvittet seg med bil nr 2. Prisen har vært holdt fast fram til 2024 hvor prisen for sonekort for bosatte ble økt til 750 kr pr år for

¹ Se blant annet Christiansen et.al. 2015a, 2015b og 2016, Hanssen og Kolbenstvedt 2017

bil nr 1 og 1750 for bil nr 2. Det har vært klager på prisen, men prisen er fortsatt lav sammenlignet med mange andre byområder.

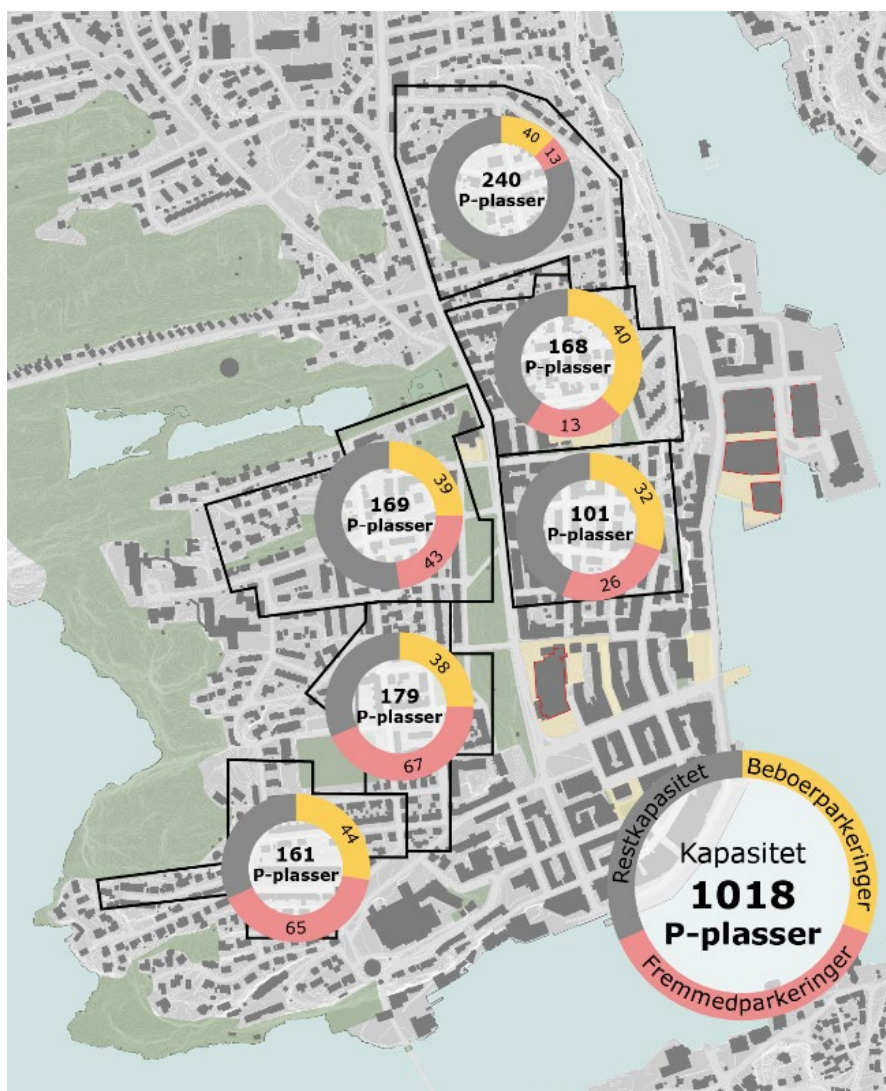
Da ordningen ble innført, ble det utstedt fysiske sonekort som varte til ett år, senere utvidet til tre år. Mye manuelt arbeid for ansatte og det krevde oppmøte for dem som skulle få kort. De gikk over til en digital løsning i 2015 som forenklet administrasjonen for alle parter, men selve systemet kostet å innføre. Når bosatte søker digitalt, gjør systemet automatisk oppslag mot både folkeregisteret og motorvognregisteret. De som har leasing av bil, må legge ved leasingavtale.

Samlet sett viser erfaringene at boligsone-/beboerparkering kan være et effektivt virkemiddel for å redusere bilbruk og nå miljømål i sentrumsnære boligområder, samtidig som det gir beboerne bedre tilgang til parkering nær boligen.

3 Slutninger fra situasjonsanalysen

3.1 Nøkkeltall

- I dag finnes ca. 160 *regulerte* parkeringsplasser på offentlig grunn som er tilrettelagt for langtidsparkering.
- Dagens regulering legger til rette for at ca. 250 arbeidspendlere og andre tilreisende benytter boligområdene i sentrum som *uregulert* (gratis) parkering. Det er ytterligere kapasitet på rundt 300-400 plasser i boligområdene.
- Samlet behov for tilrettelagte parkeringsplasser for pendlere og andre tilreisende er vurdert til ca. 450 parkeringsplasser for sentrum samlet.
- I første omgang vil behovet være størst i området omkring Devoldholmen som følge av campusetableringen.
- På sikt vil behovet øke i området rundt Kongens plass, hovedsakelig som følge av etablering av DMS (Distriktsmedisinsk senter) når sykehusvirksomheten flytter ut.



Figur 5 Kartlagt parkeringskapasitet og andel fremmedparkerte biler vs. biler som tilhører beboere på delområdenivå

3.2 utfordringer med dagens parkeringssituasjon

Punktene under gir en oppsummering av de viktigste utfordringene som legges til grunn for løsningene som foreslås for regulering av beboer-/boligsoneparkering i Kristiansund:

- **Manglende informasjon og samordning av tilbud** Parkeringsplassene i Kristiansund er relativt små og spredt plassert i byen og mangler sanntidsinfo om ledig kapasitet og samordning av vilkår for private og offentlige parkeringsplasser. Dette bidrar til et lite målrettet parkeringstilbud, dårlig kapasitetsutnyttelse og letetraffikk i sentrumsgatene
- **Dårlig parkeringstilbud for beboere.** Beboere i enkelte sentrale boligområder opplever utfordringer med å finne parkering i nærheten av egen bolig på grunn av høy andel fremmedparkering. Dette skjer når parkeringsplasser blir opptatt av personer som ikke bor i området, for eksempel arbeidspendlere eller besøkende til sentrum.
- **Letetraffikk skaper miljøulemp** Fremmedparkering fører til letetraffikk, der beboere og tilreisende må kjøre rundt i området på jakt etter ledige parkeringsplasser. Dette skaper unødvendig trafikk, mer støy, forurensing og redusert trafikkikkerhet, som igjen har negative virkninger for folkehelse, trivsel og bokvalitet.
- **Dårlig fremkommelighet i trange bygater** Feilparkerte biler kan føre til redusert trafikkikkerhet ved at de blokkerer veier eller hindrer siktlinjer. Dette kan være spesielt problematisk for utrykningskjøretøy, vinterdrift og myke trafikanter som syklistene og fotgjengere.
- **Parkeringstilbudet oppleves som dårligere enn det faktisk er** Til tross for at det «alltid» er ledig parkeringsplass i systemet, uttrykker publikum misnøye med parkeringstilbudet i sentrum. Vi vurderer årsakene som nært knyttet til spredt parkeringsstruktur, kombinert med at parkeringshusene oppleves som trange og en kultur for å kjøre helt fram til døra.
- **Svakt kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur** Kollektivtilbudet oppleves som svakt og sykkelinfrastrukturen er dårlig tilrettelagt. Når parkering i tillegg er gratis, får bilen et stort konkurransefortrinn i forhold til kollektiv og sykkel.
- **Byrom mangler tilrettelegging** Grå asfalterte flater preger Kristiansund sentrum og bilen opptar mye plass i bybildet. For å skape et mer levende og attraktivt bysentrum er det behov for å utvikle byrom og møteplasser med blågrønne kvaliteter og tilrettelegging for opphold, aktivitet og rekreasjon.
- **Manglende føringer fra overordnede planer** Gjeldende parkeringspolitisk plan (2007) er utdatert og mangler et fremtidsrettet blikk på parkeringssituasjonen i Kristiansund. Overordnede planer knyttet til mobilitet, sykkel og sentrumsutvikling mangler klare retningslinjer, noe som skaper usikkerhet og utfordringer for gjennomføring av planer og prosjekter i sentrum.

