

Rapport

Katrine N. Kjørstad
Ingunn Opheim Ellis

14 / 2009

Evaluering av prøveordning med beboerparkering i indre Oslo



Innhold

Forord

Sammendrag	i
Kort om undersøkelsesopplegget.....	i
Parkeringsforholdene til beboerne er blitt bedre	ii
De som er misfornøyde med beboerparkering, er misfornøyde med regelverket rundt ordningen	iii
De næringsdrivende er ikke like fornøyde med ordningen som beboerne	vi
1. Innledning	1
2. Fremmedparkering og parkeringsbelegg	3
2.1 Andel fremmedparkerte biler er redusert	3
2.2 Parkeringsbelegget har sunket.....	5
3. Beboernes opplevelse av parkeringsforholdene	6
3.1 Det har blitt lettere for beboere å finne parkeringsplass.....	6
3.2 Beboerne er mer tilfredse med parkeringsforholdene.....	9
4. Beboernes syn på kriteriene for beboerparkering	12
4.1 Misnøye med tidsrommet for beboerparkering og maksimal parkeringstid	12
4.2 Tildelingskriteriene	15
5. Beboernes syn på informasjon og søknadsprosess	17
5.1 Rom for forbedring når det gjelder informasjon om beboerparkering	17
5.2 Beboerne synes det er enkelt å søke om beboerkort.....	19
6. Beboernes syn på beboerparkering, totalt sett	20
6.1 Halvparten av beboere uten beboerkort er fornøyd med ordningen.....	20
6.2 Et flertall av beboerne kan tenke seg at ordningen utvides.....	20
7. De næringsdrivendes syn på beboerparkering	22
7.1 Synet på beboerparkering er varierende blant de næringsdrivende	22
7.2 Misnøye med regelverket for beboerparkering.....	24
7.3 Halvparten av de næringsdrivende har ikke fått informasjonsbrev	26
7.4 De næringsdrivende er ikke like fornøyde med prøveordningen som beboerne ..	27
Vedlegg	28
Vedlegg 1 – Kart over prøveområdene for beboerparkering.....	28
Vedlegg 2 – Beskrivelse av undersøkelsesopplegg.....	31
Vedlegg 3 – Veterinærinstituttet.....	33



Forord

I januar 2009 ble det igangsatt en prøveordning med beboerparkering i et begrenset område i Bydel Frogner, Bydel St. Hanshaugen og Bydel Gamle Oslo. Hensikten med prøveordningen er å prøve ut om parkeringsforholdene for beboerne blir bedre, og om kriteriene for beboerparkeringsordningen fungerer etter hensikten.

På oppdrag fra Oslo kommune, Trafikketaten, har Urbanet Analyse evaluert denne prøveordningen..

Prosjektleder fra Urbanet Analyse har vært Katrine N. Kjørstad, med Ingunn Opheim Ellis som prosjektmedarbeider. Alberte Ruud har vært kvalitetssikrer.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært Harald Elvehøi. Prosjektet er fulgt av en referansegruppe fra Trafikketaten, bestående av:

- Frederik Martinussen, avdelingsdirektør teknisk avdeling
- Harald Elvehøi, seksjonsleder plan
- Anne Sofie Durkis, seksjonsleder info
- Marianne Mølmen, førstekonsulent plan

I arbeidet med prosjektet har vi hatt fire møter med referansegruppen. Referansegruppen har gitt innspill og kommentarer underveis. Eventuelle feil og mangler i rapporten er imidlertid Urbanet Analyse sitt hele og fulle ansvar.

Urbanet Analyse

Oslo, 24. juni 2009

Katrine N. Kjørstad

Ingunn Opheim Ellis



Sammendrag

Sentrale deler av Oslo er til dels preget av trange gater, og eldre bebyggelse uten gode parkeringsløsninger. Dette innebærer dårlige parkeringsforhold for de som bor i disse områdene.

Oslo bystyre vedtok derfor i et møte 01.02.2006 (sak 6, Parkeringspolitikk for Oslo, Byrådssak 69 av 21.04.2005) å etablere en ordning med beboerparkering i Oslo. Byrådet ble gitt fullmakt til å utforme de nærmere regler for ordningen.

Hensikten med å innføre beboerparkering i et gitt område, er at parkeringsforholdene skal bli bedre for de som bor i området og som ikke har parkeringsmuligheter utenfor gategrunn. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til om beboerparkering vil oppleves som vesentlig bedre for beboerne i området. En prøveordning med beboerparkering skal gi svar på om dette er tilfelle.

Med bakgrunn i bystyrets vedtak, fikk Trafikketaten i oppdrag å etablere en prosjektgruppe hvor blant annet de fem sentrumsnære bydelene og berørte myndigheter ble invitert til å delta. Målet med prosjektet var å utarbeide et konkret forslag til en beboerparkeringsordning som kunne utprøves i et begrenset område.

På bakgrunn av prosjektgruppens innstilling besluttet Byrådet å etablere en beboerparkeringsordning, som et prøveprosjekt på inntil ett år, for beboere i et begrenset område i bydel Frogner, bydel St. Hanshaugen og bydel Gamle Oslo (Byrådssak 1078/08). Prøveordningen med beboerparkering ble igangsatt i januar 2009.

Det ble forutsatt at prøveordningen med beboerparkering skulle evalueres for å vurdere om den fungerer etter sin hensikt.

I det følgende oppsummeres hovedresultatene fra evalueringen. Evalueringen er basert på en kartlegging av parkeringsforholdene i de tre prøveområdene før og etter at prøveordningen med beboerparkering ble innført.

Kort om undersøkelsesopplegget

Kartleggingen før prøveordningen ble iverksatt ble gjennomført høsten 2007 i regi av Trafikketaten, og besto av:

- En registrering av fremmedparkering ved hjelp av en nummerregistreringsundersøkelse av parkerte biler i de foreslåtte prøveområdene for beboerparkering.
- En meningsmåling om parkeringssituasjonen, foretatt gjennom telefonintervju blant beboerne i de foreslåtte prøveområdene for beboerparkering. Det ble foretatt 200 intervjuer med personer som disponerer bil i hvert av prøveområdene, til sammen 600 intervjuer. Intervjuene ble foretatt per telefon av analyseselskapet Norstat AS.

I mai 2009 ble det gjennomført en tilsvarende nummerregistreringsundersøkelse i de tre prøveområdene for beboerparkering. Det ble også gjennomført en meningsmåling om parkeringssituasjonen blant følgende grupper:

- Beboere med beboerkort i de tre prøveområdene (1334 svar)

- Beboere uten beboerkort i prøveområdene (861 svar)
- Næringsdrivende i prøveområdene (135 svar)
- Beboere i et kontrollområde i bydel Grünerløkka (302 svar)

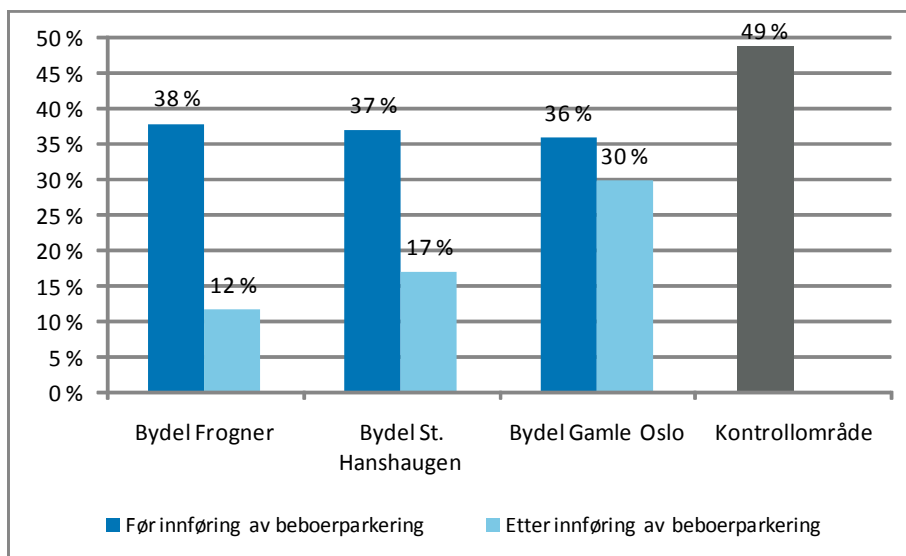
Etter-undersøkelsen er internettbasert, og alle beboere i de aktuelle områdene fikk tilsendt et rekrutteringsbrev i posten. Det var mulig å be om å få spørreskjema tilsendt i posten for de som ønsket det.

Blant beboere med beboerkort svarte over halvparten på etter-undersøkelsen. Dette er en meget høy svarprosent, og det tyder på at beboerparkering er et tema som engasjerer. Svarprosenten er lavere i de andre gruppene, men blant disse gruppene er det også kommet inn tilstrekkelig med svar til å kunne analysere forskjeller mellom ulike grupper av beboere og næringsdrivende.

Parkeringsforholdene til beboerne er blitt bedre

Andel fremmedparkerte biler er redusert

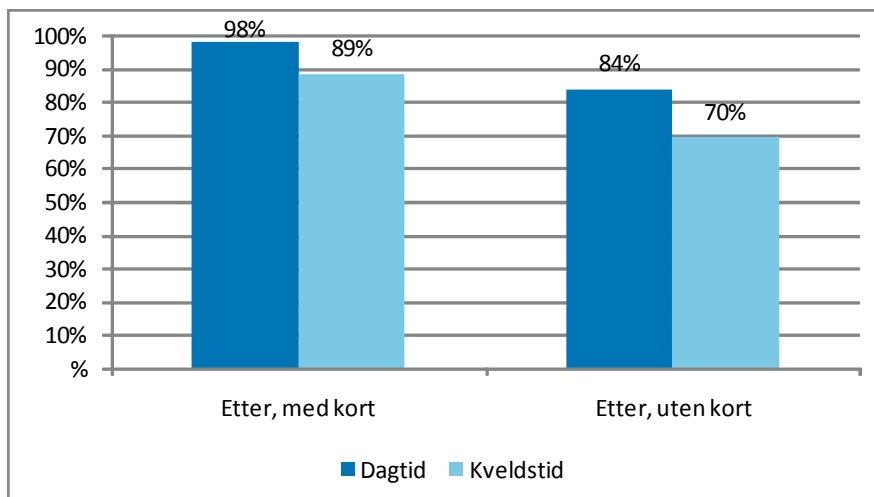
En kartlegging av parkerte biler innenfor prøveområdene for beboerparkering viser at andelen biler som ikke hører naturlig hjemme i området (dvs. fremmedparkerte biler) har sunket i alle de tre prøveområdene. Før det ble innført beboerparkering, var det i underkant av 40 prosent fremmedparkerte biler. Andelen fremmedparkerte biler har sunket mest i bydel Frogner og i bydel St. Hanshaugen, og minst i bydel Gamle Oslo.



Figur S.1: Andel fremmedparkerte biler før og etter innføring av beboerparkering, i prosent av alle parkerte biler. Kartlegging på dagtid.

Ni av ti beboere synes det har blitt lettere å finne parkeringsplass

Ni av ti beboere synes beboerparkering har gjort det lettere å finne parkeringsplass på gaten der de bor, spesielt på dagtid. Beboere med beboerkort synes i større grad det har blitt lettere å finne parkeringsplass enn beboere uten beboerkort. Men også 70 prosent av beboere uten beboerkort synes det har blitt lettere å finne parkeringsplass på gaten på kveldstid.



Figur S.2: Prosentandel som synes det har blitt lettere å finne parkeringsplass på gaten der de bor etter at det ble innført beboerparkering

Samtidig bruker beboerne vesentlig kortere tid på å finne parkeringsplass på gaten der de bor enn de gjorde før det ble innført beboerparkering. Over halvparten av beboerne bruker nå under ett minutt på å finne parkeringsplass på gaten. Før det ble innført beboerparkering, brukte kun en av fem under ett minutt på å finne parkeringsplass. Beboerparkering har dermed medført mindre kjøring i gatene, noe som også kommer til uttrykk ved at halvparten av beboerne mener at det har blitt mindre trafikk i gatene etter at det ble innført beboerparkering.

Med innføring av beboerparkering har også andelen av beboere som er lite tilfredse med parkeringssituasjonen i sitt boligområde gått ned. Før det ble innført beboerparkering, var bare 39 prosent av beboere som eier eller disponerer bil tilfreds med parkeringssituasjonen. Hele 96 prosent av beboere med beboerkort er nå tilfredse med parkeringssituasjonen i sitt boligområde på dagtid. Tilfredsheten er noe lavere på kveldstid, og den er lavere blant beboere uten beboerkort: Om lag halvparten av beboere uten beboerkort er tilfredse med parkeringssituasjonen i sitt boligområde på kveldstid.

Ordningen med beboerparkering har dermed ført til at parkeringsforholdene for de som bor i området, og som ikke har parkeringsmuligheter utenfor gategrunn, har blitt bedre. Som en følge av dette er over halvparten av beboerne enige i påstanden om at ”beboerparkering gjør at jeg lettere kan bli boende sentralt i Oslo”.

De som er misfornøyd med beboerparkering, er misfornøyd med regelverket rundt ordningen

Selv om parkeringsforholdene for beboerne er blitt bedre etter at det ble innført en prøveordning med beboerparkering, er det likevel en del av beboerne som ikke er fornøyd med ordningen. 84 prosent av beboere med beboerkort er fornøyd med ordningen, mens halvparten av beboere uten beboerkort er fornøyd med prøveordningen med beboerparkering, totalt sett.

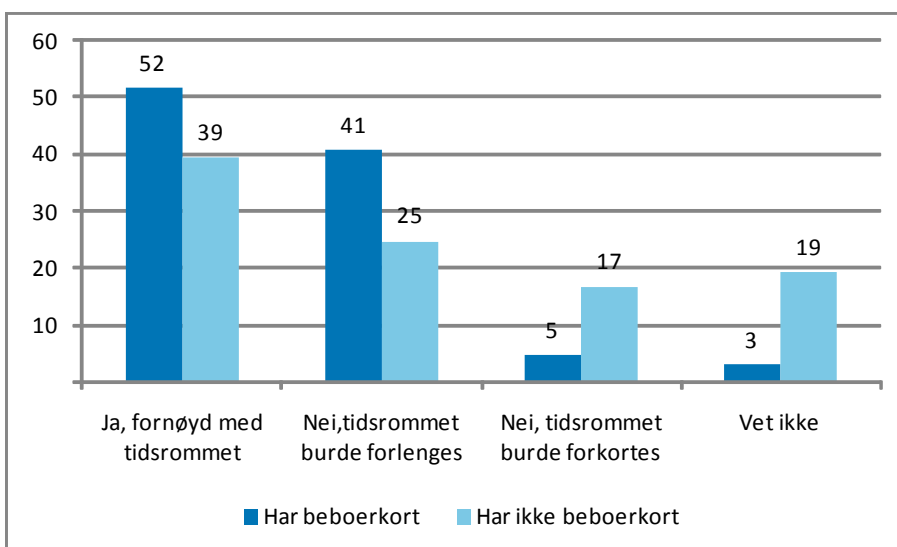
Det kan tyde på at beboerparkeringsordningen, slik den i dag er utformet, legger parkeringsforholdene godt til rette for beboere som eier eller disponerer egen bil, men at

denne tilretteleggingen til dels har gått på bekostning av andre grupper som innimellom har behov for gateparkering.

Tidsrommet beboerparkering gjelder for

I prøveperioden for beboerparkering gjelder ordningen i tidsrommet kl. 09-17 på hverdager, og kl. 09-15 på lørdager.