Steds- og mobilitetsanalyse og Konseptvalgutredningen som følger prosjektet gir til sammen en helhetlig og utdypende beskrivelse av utfordringene knyttet til dagens trafikk- og parkeringssituasjon.



Les mer: *Steds- og mobilitetsanalyse, kap. 6*

3.3 utfordringer med fremtidens parkeringssituasjon

- **Økt behov for parkering som følge av økt aktivitet i sentrum** gir et større press på uregulert parkering i boligsonen, og øker letetrafikken. Dette gjør seg spesielt gjeldende i områdene som er nærmest Campus. Økning i dagaktivitet ved DMS kan gi samme effekter i nærområdet, men det er knyttet større usikkerhet til aktiviteten her.
- **Forventet trafikkvekst og kødannelse:** Med nye utviklingsprosjekter som kulturhus og campus forventes det økt aktivitet og trafikk i sentrum. Dette vil trolig føre til økte kødannelse og behov for bedre trafikkavvikling gjennom regulering og tilrettelegging.

3.4 Forventet situasjon uten tiltak

Det pågår en rivende utvikling i Kristiansund, hvor en rekke store utviklingsprosjekter gir forventning om sterk vekst i antall arbeidsplasser og daglige brukere av sentrum i årene som kommer. Disse prosjektene vil påvirke parkeringssituasjonen i sentrum på ulike måter, både når det gjelder hvilke områder som blir påvirket og når effekten inntreffer.

I sum forventes parkeringsutfordringene å bli forsterket dersom ingen tiltak i boligområdene blir iverksatt. Vedvarende og økende utfordringer med fremmedparkering i boligområdene skaper mer letetraffic, støy, forurensing og fare for trafikkfarlige situasjoner, som fører til negative konsekvenser for trivsel, folkehelse og bokvalitet. Det blir vanskeligere for beboere i sentrum å finne parkering i nærheten av egen bolig og det blir utfordrende å omgjøre eksisterende parkeringsplasser til byrom og gatetun som denne planen åpner for. Særlig forventes situasjonen omkring Allanengen skole å bli utfordrende når ny campus åpner uten at tilstrekkelig parkeringskapasitet er etablert.

I hvor stor grad parkeringssituasjonen blir forverret er noe usikkert, da vi ikke vet hvilket reisemønster de nye brukerne av byen og særlig campus etablerer. Det er også en del usikkerhet knyttet til utviklingen av DMS/sykehuset.



Les mer: Steds- og mobilitetsanalyse, kap. 7

3.5 Brukergrupper og interessekonflikter

Prosjektet skal imøtekomme behov som delvis motvirker hverandre, med ulike interesser og ønsker fra ulike brukergrupper. I boligområder konkurrerer beboere og arbeidspendlere om de samme plassene. I sentrum står ulike behov i kontrast til hverandre: Parkeringsbehov for pendlere og næringsliv mot barn og unge samt brukere av kultur- og serveringstilbud, som har behov for attraktive byrom for rekreasjon, opphold og aktivitet. Økt tilgjengelighet av parkering resulterer i en økning av trafikken, med påfølgende negative effekter som støy, forurensning og farlige trafikk situasjoner. Dette går på tvers av kommunale målsettinger om forbedret bokvalitet i sentrum, nullvekst i biltraffic og prioritering av sykkel, gange og kollektivtransport.



Kapittel 3.3 i konseptvalgutredningen gir en samlet oversikt over prosjektets brukergrupper og interessemotsetninger, med beskrivelse av metoder som er benyttet for å innhente informasjon fra brukerne.

For innføring av beboerparkering/boligsoneparkering vurderes følgende brukergrupper som mest relevante:

Tabell 2: Oversikt over interessenter

Brukergruppe	Behov/holdning til prosjektet
Sentrumsbeboere	Tilstrekkelig parkering for beboere i nærheten av egen bolig. Redusere antall plasser for tilreisende i boligsonen for å redusere trafikk og utvikle bomiljø med trivelige møteplasser, grønne elementer og gode gang- og sykkelforbindelser.
Arbeidspendlere	Ønsker god tilgang på rimelig langtidsparkering med sentral beliggenhet i sentrum
Brukere av handels- og tjenestetilbud	Ønsker god tilgang på rimelig parkering med sentral beliggenhet i sentrum
Brukere av kulturtilbud	Ønsker enkel tilgjengelighet til sentrum, men ikke nødvendigvis med egen bil. Ønsker tilrettelagte byrom for aktivitet og servering.
Barn og unge	Behov for trygge gang og sykkelforbindelser, lekeplasser og andre byrom for rekreasjon
Personer med nedsatt funksjonsevne	Behov for trygge gang og sykkelforbindelser, lekeplasser og andre byrom for rekreasjon. Universell utforming
Næringsforening/ handelsstand i sentrum	Opptatt av god tilgang på korttidsparkering for å unngå avvisningseffekter for næringslivet i sentrum

For at prosjektet skal oppnå sine ambisjoner er det behov for en balansert utvikling og prioritering mellom ulike behov, mål og brukergrupper. Mangel på tydelige planføringer fra overordnede strategier og (tema)planer gjør det krevende å prioritere mellom ulike interesser og brukergrupper.

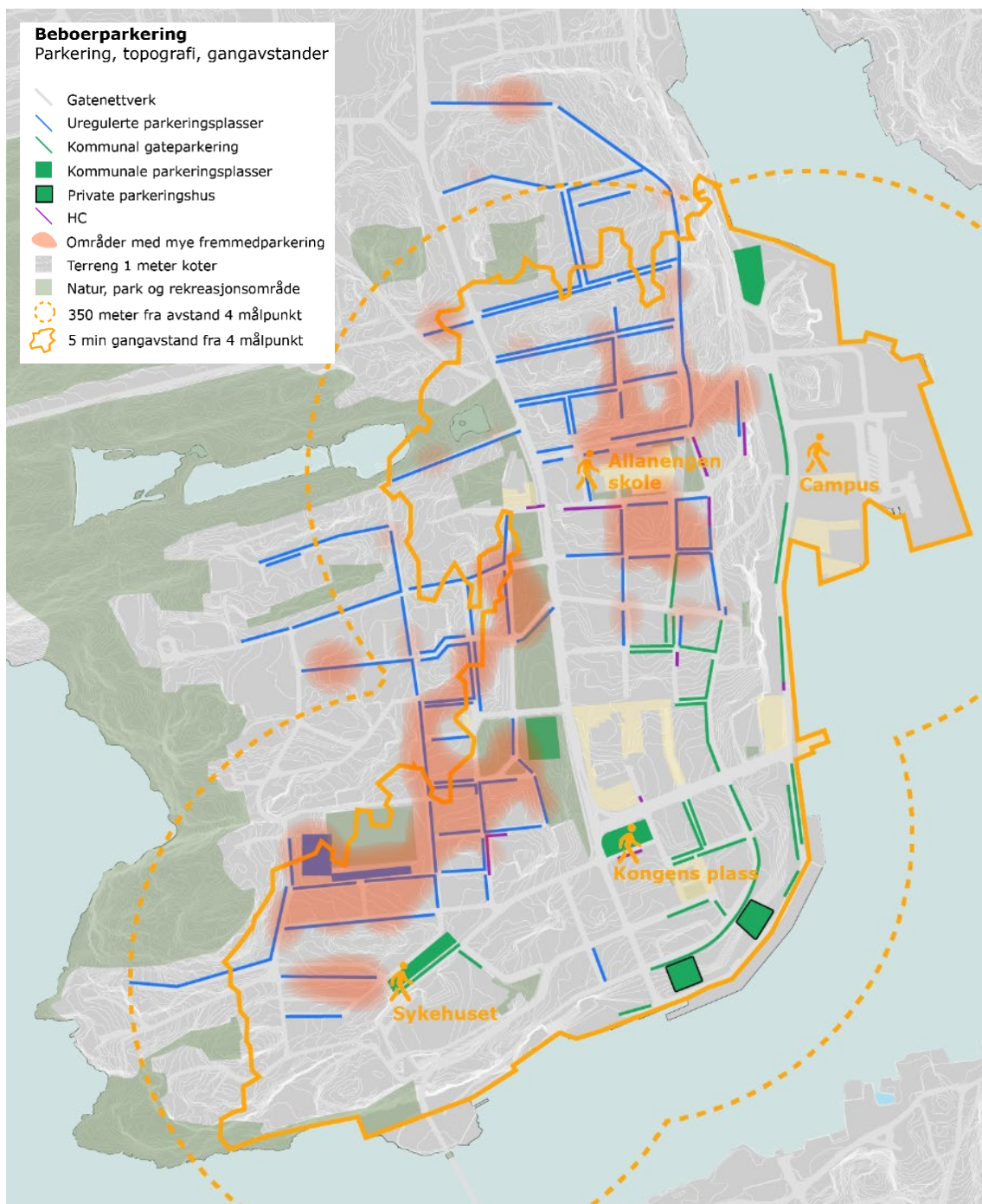
Tabell 3: Oversikt over interessekonflikter ved innføring av beboerparkering

Interessekonflikt	Mulig løsning
Parkering i boligsonen	Boligsonen har nok parkeringsplass til både beboere og besøkende dersom tilbudet reguleres på en balansert og behovstilpasset måte. Egne soner for beboere vs. besøk eller differensiert pris mellom brukergruppene er mulige alternative løsninger.
Prioritering av offentlige arealer i sentrum	<p>Gradvis utvikling av nye byrom som følger utvikling av ny parkeringskapasitet for å oppnå en balansert utvikling mellom parkering og byrom. I noen tilfeller må ett behov prioriteres over et annet, f. eks langs Fosnagata hvor behov for parkering for næringslivet står i motsetning til allmennhetens behov for gode byrom og trygge gang- og sykkelforbindelser.</p> <p>Gateparkering i sentrum bør i hovedsak forbeholdes korttidsparkering for å sørge for effektiv bruk av parkeringstilbudet. Langtidsparkering for arbeidspendlere bør ikke legges til de mest sentrale delene av sentrum, både for å stimulere til gange, sykling og kollektivreiser, men også for å unngå at man opptar viktig parkeringskapasitet for næringslivet,</p>

4 Anbefalte avgrensinger

4.1 Avgrensning av område og soner for beboerparkering

Hvilke områder som bør omfattes av beboerparkering avhenger av en rekke forhold omtalt videre. Avgrensningen må være stor nok til å kunne løse utfordringer og nå målene for området, uten at problemet skyves videre til «neste» nabolag. Sonen må ha nok parkeringskapasitet for både beboere og tilreisende i tråd med forventet fremtidig etterspørsel. Samtidig bør ikke sonen gjøres større enn nødvendig.



Figur 6 Analysekart som oppsummerer de viktigste forholdene som ligger til grunn for avgrensning av beboerparkering i Kristiansund. Markeringer i blått viser ca. 1000 kommunale parkeringsplasser i boligområder som omfattes av ordningen

4.1.1 Forhold som er lagt til grunn for foreslått avgrensinger

- **Parkeringsbehov** Avgrensingen må være stor nok til å kunne romme nok parkeringsplasser i henhold til kartlagt behov.
- **Fremmedparkering** Avgrensingen må omfatte områder hvor det i dag er utfordringer med fremmedparkering i bolig gatene; hovedsakelig i gatene nord for sykehuset i Vestre bydel og Allanengen skole i Øvre bydel
- **Gangavstander** Avgrensingen må ta hensyn til hva som oppfattes som akseptabel gangavstand fra parkeringsplass for å unngå at utfordringer med fremmedparkering forskyves.
- **Barrierer:** Topografi og infrastruktur som danner barrierer. Et eksempel på slike barrierer er høydeforskjellen mellom Devoldholmen og Øvre bydel som utgjør grensen mot øst.
- **Etablerte akser og siktlinjer:** Gjenreisningsplanen har gitt Kristiansund en bystruktur med fremtredende akser og siktlinjer som naturlig deler byen inn i bydeler og områder. Disse strukturerelementene er utgangspunkt for soneinndelingen
- **Etablerte grenser og arealbruk:** Etablerte grenser for arealbruk og eiendommer bidrar til å konkretisere nøyaktig avgrensning av sonene. Det må gjøres en prinsipiell vurdering om grensene skal legges «midt i gaten», eller gjennom bebyggelsen på «innsiden» eller «utsiden av gaten».
- **Ønsket kapasitet i sonene:** Beboersonene må ha tilstrekkelig kapasitet for beboere uten å gi mange beboere mulighet for gratisparkering i sentrum. Dette er særlig relevant for det sentrale boligområdet mellom Langveien og Campus i Øvre bydel.

4.2 Forslag til avgrensning av område for beboerparkering

Store deler av det sentrale Kirklandet ligger innenfor foreslått grense for beboerparkering i Kristiansund. Det er registrert ca. 1000 uregulerte parkeringsplasser innenfor området. På travleste tidspunkt på dagtid er omtrent halvparten av plassene i bruk; Ca. 250 plasser brukes av beboere (ca. 400 på kveldstid) og ca. 250 plasser av tilreisende.



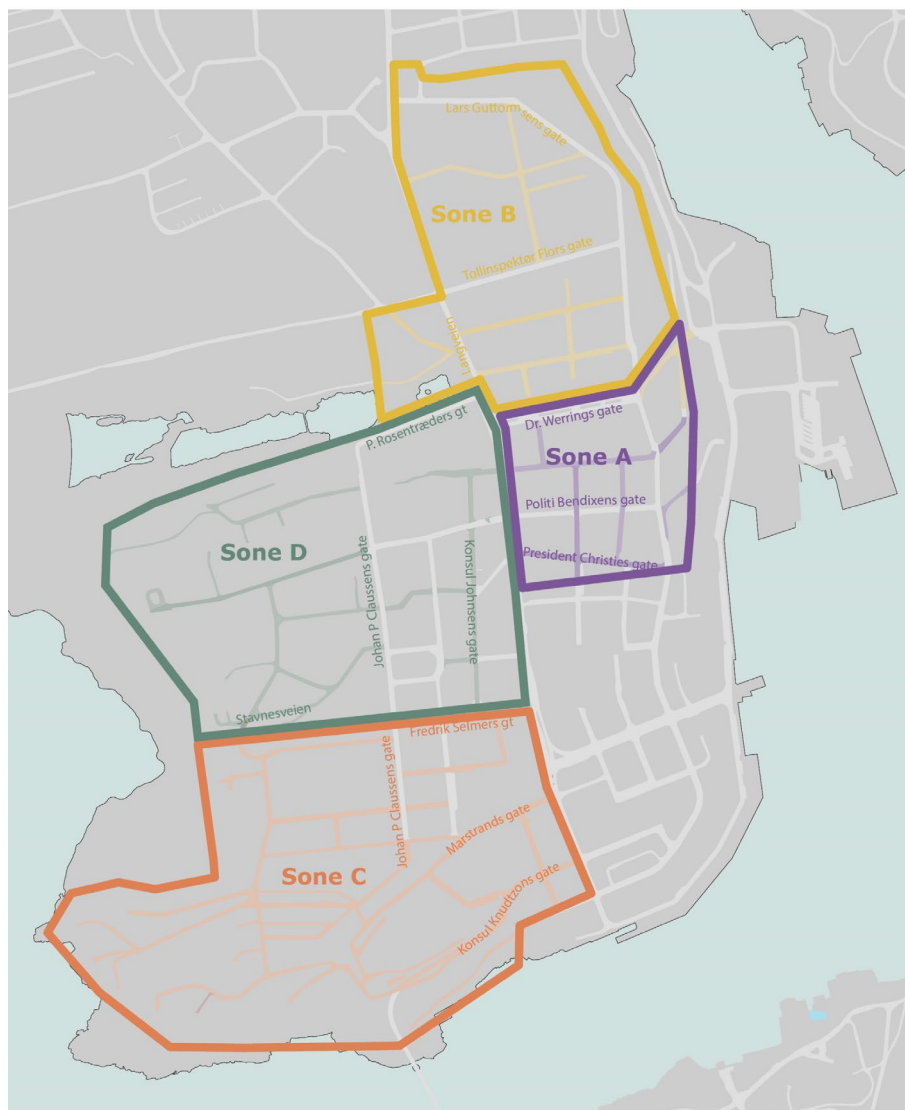
Figur 7 Foreslått avgrensning for beboerparkering i Kristiansund

Følgende grenser foreslås for beboerparkering i Kristiansund:

- **Grenser mot øst** I nord legges grensen mot øst i skråningen som skiller Devoldholmen fra Øvre bydel. I sør utgjør Langveien grensen mot sentrum hvor gjeldende parkeringsordninger videreføres.
- **Grenser mot nord** Øst for Langveien legges grensen mot nord mellom Lars Guttormsens gate og Havnefogd Schjetnans gate. Vest for Langveien utgjør parkområdet som omkranser Vanndamman grensen mot nord.
- **Grenser mot vest** Mot vest grenser området mot regulert naturområde ved Storsanden/Lillesanden. Helt nord i området utgjør Langveien grensen mot vest.
- **Grenser mot sør** I sør grenser området grenser mot Sørsundet. Skolegata utgjør grensen mellom sentrum og område hvor beboerparkering foreslås innført.