Om lag 40 prosent av beboerne uten beboerkort er fornøyd med tidsrommet ordningen med beboerparkering gjelder for, mens om lag halvparten av beboerne med beboerkort er fornøyd med gjeldende tidsrom.



Figur S.3: Svarfordeling på spørsmålet om man er fornøyd med det tidsrommet beboerparkering gjelder for.

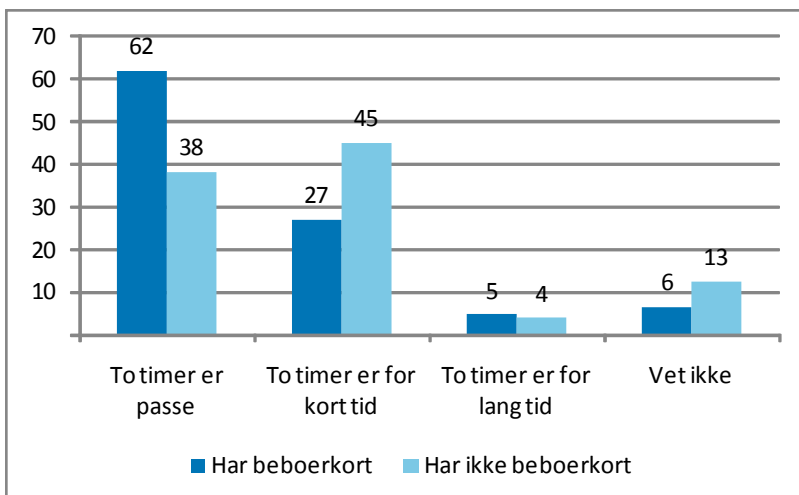
Flesteparten av de som er misfornøyd med tidsrommet, mener at tidsrommet burde forlenges. Det er særlig om ettermiddagen at kampen om parkeringsplassene er størst:

”Det er på kveldstid det er vanskeligst å finne parkeringsplass der jeg bor. Beboerparkering løser ikke dette problemet, da ordningen kun begrenser parkering på dagtid. På dagen er uansett de fleste på jobb og nesten alle plassene er ledige. Vennligst gjør om ordningen slik at det er lettere å finne plass om kvelden.”

Beboere uten beboerkort synes en maksimaltid på to timer er for kort

Maksimal parkeringstid for de som ikke har beboerlisens er to timer. To timers parkering koster 31 kroner.

Over halvparten av beboerne uten beboerkort er misfornøyd med en maksimaltid på to timer for dem uten beboerkort. Beboere med beboerkort er mer fornøyd med to timers maksimaltid enn beboere uten kort.



Figur S.4: Svarfordeling på spørsmålet om man er fornøyd med en maksimaltid på to timer for de som ikke har beboerkort.

De som foretrekker en annen maksimaltid, synes to timer er for kort tid, og foretrekker at maksimaltiden bør være på minst 3-4 timer. Ønske om økt maksimaltiden skyldes særlig hensynet til de besøkende: ”Det er veldig vanskelig å få besøk av gjester med bil når de bare kan parkere i maks 2 timer på dagtid.”

Ønske om begrenset beboerlisens ved lån av bil, og mulighet til gjestekort

Det gis anledning til å få ett beboerkort per person, og beboerkortet er knyttet til en bestemt bil. Man må dokumentere at man bor i området, og at man eier eller disponerer en bil på fast basis.

Over halvparten av husstandene i bydelene i indre Oslo eier eller disponerer ikke egen bil (kilde: SSB). Mange av disse låner eller leier en bil av og til. Beboerparkering har gjort det vanskelig for denne gruppen å parkere i sitt nærområde de gangene de låner bil. Det savnes en ordning som tar hensyn til dette: ”Jeg savner muligheten for å søke om beboerparkeringskort når man ikke står registrert som eier av bil. Dersom man f. eks låner en bil i en periode er det ganske håpløst”.

En god del ønsker seg også muligheten til å få et gjestekort for besøkende som er på besøk en stund: ”Jeg kan ikke lenger få flere dagers besøk av slektninger og familie med bil for de har ingen steder å parkere bilen for så lang tid. Det skulle vært mulig å få beboer parkeringskort også for de som ikke har bil så gjester kunne få benytte dem ved besøk over 2 timer.”

De fleste husstandene i indre Oslo som eier eller disponerer en bil, har bare en bil (kilde: SSB). Resultatene fra undersøkelsen tyder ikke på at en beboerparkeringsordning fører til at folk kjøper bil i større grad: Om lag 95 prosent er ikke enige i påstanden om at ”beboerparkering gjør at husstanden vil kjøpe flere biler i nærmeste framtid”. Det ser dermed ut til at det vil kunne fungere bra med å tildele en beboerlisens per person framfor husstand.

De næringsdrivende er ikke like fornøyde med ordningen som beboerne

I prøveordningen for beboerparkering fikk ikke næringsdrivende anledning til å bli tildelt parkeringslisens. Trafikketaten ønsket å bruke erfaringer fra prøveperioden til å vurdere dette nærmere ved en eventuell videreføring av ordningen. For å kartlegge de næringsdrivendes syn på beboerparkeringsordningen, ble det sendt ut et spørreskjema til alle næringsdrivene i de tre prøveområdene, med unntak av Veterinærinstituttet og Tannlegehøgskolen.

Disse to institusjonene fikk et eget brev fra Trafikketaten, datert 03.06.2009, hvor de ble invitert til å si sin mening om beboerparkeringsordningen. Bare Veterinærinstituttet har svart på denne henvendelsen. Svarene fra Veterinærinstituttet er oppsummert i vedlegg 3, og inngår ikke i analysene nedenfor.

Et firma som driver en form for virksomhet som krever næringstransport påvirkes av beboerparkeringsordningen på en helt annen måte enn et firma med mange besøkende kunder. De næringsdrivende er derfor gruppert i tre hovedgrupper, alt etter hvordan ordningen med beboerparkering er antatt å påvirke næringsvirksomheten:

1. *Næringsdrivende som driver en form for virksomhet som krever næringstransport.* Dette gjelder 48 prosent av de næringsdrivende som har svart på undersøkelsen.
2. *Næringsdrivende som driver kunderettet virksomhet.* Dette gjelder 65 prosent av de næringsdrivende som har svart på undersøkelsen.¹
3. *Næringsdrivende som verken driver næringstransport eller som har kunderettet virksomhet.* Dette gjelder 22 prosent av de næringsdrivende som har svart på undersøkelsen

Halvparten av de næringsdrivende med transportbehov mener det har blitt vanskeligere å drive virksomheten

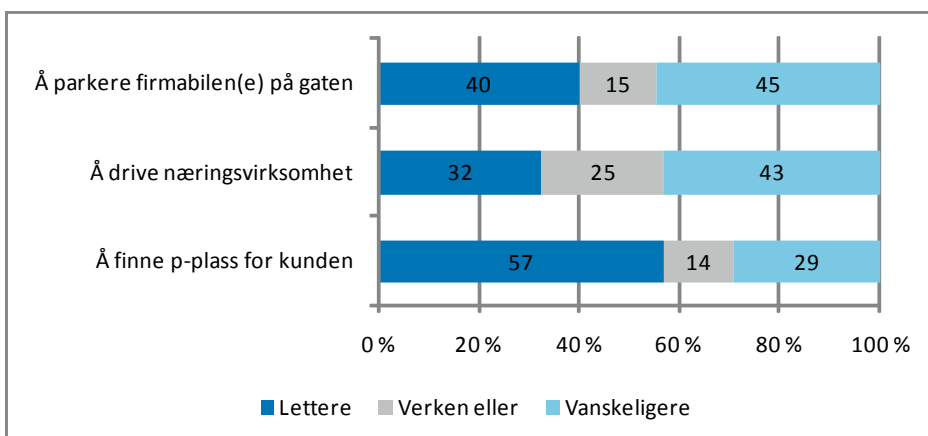
De næringsdrivende med et transportbehov er delt på midten når det gjelder hvordan beboerparkering påvirker parkeringsforholdene i nærområdet. Omtrent halvparten mener at beboerparkering gjør det vanskeligere å finne parkeringsplass på gaten, mens 40 prosent mener at det har blitt lettere. De øvrige er nøytrale til spørsmålet.

Videre mener rundt 40 prosent av næringsdrivende med et transportbehov at beboerparkering har gjort det vanskeligere å drive næringsvirksomheten, mens noe færre mener at beboerparkering har gjort det lettere. Åtte av ti tror det blir lettere å drive næringsvirksomheten med et parkeringskort for næringsdrivende.

Flertallet av de næringsdrivende med kunderettet virksomhet mener det har blitt lettere for kundene å nå dem

Litt over halvparten av de næringsdrivende med kunderettet virksomhet mener at beboerparkering gjør det lettere for kunden å finne parkeringsplass, mens en av tre mener det har blitt vanskeligere. For denne gruppen av næringsdrivende slår altså beboerparkering bedre ut enn for de som driver en form for virksomhet som krever næringstransport.

¹ En del næringsdrivende har både et eget transportbehov, og besøkende kunder. Der hvor de næringsdrivende er gruppert i gjensidig utelukkende grupper, er disse plassert i gruppen "næringsdrivende med transportbehov" da deres syn på beboerparkering og parkeringsforholdene sammenfaller mer med denne gruppen enn med gruppen som utelukkende har kunderettet virksomhet.



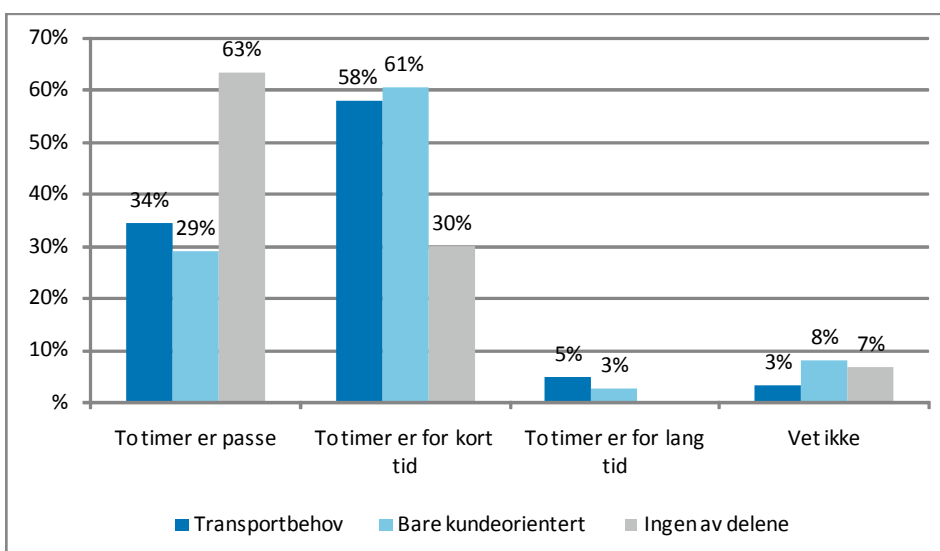
Figur S.5: Prosentandel som mener beboerparkering gjør det lettere/ vanskeligere å parkere firmabil på gaten, drive næringsvirksomhet og at kunder finner p-plass i området.

De næringsdrivende synes en maksimaltid på to timer er for kort

Når det gjelder synet på tidsrommet som beboerparkering gjelder for, er det er stor forskjell mellom de ulike næringsdrivende. Flertallet av de næringsdrivende som driver kunderettet virksomhet er fornøyd med tidsrommet ordningen gjelder for, mens flertallet av de næringsdrivende med et transportbehov er ikke fornøyd med dette tidsrommet. Disse foretrekker at tidsrommet forkortes.

Flertallet av både de næringsdrivende med et transportbehov, og næringsdrivende som driver kunderettet virksomhet, er ikke fornøyd med en maksimaltid på to timer for dem uten beboerkort. Disse foretrekker at maksimaltiden utvides til minst 3-4 timer.

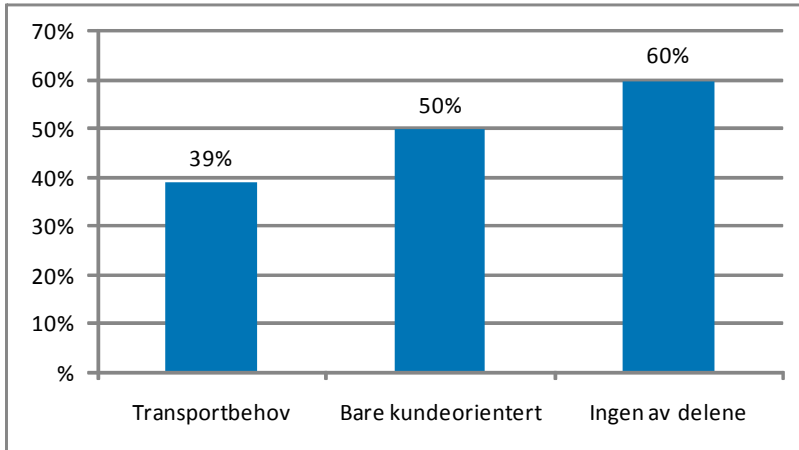
De øvrige næringsdrivende mener i større grad at to timer er en passe maksimaltid.



Figur S.6: Svarfordeling blant de næringsdrivende på spørsmål om en maksimaltid på to timer er passe for de uten beboerkort

Halvparten av de næringsdrivende er ikke fornøyd med beboerparkeringsordningen slik den fungerer i dag

Om lag halvparten av de næringsdrivende er ikke fornøyd med prøveordningen med beboerparkering slik den fungerer i dag. Minst fornøyd er de næringsdrivende med et transportbehov. Ved en eventuell videreføring av beboerparkeringsordningen er det derfor viktig å legge parkeringsforholdene til rette, også for denne gruppen.



Figur S.7: Prosentandel av de næringsdrivende som er fornøyd med prøveordningen alt i alt.

1. Innledning

Sentrale deler av Oslo er til dels preget av trange gater og eldre bebyggelse uten gode parkeringsløsninger. Dette innebærer dårlige parkeringsforhold for de som bor i disse områdene.

Oslo bystyre vedtok derfor i møte 01.02.2006 (sak 6, Parkeringspolitikk for Oslo, Byrådssak 69 av 21.04.2005) at det skal etableres en ordning med beboerparkering i Oslo. Byrådet ble gitt fullmakt til å utforme de nærmere regler for ordningen.

Hensikten med å innføre beboerparkering i et gitt område, er at parkeringsforholdene skal bli bedre for de som bor i området og som ikke har parkeringsmuligheter utenfor gategrunn. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til om beboerparkering vil oppleves som vesentlig bedre for beboerne i området. En prøveordning med beboerparkering skal gi svar på om dette er tilfelle.

Med bakgrunn i bystyrets vedtak, fikk Trafikketaten i oppdrag å etablere en prosjektgruppe hvor blant annet de fem sentrumsnære bydelene, og berørte myndigheter ble invitert til å delta. Målet med prosjektet var å utarbeide et konkret forslag til en beboerparkeringsordning som kunne utprøves for et begrenset område.

På bakgrunn av prosjektgruppens innstilling besluttet byrådet å etablere en beboerparkeringsordning, som et prøveprosjekt på inntil ett år, for beboere i et begrenset område i bydel Frogner, bydel St. Hanshaugen og bydel Gamle Oslo (Byrådssak 1078/08). Vedlegg 1 viser kart over de vedtatte prøveområdene. Prøveordningen med beboerparkering ble igangsatt i januar 2009.

For å vurdere om prøveordningen med beboerparkering fungerer etter sin hensikt, skulle prøveordningen evalueres. Denne rapporten dokumenterer resultatene fra evalueringen. Evalueringen er basert på en kartlegging av parkeringsforholdene i de tre prøveområdene før og etter prøveordningen med beboerparkering ble innført.

Kartleggingen før prøveordningen ble iverksatt ble gjennomført høsten 2007 i regi av Trafikketaten, og besto av:

- En registrering av fremmedparkering ved hjelp av nummerregistreringsundersøkelse av parkerte biler i de foreslåtte prøveområdene for beboerparkering.
- En meningsmåling om parkeringssituasjonen, foretatt gjennom telefonintervju blant beboerne i de foreslåtte prøveområdene for beboerparkering.

I mai 2009 ble det gjennomført en tilsvarende nummerregistreringsundersøkelse i de tre prøveområdene for beboerparkering, samt en meningsmåling om parkeringssituasjonen med mer blant følgende grupper:

- Beboere med beboerkort i de tre prøveområdene
- Beboere uten beboerkort i prøveområdene
- Næringsdrivende i prøveområdene
- Beboere i et kontrollområde i bydel Grünerløkka

Undersøkelsesopplegg, svarprosent med mer er beskrevet nærmere i vedlegg 2.

I denne evalueringen fokuseres det på parkeringsforholdene blant de som bor og ”virker” i prøveområdene for beboerparkering.

En god del av medieoppmerksomheten rundt prøveordningen med beboerparkering skyldes at beboere i områder rett utenfor prøveområdene opplever til dels vanskelige parkeringsforhold fordi en del ”fremmedparkering” har flyttet seg til disse områdene. I evalueringen er det imidlertid ikke fokus på parkeringsforholdene blant dem som bor i områdene utenfor prøveordningen.

2. Fremmedparkering og parkeringsbelegg

En av årsakene til de dårlige parkeringsforholdene til beboerne i indre deler av Oslo, er at parkeringsplassene fylles opp av biler som ikke hører hjemme i området (dvs. fremmedparkerte biler). Dette kan for eksempel være personer som kommer fra andre områder og som kjører inn til sentrale deler av Oslo for å parkere bilen der, og deretter gå/kjøre kollektivt videre til arbeid.

En ordning med beboerparkering gjør det vanskeligere å parkere bilen for de som ikke hører hjemme i et område, og antas derfor å redusere omfanget av uønsket fremmedparkering.

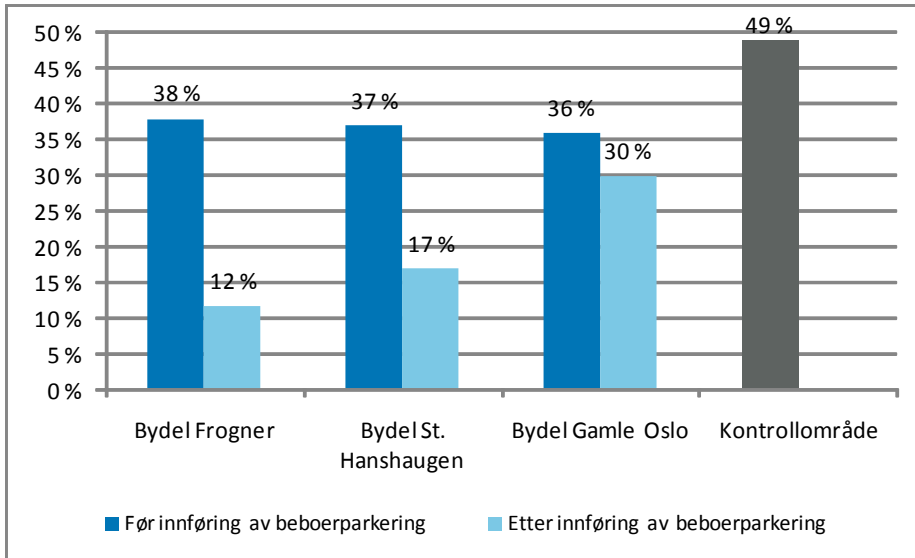
2.1 Andel fremmedparkerte biler er redusert

For å kartlegge omfanget av fremmedparkering i de tre prøveområdene, ble det i september 2007 gjennomført en nummerregistreringsundersøkelse i et utvalg av gater i de foreslåtte prøveområdene for beboerparkering i Oslo. Kjennemerket til alle parkerte biler ble registrert, og bilens parkeringssted ble sammenlignet med eierens adresse i Motorvognregisteret (Autosys). Biler som var parkert mindre enn 300 meter fra eiers adresse ble registrert som ”bil med adressesetilhørighet”. Biler som var parkert mer enn 300 meter fra eiers adresse ble kalt ”bil uten adressesetilhørighet”. Undersøkelsen omfattet i alt 626 kjøretøy.

Tidligere kartlegginger hadde vist at om lag 35 prosent av ”biler uten adressesetilhørighet” likevel hører naturlig til i området. Mange studenter har for eksempel bilen registrert på sin hjemmeadresse, og de som er midlertidig bosatt har ikke nødvendigvis omregistrert bilen på sin nye adresse. På grunnlag av dette ble det antatt at 35 prosent av ”biler uten adressesetilhørighet” også hører hjemme i området i før-situasjonen.

Som en del av evalueringen av prøveordningen ble det i april 2009 gjennomført en tilsvarende undersøkelse i de samme områdene, samt i et kontrollområde i bydel Grünerløkka uten beboerparkering. Alle biler med beboerkort, samt alle biler som var parkert innen 300 meter fra eiers adresse, ble regnet som ”bil med adressesetilhørighet”, og alle andre biler regnes som fremmedparkerte biler.

Figuren nedenfor viser andel fremmedparkerte biler før og etter innføring av prøveordningen med beboerparkering.



Figur 2.1: Andel fremmedparkerte biler før og etter innføring av beboerparkering, i prosent av alle parkerte biler. Kartlegging på dagtid.

Før det ble innført prøveordning med beboerparkering i Oslo, var andelen fremmedparkerte biler på mellom 36 og 38 prosent i de tre prøveområdene. Det vil si at i overkant av 60 prosent av alle parkerte biler, hørte hjemme i området. Noe tilsvarende ser vi i kontrollområdet på Grünerløkka, hvor andelen fremmedparkerte biler er på nærmere 50 prosent.

Etter at det ble innført en prøveordning med beboerparkering, har andelen fremmedparkerte biler sunket i alle prøveområdene. Prøveordningen med beboerparkering har dermed ført til at en større andel av parkeringsplassene i de tre prøveområdene disponeres av beboere i området.

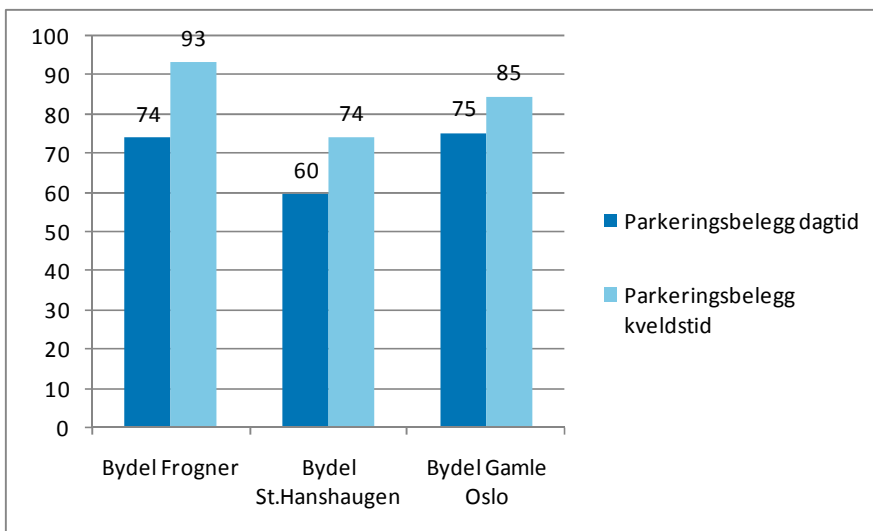
Reduksjonen av andel fremmedparkerte biler er imidlertid ikke lik i de tre prøveområdene:

- I bydel Frogner utgjør fremmedparkerte biler bare 12 prosent av alle parkerte biler etter at det ble innført prøveordning med beboerparkering, mot 38 prosent før beboerparkering ble innført. Nærmere 90 prosent av alle bilene som er parkert i prøveområdet for beboerparkering i denne bydelen, hører hjemme i området.
- I Bydel St.Hanshaugen har andelen fremmedparkerte biler sunket fra 37 prosent til 17 prosent av de parkerte bilene. Dette innebærer at om lag 80 prosent av bilene som i dag er parkert i prøveområdet for beboerparkering i denne bydelen, hører hjemme i området.
- I bydel Gamle Oslo har andelen fremmedparkerte biler bare sunket med seks prosentpoeng, fra 36 prosent til 30 prosent av de parkerte bilene. Det vil si at 70 prosent av bilene som i dag er parkert i prøveområdet for beboerparkering i denne bydelen, hører hjemme i området.

2.2 Parkeringsbelegget har sunket

Før prøveordningen med beboerparkering ble innført, var det tilnærmet fullt belegg i disse områdene, og det var vanskelig å finne parkeringsplass. Denne situasjonen er endret med innføring av beboerparkering. Parkeringsbelegget har sunket, særlig på dagtid. Men også her er det forskjeller bydelene imellom:

- Etter at beboerparkering ble innført, er parkeringsbelegget i bydel St. Hanshaugen på 60 prosent på dagtid. Det vil si at 40 prosent av parkeringsplassene er ledige. På kveldstid er parkeringsbelegget i bydel St. Hanshaugen på 74 prosent, dvs. at 26 prosent av plassene er ledige.
- I bydel Frogner er parkeringsbelegget på dagtid på 74 prosent, og på kveldstid 93 prosent. Det vil si at det er tilnærmet fullt belegg på kveldstid i prøveområdet i denne bydelen.
- I bydel Gamle Oslo er parkeringsbelegget på 75 prosent på dagtid, også 85 prosent på kveldstid.



Figur 2.2: Parkeringsbelegg i de tre prøveområdene med beboerparkering – i prosent av antall plasser. Kartlegging foretatt i uke 14, 2009

3. Beboernes opplevelse av parkeringsforholdene

For å kartlegge beboernes opplevelse av parkeringsforholdene før ordningen med beboerparkering tredde i kraft, ble det i september 2007 foretatt en spørreundersøkelse om parkeringssituasjonen i de tre foreslåtte prøveområdene for beboerparkering. Det ble foretatt 200 intervjuer med personer som disponerer bil i hvert av prøveområdene, til sammen 600 intervjuer. Intervjuene ble foretatt per telefon av analyseselskapet Norstat AS.

For å undersøke hvordan prøveordningen med beboerparkering har påvirket parkeringsforholdene, ble det i mai 2009 foretatt en tilsvarende spørreundersøkelse blant beboere i de tre prøveområdene, samt i et kontrollområde i bydel Grünerløkka. Etterundersøkelsen var internett-basert. Alle beboere i de aktuelle områdene fikk tilsendt et rekrutteringsbrev i posten, med et unikt passord og en lenke til undersøkelsen. Det var også mulig å be om å få tilsendt et spørreskjema i posten for de som ønsket det. 70 personer ba om å få tilsendt spørreskjema i posten.

Blant beboere med beboerkort svarte over halvparten på undersøkelsen. Dette er en meget høy svarprosent, og det tyder på at beboerparkering er noe som engasjerer. Svarprosenten er lavere i de andre gruppene, men blant disse gruppene er det også kommet inn tilstrekkelig med svar.

I mange tilfeller deler en husstand på en bil. Beboerkortet står på den ene personen, men den andre også bruker bilen. De som benytter en bil med beboerkort på denne måten, uten selv å ha beboerkort, er regnet inn blant de som har beboerkort. Deres erfaringer med parkeringsforholdene er basert på det å ha en bil med beboerkort.

Undersøkelsesopplegg, svarprosent med mer er nærmere beskrevet i vedlegg 2.

3.1 Det har blitt lettere for beboere å finne parkeringsplass

Resultatene viser at beboerparkering har gjort det lettere for beboerne å finne parkeringsplass på gaten der de bor: Andelen som synes det er lett å finne parkeringsplass på gaten der de bor har økt, og et stort flertall av beboerne mener det er lettere å finne parkeringsplass på gaten nå, enn det var før det ble innført beboerparkering. Videre bruker beboerne kortere tid på å finne parkeringsplass på gaten nå enn de gjorde før det ble innført beboerparkering.

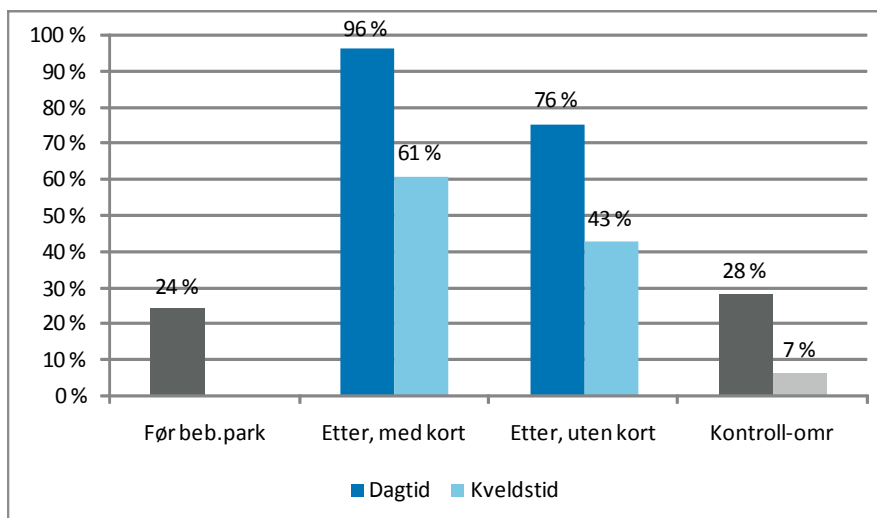
Andelen som synes det er lett å finne parkeringsplass har økt, særlig på dagtid

Før det ble innført en prøveordning med beboerparkering, synes et flertall av de som eier eller disponerer bil at det var vanskelig å finne parkeringsplass på gaten der de bor. Bare 24 prosent svarte at det var lett å finne parkeringsplass.

Etter at prøveordning ble innført, har andelen som synes det er lett å finne p-plass på gaten økt, både blant de med og uten beboerkort. Andelen har økt mest dagtid. Hele 96 prosent av beboere med beboerkort synes det er lett å finne parkeringsplass på dagtid. Blant beboere uten beboerkort er prosentandelen noe lavere (76 prosent), men et flertall også blant disse synes det er lett å finne parkeringsplass på gaten på dagtid.

Det er færre som mener at parkeringsforholdene er enkle på kveldstid, både blant de med og uten beboerkort. Blant beboere med beboerkort svarer 61 prosent at det er lett å finne parkeringsplass på gaten der de bor på kveldstid.² Men et flertall av beboere uten beboerkort mener det er vanskelig å finne parkeringsplass på gaten er de bor på kveldstid, selv etter at det er innført beboerparkering. 43 prosent i denne gruppen synes det er lett å finne parkeringsplass.