4.3 Avgrensing av parkeringssoner

Størrelsen på områdeavgrensingen fører til et behov for å dele inn området i flere soner for å unngå at mange med beboerparkeringstillatelse får en rettighet til å parkere i sentrum. Sonene må samtidig være store nok til å sikre beboere tilstrekkelig parkeringskapasitet i egen sone. Dette er særlig relevant for det sentrale boligområdet mellom Langveien og som er egnet til å betjene store deler av sentrum.



Figur 8 Foreslåtte soner for beboerparkering. Beboere i området kan kjøpe parkeringstillatelse som gir adgang til rimelig parkering innenfor egen sone

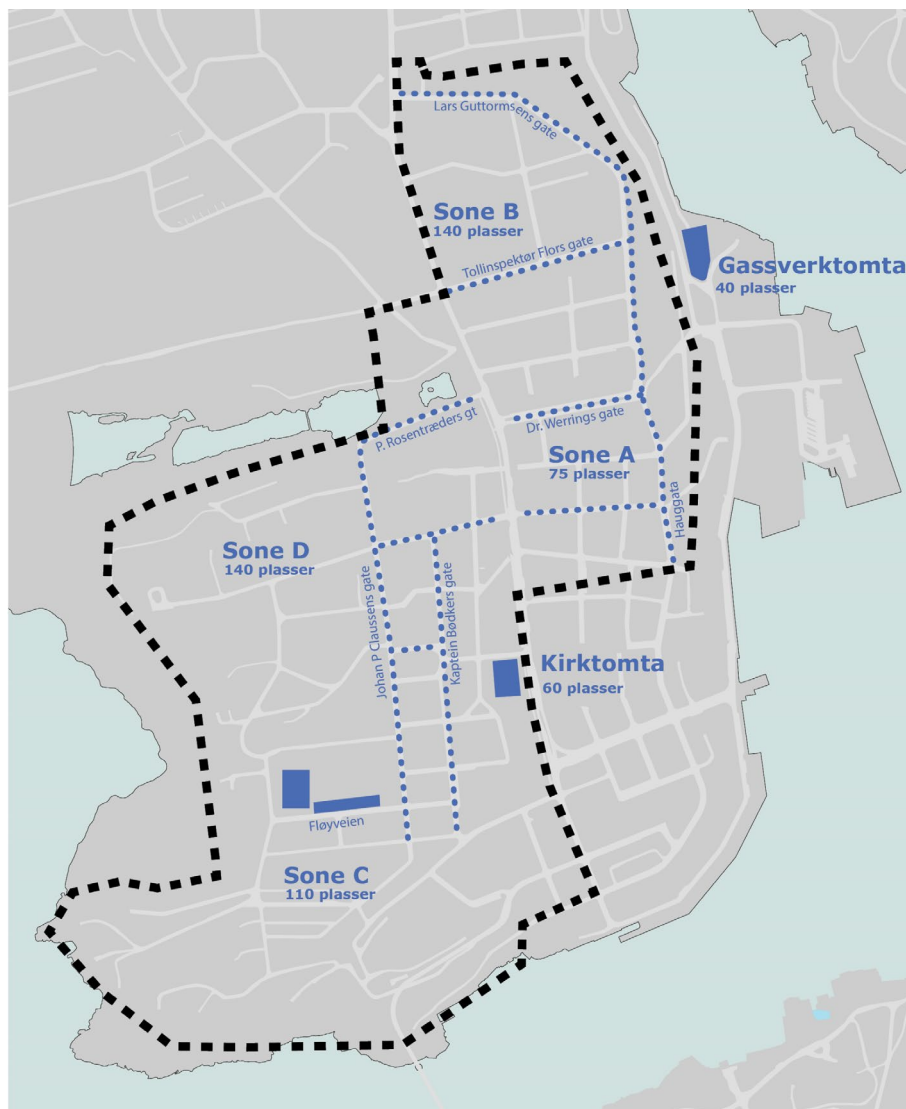
Følgende grenser foreslås mellom soner for beboerparkering i Kristiansund:

- **Langveien** er den viktigste innfartsåren til Kristiansund sentrum og en sentral akse som fungerer som grense mellom bydeler. Vi legger til grunn Langveien som en naturlig grense mellom beboersone A/D i øst og B/C i vest.
- **Dr. Werrings gate** utgjør et skille mellom rene boligområder nord for skolen (sone D) og en blanding av bolig- og sentrumsformål på sørsiden (sone A).
- **Fredrik Selmers gate/Wergelandsveien** Som grense mellom sone C og D foreslås Fredrik Selmers gate og Wergelandsveien. Denne strekningen utgjør sammen med Clausenengen idrettspark en naturlig grense mellom nord og sør

4.4 Gater med tillatt langtidsparkering (uten tidsbegrensning)

Gater med tillatt langtidsparkering (uten tidsbegrensning på 2 timer) har som formål å sikre tilstrekkelig kapasitet til langtidsparkering, løse lokale utfordringer knyttet til fremmedparkering og redusere unødvendig letetraffic i boligområder.

Vurderingene er basert på flere faktorer, inkludert gatenettverk og kjøremønster med mål om å minimere letetraffic, avstander til viktige målpunkt, arealbruk i området, samt utfordringer knyttet til fremmedparkering.



Figur 9: Gater og parkeringsplasser (ca. 550 plasser til sammen) som foreslås tilrettelagt for parkering for pendlere og andre tilreisende til sentrum med samme avgiftsnivå som øvrige avgiftsregulerte parkeringsplasser i sentrum

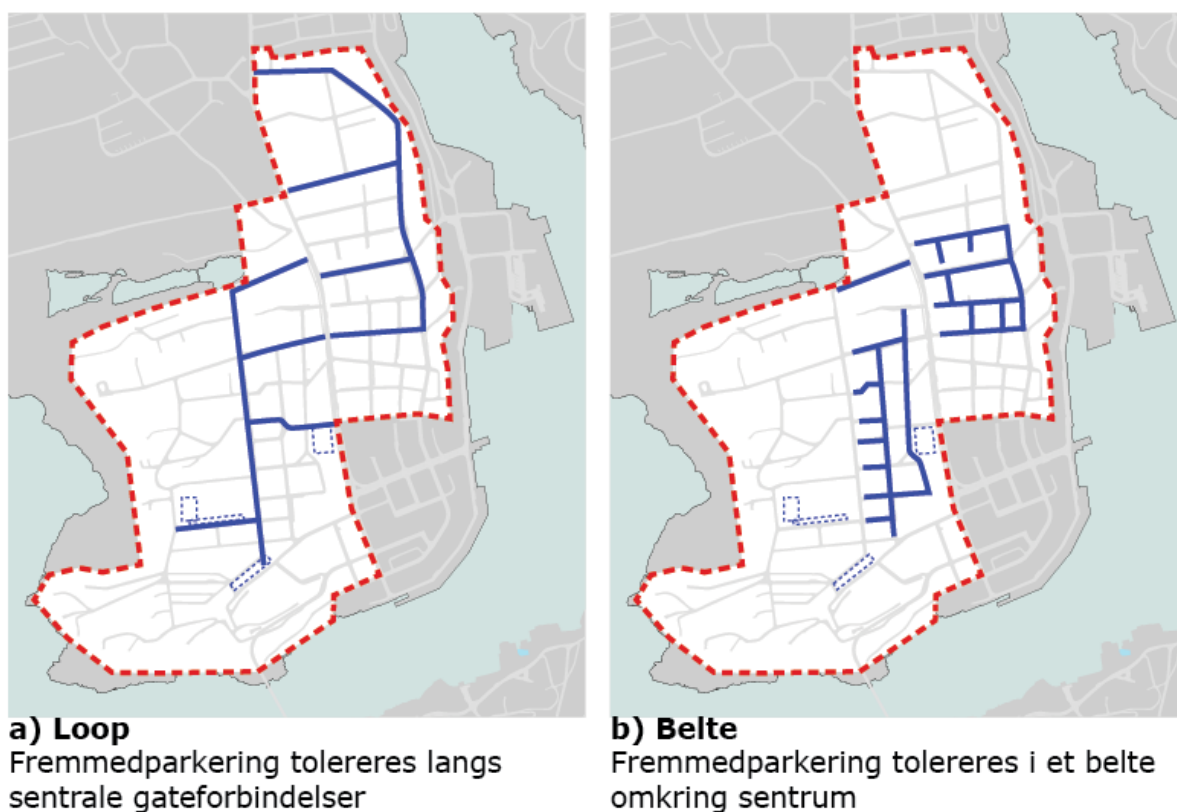
Det er estimert behov for å tilrettelegge parkering for ca. 450 pendlere og andre tilreisende til Kristiansund sentrum. Figur 9 viser ca. 550 parkeringsplasser som er egnet som parkering for pendlere og andre tilreisende til sentrum (inkludert en buffer for å hensynta usikkerhet og at parkeringsbehovet er ulikt fordelt i sentrumsområdet).