De som er bosatt i kontrollområdet synes det er like vanskelig å finne parkeringsplass i dag, som de som bor i prøveområdene synes det var i forkant av prøveordningen. Dette tyder på at endringen i synet på parkeringsforholdene skyldes prøveordningen med beboerparkering, og ikke en generell endring som gjelder over hele indre by:



Figur 3.1: Prosentandel av beboerne som synes det er lett å finne parkeringsplass på gaten der de bor.

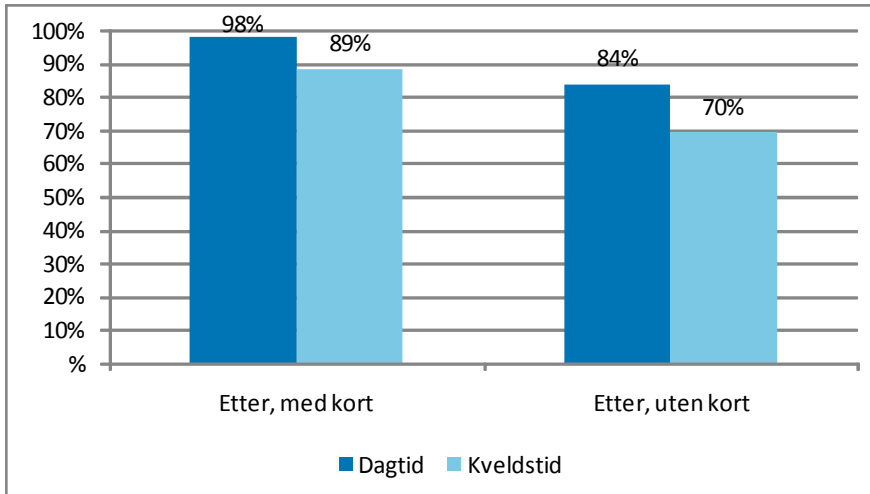
Ni av ti beboere synes det har blitt lettere å finne parkeringsplass

De som bor i prøveområdene ble bedt om å vurdere om det har blitt enklere å finne parkeringsplass enn tidligere. Et stort flertall av beboerne, både de med og de uten beboerkort, mener det har blitt lettere å finne parkeringsplass på gaten der de bor etter at det ble innført beboerparkeringen.

Så godt som alle med beboerkort (98 prosent) mener det har blitt lettere å finne parkeringsplass på dagtid. 81 prosent mener det har blitt mye lettere og 17 prosent mener det har blitt noe lettere. Også på kveldstid mener de fleste at det har blitt lettere å finne parkeringsplass. 45 prosent mener det har blitt mye lettere er, og 44 prosent mener det har blitt noe lettere.

Blant beboerne uten beboerkort er det også et stort flertall som mener det har blitt lettere å finne parkeringsplass på gaten. 84 prosent mener det er blitt lettere på dagtid, og 70 prosent mener det er blitt lettere på kveldstid.

² Tyngdepunktet i svarfordelingen har også endret seg: Andelen som svarer meget lett er redusert fra 73 prosent på dagtid til 13 prosent på kveldstid, og 24 prosent svarer ganske lett på dagtid, mot 48 prosent på kveldstid)



Figur 3.2: Prosentandel som synes det har blitt lettere å finne parkeringsplass på gaten der de bor etter at det ble innført beboerparkering

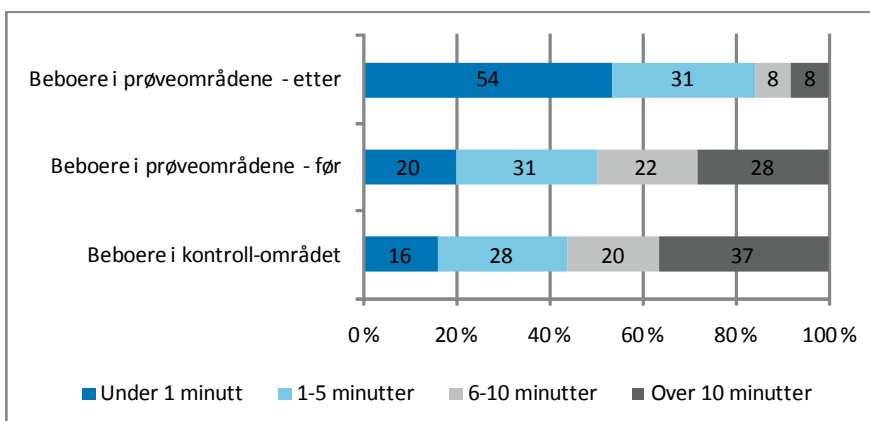
Beboerne bruker kortere tid på å finne parkeringsplass på gaten

At det er lettere å finne parkeringsplass etter at det ble innført beboerparkering, gjenspeiles i hvor lang tid folk bruker på å finne parkeringsplass på gaten der de bor.

Etter at det ble innført beboerparkering, oppgir over halvparten at de brukte under ett minutt på å lete etter en parkeringsplass den siste hverdagen de skulle parkere bilen på gaten der de bor. Bare en av ti oppgir at de bruker over ti minutter på å finne en parkeringsplass.

Dette er vesentlig kortere enn i før-situasjonen. Før beboerparkeringen ble innført, brukte en av fire personer (28 prosent) over ti minutter på å finne en p-plass i gaten der de bor, og kun en av fem brukte under ett minutt på å lete etter en parkeringsplass. Dette resultatet stemmer godt overens med resultatene fra kontrollområdet hvor det i dag ikke er beboerparkering.

Beboerparkering har dermed medført mindre kjøring i gatene, noe som også uttrykkes ved at halvparten av beboerne er enige i en påstand om at det har blitt mindre trafikk i gatene etter at det ble innført beboerparkering (jf. figur 3.5).



Figur 3.3: Hvor lang tid man brukte på å finne parkeringsplass sist hverdag man parkerte bilen på gaten der man bor.

3.2 Beboerne er mer tilfredse med parkeringsforholdene

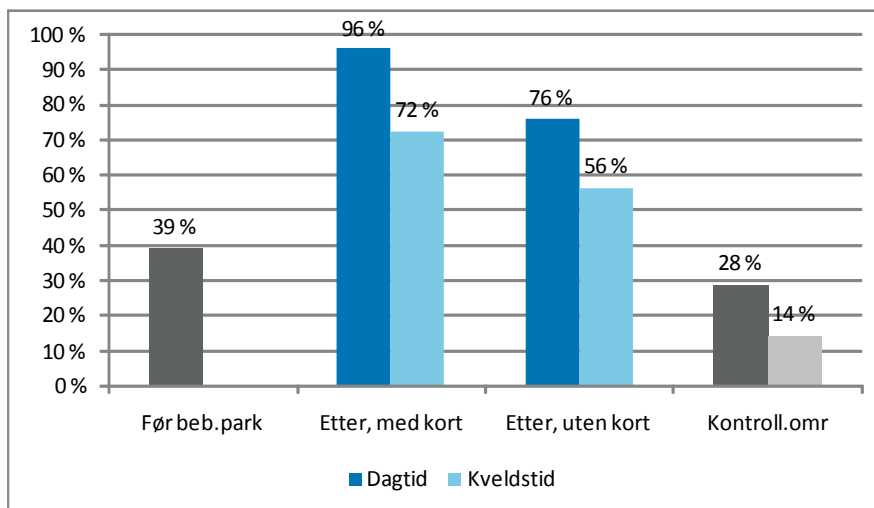
Andelen som er tilfreds med parkeringssituasjonen har økt, særlig på dagtid

Før det ble innført en prøveordning med beboerparkering, var flertallet beboerne som eier eller disponerer bil lite tilfredse med parkeringssituasjonen i sitt boligområde. Bare 39 prosent var tilfredse. Et flertall av beboerne i kontrollområdet uten beboerparkering er også lite tilfredse med parkeringssituasjonen i sitt område: 28 prosent er tilfredse med parkeringssituasjonen der de bor på dagtid, og 14 prosent kveldstid.

Etter at det ble innført en prøveordning med beboerparkering, er beboerne blitt mye mer tilfredse med parkeringssituasjonen i sitt boligområde. Hele 96 prosent av beboere med beboerkort er tilfredse med parkeringssituasjonen på dagtid. Blant beboere uten beboerkort er prosentandelen som er tilfreds noe lavere (72 prosent), men et flertall er likevel tilfredse med parkeringssituasjonen på dagtid.

På kveldstid er tilfredsheten med parkeringssituasjonen lavere enn på dagtid. Blant beboere med beboerkort oppgir 76 prosent at de er tilfredse med parkeringssituasjonen i sitt boligområde på kveldstid. Om lag halvparten av beboere uten beboerkort oppgir at de er tilfredse med parkeringssituasjonen på kveldstid. I denne gruppen er altså halvparten fortsatt ikke tilfredse med parkeringssituasjonen i området.

Ordningen med beboerparkering har dermed ført til at parkeringsforholdene for de som bor i området og som ikke har parkeringsmuligheter utenfor gategrunn har blitt bedre. Som en følge av dette er over halvparten av beboerne enige i påstanden om at ”beboerparkering gjør at jeg lettere kan bli boende sentralt i Oslo” (jf. figur 3.5).

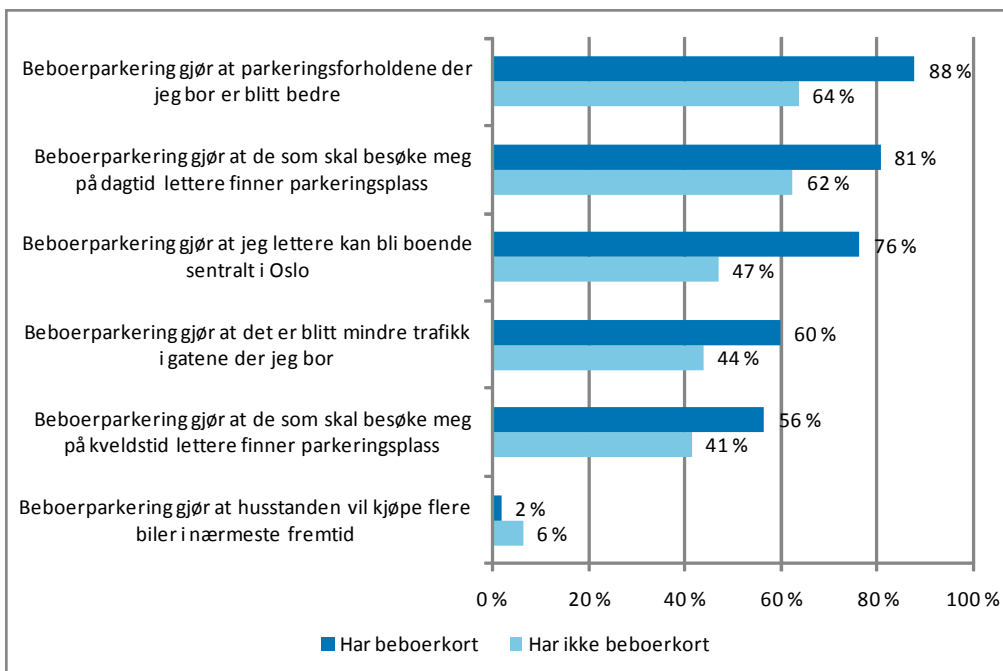


Figur 3.4: Prosentandel som er tilfreds med parkeringssituasjonen i sitt boligområde

Andre virkninger av beboerparkering

Beboerne ble også bedt om å si seg enig eller uenig i seks påstander om beboerparkerin. Svarene underbygger at beboerparkering har ført til at beboerne er mer tilfreds med parkeringsforholdene der de bor. Mest fornøyd er de som har beboerkort.

- **Beboerparkeringen gjør parkeringsforholdene bedre.**
88 prosent av beboere med beboerkort, og 64 prosent av beboere uten beboerkort, er enige i at beboerparkering gjør parkeringsforholdene der de bor bedre.
- **Beboerparkeringen gjør det lettere for besøkende å få parkert på dagtid.**
81 prosent av beboere med beboerkort, og 62 prosent av beboere uten beboerkort, er enige i at beboerparkering gjør at de som skal besøke dem på dagtid lettere finner parkeringsplass.
- **Fortsatt problematisk å finne p-plass for besøkende på kveldstid.**
Noe verre er det for besøkende å finne parkeringsplass på kveldstid: 56 prosent av beboere med beboerkort, og 41 prosent av beboere uten beboerkort, er enige i at beboerparkering gjør at de som skal besøke dem på kveldstid lettere finner parkeringsplass.
- **De med beboerkort mener ordningen gjør det lettere å bli boende sentralt i Oslo.**
Blant de som har beboerkort, mener et flertall at ordningen med beboerparkering gjør at de lettere kan bli boende sentralt i Oslo. Blant de uten beboerkort er prosent enige i denne påstanden.
- **Omtrent halvparten av beboerne mener det er blitt mindre trafikk i gatene.**
Videre er 60 prosent av de med beboerkort enige i at ordningen med beboerparkering har ført til mindre trafikk i gatene der de bor. 44 prosent av de uten beboerkort er enige i denne påstanden.
- **Ordningen fører ikke til at flere kjøper bil/biler.**
Ordningen med beboerparkering fører ikke nødvendigvis til at flere kjøper seg bil/flere biler: Bare en liten andel er enige i at beboerparkering gjør at husstanden vil kjøpe flere biler i nærmeste fremtid.



Figur 3.5: Prosentandelen som er enige i påstander om beboerparkering.

Følgende kommentarer fra beboere med beboerkort gir en fin oppsummering av synet på beboerparkering blant de som er fornøyde med ordningen:

- 1. Vi i denne gården opplever ordningen som meget positiv. Det føles å være lettere å bo her i gaten nå, og det er mindre trafikk og press. 2. Vi tror også den har bidratt til å redusere bilkjøring inn til Oslo for ansatte i bedrifter i området, og derved forurensning. 3. Ordningen har effektivt fjernet båter, tilhengere, stjalne biler og langtidsparkerte biler eid av personer som ikke bor her. 4. Kanskje er det ikke nødvendig med betalingsordning på lørdager her? 5. Parkeringsoblatene er unødvendig store. Trafikketaten bør kommunisere med epost til de som ønsker det! 5. En meget god ordning som andre boligstrøk i byen også bør få.
- Det er meget positivt for oss beboere! Mindre støy, mindre forurensning! Ja dette er noe av det mest positive som har skjedd i alle de årene jeg har bodd her. Det er faktisk fra 1982. Vi er også kvitt alle de som suste rundt i full fart for å finne parkering. Gjerne i bråkjekke fart. Gjennomgangstrafikken er blitt betraktlig redusert!!! Så dette er et tiltak jeg håper blir opprettholdt. Det skal vel ikke være en straff å bo i byen? Håper av hele mitt hjerte at ikke "matpakkekjøerne" igjen skal overta vårt nærmiljø på dagtid! La dem ta offentlig kommunikasjon. Det bør bygges parkeringshus, plasser, hvor handlende og kontorfolk kan parkere for flere timer. De som skal noen ærend har råd til å betale en avgift! Håper inderlig at vi beboere blir hørt for engang skyld. Takk for flott initiativ. Noe av det beste Oslo politikerne har gjort på lenge!

4. Beboernes syn på kriteriene for beboerparkering

Hensikten med prøveordningen er å prøve ut om parkeringsforholdene for beboerne blir bedre, og om kriteriene for beboerparkeringsordningen fungerer etter hensikten.