5 Helhetlig grep for regulering av boligsonen

Uavhengig av reguleringsform (beboer- vs. boligsoneparkering) er det behov for å styre denne trafikken til gater og parkeringsplasser som gir minst mulig belastning for bymiljø, bokvalitet og trafikkavvikling.

5.1 Alternative grep for å løse behov for fremmedparkering

To alternative grep/konseptalternativer er vurdert: Belte og Loop. Disse ligger til grunn for reguleringsalternativene beskrevet i neste delkapitler.





Figur 10: Prinsipielle tilnærminger til fremmedparkering i Kristiansunds boligstrøk

Loop-alternativet innebærer parkering for arbeidspendlere og andre tilreisende langs sentrale gateforbindelser, bygget på dagens kjøremønster og optimalisering av trafikkflyt. Dette alternativet forventes å redusere trafikkbelastningen i sentrum, selv om det kan føre til noe økt belastning i enkelte boligområder. Loop er sett på som det mest hensiktsmessige for å møte prosjektets samlede behov og utfordringer, og ligger til grunn for ordningen som foreslås.

Belte-alternativet vil fungere som en buffer mellom byen og boligområdene, med høy parkeringstilgjengelighet for pendlere. Dette vil imidlertid gi en uforholdsmessig belastning for beboerne i de mest sentrale områdene i byen. Belte-alternativet forsterker problemene med fremmedparkering i områder som allerede er sterkt berørt.

Tabell 4: Sammenligning av konseptalternativer for tilrettelagt fremmedparkering

Sammenligningsmatrise	Konseptalternativ Loop 	Konseptalternativ Belte 
Parkering for beboere	God tilgjengelighet på områdenivå Beboere langs parkeringsgater vil kunne oppleve utfordringer (må parkere i nærmeste tverrgate) ***	God tilgjengelighet i ytre del; dårligere innerst hvor utfordringene er størst Beboere langs parkeringsgater får mulighet til å parkere utenfor egen bolig, men plassene er også tilgjengelig for andre **
Parkering for arbeidspendlere (og næringsliv)	Flere får lengre gangavstand til arbeidsplass enn i dag og sammenlignet med «belte» Dedikerte plasser gir mer forutsigbar tilgjengelighet **(*)	Som i dag, flere kan parkere tett på arbeidsplass Ingen dedikerte plasser (konkurrerer med beboere) **
Miljøbelastning (forurensing, støy og letetraffic)	Mindre belastning på delområdenivå, men utpekte gater vil få økte utfordringer Lavere belastning i øvrige gater enn i dag ***	Større belastning for beboere sentralt i sentrum (hvor utfordringene er størst i dag) Lavere belastning ytterst enn i dag (kun beboere) *(*)
Bidra til økt grønn mobilitet	Innføring av betaling styrker grønn mobilitet Økt avstand til arbeid stimulerer grønn mobilitet **(*)	Innføring av betaling styrker grønn mobilitet **
Fleksibilitet og effektiv kapasitetsutnyttelse	Høyere fleksibilitet på kveldstid når innkrevingsperioden er over Lavere på dagtid **	Sambruk av p-plasser gir høy fleksibilitet (som i dag) ***

Notat om beboerparkering i Kristiansund
20-34 Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering

Målrettet, tilgjengelig og forutsigbart parkeringstilbud	Mer målrettet enn i dag siden mange plasser blir utilgjengelig Mer forutsigbar enn «belte» ***	Mer målrettet enn i dag siden mange plasser blir utilgjengelig **
Nullvekstmål og trafikkavvikling	Innføring av betalingsparkering styrker Nullvekstmålet ***	Innføring av betalingsparkering styrker Nullvekstmålet ***
Attraktivt, levende og trivelig sentrum	Redusert trafikk er positivt Spredt parkering/letetrafikk gir positive effekter overordnet ***	Redusert trafikk er positivt Konsentrert parkering/letetrafikk gir negative effekter i deler av sentrum **
Brukere av sentrumstilbud (handel, tjenester og kultur)	Det er god tilgang på korttidsparkering i sentrum Avgift gir bedre tilgjengelighet, men også avvisningseffekt **	Det er god tilgang på korttidsparkering i sentrum Avgift gir bedre tilgjengelighet, men også avvisningseffekt **(*)
Barn og unge	Redusert trafikk generelt er positivt Bedre enn belte på områdenivå, men utvalgte gater vil få mer belastning ***	Redusert trafikk generelt er positivt Gir negative effekter for barn og unges oppvekst- og skolemiljø i utvalgt område *(*)
Vurdering måloppnåelse	*** (27*)	** (21,5*)

5.2 Reguleringsalternativ: Boligsoneparkering

Boligsoneparkering er en ordning som regulerer parkering og andre parkeringsvilkår innenfor et spesifikt avgrenset område (*boligsone*). Beboere innenfor dette området får muligheten til å kjøpe en parkeringstillatelse (f. eks 100 kr/mnd), for å ha rett til å parkere kostnadsfritt innenfor boligsonen. Dette systemet bidrar til å begrense parkering til lokalbefolkningen og redusere letetraffikk og andel fremmedparkering. For å forhindre misbruk av ordningen, der beboere utnytter gratis parkering i hele boligsonen, deles sonen opp i mindre delområder.

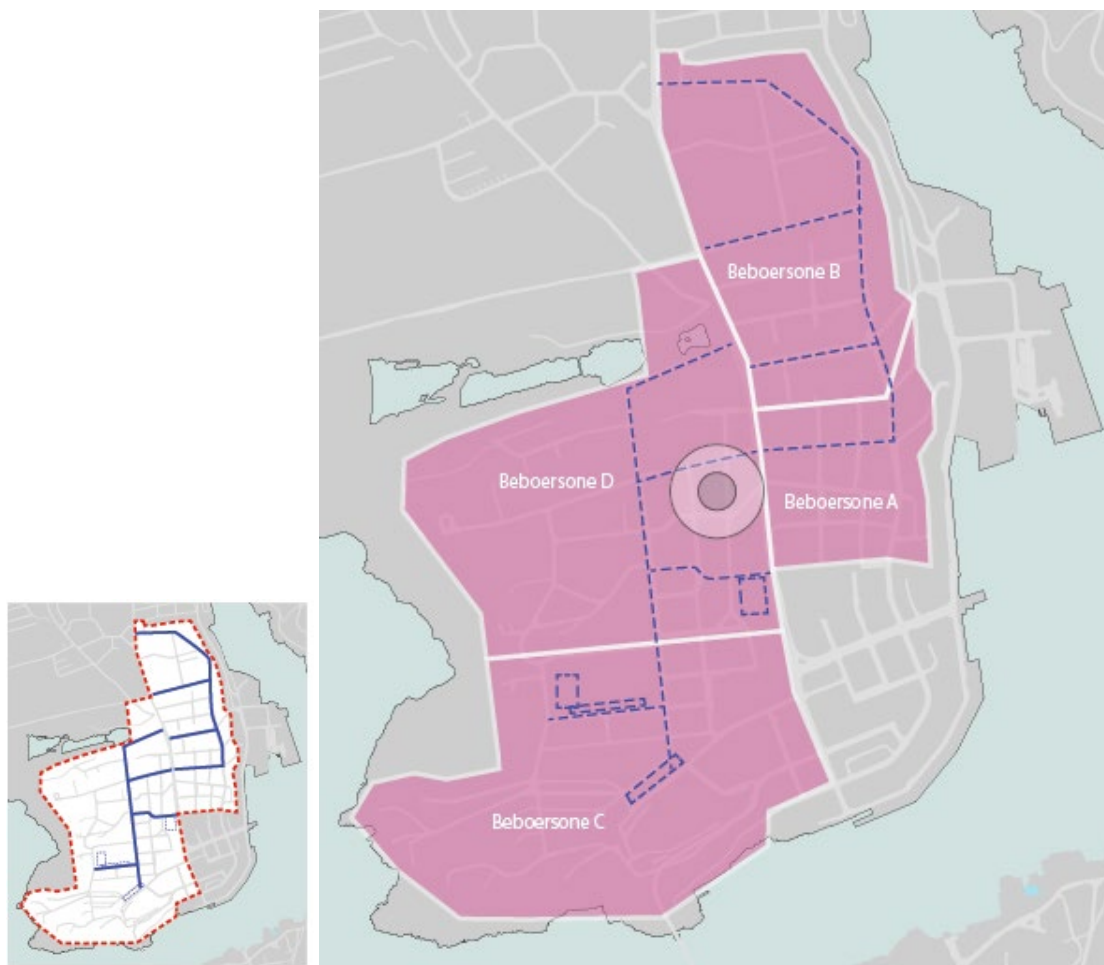


Figur 11: Illustrasjon av løsning med boligsoneparkering

For å styre parkering av arbeidspendlere, oppfordres de til å parkere langs gater utenfor boligsoneene, hvor ordinære kommunale parkeringsavgifter innføres. Besøkende til beboere i boligsonen kan håndteres på ulike måter. For å tilrettelegge for gjester som besøker på kveldstid eller i helgene, kan ordningen med boligsoneparkering begrenses til en bestemt tidsperiode, for eksempel fra kl. 8 til 16. For å imøtekomme behovet for å motta håndverkere og andre tjenester i hjemmet, kan det gis anledning til tidsbegrenset besøksparkering (f. eks maks 2 timer), enten på egne anviste plasser eller felles med beboerne.

5.3 Reguleringsalternativ: Beboerparkering

Beboerparkering er en ordning som gir beboere spesielle privilegier når det gjelder parkeringsvilkår, som for eksempel unntak fra parkeringsavgifter eller tidsbegrensninger, innenfor et spesifikt definert område (*beboersonen*). Kommunen har myndighet til å avgjøre om disse privilegiene skal gjelde for alle parkeringsplasser i sonen eller om noen plasser skal være reservert for ordinær avgiftsparkering. Beboere innenfor beboersonen får muligheten til å kjøpe en parkeringstillatelse, vanligvis mot en fast månedlig avgift, som gir dem anledning til, men ingen rettighet til, å parkere uten å betale avgift innenfor beboersonen. For å forhindre misbruk av ordningen, der beboere utnytter gratis parkering i hele beboersonen, deles sonen opp i mindre delområder.

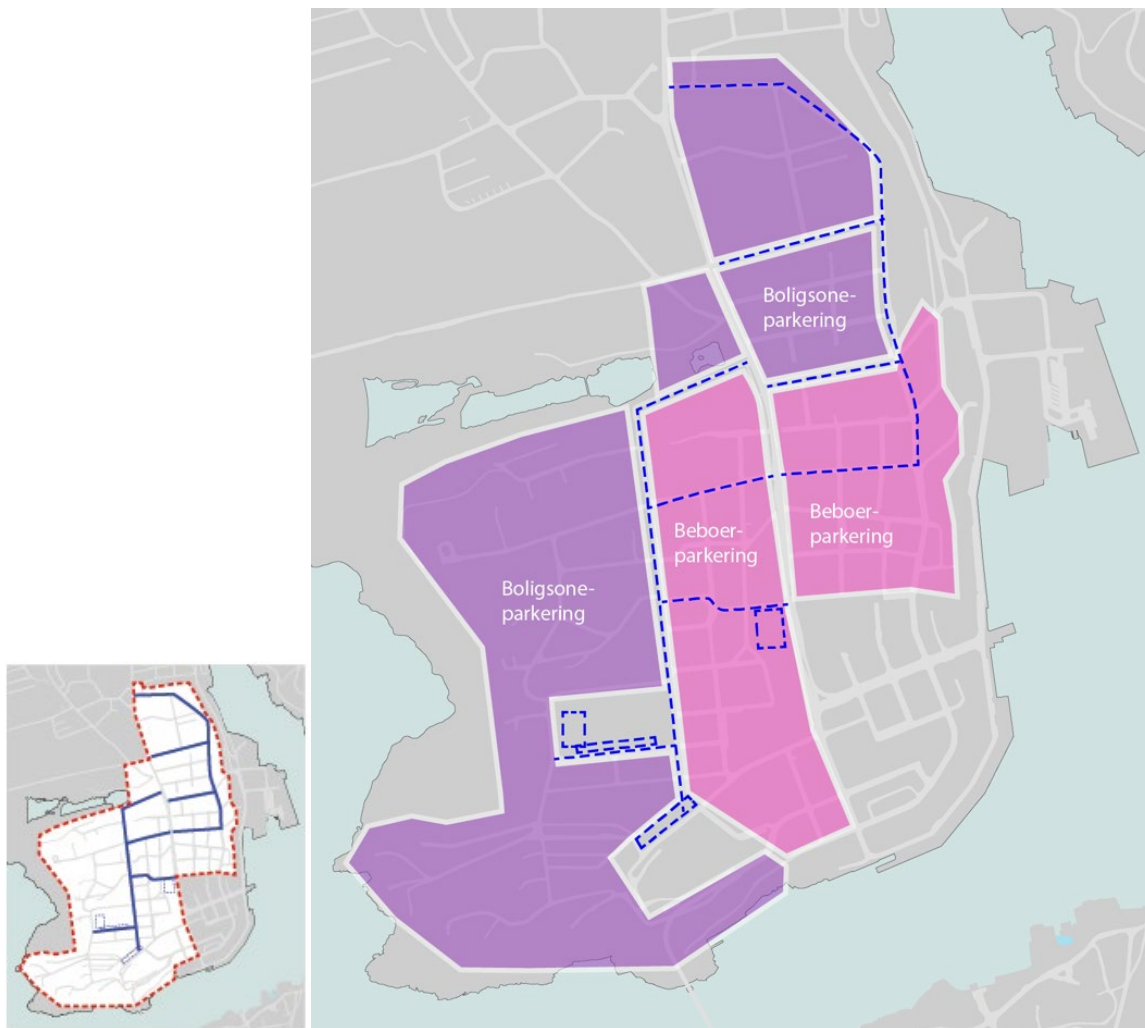


Figur 12: Illustrasjon av løsning med beboerparkering

Arbeidspendlere og andre besøkende har i utgangspunktet tilgang til de samme parkeringsplassene som beboerne, men til en høyere pris. For å styre parkeringen av arbeidspendlere, kan det innføres tidsbegrensninger, for eksempel maksimalt to timer, langs alle andre gater innenfor sonen, slik at det reduseres belastning på bomiljøet. Ettersom alle parkeringsplassene i utgangspunktet kan deles, er det ikke nødvendig å etablere spesifikke ordninger eller parkeringsplasser for håndverkere og andre besøkende i hjemmet. Dette systemet gir en mer effektiv utnyttelse av tilgjengelig parkering og forenkler administrasjonen av parkering i boligområdet.