I tillegg til prøve ut om parkeringsforholdene for beboerne er blitt bedre, skulle prøveordningen med beboerparkering også gi svar på om de enkelte kriteriene for beboerparkeringsordningen fungerer etter sin hensikt. I det følgende belyses hvordan beboerne synes det fungerer med

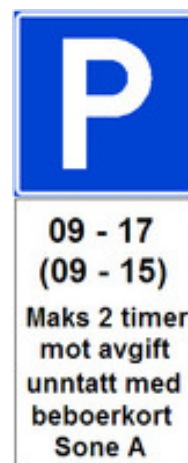
- i. tidsrommet som beboerparkering gjelder for, og maksimal parkeringstid for de uten beboerkort.
- ii. tildelingskriteriene som er lagt til grunn.

4.1 Misnøye med tidsrommet for beboerparkering og maksimal parkeringstid

En ordning med beboerparkering kan gjelde hele døgnet, eller den kan gjelde innenfor en tidsbegrenset periode. Dette valget legger føringer for hvordan beboerparkeringen vil fungere for beboerne og for andre med et parkeringsbehov i området. Valg av maksimal parkeringstid for de som ikke har beboerkort vil også ha betydning for hvordan en ordning med beboerparkering fungerer.

Prøveordningen med beboerparkering innføres på parkeringsplasser som per i dag er uregulerte. I områdene med beboerparkering vil det derfor ikke være offentlig tilgjengelige gratisplasser, slik at alle må forholde seg til de gjeldende reguleringene. For å ivareta hensynet til kunde- og besøksparkering på dagtid, holdes sentrale avgiftsbelagte parkeringsplasser utenfor. For å ivareta fremkommelighet og varelevering, blir strekninger og enkeltplasser som er regulert med ”parkering forbudt”, opprettholdt.

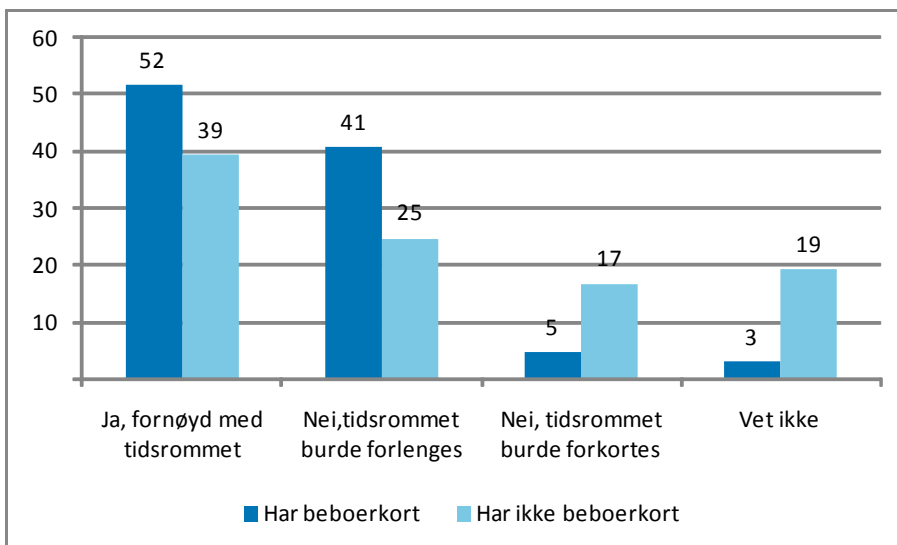
I prøveperioden for beboerparkering gjelder beboerparkeringsordningen i tidsrommet kl. 09-17 på hverdager og kl. 09-15 på lørdager. Maksimal parkeringstid for de uten beboerlisens er to timer. To timers parkering koster 31 kroner.



Halvparten av de uten beboerkort er misfornøyd med tidsrommet beboerparkering gjelder for

Om lag 40 prosent av beboerne uten beboerkort er fornøyd med tidsrommet ordningen med beboerparkering gjelder for, mens om lag halvparten av beboerne med beboerkort er fornøyd med gjeldende tidsrom..

Et flertall av beboerne som er misfornøyd med tidsrommet beboerparkering gjelder for, foretrekker at tidsrommet for beboerparkering forlenges. Men blant de uten beboerkort, er det også en del som foretrekker at tidsrommet forkortes.



Figur 4.1: Svarfordeling på spørsmålet om man er fornøyd med det tidsrommet beboerparkering gjelder for.

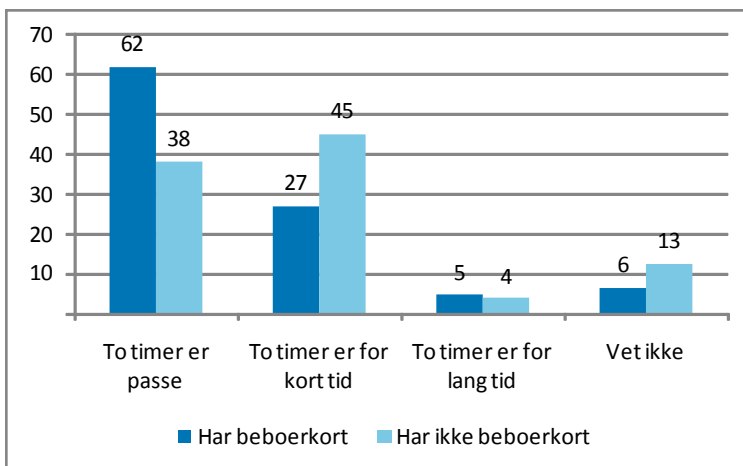
Beboerne som ønsker en forlengelse av det tidsrommet beboerparkering gjelder for, mener i stor grad at ordningen bør gjelde fra klokken åtte om morgenen, og strekke seg lenger utover om ettermiddagen på hverdager. En del mener at beboerparkeringsordningen bør gjelde også på søndager. Andre foretrekker at det ikke er beboerparkering i helgende, særlig med tanke på besøkende

Nedenfor er noen typiske kommentarer fra beboere som ønsker en endring av det tidsrommet ordningen gjelder for:

- *Bruker primært bil i helgene. Etter kl. 15 på lørdager fylles gatene fort opp t.o.m. mandag morgen og da kan det være vanskelig å finne plass. Jeg ser ikke noen grunn til at beboerparkering ikke skal gjelde også i helgen.*
- *Bør jo gjelde fra 16.00 til 09.00 og ikke omvendt. Det er når beboerne kommer hjem fra jobben at det er behov for parkering. Ikke som i dag, midt på dagen. Jeg er ganske overrasket over at politikerne har valgt dette tidsrommet. Alle jeg har snakket med i området, er av samme oppfatning!!*
- *Det er på kveldstid det er vanskeligst å finne parkeringsplass der jeg bor. Beboerparkering løser ikke dette problemet, da ordningen kun begrenser parkering på dagtid. På dagen er uansett de fleste på jobb og nesten alle plassene er ledige. Vennligst gjør om ordningen slik at det er lettere å finne plass om kvelden.*
- *”Synes ikke det ikke skal være avgift på lørdager (og søndager) da dette medfører problem for beboere som får weekend-besøk pr bil. Ser egentlig heller ikke behov for avgift disse dagene da trafikkmønsteret er såvidt forskjellig fra ukedager med generelt mindre trafikk. Dette kan derimot variere fra bydel til bydel (gate til gate)”.*

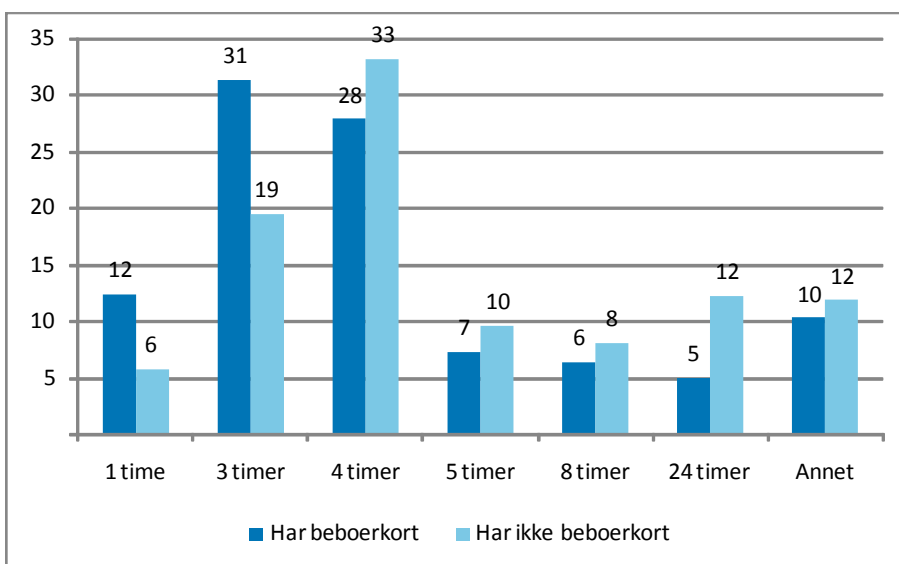
Beboerne synes en maksimaltid på to timer er for kort

Beboere med beboerkort er i større grad fornøyd med en maksimaltid enn beboere uten beboerkort: 62 prosent av de med beboerkort og 38 prosent av de uten beboerkort mener to timer er en passe maksimaltid. Det er ikke nødvendigvis de samme personene som er misfornøyd med både tidsrommet ordningen gjelder for, og med en maksimaltid på to timer. Det vil si at man godt kan ønske at tidsrommet forlenges til kl. 20.00 på hverdager, men samtidig synes at to timer er en passende maksimaltid for de uten beboerkort.



Figur 4.2: Svarfordeling på spørsmålet om man er fornøyd med en maksimaltid på to timer for de som ikke har beboerkort.

De som ikke er fornøyd med en maksimaltid på to timer, ønsker hovedsakelig at maksimaltiden utvides, og et flertall foretrekker at maksimaltiden økes til tre eller fire timer. Dette gjelder både beboere med og uten beboerkort.



Figur 4.3: Foretrukket maksimaltid blant de som ikke er fornøyd med en maksimaltid på to timer.

Ønske om økt maksimaltid skyldes særlig hensynet til besøkende. I tillegg til at mange mener to timer er for en kort, er det også noen som mener at det er urettferdig at besøkende må betale for å stå parkert mens de er på besøk. Nedenfor gjengis noen typiske kommentarer vedrørende maksimal parkeringstid:

- *For besøk kan 3 timer være bedre. Over 4 timer vil ikke være bra.*
- *Jeg synes løsningen er helt elendig og at mennesker som kommer på besøk maks kan parkere i 2 timer og må betale for det er elendig. Det er også vanskeligere for venner og kjæreste å finne plass etter at løsningen ble innført.*
- *Det jeg syntes er urettferdig for en pensjonist er at de jeg får på besøk må betale for å besøke meg. Jeg har en venn som besøker meg en gang i uken og gjør tjenester for meg. Jeg har regnet ut at det blir dyrt for å få besøk betaler jeg for parkering det er ca. 1000 kr per år. Det blir dyrt*

4.2 Tildelingskriteriene

85 prosent av husstandene med bil, har bare en bil

I prøveordningen med beboerparkering gis det ett beboerkort per person, og beboerkortet er knyttet til en bestemt bil. Man må dokumentere at man bor i området, og at man eier eller disponerer en bil på fast basis.

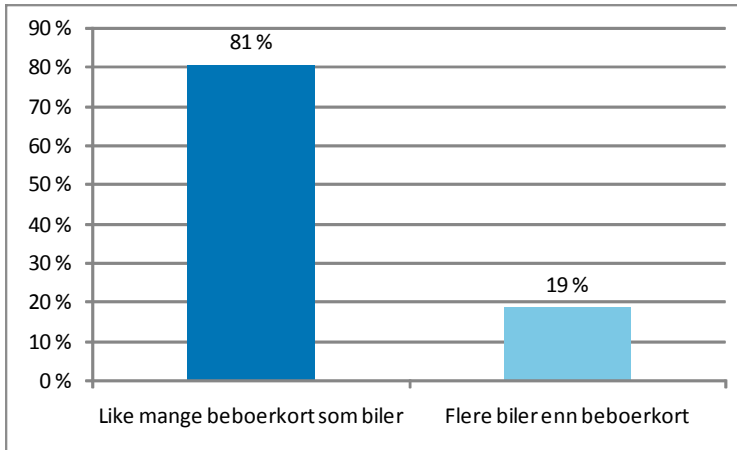
Representantene fra alle de tilstedeværende bydelene var samstemte i at det bør deles ut *en beboerlisens per husstand*. Dette understøtter miljøhensynet ved en beboerparkeringsordning, ved at det oppfordres til begrenset bilhold. Trafikketaten, Samferdselsetaten og Oslo Politidistrikt mente at det i prøveperioden bør tildeles *en beboerlisens per person*. Argumentet for dette er rent praktisk. Saksbehandlingen blir vesentlig enklere ved at det tildeles en lisens per person. I tillegg til at ordningen blir vesentlig enklere å administrere, vil det å tildele en beboerlisens per person framfor en per husstand også føre til færre trafikkrelaterte problemer i prøveperioden.

Over halvparten av husstandene i indre Oslo eier eller disponerer ikke egen bil, og de fleste som eier eller disponerer bil, har bare en bil (kilde: SSB). Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at 84 prosent av husstandene som har bil, bare har en bil i husstanden. 15 prosent av husstandene med bil har to eller flere biler.

Videre tyder resultatene på at en beboerparkeringsordning ikke fører til at folk kjøper bil i større grad: Om lag 95 prosent er ikke enige i påstanden om at "beboerparkering gjør at husstanden vil kjøpe flere biler i nærmeste framtid". Ut fra dette ser det derfor ikke ut til å være et stort problem at det tildeles en beboerlisens per person framfor en beboerlisens per husstand.

81 prosent har like mange biler som de har beboerkort. Dette gjelder både de som verken har bil eller beboerkort, og de som har et beboerkort til de bilene de har. Hver femte person som har svart på undersøkelsen, har flere biler enn de har beboerkort. Dette gjelder både de som har en bil, og ingen beboerkort, og de som har flere biler, men ikke beboerkort til alle.

Hovedårsaken til å ikke ha beboerkort, er først og fremst at man har egen parkeringsplass. 64 prosent oppgir dette. 13 prosent av de som disponerer en bil uten beboerkort, svarer at dette skyldes at bilen er registrert på andre enn dem selv, og at de derfor ikke fikk beboerkort. En del oppgir også at de nettopp har flyttet inn, eller kjøpt ny bil, slik at de ikke har rukket å søke om beboerkort.



Figur 4.4: Forholdet mellom antall biler og antall beboerkort

Beboere som ikke disponerer bil fast, ønsker mulighet for beboerkort

En del av de som ikke eier eller disponerer egen bil, låner eller leier en bil av og til. Beboerparkering har gjort det vanskeligere for denne gruppen å parkere i sitt nærområde de gangene de låner bil. Det savnes en ordning som tar hensyn til dette:

- *Det burde vært en type kort for oss som ikke eier bil selv men kanskje låner bil en periode og har behov for parkering en gang i blant.*
- *Det bør være muligheter for personer som låner/leier bil av og til å parkere gratis utenfor sin egen leilighet.*
- *Jeg savner muligheten for å søke om beboerparkeringskort når man ikke står registrert som eier av bil. Dersom man f. eks låner en bil i en periode er det ganske håpløst.*
- *Jeg har kun bilen min parkert her i perioder. Så synes det er irriterende å måtte betale enten beboeravgift eller p-avgift (å da kun få stå to timer) for å kunne parkere i nærheten av leiligheten min.*

Videre mener en del av dem med motorsykkel/moped at regelverket for tildeling av beboerlisens ikke er tilpasset deres behov:

- *Har også MC. Har nå problemer med å parkere denne lovlig. Kan ikke reise hjem fra jobb hver 2.time for å legge penger på bet.automaten.... (Sparer miljøet og belsen ved å sykle til jobb). Vil gjerne ha beboerkort også til denne. Men hvis jeg får det, hvor skal beboerkortet festes? Bortsett fra problemet med MC'n, synes jeg beboerparkering er helt strålende!*

En god del ønsker seg også muligheten til å få et gjestekort for besøkende som er på besøk for en lengre periode:

- *jeg kan ikke lenger få flere dagers besøk av slektninger og familie med bil for de har ingen steder å parkere bilen for så lang tid. Det skulle vært mulig å få beboerparkeringskort også for de som ikke har bil, så gjester kan få benytte dem ved besøk over 2 timer".*
- *Det burde være mulig for de som ikke har egen bil å søke om beboerkort, alternativt utstede et "gjestekort". Ofte har jeg venner eller familie på besøk over flere dager, og disse må flytte bilen hver morgen eller parkere utenfor prøveområdet.*
- *Det burde være mulig å ha et kort for gjester og besøkende - at feks. de som besøker eldre ikke skal behøve å betale for å parkere.*

5. Beboernes syn på informasjon og søknadsprosess

I forkant av oppstart av prøveordning med beboerparkering sendte Trafikketaten ut uadresserte informasjonsbrev til alle innenfor de tre prøveområdene. Siden Posten ikke kunne levere eksakt innenfor prøveområdene, men leverte etter egne budruter, ble brevet distribuert også utenfor prøveområdene. Kort tid etter at brevene ble sendt ut oppdaget Trafikketaten at Posten ikke hadde levert informasjonsbrevet til de som hadde reservert seg mot reklame på St. Hanshaugen. Det ble derfor sendt ut informasjon til alle i det prøveområdet på nytt.

Informasjonsbrevet inneholdt felles informasjon om ordningen, og hvert prøveområde hadde sin egen bakside med kart og adresselister over prøveområdet. I tillegg var det et søknadsskjema i hver konvolutt, og en henvisning til Trafikketatens internettsider. Brevene ble oversatt til engelsk, somali og urdu, og ble lagt ut på Trafikketatens internettsider og gjort tilgjengelig i bydelenes kundesentre.

Det ble også lagt ut informasjon om beboerparkering på Trafikketatens internettsider, Oslo kommunes hovedportal og i noen tilfeller de berørte bydelenes internettsider.

Det har vært flere oppslag om beboerparkering i pressen, og før oppstart av prøveordningen ble saken også omtalt i TV og radio (NRK Østlandssendingen).

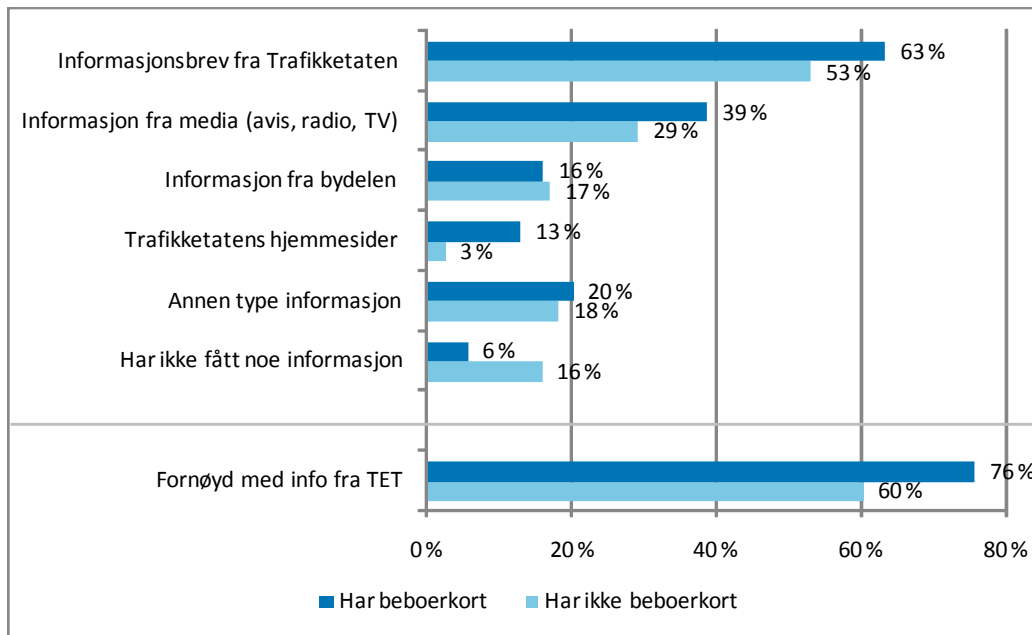
Like i forkant av oppstart ble det hengt opp lapper på alle parkeringsautomatene i de tre prøveområdene om at ”nå kommer det snart beboerparkering i dette området”.

5.1 Rom for forbedring når det gjelder informasjon om beboerparkering

Om lag halvparten har ikke mottatt informasjonsbrev fra Trafikketaten

Om lag 63 prosent av beboere med beboerkort, og 53 prosent av beboere uten beboerkort, oppgir å ha mottatt informasjonsbrevet fra Trafikketaten som ble delt ut før iverksettelsen av ordningen. Det vil si at i underkant av 40 prosent av beboerne ikke kan erindre å ha mottatt et slikt brev. Et flertall av de som har mottatt informasjon fra Trafikketaten, er fornøyd med den informasjonen de har fått: 76 prosent av beboere med beboerkort og 60 prosent av beboere uten beboerkort oppgir at de er fornøyd med denne informasjonen.

En god del har også fått informasjon om ordningen via media, eller på andre måter. Seks prosent av beboere med beboerkort og 16 prosent av beboere uten beboerkort oppgir at de ikke har fått informasjon om beboerparkering i det hele tatt før ordningen ble iverksatt.



Figur 5.1: Prosentandel av beboerne som har mottatt informasjon om beboerparkering i forkant, og som er fornøyd med informasjonen de har mottatt.

Beboere i bydel St. Hanshaugen oppgir i mindre grad enn beboere i de andre bydelene at de har mottatt informasjonsbrev fra Trafikketaten. Under halvparten av både de med og de uten kort i denne bydelen oppgir at de har mottatt informasjonsbrev fra Trafikketaten.

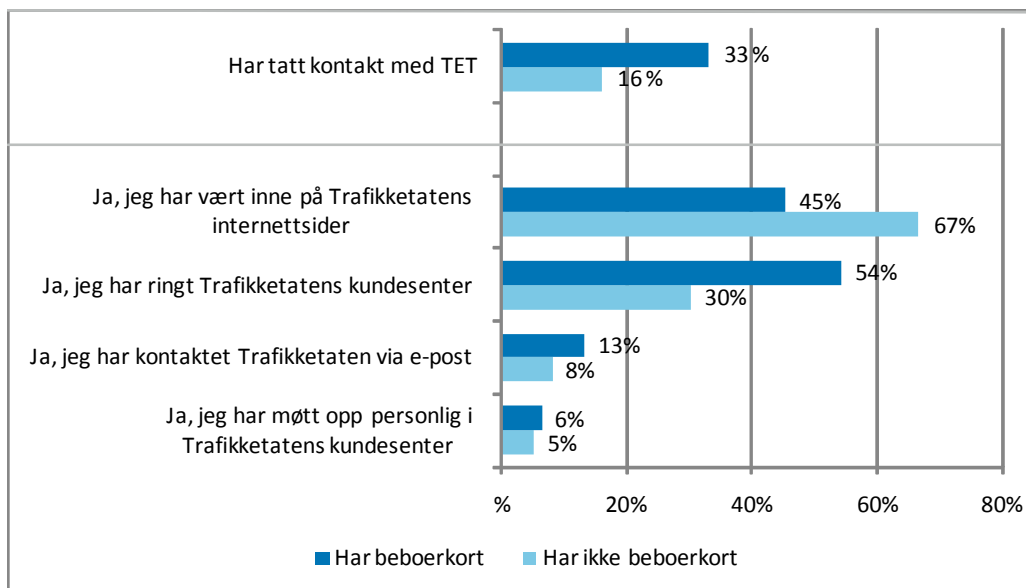
Informasjonsbrevene fra Trafikketaten ble sendt ut som uadressert post. Dette kan ha ført til at noen trodde dette var reklame, og lot være å åpne brevet. Det er mindre sjanse for at dette skjer dersom man sender informasjon som adressert post. Men ved denne framgangsmåten er det en fare for at man ikke når fram til alle personer som er bosatt i et område. Studenter og andre midlertidig bosatte er ofte ikke registrert i folkeregisteret. Det finnes firmaer som spesialiserer seg på å selge oppdaterte adresselister. Men heller ikke disse adresseregistrene er fullstendig oppdaterte. Utsendelsen av spørreundersøkelsen skjedde etter adresselister kjøpt gjennom et slikt firma, samt etter Trafikketatens egen database over beboere med beboerlisens. Om lag 30 prosent av de med beboerlisens var ikke å finne på den innkjøpte adresselisten.

En av tre har hatt behov for ytterligere informasjon

33 prosent av beboere med beboerkort og 16 prosent av beboere uten beboerkort har kontaktet Trafikketaten for å få ytterligere informasjon om beboerparkering etter at ordningen ble iverksatt.

Av de som har kontaktet Trafikketaten, har et flertall vært inne på Trafikketatens internettsider: dette gjelder 45 prosent av beboere med beboerkort og 67 prosent av beboere uten beboerkort. Trafikketatens nettsider er således en viktig kanal for å innhente ekstra informasjon.

En del har også ringt Trafikketatens kundesenter: 54 prosent av beboere med beboerkort og 30 prosent av beboere uten beboerkort har gjort dette.



Figur 5.2: Prosentandel av beboerne som kontaktet Trafikketaten for ytterligere informasjon om beboerparkering, og type informasjonskanal som ble benyttet.

5.2 Beboerne synes det er enkelt å søke om beboerkort

Det er mulig å søke om beboerkort både via et elektronisk søknadsskjema tilgjengelig fra Trafikketatens nettside, og gjennom et papirbasert søknadsskjema. Det papirbaserte søknadsskjemaet ble lagt ved informasjonsbrevene som ble sendt ut i forkant.

59 prosent av de med beboerkort søkte via elektronisk søknadsskjema, mens de resterende 41 prosent benyttet seg av papirskjema. 95 prosent synes det var lett å søke om beboerkort, og det gikk like lett både for de som benyttet papirskjema og de som benyttet elektronisk søknadsskjema.

De som synes det var vanskelig å søke om beboerkort, oppgir hovedsakelig at dette skyldes at bilen de søkte om beboerkort for, var registrert på en annen person, og at det da var vanskelig å finne ut hvordan man skulle gå fram. Noen oppgir også at vanskelighetene skyldes at de ikke hadde fått informasjon om ordningen i forkant, og at saksbehandlingstiden var lang. Eksempler på hvorfor det var vanskelig:

- "at bilene måtte være registrert i de beboerens navn og at vi derfor måtte omregistrere en bil og det tok litt tid."
- "Klønede for dem som disponerer bil fra arbeidsplass, eller fra annet hold. Min bil er registrert på min far og jeg leier leiligheten jeg bor i. Dette gjorde det vanskelig å søke beboerplass, da stadig måtte ha nye papirer på alt."
- "Fikk ikke informasjon i forkant og måtte ringe kundesenteret. Fikk ikke igangsatt kortet for ordningen var i gang."
- "Det tar alt for lang tid etter betaling har skjedd."
- "Lang behandlingstid, uten noen form for informasjon om mottakelse eller status underveis. Det kunne gjort enkelt autom. via epost"

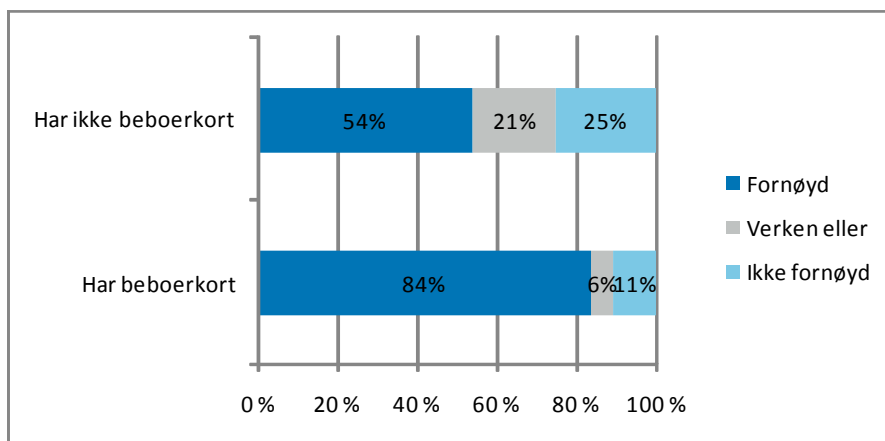
6. Beboernes syn på beboerparkering, totalt sett

Ordningsen med beboerparkering har gjort at parkeringsforholdene til beboerne er blitt bedre. Færre biler som ikke hører til i disse områdene står parkert i gatene, og det har blitt lettere å finne parkeringsplass på gaten, særlig på dagtid. Beboere med beboerkort er mer fornøyde med parkeringsforholdene enn beboere uten beboerkort.

Samtidig er om lag halvparten ikke fornøyde med det tidsrommet ordningen gjelder for (0900-1700 (0900-1500)), og med en maksimal tid på to timer for de som ikke har beboerkort.

6.1 Halvparten av beboere uten beboerkort er fornøyd med ordningen

Et solid flertall av beboere med beboerkort er fornøyd med prøveordningen med beboerparkering, totalt sett (84 prosent). Men beboere uten beboerkort er ikke like fornøyde. I denne gruppen er halvparten fornøyd med prøveordningen med beboerparkering. 25 prosent av beboere uten beboerkort er ikke fornøyde med ordningen, og de resterende 21 prosent er nøytrale til spørsmålet. Det er grunn til å anta at de føler at prøveordningen ikke angår dem.



Figur 6.1: Svarfordeling på spørsmålet om hvor fornøyd man er med prøveordningen med beboerparkering, alt i alt.

6.2 Et flertall av beboerne kan tenke seg at ordningen utvides

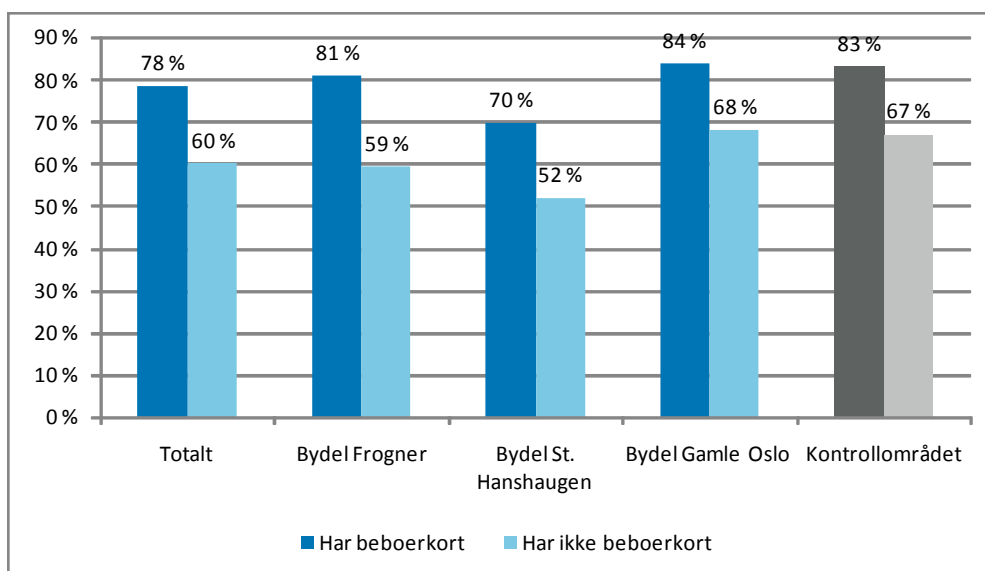
Et flertall av beboere i prøveområdene for beboerparkering ønsker at prøveordningen utvides til å gjelde alle boligområder innenfor Ring 2. 78 prosent av beboere med beboerkort, og 60 prosent av beboere uten beboerkort er positive til at ordningen med beboerparkering utvides til å gjelde alle boligområder innenfor Ring 2.

Også her er det beboerne i bydel St. Hanshaugen noe mindre positive enn beboere i de andre bydelene. 70 prosent av beboere med beboerkort, og 52 prosent av beboere uten beboerkort i denne bydelen er positive til at ordningen med beboerparkering utvides til å gjelde alle boligområder innenfor Ring 2.

Beboerne som har hørt om beboerparkering i kontrollområdet på Grünerløkka er også positive til at ordningen med beboerparkering utvides til å gjelde alle boligområder innenfor Ring 2. Men det var også en god del som ikke har hørt om beboerparkering i denne bydelen: Blant de som ikke benytter bil, er det 56 prosent som ikke har hørt om

beboerparkering, og blant de som bruker bil, er det 31 prosent som ikke har hørt om beboerparkering.

Disse svarene er gitt ut fra slik ordningen fungerer i dag. Dersom ordningen for eksempel blir vesentlig dyrere enn den er i dag, kan dette bildet forandre seg. En del kommenterer at deres betalingsvilje for beboerlisens: ”Beboerparkeringen bør ikke bli særlig dyrere enn de 300 per år som nå er.” Mens andre godt kan tenke seg å betale mer: ”Villig til å betale mer for å få egen plass. Inntil 1500kr per år for å få en egen plass knyttet til bilens registreringsnummer.”



Figur 6.2: Prosentandel av beboerne som er positive til at ordningen med beboerparkering utvides. (Beboere i kontrollområdet: svar blant de som har hørt om ordningen, skillet går mellom å ha bil og ikke ha bil)

7. De næringsdrivendes syn på beboerparkering

I prøveordningen for beboerparkering fikk ikke næringsdrivende anledning til å bli tildelt parkeringslisens. Trafikketaten ønsket å bruke erfaringer fra prøveperioden til å vurdere dette nærmere ved full innføring. For å kartlegge de næringsdrivendes syn på beboerparkeringsordningen og parkeringsforholdene, ble det sendt ut et spørreskjema til alle næringsdrivene i de tre prøveområdene, med unntak av Veterinærinstituttet og Tannlegehøgskolen.

Disse to institusjonene fikk et eget brev fra Trafikketaten, datert 03.06.2009, hvor de ble invitert til å si sin mening om beboerparkeringsordningen. Bare Veterinærinstituttet har svart på denne henvendelsen. Svarene fra Veterinærinstituttet er oppsummert i vedlegg 3, og inngår ikke i analysene nedenfor.

De næringsdrivende grupperer seg i tre hovedgrupper, alt etter som hvordan ordningen med beboerparkering er antatt å påvirke næringsvirksomheten:

1. Næringsdrivende som driver en form for virksomhet som krever næringstransport. Dette gjelder 48 prosent av de næringsdrivende som har svart på undersøkelsen.
2. Næringsdrivende som driver kunderettet virksomhet. Dette gjelder 65 prosent av de næringsdrivende som har svart på undersøkelsen.
3. Næringsdrivende som verken driver næringstransport eller som driver kunderettet virksomhet. Dette gjelder 22 prosent av de næringsdrivende som har svart på undersøkelsen.

En del næringsdrivende har både et eget transportbehov, og besøkende kunder. Disse er plassert i gruppen "næringsdrivende med transportbehov".

7.1 Synet på beboerparkering er varierende blant de næringsdrivende

Næringsdrivende med transportbehov mener det har blitt vanskeligere å drive virksomheten

De næringsdrivende med et transportbehov er delt på midten når det gjelder hvordan beboerparkering påvirker parkeringsforholdene i nærområdet. Omtrent halyparten mener at beboerparkering gjør det vanskeligere å finne parkeringsplass på gaten, mens 40 prosent mener at det har blitt lettere. De øvrige er nøytrale til spørsmålet.

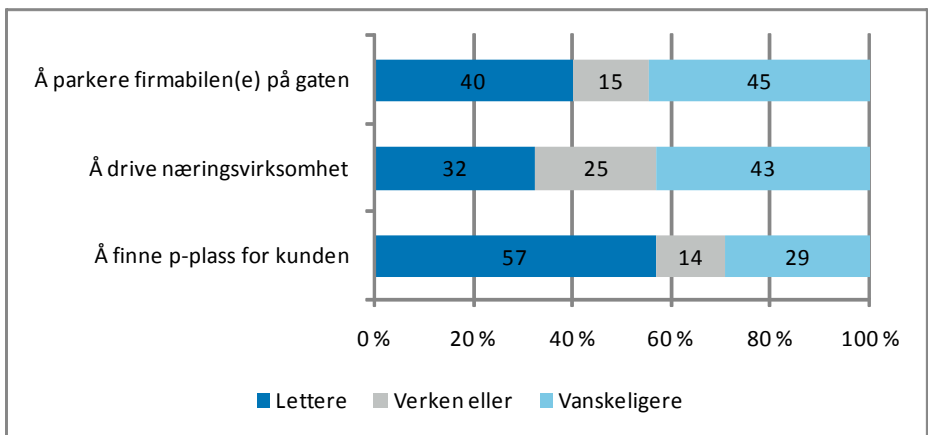
Videre mener rundt 40 prosent av næringsdrivende med et transportbehov at beboerparkering har gjort det vanskeligere å drive næringsvirksomheten, mens 30 prosent mener at beboerparkering har gjort det har blitt lettere. Åtte av ti tror det blir lettere å drive næringsvirksomheten med et parkeringskort for næringsdrivende: *"For meg som driver næringsvirksomhet er det blitt veldig vanskelig. håper dette blir ordnet opp i, slik at vi kan bruke bil til jobben. Jeg har ofte mye og bare på og denne ordningen har virkelig gjort livet vanskeligere for meg. Jeg ber om at vi må få beboerkort også."*

Flertallet av næringsdrivende med kunderettet virksomhet mener at det er blitt lettere for kundene å nå dem

57 prosent av de næringsdrivende med kunderettet virksomhet mener at beboerparkering gjør det lettere for kunden å finne parkeringsplass, mens 29 prosent mener at det har blitt

vanskeligere. For denne gruppen av næringsdrivende slår altså beboerparkering bedre ut enn for de som driver en form for virksomhet som krever næringstransport. Som noen av de næringsdrivende skriver:

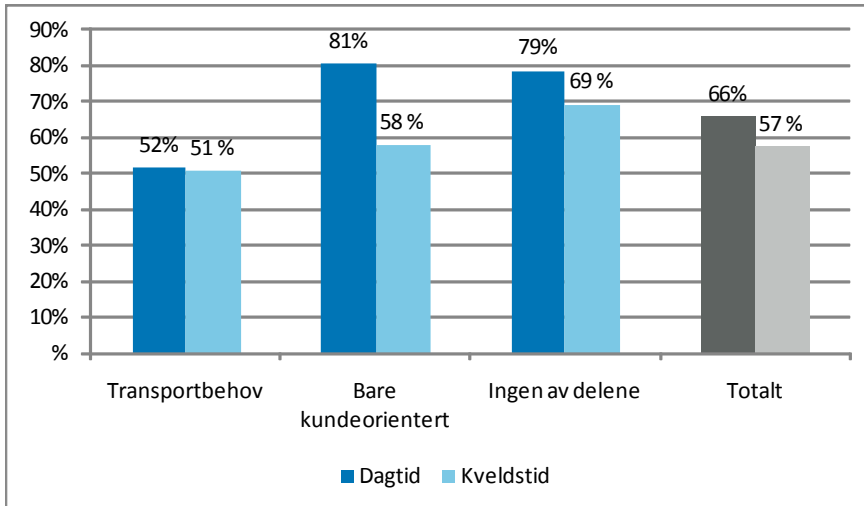
- *Det er blitt uendelig mye enklere for kunder, håndverkere eller andre som kommer med bil å besøke virksomheten.*
- *Det er en strålende ordning. Til tross for parkometer utgifter, så er det mye enklere å finne parkering. Dette har forenklet hverdagen for samarbeidspartnere og meg selv svært, og noe som ble opplevet som problematisk er det ikke lenger!*



Figur 7.1: Prosentandel som mener beboerparkering gjør det lettere/ vanskeligere å parkere firmabil på gaten, drive næringsvirksomhet og at kunder finner p-plass i området.

Halvparten av næringsdrivende med transportbehov er ikke tilfreds med parkeringssituasjonen

Totalt er 66 prosent av de næringsdrivende som har svart på undersøkelsen, tilfreds med parkeringssituasjonen i området på dagtid, og 57 på kveldstid. Men også her er det forskjeller mellom de ulike typene av næringsdrivende. De næringsdrivende med et transportbehov er delt på midten med hensyn til - halvparten er tilfreds og halvparten er ikke tilfreds med parkeringssituasjonen i området. Blant næringsdrivende som utelukkende har kunderettet virksomhet, er 81 prosent tilfreds med parkeringssituasjonen på dagtid, og 58 prosent er fornøyde på kveldstid. Beboerparkering slår dermed svært ulikt ut for ulike typer næringsdrivende.

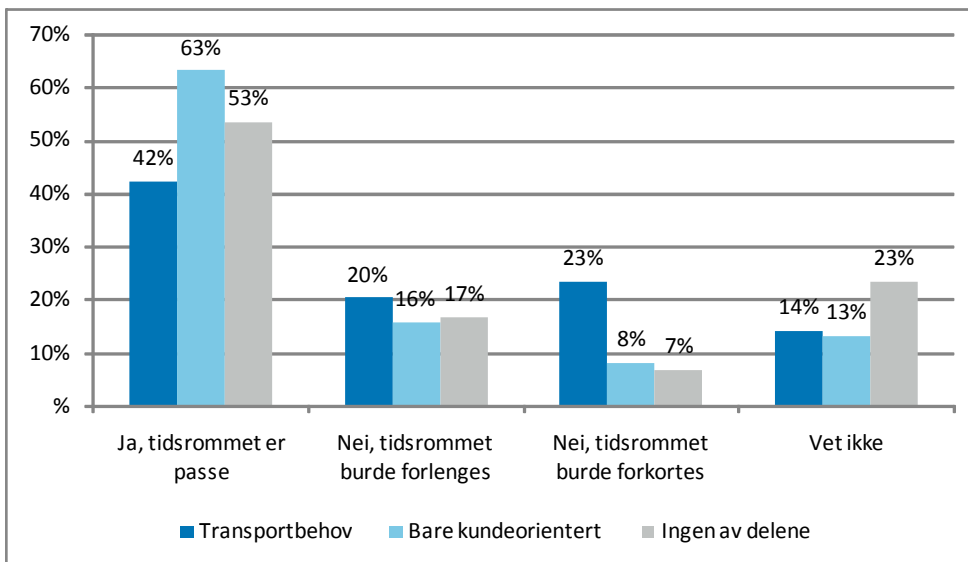


Figur 7.2: Prosentandel av de næringsdrivende som er tilfreds med parkeringssituasjonen i området etter at det ble innført beboerparkering.

7.2 Misnøye med regelverket for beboerparkering

Næringsdrivende med kunderettet virksomhet er mer fornøyd med tidsrommet for beboerparkering enn næringsdrivende med transportbehov

Når det gjelder synet på tidsrommet som beboerparkering gjelder for, er det er stor forskjell mellom de ulike næringsdrivende. Flertallet av de næringsdrivende som har kunderettet virksomhet, er fornøyd med tidsrommet ordningen gjelder for, mens flertallet av de næringsdrivende med et transportbehov er ikke fornøyd med gjeldende tidsrom. Halvparten av de som er misfornøyd i denne gruppen, ønsker at tidsrommet forkortes.

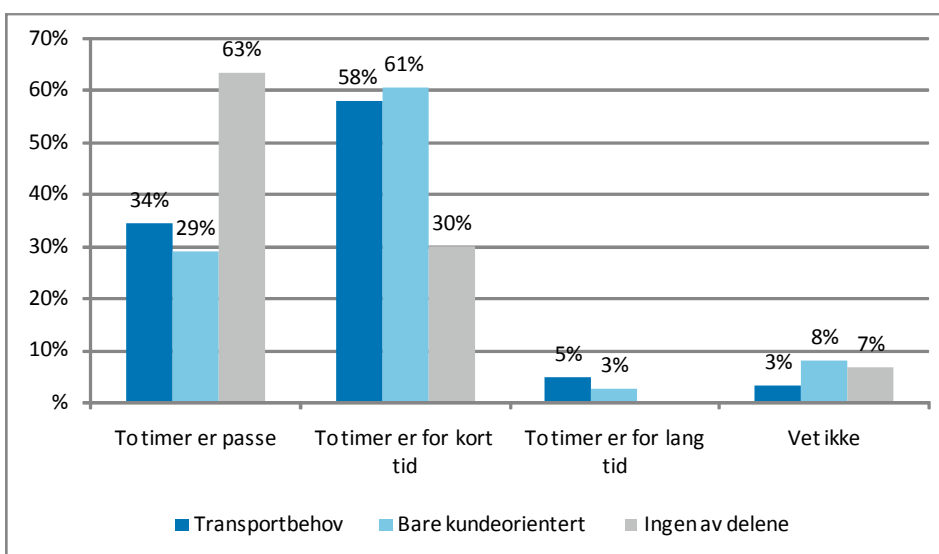


Figur 7.3: Svarfordeling blant de næringsdrivende på spørsmål om tidsrommet beboerparkering gjelder for.

De næringsdrivende synes en maksimaltid på to timer er for kort

Et flertall av de næringsdrivende er heller ikke fornøyde med en maksimaltid på to timer. Bare en av tre er fornøyde med denne maksimaltiden. 58 prosent av de næringsdrivende med et transportbehov og 61 prosent av de næringsdrivende med kunderettet virksomhet synes to timer er for kort maksimaltid for de uten beboerkort: ”Våre kunder sliter med å kunne holde tiden på 2 timer. Det er nok plasser, men er ikke tilpasset næringsdrift. Vi har seriøst vurdert å flytte for å kunne ha plass til våre kunder. Vi har svært mange kunder på besøk”

De øvrige næringsdrivende mener i større grad at to timer er en passe maksimaltid for de uten beboerkort.



Figur 7.4: Svarfordeling blant de næringsdrivende på spørsmål om en maksimaltid på to timer er passe for de uten beboerkort

De næringsdrivende ønsker seg et parkeringskort

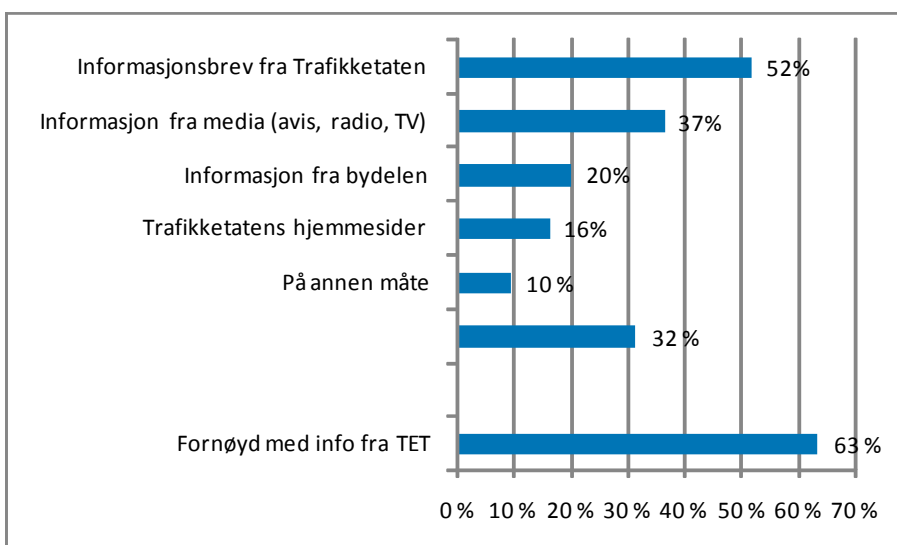
Åtte av ti næringsdrivende mener at et parkeringskort som gjør at næringsdrivende kan parkere på lik linje med beboere, vil gjøre det letter å drive næringsvirksomheten.

- Det er diskriminerende og bedriftsfiendtlig hvis vi som er en næringsdrivende servicebedrift med bostedsadresse i gjeldende område ikke får beboerparkingskort for våre servicebiler på lik linje med andre beboere.
- Som næringsdrivende hvor vi er avhengig av bil er parkeringstilatelse veldig viktig for oss. Tilgjengeligheten er vesentlig forbedret men det er vanskelig med 2 - timers betalparkering.
- Synes generelt beboerparkering er flott, men det er mye vanskeligere å utføre jobb når man hele tiden må flytte bilen samt påføre kunden ekstra utgifter med dette. Det hele hadde løst seg veldig enkelt med et parkerings kort til næringsdrivende som trenger det. Dette må i så fall ha en utvidet gyldighet i forhold til parkeringssoner.

7.3 Halvparten av de næringsdrivende har ikke fått informasjonsbrev

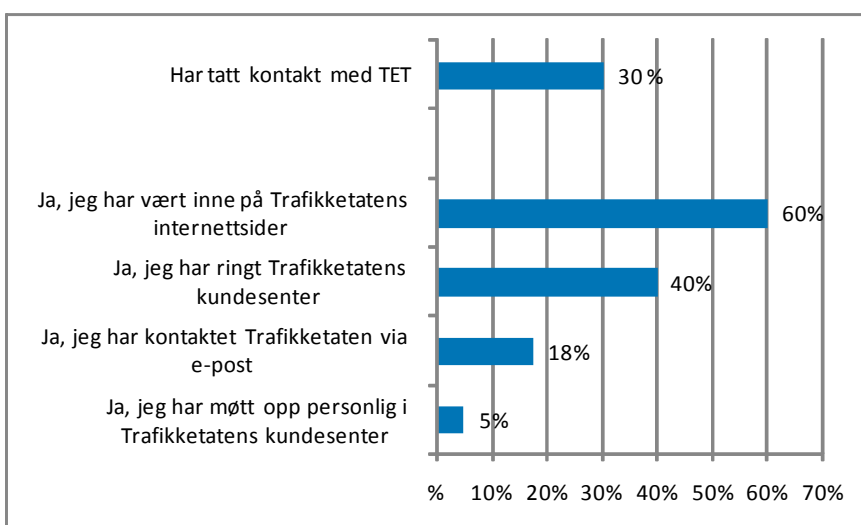
Omtrent halvparten av de næringsdrivende som har besvart undersøkelsen, oppgir at de ikke har mottatt informasjonsbrevet fra Trafikketaten før ordningen ble iverksatt. Av de næringsdrivende som har mottatt informasjonsbrev fra Trafikketaten, er 63 prosent fornøyde med informasjonen de har fått.

En god del næringsdrivende fikk informasjon om ordningen gjennom media eller på andre måter, men en tredjedel av de næringsdrivende oppgir at de ikke har fått informasjon om beboerparkeringsordningen i det hele tatt før ordningen ble iverksatt.



Figur 7.5: Prosentandel av de næringsdrivende som har mottatt informasjon om beboerparkering i forkant, og som er fornøyd med informasjonen de har mottatt.

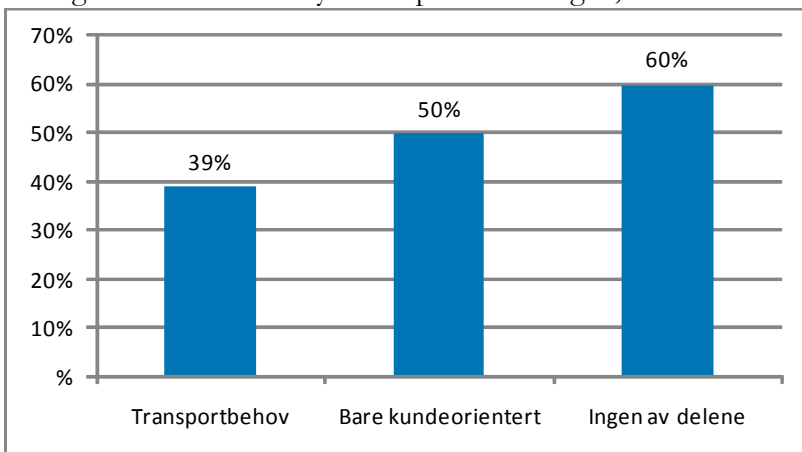
30 prosent av de næringsdrivende har kontaktet Trafikketaten for å få ytterligere informasjon om beboerparkering etter at ordningen ble iverksatt. Et flertall av disse vært inne på Trafikketatens nettsider, og 40 prosent har ringt Trafikketatens kundesenter.



Figur 7.6: Prosentandel av de næringsdrivende som kontaktet Trafikketaten for ytterligere informasjon om beboerparkering, og type informasjonskanal som ble benyttet.

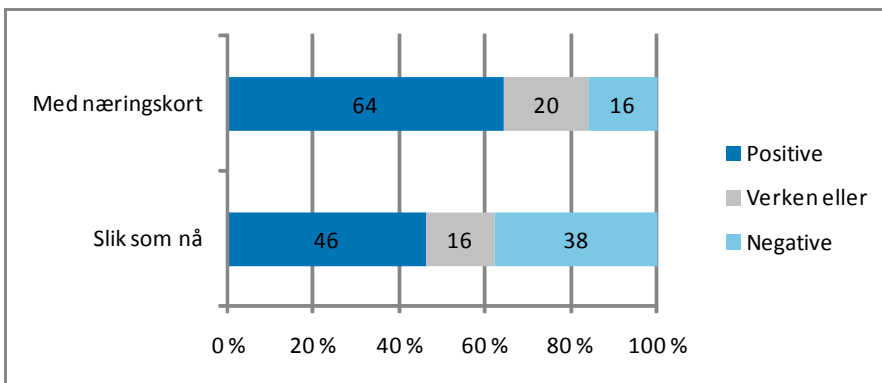
7.4 De næringsdrivende er ikke like fornøyde med prøveordningen som beboerne

Om lag halvparten av de næringsdrivende er ikke fornøyde med prøveordningen med beboerparkering slik den fungerer i dag. Minst fornøyde er de næringsdrivende med et transportbehov. 40 prosent av de næringsdrivende med et transportbehov, 50 prosent av de næringsdrivende med kunderettet virksomhet og 60 prosent av de øvrige næringsdrivende er fornøyd med prøveordningen, alt i alt.



Figur 7.7: Prosentandel av de næringsdrivende som er fornøyde med prøveordningen alt i alt.

Som et resultat av dette, er under halvparten av de næringsdrivende positive til at beboerparkeringsordningen utvides til å gjelde alle boligstrøk innenfor Ring 2, slik ordningen fungerer i dag. Dersom et innføres et parkeringskort for de næringsdrivende, øker andelen som er positive til dette, men likevel er 40 prosent enten likegyldige eller negative til at beboerparkeringsordningen utvides.



Figur 7.8: de næringsdrivendes syn på om beboerparkeringsordningen bør utvides

Vedlegg

Vedlegg 1 – Kart over prøveområdene for beboerparkering

Prøveområdet i bydel Frogner



Prøveområdet i bydel St. Hanshaugen



Prøveområdet i bydel Gamle Oslo



Vedlegg 2 – Beskrivelse av undersøkelsesopplegg

Før-undersøkelsen:

For å kartlegge parkeringsforholdene før det ble innført en prøveordning med beboerparkering, ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant beboere som eier eller disponerer bil i de tre foreslåtte prøveområdene i september 2007. Undersøkelsen ble gjennomført per telefon av datainnsamlingsfirmaet NORSTAT. Det ble gjennomført 200 intervjuer i hvert prøveområde, til sammen 600 intervjuer.

Etter-undersøkelsen:

For å kartlegge hvordan prøveordningen med beboerparkering påvirker parkeringsforholdene til beboerne i prøveområdene, ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant beboere i de tre prøveområdene, både de som har beboerkort, og de som ikke har beboerkort i mai 2009. Som kontroll på at en eventuell endring i parkeringsforholdene skyldes beboerparkering og ikke en generell utvikling, ble det i tillegg gjennomført en undersøkelse blant beboere i et lignende område hvor det ikke er innført beboerparkering (i bydel Grünerløkka).

For å kartlegge hvordan beboerparkeringsordningen har påvirket næringsdrivende, ble det sendt ut en spørreundersøkelse blant alle næringsdrivende i de tre prøveområdene. Spørreskjemaene ble sent ut etter en adresseliste fra Bring Dialogue.

Alle etter-undersøkelsene var internettbasert. Det ble sendt ut rekrutteringsbrev i posten, med en internettenke og et unikt passord for å logge seg inn på undersøkelsen. Det var også mulig å be om å få tilsendt et spørreskjema i posten for de som ønsket det. 70 personer ba om å få tilsendt spørreskjema i posten.

Tabellen nedenfor viser antall brev som ble sendt ut, og svarprosent, i hver av de ulike gruppene.

Tabell V.1: Antall rekrutteringsbrev, antall svar og svarprosent for de ulike gruppene

Gruppe	Antall brev sendt ut	Antall brev i retur	Netto antall brev sendt ut	Antall svar	Svar-prosent
Beboere med kort	2624	87	2537	1334	53 %
- Bydel Frogner	1392	43	1349	692	51 %
- Bydel St.Hanshaugen	658	20	638	369	58 %
- Bydel Gamle Oslo	566	16	550	273	50 %
Beboere uten kort	7234	447	6787	861	13 %
- Bydel Frogner	2943	182	2761	389	14 %
- Bydel St.Hanshaugen	1492	92	1400	230	16 %
- Bydel Gamle Oslo	2799	173	2626	242	9 %
Næringsdrivende*	1199	262	937	135	14 %
Kontrollområde (Grünerløkka)	1603	104	1499	302	20 %

* Ikke inndelt i bydel

Blant beboere med beboerkort svarte over halvparten på undersøkelsen. Dette er en meget høy svarprosent, og det tyder på at beboerparkering er noe som engasjerer denne gruppen.

Blant beboere uten beboerkort er svarprosenten på 13. Dette er mer vanlig i denne typen spørreundersøkelser. Siden det ble sent ut brev til et så stort antall personer, sitter man likevel igjen med et godt tallgrunnlag for å kunne si noe om synet på parkeringsforholdene, også i denne gruppen.

Blant de næringsdrivende er svarprosenten på 14, og i kontrollområdet er svarprosenten på 20.

Det ble sendt ut ett brev per person, og ikke per husstand. Mange husständer har dermed fått ”dobbel opp”. Det er stor sannsynlighet for at bare en person svarer på vegne av hele husstanden. Dette kan være med på å forklare den noe lave svarprosenten blant de uten beboerkort.

Personer uten bil har i større grad latt være å svare på undersøkelsen enn de med bil. Ifølge offentlig statistikk eier eller disponerer i underkant av 50 prosent av husstandene i de indre bydelene i Oslo bil (kilde: SSB). Blant de som svarer i vår undersøkelse eier eller disponerer 95 prosent minst en bil. Årsaken til denne skjevheten er nok at de uten bil ikke føler at ordningen med beboerparkering berører dem i like stor grad som de som har bil.

Til de med beboerkort ble det sendt ut spørreskjema etter Trafikketatens database for beboerkort-innehavere. I mange tilfeller deler en husstand på en bil. Beboerkortet står registrert på den ene personen, men den andre bruker bilen like mye. I dette tilfelle vil den personen beboerkortet ikke står registrert på, får et spørreskjema for de som ikke har beboerkort. De som benytter en av husstadens bil med beboerkort på denne måten, er blitt regnet inn blant de som har beboerkort i våre analyser, da deres erfaringer med parkeringsforholdene er basert på det å ha en bil med beboerkort. Dette gjelder 209 personer. Det vil si at vi har 1534 personer med beboerkort, og 652 personer uten beboerkort i datamaterialet vårt.

Vedlegg 3 – Veterinærinstituttet

Veterinærinstituttet holder til i St. Hanshaugen bydel, og har 256 heltidsansatte og 17 deltidansatte. Instituttet har uttalt seg negativt til beboerparkeringsordningen, og synes det er meningsløst at instituttets ansatte og folk som kommer dit for å utføre forskjellige yrkesoppgaver, ikke kan parkere i nesten tomme gater. Dette gjelder særlig i General Birchs gate, der det ikke finnes noen andre beboere enn veterinærinstitusjonene.

Det følgende oppsummerer Veterinærinstituttets innspill i evalueringen av beboerparkeringsordningen:

Veterinærinstituttet mener at det har blitt mye vanskeligere å parkere på gaten etter at det ble innført beboerparkering. Videre mener de at det har blitt litt vanskeligere å drive næringsvirksomhet, og at et parkeringskort for næringsdrivende vil gjøre dette lettere. Samtidig mener veterinærinstituttet at det har blitt litt lettere for kundene å finne parkering etter at det ble innført beboerparkering.

Veterinærinstituttet mener at det er meget lett å finne parkeringsplass i gaten på dagtid, men er lite tilfredse med parkeringssituasjonen i området.

De mener at tidsrommet ordningen gjelder for, burde endres til å gjelde fra kl. 08.00-16.00 på hverdager. Veterinærinstituttet mener at maksimal parkeringstid for de uten beboerkort, burde være på 8 timer.

Veterinærinstituttet fikk ikke informasjonsbrev fra Trafikketaten før beboerparkeringsordningen trådte i kraft, men fikk informasjon om ordningen via media. Etter at ordningen trådte i kraft, har Veterinærinstituttet kontaktet Trafikketatens kundesenter per telefon for å få ytterligere informasjon om ordningen.

Alt i alt er Veterinærinstituttet ganske misfornøyd med prøveordningen med beboerparkering, slik den fungerer i dag. De er meget negative til at ordningen utvides til å gjelde alle boligområder innenfor Ring 2, men ganske positive til dette dersom næringsdrivende gis et parkeringskort. Dersom prøveordningen skal fortsette ber de om tilgang til inntil 20 parkeringstillatelser i vårt område med samme betingelse som for beboere.

Urbanet Analyse

Urbanet Analyse AS
Storgata 8, 0155 Oslo

Tlf: [+47] 96 200 700
urbanet@urbanet.no