5.4 Reguleringsalternativ: kombinasjon beboer- og boligsoneparkering

En kombinasjon av beboer- og boligsoneparkering vil kunne gi fordelene fra begge modellene. I en slik tilnærming vil en bruke den mest fleksible ordningen, beboerparkering, i områdene hvor det er størst behov for fremmedparkering. Boligsoneparkering kan brukes i områdene hvor det er størst behov for skjerming.




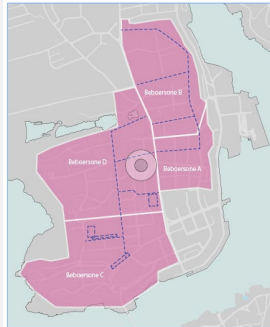

Figur 13: Illustrasjon av løsning med kombinert boligsone og beboerparkering

I boligsonen vil det være mulig å kjøpe en parkeringstillatelse dersom man bor i området, og i beboerparkeringsområdene er det mulig å parkere for pendlere og besøkende med tilsvarende takster som i sentrum for øvrig. Det vil fortsatt bli oppfordret til å bruke kommunale og private parkeringsområder/anlegg ved bruk av prisdifferensiering.

5.5 Vurdering av reguleringsalternativer

Reguleringsalternativene er vurdert etter en rekke kriterier, som beskrevet i tabell 5. Hvert kriterium har en skala på 1- 3 stjerner (*/**/***). *Beboerparkering* scorer klart best når reguleringsalternativene sammenlignes mot hverandre.

Tabell 5: Sammenligning av reguleringsalternativene boligsoneparkering, beboerparkering og kombinert løsning.

Kriterier	Boligsoneparkering	Beboerparkering	Kombinasjon
	 <p>Helhetlig regulering av boligsoner hvor beboere får særrett på parkering i egen boligsoner</p> <p>Tilreisende parkerer i gatene som ligger utenfor/ imellom sonene</p>	 <p>Gatene reguleres enkeltvis (tid, avgift og eventuelle særrettigheter)</p> <p>Beboere får unntak fra vilkår (og kan parkere avgiftsfritt) innen egen sone</p> <p>Eventuelle særretter kan vurderes og implementeres etter behov</p>	 <p>Helhetlig langsiktig grep med gradvis strengere regulering innenfra og ut (Boligsonen kan utvides senere ved behov)</p> <p>Ulempe med 2 ulike ordninger og mindre fleksibilitet</p>
Generelt	Urealistisk nærmest sentrum Vil trolig gi kapasitetsutfordringer på delområdenivå	Mer fleksibelt; alle gater kan i prinsippet reguleres individuelt (tid/pris) **	Parkering konsentreres i noen boligstrøk, og det oppstår nye pressområder. *
Skilting (innkjøp, arbeid, søknader etc.)	Mindre behov for skilting (kun ved innkjøring til sone) **	Større behov for skilting (ved hvert kryss)	Midlere behov for skilting *
Oppmerking	Samme	Samme	Samme
Administrasjon og drift	a) Investere i teknologi for automatisk kontroll b) Manuell håndtering krever mer bemanning *	a) Investere i teknologi for automatisk kontroll b) Manuell håndtering krever mer bemanning *	Ytterligere investeringer for systemer som skal håndtere forskjellige scenario
Fleksibilitet og effektiv kapasitetsutnyttelse	Gir kapasitetsutfordringer på parkeringsområder/anlegg. Nye områder kreves for å tilfredsstille behovet.	Gir maks sambruk, fleksibilitet og effektiv kapasitetsutnyttelse **	God nok kapasitetsutnyttelse. *
Faser, skalerbarhet og endring over tid	Krevende å innføre og å endre	Kan være et første steg. *	Kan endres begge veier, komplisert å innføre *

Attraktivt, levende og trivelig sentrum	Kapasitetsproblemer kan gi avvisningseffekt	Regulering omfordeler noen reisende til kollektivt uten å skape mye avvisning. *	Konsentrerer trafikk i nye pressområder.
Brukervennlighet	Tydlig skille mellom boligsone og parkeringsområder. *	Like vilkår for gateparkering gir tydelige forventinger. *	Kan oppleves forvirrende med forskjellige regler for forskjellige gater.
Parkering for beboere	Best for beboerne (ingen fremmedparkering i boligsonene) **	Gir mulighet for spredning av fremmedparkering i boligstrøkene. *	Vil konsentrere fremmedparkering i enkelte boligstrøk.
Parkering for arbeidspendlere (og andre med behov på dagtid)	Gir kapasitetsproblemer på vanlige parkeringsplasser	Gir størst fleksibilitet for pendlere **	Gir god nok dekning av parkeringsplasser for pendlere *
Brukere av sentrumstilbud (handel, servering, kultur)	Gir kapasitetsproblemer på mellom og langtidsplasser, som er sikkerhetsventilen for korttidsplassene.	Gir størst fleksibilitet også for korttidsbrukere **	Gir god nok fleksibilitet også for korttidsbrukere *
Vurdering	6*	13*	6*

6 Vurderinger og anbefalinger

6.1 Hva kan beboer-/boligsoneparkering løse

Målet med boligsoneparkering er å sikre at beboerne har prioritert tilgang til parkeringsplasser i sitt nærområde, samtidig som det skapes et roligere og tryggere bomiljø.

- Mindre trafikk og gjennomkjøring: Ved å redusere antall eksterne biler som parkerer i boligområdene, kan trafikkmengden reduseres. Dette skaper en tryggere atmosfære for beboere, spesielt barn, ved at antall biler som kjører gjennom områdene for å finne parkering reduseres.
- Forbedret bomiljø: Mindre trafikkbeltastning, kombinert med bedre parkeringstilgang for beboerne, kan bidra til et roligere og mer attraktivt bomiljø. Redusert trafikk kan også føre til mindre støy og luftforurensning.
- Økt tilgjengelighet for parkering for beboere: En av de viktigste fordelene med beboerparkering er at det gir prioritet til de som bor i området, slik at de enklere finner parkeringsplass nær sin bolig. Dette er spesielt verdifullt i tettbygde byområder hvor parkeringspresset kan være stort.
- Insentiv til å bruke kollektivtransport: Ved å regulere og avgiftsbelegge muligheten til å parkere i boligområder for ikke-beboere, kan det oppmuntre til økt bruk av kollektivtransport eller alternative transportmidler som sykler og delingsløsninger.

Erfaringer med beboerparkering i Ålesund og Trondheim har vist seg å være positive, men med ulike utfordringer og tilpasninger basert på byenes behov.

- I Ålesund ble det etablert boligsoner for å forbedre parkeringssituasjonen for de som bor i sentrumsnære områder, som ofte opplevde at fremmede benyttet parkeringsplassene. Ordningen har ført til bedre tilgjengelighet for beboere, spesielt ved å prioritere parkeringstillatelser for dem som bor i sonene. Det er også lagt til rette for at besøkende kan kjøpe parkeringstillatelser for kortere opphold, noe som balanserer behovene mellom beboere og besøkende.
- I Trondheim har boligsoner blitt implementert som et tiltak for å redusere biltrafikk i tråd med kommunens nullvekstmål, som innebærer at biltrafikken ikke skal øke. Et konkret eksempel er Ila-området, hvor fremmedparkering utgjorde en stor andel av bilene, noe som førte til at beboere ofte ikke fant parkering nær sine boliger. Innføringen av boligsoneparkering har hjulpet med å gi beboere bedre tilgang til parkeringsplasser, mens man samtidig forsøker å oppmuntre til bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

6.2 Potensielle utfordringer og anbefalinger

Til tross for fordelene, kan beboerparkering også ha flere mulige ulemper og utfordringer. Disse bør vurderes nøye før implementering for å sikre at negative effekter

blir minimert. Nedenfor beskrives noen av hovedutfordringene, samt mulige tiltak for å avbøte dem:

Administrasjonskostnader:

- **Utfordring:** Implementering av beboerparkering medfører administrative kostnader knyttet til etablering, drift og overvåking av ordningen. Dette inkluderer oppsetting av skilt, utstedelse av parkeringsbevis, håndheving og administrasjon av avgifter. I tillegg kan det kreve investeringer i digitale systemer for administrasjon og betaling.
- **Anbefaling:** Effektive systemer for digital søknad og betaling kan redusere administrasjonskostnadene. Automatiserte løsninger for parkeringsovervåking kan også bidra til å minimere behovet for manuell kontroll.

Innvirkning på pendlere:

- **Utfordring:** Pendlere som tidligere parkerte i boligområder kan få problemer med å finne rimelige alternativer. Dette kan føre til økt trafikk rundt boligsonene ettersom pendlere søker etter ledige plasser, eller de kan bli tvunget til å betale for dyrere parkering i bykjernen.
- **Anbefaling:** Tiltak som forbedret kollektivtransport, sykkelparkering og delingsordninger for bil kan avlaste trykket på boligområder og gi pendlere mer miljøvennlige alternativer.

Innvirkning på næringsdrivende:

- **Utfordring:** Forretninger som ligger i boligsoner kan oppleve tap av kunder hvis det blir vanskeligere for besøkende å finne parkering. Særlig småbedrifter, som er avhengige av korte kundebesøk, kan få redusert omsetning dersom tilgjengeligheten til parkering begrenses.
- **Anbefaling:** Det kan være hensiktsmessig å reservere enkelte plasser for korttidsparkering, slik at kunder av lokale bedrifter fortsatt kan benytte seg av området. En fleksibel parkeringsordning som gir næringsdrivende tilgang til beboerparkeringstillatelser, kan også hjelpe.

Besøkende til beboere og virksomheter:

- **Utfordring:** Besøkende kan oppleve utfordringer med å finne parkering dersom de ikke har tilgang til beboertillatelser. Dette kan føre til lavere tilgjengelighet og gjøre det vanskeligere for venner, familie eller servicepersonell å besøke beboere.
- **Anbefaling:** Det kan tilbys gjesteparkeringstillatelser som gir besøkende midlertidig tilgang til parkeringssonen. Alternativt kan det legges til rette for at besøkende enkelt kan betale for korttidsparkering via mobilapper.

Økt kostnadsbyrde for beboere:

- **Utfordring:** Beboerparkering medfører ofte en ekstra kostnad for de som bor i sonene, noe som kan oppleves som en økonomisk byrde, spesielt for de med begrenset inntekt.
- **Anbefaling:** Kommunen kan sette differensierte priser på parkeringstillatelser, basert på inntektsnivå eller andre kriterier, for å sikre at ordningen ikke blir uforholdsmessig dyr for enkelte beboere.

7 Prosess for innføring av beboerparkering

Skisse til prosess for innføring av beboer-/boligsoneparkering i Kristiansund

1) Grunnlag

- a. **Initiering av prosessen (utført):** Kommunen har initiert prosessen med å innføre boligsoneparkering som respons på utfordringer knyttet til fremmedparkering og planlagt byutvikling.
- b. **Forberedelse og utredning (utført):** Behovet for beboer-/boligsoneparkering i flere aktuelle områder er utredet i forbindelse med *KK 20-34 Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering*. Analyser av parkeringssituasjonen, bymiljø og trafikkbelastning er sett i sammenheng med behov og ønsker blant beboere og næringsliv, og prosjektets måloppnåelse
- c. **Forslag til ordning utarbeides (utført):** Forslag til geografisk avgrensinger, gater med tillatt fremmedparkering og vilkår er utviklet. Ordningen som foreslås beskrives i dette dokumentet og i sluttrapporten for *KK 20-34 Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering*.

2) Utarbeidelse av forslag til ordning

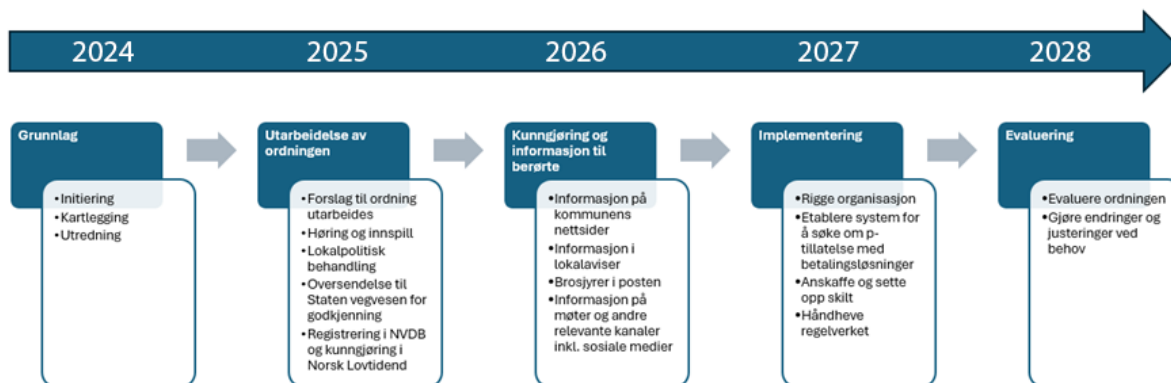
- d. **Ordningen konkretiseres og hjemles** Kommunen videreutvikler vilkår og betingelser som skal inngå forskriften som behandles politisk. Forskriften angir regler om hvem som har rett til å parkere i sonen, eventuelle gebyrer, tidsbegrensninger og andre relevante bestemmelser. Skiltplan utvikles
- e. **Høring og innspill:** Gjennomføring av en høringsrunde der berørte parter som beboere, næringsliv, veieiere, politiet og andre interessenter får mulighet til å komme med innspill og synspunkter på forslaget.
- f. **Lokalpolitisk behandling.** Med hjemmel i Parkeringsforskriften kan kommunen fatte vedtak om at definerte områder (skal reserveres for bosatte i aktuell sone eller for andre med særlig behov for slik parkering.
- g. **Oversendelse til Staten vegvesen for godkjenning.** Skiltplanen, forskrift og saksdokument knyttet til vedtak om beboer-/boligsoneparkering sendes til Statens vegvesen for godkjenning. Statens vegvesen behandler saken og kan fatte vedtak med hjemmel i Skiltforskriften.
- h. **Registrering.** Etter godkjenning fra Statens vegvesen, må kommunen sørge for at skilt, vedtaksnummer mv blir registrert i Nasjonal vegdatabank (NVDB) og kunngjort i Norsk Lovtidend.

3) Kunngjøring og informasjon: Offentlig kunngjøring gjennom kommunens nettsider, lokalaviser og andre relevante kanaler. Beboere og andre berørte parter informeres om nye regler for beboer-/boligsoneparkering.

4) Implementering. Kommunen sørger for å etablere et system for å søke om beboer-/boligsonetillatelse, betalingsløsninger, anskaffer og setter opp skilt og iverksetter kontrolltiltak for å håndheve regelverket.

5) Evaluering og eventuell justering: Det foreslås at ordningen evalueres etter en definert periode (f.eks. ett år) for å se om den fungerer som forventet eller om det er behov for justeringer eller endringer.

Fremdriftsplan beboer-/boligsoneparkering



Figur 14: Foreløpig fremdriftsplan for innføring av beboer-/boligsoneparkering i Kristiansund

8 Vedlegg

Markedsundersøkelse utført av Opinion (vedlegg 8 til KK 20-34 Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering)

9 Referanser

Christiansen, Petter, Øystein Engebretsen og Jan Usterud Hanssen (2015a). Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder. TØI-rapport 1439/2015

Christiansen, Petter, Kåre H. Skollerud og Jan Usterud Hanssen (2015b). Boligparkering i store norske byer - parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk. TØI-rapport 1425/2015

Christiansen, Petter, Jan Usterud Hanssen, Eva-Gurine Skartland, Nils Fearnley (2016) *Parkering – virkemidler og effekter*. TØI-rapport 1493/2016

Fosli, Olav og Jomar Lygre Langeland (2020) Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken. Del 1: Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk. Civitas-rapport

Hanssen, Jan Usterud og Marika Kolbenstvedt (2017) *Boligsone-/ beboerparkering*. Artikkel i tiltakskatalogen for transport og miljø, www.tiltak.no, TØI

Hanssen, Jan Usterud, og Petter Christiansen (2013) *Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer*. TØI-rapport 1266/2013

Krogstad, Julie Runde, Einar Leknes og Stian Brosvik Bayer (2021) *Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Undersøkelser og analyser i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren*. NORCE Rapport 5-2022

Tennøy, Aud, Anders Tønnesen, og Kjersti Visnes Øksenholt. 2015. *Kunnskapsstatus - Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum*. TØI-rapport 1400/2015

Notat om beboerparkering i Kristiansund
20-34 Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering

