



Oslo kommune  
**Bystyret**

[12/00826-2]

**Sak 191 Forskrift om beboerparkering i Oslo - Byrådssak 57 av 26.04.2012**

Sendt til byrådet.

**Bystyret har behandlet saken i møtet 13.06.2012 sak 191**

**FORSLAG:**

*Forslag fremsatt i komiteen:*

*Mazyar Keshvari på vegne av F fremmet følgende alternative forslag:*

1. Bystyret opphever alle tidligere vedtak om ordningen med beboerparkering og avslutter forsøksordningen.
2. Bystyret ber byrådet fremme sak om hvordan man kan få flere p-plasser i Oslo.

*Annelise Hoegh på vegne av H, Abdullah Alsabeehg på vegne av A, Odd Einar Dorum på vegne av V og Marianne Borgen på vegne av SV fremmet følgende tilleggsforslag:*

Bystyret ber byrådet ta kontakt med statlige myndigheter for å avklare muligheten for forhåndsbetaling for hjemmehjelpere, helsesøstre og håndverkere på oppdrag ved parkering i beboerparkeringsområdene, som for beboere.

**Votering:**

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 1 og 2 ble vedtatt mot 4 stemmer, F, som stemte for eget alternative forslag.

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 3 ble vedtatt mot 4 stemmer (F).

*Etter dette er bystyrets vedtak:*

1.  
Bystyret vedtar følgende forskrift om beboerparkering i Oslo:

**Forskrift om beboerparkering, Oslo kommune**

Hjemmel: Fastsatt av Oslo bystyre \_\_\_\_\_ med hjemmel i vegtrafikkloven av 18.06.1965 nr. 4 § 8, jf. forskrift 01.10.1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 7.

## **§1 Formål**

Formålet med forskriften er å sikre best mulig tilgjengelighet til offentlige parkeringsplasser for beboere innen et avgrenset område.

## **§2 Parkeringstillatelsens virkeområde**

Parkeringstillatelsen for beboere gir adgang til å parkere gratis hele døgnet innenfor den aktuelle bydelen. Tillatelsen gjelder på områder skiltet "beboerparkering". Tillatelsen gir ikke rett til egen parkeringsplass.

Beboerparkeringsordningen fritar ikke bilfører/eier av kjøretøyet fra plikten til å følge øvrige trafikk- og parkeringsbestemmelser.

Det enkelte bydelsutvalg har kompetanse til å beslutte om og hvor ordningen skal gjelde. Ordningen gjelder ikke innenfor Ring 1 og i sentrale handlegater.

Dersom ikke noe annet er bestemt, gjelder den enkelte parkeringstillatelse i hele området som har beboerparkering i den bydelen vedkommende bor. I grensen mellom bydeler følger soneinndelingen bydelsgrensene. Det kan gjøres unntak fra bydelsgrensen i de tilfeller hvor to bydeler blir enige om en annen avgrensning. Bydelsutvalget kan bestemme at beboerparkering skal innføres i flere nærmere avgrensede soner innenfor bydelen, der kun beboere i den enkelte sone får parkeringstillatelse.

Gjennomføring av beboerparkering i den enkelte sone og gate forutsetter godkjenning fra skiltmyndighet (politiet).

## **§3 Varighet**

Parkeringstillatelsen er gyldig i 1 – ett – år fra utstedelsestidspunktet.

Innehaver av beboerkort har plikt til å underrette Bymiljøetaten skriftlig innen 8 dager om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen, bl.a. adresseforandring. Innehaver plikter til enhver tid å sørge for å ha gyldig tillatelse.

## **§4 Skilting og avgift**

Regulering av beboerparkering skjer ved bruk av parkeringsregulerende skilt i de gater som er omfattet av ordningen. Beboerparkeringsordningen gjelder i tidsrommet 09-18 på hverdager og 09-15 på lørdager.

For bilfører/eier uten parkeringstillatelse er sonene regulert som avgiftsparkering uten tidsbegrensning. Avgiften følger taksten i gul sone.

## **§5 Vilkår for parkeringstillatelse**

Etter skriftlig søknad tildeles parkeringstillatelse etter følgende kriterier: Både kriterium a) og b) må være oppfylt.

### **a) Boforhold**

Søker må bo i og være registrert i Folkeregisteret med adresse i den aktuelle beboerparkeringssonen, med den begrensning at det kun tildeles én parkeringstillatelse per person.

*Unntak*

Studenter og andre som er fritatt fra kravet om å melde flytting til Folkeregisteret, som har adresse i den aktuelle beboerparkeringssonen, kan søke om parkeringstillatelse. Boforholdet må dokumenteres gjennom eierforhold eller leieavtale samt den tilleggsdokumentasjon som kreves av de som utsteder tillatelsen.

#### *Flytting*

Ved dokumentert kjøp av nytt bosted, kan søker tildeles midlertidig parkeringstillatelse for en kortere periode før vedkommende melder flytting til Folkeregisteret.

#### b) Bil

Søker må disponere bil, herunder være registrert som eier eller medeier av bilen i motorvognregisteret. Eventuell disponering av tjeneste- eller firmabil, leiebil av autorisert bilutleiefirma eller medlemskap i registrert firma som driver bildelingsordning skal dokumenteres.

Tillatelsen er knyttet til det enkelte kjøretøy. Midlertidig parkeringstillatelse kan innvilges for kortere perioder for bil som er under registrering, bil som disponeres midlertidig i forbindelse med at egen bil er på verksted eller lignende.

For bildelingsordning fastsettes egne bestemmelser om bruk av tillatelsen.

Det utstedes kun én tillatelse per bil.

Parkeringstillatelse tildeles kun biler som er registrert og har gyldige kjennemerker. Det tildeles ikke parkeringstillatelse til bobiler, campingvogner, tilhengere eller kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn.

Bestemmelsene for bil gjelder også motorsykkel, scooter og moped.

#### **§6 Vilkår for tildeling av parkeringstillatelse til næringsdrivende**

Næringsdrivende, håndverkerbedrifter m.v. som har et særlig behov for biloppstillingsplasser for egne servicebiler, og som er etablert i sonen, kan tildeles parkeringstillatelse. Det særlige behovet for parkering i sonen må begrunnes og dokumenteres i søknaden.

Den næringsdrivendes firma skal være registrert i enhetsregisteret med adresse i sonen og drive virksomhet fra denne adressen. Bilen skal være registrert på firmaet og være utstyrt og innredet på en måte som gjør at bilen i seg selv er et arbeidsverktøy.

Det innvilges ikke parkeringstillatelse som skal dekke kunders eller ansattes behov for parkering.

Kommunale virksomheter/institusjoner tildeles parkeringstillatelse etter samme kriterier som andre næringsdrivende og institusjoner.

#### **§7 Kontroll av parkeringstillatelsen**

Parkeringstillatelsen skal være tilgjengelig for kontroll på den måten utsteder gir informasjon om. Dersom parkeringstillatelsen ikke er kontrollerbar kan det ilegges tilleggsavgift.

#### **§8 Fastsetting av avgift og betaling**

Bystyret fastsetter årlig avgiftene for de ulike brukergruppene/parkeringstillatelsene. Om en husstand har flere biler settes prisen høyere for tillatelser utover den første. Næringsdrivende betaler høyere avgift enn privatpersoner.

Innehaver av parkeringstillatelse som melder om at vedkommende ikke lenger skal ha parkeringstillatelse, får refundert innbetalt avgift fra påfølgende måned etter at slikt varsel er mottatt. Beløp på kr 200 eller mindre blir ikke refundert.

I perioden med avgiftsparkering innføres progressive satser for de som ikke omfattes av beboerparkeringsordningen, slik at de siste timene blir dyrere enn de første timene.

### **§9 Forvaltningsmyndighet**

Bymiljøetaten i Oslo kommune tildeler beboerkort og administrerer ordningen.

### **§10 Klage**

Vedtak om avslag på søknad om tillatelse og vedtak om tilbakekalling kan påklages til Oslo kommunes klagenemnd, med hjemmel i forvaltningsloven § 28, 2. ledd. Klagefristen er 3 uker fra parten mottok underretning om vedtaket. Klage på vedtak sendes til Bymiljøetaten.

### **§11 Misbruk og tilbakekalling av parkeringstillatelse**

Ved misbruk eller ved endrede forhold som gjør at vilkårene for tildeling og bruk av parkeringstillatelsen ikke lenger er oppfylt, kan Bymiljøetaten tilbakekalle eller gjøre ugyldig utstedt parkeringstillatelse.

Ved misbruk eller tilbakekalling som nevnt over blir ikke innbetalt avgift refundert. Forholdet kan også bli politianmeldt.

Dersom Oslo kommune i framtiden skulle oppheve ordningen med beboerparkering, vil utstedt parkeringstillatelse bli tilbakekalt eller gjort ugyldig.

### **§12 Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft en måned etter at den ble kunngjort i Norsk Lovtidend.

2.

Byrådet gis fullmakt til å foreta mindre endringer i forskrift om permanent beboerparkering i Oslo.

3.

Bystyret ber byrådet ta kontakt med statlige myndigheter for å avklare muligheten for forhåndsbetaling for hjemmehjelpere, helsesøstre og håndverkere på oppdrag ved parkering i beboerparkeringsområdene, som for beboere.

Oslo bystyres sekretariat, den 14. juni 2012

Siv Songedal

**Godkjent og ekspedert elektronisk**



## **FORSKRIFT OM BEBOERPARKERING I OSLO**

### **Sammendrag:**

Bystyret vedtok i sak 405/2010 å innføre en ordning med beboerparkering i Oslo. Vedtaket bygger på et forsøk med beboerparkering i tre områder (Bydel Frogner, Bydel St. Hanshaugen og Bydel Gamle Oslo). Bystyrets vedtak forutsetter at byrådet utarbeider en forskrift med enhetlige regler for ordningen. Denne saken drøfter innholdet i forskriften.

Forsøksordningen som bystyret vedtok å videreføre som en permanent ordning, innebærer at beboere kan kjøpe en rimelig parkeringstillatelse som gir adgang til å stå parkert hele døgnet innenfor den bydelen vedkommende bor i. De som ikke har slik parkeringstillatelse, må betale avgift for å stå parkert på dagtid.

Byrådet har vært opptatt av å utarbeide forskrifter som blir oppfattet som rimelige og brukervennlige, samtidig som de ikke inviterer til misbruk. Byrådet anbefaler at det åpnes for justeringer av forskriften når ordningen har vært i bruk en tid.

Bymiljøetaten har sendt forslag til forskrift på høring, og har mottatt 22 høringsuttalelser. I høringsnotatet ble fordeler og ulemper ved å ha en egen ordning for besøkende diskutert. Ut fra en totalvurdering anbefaler byrådet at det ikke innføres en slik spesialordning. I stedet går byrådet inn for at det ikke settes maksimal parkeringstid, for å legge bedre til rette for besøkende og næringsdrivende.

Byrådet anbefaler at det enkelte bydelsutvalg delegeres myndighet til å bestemme om og i hvilke områder innenfor bydelen det skal innføres beboerparkering. Området innenfor Ring 1 og sentrale handlegater holdes utenfor ordningen. Dersom mange bydeler ønsker en snarlig innføring, er byrådet innstilt på å prioritere områdene innenfor Ring 2. I andre områder som bydelene fatter vedtak om, innføres ordningen senere.

### **Saksframstilling:**

Bystyret behandlet i møte 15.12.2010, sak 405, Evaluering av prøveordning med beboerparkering i Oslo, byrådssak 73 av 13.04.2010 og fattet følgende vedtak:

#### *Om permanent beboerparkeringsordning*

- 1. Det innføres en permanent ordning med beboerparkering i Oslo.*
- 2. Utenfor Ring 2 delegeres bydelsutvalgene myndighet til å etablere beboerparkering innenfor hele eller deler av egen bydel.*
- 3. For den enkelte beboer gjelder p-kortet den bydelen vedkommende bor i.*
- 4. Beboerparkeringsordningen skal gjelde hele døgnet.*
- 5. Byrådet gis myndighet til å utforme forskrift for en enhetlig beboerparkeringsordning som skal gjelde i alle deler av byen der det innføres beboerparkering.*

6. Ordningen skal utformes ut fra følgende prinsipper:

6.1. Ordningen skal prioritere hensynet til de bosatte i beboerparkeringsordningen.

6.2. Det skal være anledning til å kjøpe p-kort for flere biler i hver husholdning, men prisen skal være høyere for kort utover det første.

6.3. Det skal være anledning for beboere å kjøpe besøkskort med begrenset p-tid, som kan lånes ut til gjester.

6.4.

a) Næringsdrivende, håndverkerbedrifter m.v. med behov for biloppstillingsplasser for egne servicebiler og som er etablert i boligstrøk, skal kunne sikres et begrenset antall plasser for egen bilpark.

b) Næringsdrivende med dokumentert behov for å bruke bil ved kundebesøk skal ha anledning til å kjøpe p-kort med begrenset p-tid som kan brukes i alle deler av byen.

6.5. Det bør vurderes om det kan utstedes p-kort til kommunale tjenesteutøvere som har behov for å oppsøke klienter med bil (hjemmehjelpere, hjemmesykepleiere, o.l.).

6.6. Parkeringsordningene som gjelder for forflytningshemmede opprettholdes som i dag.

6.7. Parkeringsordningene som gjelder for elbiler opprettholdes som i dag.

Før ordningen kan innføres må det utarbeides forskrift for beboerparkering i Oslo. Bymiljøetaten har hatt ansvaret for å utarbeide forslag til forskrift. Etaten sendte 18.05.2011 ut forslag til forskrift på høring,

#### **Oppsummering av høringsuttalelser**

Det kom inn 22 høringsuttalelser. 10 av høringsuttalelsene kommenterer problemstillingen rundt eventuelt å innføre en spesiell ordning for besøkende, og av disse er det bare to som ønsker at det innføres en slik ordning nå. De som går imot en egen ordning for besøkende setter stort sett som en forutsetning at maks p-tid utvides. Det var i all hovedsak støtte til at ordningen skal gjelde kl. 09.00-17.00 på hverdager og kl. 09.00-15.00 på lørdager.

Politiet mener, av hensyn til skiltrespekt og håndhevelse, at ordningen bare bør innføres innenfor Ring 2. De mener det må være like regler over alt ordningen innføres, og er skeptiske til innføring av en spesiell ordning for besøkende og p-bevis for næringsdrivende.

Oslo Håndverks- og industriforening mener ordningen for næringsdrivende er for dårlig, og at det må tas større hensyn til akutte oppdrag som enkelte håndverkere stadig får.

Statens vegvesen, avd. Oslo er negative til ordningen fordi de mener den kan føre til økt bilhold i sentrumsnære områder, og at det harmonerer dårlig med prinsippene bak parkeringsnormen. Norpark har etterlyst en lovhjemmel for å innføre en slik ordning.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus mener ordningen med beboerparkering kan være miljømessig positivt dersom det bidrar til å redusere bruk av bil til arbeidsplasser i sentrale deler av Oslo.

### **Om forslag til forskrift**

Beboere kan kjøpe en rimelig parkeringstillatelse som gir adgang til å parkere avgiftsfritt hele døgnet innenfor den bydelen vedkommende bor i. Tillatelsen gjelder på områder som er skiltet "beboerparkering", men den gir ikke rett til en konkret parkeringsplass.

Bymiljøetaten ser for seg en ordning der det ikke brukes fysiske kort, men at beboere som kjøper parkeringstillatelse registrerer bilene sine i en database som er tilgjengelig for trafikkbetjentene for kontrollformål.

De som ikke har parkeringstillatelse må betale avgift i den definerte perioden. I dag er det avgiftsfri parkering i store deler av Oslo. Det er f.eks. i underkant av 20 000 avgiftsfrie plasser innenfor Ring 2. I de områder der bydelsutvalgene eventuelt vedtar å innføre ordningen, blir det ingen slike avgiftsfrie plasser.

Byrådet har vært opptatt av å utarbeide forskrifter som blir oppfattet som rimelige og brukervennlige, samtidig som de ikke inviterer til misbruk. Byrådet anbefaler at det åpnes for justeringer av forskriftene når ordningen har vært i bruk en stund.

Når det gjelder Norparks spørsmål om lovhjemmel, er det foretatt en juridisk vurdering, og forslaget framstår som generelt å ligge innenfor rammene av kommunens juridiske kompetanse. Vi viser her til § 7 i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr: *Kommunen kan i nærmere avgrensede områder etter behovsprøving reservere parkering for personer bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.*

### **Kommentarer til enkelte paragrafer**

#### §2 Parkeringstillatelsens virkeområde

Bystyrets vedtak er noe tvetydig når det gjelder avgrensning av området der beboerparkering skal innføres. Det sies at utenfor Ring 2 delegeres bydelsutvalgene myndighet til å etablere ordningen i hele eller deler av egen bydel. Derimot sier vedtaket ingenting om hvem som treffer vedtak om innføring innenfor Ring 2. Byrådet foreslår at alle bydelsutvalg gis lik myndighet til å innføre ordningen i hele eller deler av egen bydel.

Dersom mange bydeler ønsker en snarlig innføring av ordningen, er byrådet innstilt på å prioritere områdene innenfor Ring 2. I andre områder som bydelene fatter vedtak om, innføres ordningen senere.

#### §4 Skilting og avgift

Bystyret har vedtatt at ordningen skal gjelde hele døgnet. Byrådet foreslår at de som ikke har parkeringstillatelse må betale avgift i tidsrommet 09.00-18.00 på hverdager og 09.00-15.00 på lørdager. Beboere med parkeringstillatelse kan stå parkert 24 timer i døgnet uten å betale avgift.

Bymiljøetaten foreslår at maks p-tid for de som ikke omfattes av beboerparkeringsordningen settes til fire timer. Dette gjelder i perioden med avgiftsbetaling. Byrådet ønsker å legge best mulig til rette for besøkende og håndverkere uten å lage unødig byråkratiske ordninger som lett kan misbrukes. Byrådet foreslår derfor at det ikke settes noen maksimal parkeringstid på avgiftsparkeringsplassene.

Bymiljøetaten anbefaler også en progressiv betaling slik at det blir dyrere jo lengre man står på disse plassene. Den progressive satsen foreslås for å unngå at biler som ikke tilhører beboere blir stående hele dagen. Byrådet støtter denne anbefalingen.



### §5 Vilkår for parkeringstillatelse

Bystyret skriver i sine merknader at "Alle som er bosatt innenfor beboerparkeringsområdet, uavhengig av formell registrering, vil følgelig kunne henvende seg til Trafikketaten for å kjøpe beboerkort". I Norge plikter alle, med unntak av studenter og noen pendlere, å melde flytting til sin bostedsadresse. På den bakgrunn foreslår byrådet at det stilles krav om at søkeren skal være folkeregistrert i det aktuelle området, om vedkommende ikke er unntatt fra kravet om å melde flytting.

Bestemmelsene om parkeringstillatelse gjelder også motorsykkel, scooter og moped når disse kjøretøyene opptar ordinære parkeringsplasser.

### §6 Vilkår for tildeling av parkeringstillatelse til næringsdrivende

Byrådet foreslår en ordning der næringsdrivende, håndverksbedrifter m.v. med særlig behov for biloppstillingsplass skal ha mulighet for dette. De må kunne dokumentere behov for parkering der firmaet er registrert, og bilen må være et arbeidsverktøy.

Bystyret har også bedt om at næringsdrivende med dokumentert behov for å bruke bil ved kundebesøk skal ha anledning til å kjøpe p-kort som gjør at de kan parkere fritt i alle beboerparkeringsområdene i byen. Bymiljøetaten har i dag en ordning der håndverkere og andre med behov for å parkere på en avgiftsplass kan forhåndskjøpe en tillatelse («grønt kort»), som gjør det mulig å stå utover maks p-tid for et aktuelt oppdrag. Dette er hjemlet i forskrift om offentlig parkeringsregulering § 6, Unntak fra makstid.

Innføres byrådets forslag om å oppheve maks p-tid er det ikke lenger behov for å kjøpe grønt kort for dagsoppdrag. For jobber som går over flere dager ønsker Bymiljøetaten å videreutvikle og modernisere ordningen med grønt kort, slik at det blir enklere og raskere å søke om utvidet parkeringstillatelse.

Byrådet mener at parkeringsforskriftens § 7, boligsoneparkering, hindrer en ordning der håndverkere kan parkere fritt i alle beboerparkeringsområdene. Der står det:  
*Kommunen kan i nærmere avgrensede områder etter behovsprøving reservere parkering for personer bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.*

Det avgjørende her er presiseringen i *nærmere avgrensede områder og med særlig behov for slik parkering*. Forslaget om beboerparkeringsordning tar utgangspunkt i at hver enkelt bydel defineres som et *nærmere avgrenset område*. Det er reist tvil om en bydel er for stor til å kunne kalles *begrenset område*, men byrådet mener det er innenfor rammen. Om alt areal mellom Ring 1 og Ring 2 defineres som ett område, er det helt klart ikke et *nærmere definert område*. Det utgjør størsteparten av det avgiftsbelagte området i Oslo. Generelt er det slik at svært mange av de som skal besøke området kan ha høyst reelle behov for å stå utover makstid. Byrådet vurderer det derfor slik at håndverkere ikke har et *særlig behov*.

Byrådets forslag om å oppheve maks p-tid løser i stor grad dette problemet. Om et håndverkeroppdrag varer lenger enn forutsatt kan det dessuten løses ved å betale via SMS. Da betales det for nøyaktig den tiden man faktisk bruker parkeringsplassen.

### Gjesteparkering (§ 7 i høringsutkastet)

I bystyrets vedtak står det:

*«Det skal være anledning for beboere å kjøpe besøkskort med begrenset p-tid, som kan lånes ut til gjester».*

I flertallsmerknadene heter det videre:

*«Flertallet peker på at det, i tillegg til beboerkort, også skal være mulig for beboerne å kjøpe besøkskort som kan lånes ut til personer som kommer på besøk med bil. Hvorvidt besøkskortet skal gjelde for hele året eller om det skal selges engangskort som fylles ut med dato, eller begge deler, overlates det til byrådet å vurdere. Også beboere uten egen bil skal kunne kjøpe besøkskort. Årsbesøkskort bør ha en lavere pris enn beboerkortet, og det bør i prinsippet ikke være noen begrensning i hvor mange besøkskort den enkelte kan kjøpe. Ordningen bør være fleksibel, men det må utarbeides et regelverk for å hindre misbruk av en slik besøkskortordning».*

Bystyret ønsker en ordning der den enkelte beboer kan få kjøpt ett eller flere rimelige kort, og at dette blir lånt ut til gjester som kommer på besøk. De som har dette kortet liggende i bilen kan parkere fritt på lik linje med beboerne.

#### *Drøfting av ordning med besøkskort*

I høringsnotatet ble en ordning med besøkskort for gjester lagt inn. På bakgrunn av høringsvar og andre momenter har Bymiljøetaten gjort en grundig vurdering av forslaget.

*a) Et stort antall parkeringstillatelser medfører at det blir svært vanskelig for beboere å finne parkeringsplass. Det er ca 100 000 innbyggere over 18 år i det aktuelle området innenfor Ring 2. Om alle disse kan registrere seg som beboere og kjøpe besøkskort kan det i teorien bli 100 000 besøkskort og 30 000 beboerkort i omløp. Det blir snaut 20 000 parkeringsplasser tilgjengelig. Resultatet vil bli at formålet med ordningen, å bedre parkeringsforholdene for beboerne, ikke på noen måte blir ivaretatt.*

*b) Antall gratis parkeringsplasser i området reduseres fra ca 18 500 til 0. Et besøkskort kan få en teoretisk verdi på 35 000 kroner per år, og bli så attraktivt at det inviterer til misbruk samt gi et betydelig inntektstap for kommunen. Det er ca 18 500 parkeringsplasser innenfor Ring 2 der det er mulig å parkere gratis for alle uten maksimal p-tid. I tillegg er det ca 3-4000 avgiftsregulerte plasser. En ordning med beboerparkering betyr at det ikke blir gratis parkeringsplasser i dette området. Med utgangspunkt i dagens takster (gul sone) vil det koste 132 kroner å parkere en hel dag og 759 kroner/uke. Dette tilsvarer litt over 3000 kroner/måned og ca 35 000 kroner/år. Et kort som gir tillatelse til parkering i ett år har altså en teoretisk verdi på 35 000 kroner.*

Ved å innføre besøkskort blir dette et "verdipapir" med tilhørende fare for misbruk. Ved utstedelse av nye kort blir det vanskelig å forsikre seg om at de mistede kortene ikke fortsatt er i bruk. Om det blir mange besøkskort i omløp vil det bli svært mange som parkerer gratis i hele området, og det vil bety et betydelig inntektstap for kommunen.

*c) Det er tvilsomt om det er noen saklig grunn til at beboernes gjester skal gis store fordeler som andre trafikanter ikke har. Det å gi gjester slike særfordeler må sies å ligge helt i yttergrensen av hva som kan bli oppfattet som naturlig og rimelig. Forskrift om offentlig parkeringsregulering § 7, boligsoneparkering, presiserer at ordningen er ment for personer bosatt i området eller andre med særlige behov.*

*d) Besøkskort krever registrering av beboere. Om det skal være en besøksordning må det, for å få innvilget besøkskort, søkes via beboerparkeringsordningen og dokumenteres at man bor i området. Litt avhengig av hvilken ordning som velges kan det bli unødige mye byråkrati for en tjeneste man sjelden bruker.*

*e) Det er begrenset behov for besøkskort. Med en ordning som i all hovedsak bygger på prøveordningen mener Bymiljøetaten det er begrenset behov for en egen ordning for besøkende. Erfaringene fra prøveordningen viser at dette ikke blir sett på som noe stort prob-*

lem. Besøkende kan parkere fritt i tidsrommet 18.00-09.00, og utenom dette har de mulighet for å parkere mot avgift. Bymiljøetaten bemerker imidlertid at det i noen situasjoner er problematisk å måtte forholde seg til maks p-tid på to timer, så det bør vurderes å utvide maks p-tid.

Verken Stockholm eller København har egne ordninger for besøkende. I Bergen, Trondheim og Drammen finnes det slike ordninger, men der er beboerparkeringsordningen grunnleggende annerledes enn den er tenkt i Oslo; der er områdene reservert for beboerne store deler av døgnet, og det er ikke anledning for andre å parkere der mot avgift. Besøkende har ikke noen mulighet til å parkere i beboerparkeringssonene i det tidspunktet ordningen gjelder, med unntak av noen få definerte avgiftsplasser.

Det var kun et fåtall i høringen som argumenterte for en ordning med besøkskort. De fleste mente at behovet ville bli ivaretatt gjennom en viss utvidelse av maks p-tid.

På bakgrunn av innkomne høringsuttalelser og ulempene beskrevet i denne byrådssaken anbefaler byrådet at det ikke innføres egne besøkskort for gjester, men at det ikke settes noen maksimal parkeringstid og at takstene gjøres progressive.

### **Diverse**

Bystyret ber om at det vurderes om det kan utstedes tillatelse til kommunale tjenesteutøvere som har behov for å bruke bil når de oppsøker klienter. Når det innføres beboerparkering, vil parkeringssituasjonen automatisk bli lettere i de aktuelle områdene. Utover dette vil ikke en tillatelse i seg selv gjøre det lettere for denne gruppen, den gir ikke noen fortrinn når det gjelder å finne en ledig p-plass. Ellers vises det til forslag til forskrift, § 6 siste avsnitt: *Kommunale virksomheter/institusjoner tildeles parkeringstillatelse etter samme kriterier som andre næringsdrivende og institusjoner.* For øvrig gir heller ikke den statlige skiltforskriften kommunen anledning til å utstede generell parkeringstillatelse med fritak for parkeringsavgift og maksimaltid til pleiepersonell for å dekke deres daglige parkeringsbehov. Byrådet anbefaler derfor å ikke ta inn noe om dette i forskriften.

### **Kostnader og inntekter ved ordningen**

Innføring av beboerparkering vil kreve store investeringer til automater og skilt der bydelene fatter vedtak om det, og til kundebehandlingssystem, nye kjøretøyer og nye og mer effektive håndterminaler. Det er eksempelvis beregnet at det totalt er behov for 66 mill. kroner til investeringer og ca 23 mill. kroner til økte årlige driftskostnader dersom ordningen innføres i hele området innenfor Ring 2. Økte inntekter fra avgiftsparkering i området er estimert til 28 mill. kroner årlig, og inntekter fra salg av beboerkort til 15 mill. kroner årlig (totalt 43 mill. kroner i årlige inntekter).

### **Framdrift**

Omfanget av arbeidet med å innføre ordningen vil avhenge av hvilke vedtak som treffes i bydelsutvalgene. Byrådet vil komme tilbake til bystyret med et notat som angir en framdriftsplan for innføringen når det er nærmere avklart hvilke områder som blir omfattet. Byrådet vil prioritere innføring innenfor Ring 2.

### ***Byrådet bemerker***

Bystyret har vedtatt at det skal innføres en permanent ordning med beboerparkering basert på de gjennomførte forsøksordninger. På bakgrunn av bystyrets vedtak og innkomne høringsuttalelser er det utarbeidet et forslag til forskrift som byrådet mener gir den mest hensiktsmessige og brukervennlige løsningen.

Spørsmålet om innføring av beboerparkering i den enkelte bydel blir en avveining av hensynet til beboerne mot øvrige som er interessert i å parkere i området. En slik vurdering er det naturlig at bydelsutvalgene, som må forutsettes å kjenne godt til lokale forhold, gjør.

Byrådet foreslår å utvide tidsrommet med avgiftsparkering fra kl 17.00 til kl 18.00 på hverdager i de områder der beboerparkering innføres, for å gjøre det lettere for beboere å finne parkeringsplass om ettermiddagen. Videre foreslår byrådet at maksimal parkeringstid oppheves for å gjøre det lettere for håndverkere på oppdrag og besøkende å parkere når det innføres avgiftsparkering.

Byrådet foreslår i § 12 i forslag til forskrift at forskriften trer i kraft en måned etter at den er kunngjort i Norsk Lovtidend. Tidspunktet for kunngjøring og ikrafttredelse er avhengig av at de nødvendige investeringer mv er gjort. Investering og drift av beboerparkeringsordningen vil bli behandlet i den ordinære budsjettprosessen.

#### ***Økonomiske og administrative konsekvenser***

Beboerparkeringsordningen vil være selvfinansierende. Investeringskostnadene belastes Bymiljøetatens parkeringsfond fordelt over 2013 og 2014, og inntektene tilbakeføres til dette fondet. Byrådet vil komme tilbake med kvalitetssikrede investerings- og driftstall i forbindelse med budsjettet for 2013.

Forslag om satser for parkeringstillatelse kommer i byrådets budsjettforslag. Avhengig av omfanget ordningen får etter vedtak i bydelsutvalgene, vil det bli nødvendig å ansette et antall saksbehandlere for å håndtere søknader og spørsmål rundt ordningen, samt et antall trafikkbetjenter for å drive kontroll med parkeringsbestemmelsene i de områdene ordningen innføres.

#### ***Vedtakskompetanse***

Vedtaket fattes med hjemmel i vegtrafikkloven av 18.06.1965 nr. 4 § 8, jfr. forskrift 01.10.1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 7.

I bystyrets vedtak, punkt 5, fra møte 15.12.2011, sak 405, Evaluering av prøveordning med beboerparkering i Oslo, byrådssak 73 av 13.04.2010 heter det: "*Byrådet gis myndighet til å utforme forskrift for en enhetlig beboerparkeringsordning som skal gjelde i alle deler av byen der det innføres beboerparkering.*" Byrådet er av den oppfatning at det er enkelte punkter i vedtaket som kan tolkes på flere måter, og byrådet mener derfor det er hensiktsmessig å legge forslag til forskrift fram for bystyret.

#### **Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

1. Bystyret vedtar følgende forskrift om beboerparkering i Oslo:

#### **Forskrift om beboerparkering, Oslo kommune**

Hjemmel: Fastsatt av Oslo bystyre \_\_\_\_\_ med hjemmel i vegtrafikkloven av 18.06.1965 nr. 4 § 8, jf. forskrift 01.10.1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 7.

#### **§1 Formål**

Formålet med forskriften er å sikre best mulig tilgjengelighet til offentlige parkeringsplasser for beboere innen et avgrenset område.

#### **§2 Parkeringstillatelsens virkeområde**

Parkeringstillatelsen for beboere gir adgang til å parkere gratis hele døgnet innenfor den aktuelle bydelen. Tillatelsen gjelder på områder skiltet "beboerparkering". Tillatelsen gir ikke rett til egen parkeringsplass.

Beboerparkeringsordningen fritar ikke bilfører/eier av kjøretøyet fra plikten til å følge øvrige trafikk- og parkeringsbestemmelser.

Det enkelte bydelsutvalg har kompetanse til å beslutte om og hvor ordningen skal gjelde. Ordningen gjelder ikke innenfor Ring 1 og i sentrale handlegater.

Dersom ikke noe annet er bestemt, gjelder den enkelte parkeringstillatelse i hele området som har beboerparkering i den bydelen vedkommende bor. I grensen mellom bydeler følger soneinndelingen bydelsgrensene. Det kan gjøres unntak fra bydelsgrensen i de tilfeller hvor to bydeler blir enige om en annen avgrensning. Bydelsutvalget kan bestemme at beboerparkering skal innføres i flere nærmere avgrensede soner innenfor bydelen, der kun beboere i den enkelte sone får parkeringstillatelse.

Gjennomføring av beboerparkering i den enkelte sone og gate forutsetter godkjenning fra skiltmyndighet (politiet).

### **§3 Varighet**

Parkeringstillatelsen er gyldig i 1 – ett – år fra utstedelsestidspunktet.

Innehaver av beboerkort har plikt til å underrette Bymiljøetaten skriftlig innen 8 dager om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen, bl.a. adresseforandring. Innehaver plikter til enhver tid å sørge for å ha gyldig tillatelse.

### **§4 Skilting og avgift**

Regulering av beboerparkering skjer ved bruk av parkeringsregulerende skilt i de gater som er omfattet av ordningen. Beboerparkeringsordningen gjelder i tidsrommet 09-18 på hverdager og 09-15 på lørdager.

For bilfører/eier uten parkeringstillatelse er sonene regulert som avgiftsparkering uten tidsbegrensning. Avgiften følger taksten i gul sone.

### **§5 Vilkår for parkeringstillatelse**

Etter skriftlig søknad tildeles parkeringstillatelse etter følgende kriterier: Både kriterium a) og b) må være oppfylt.

#### **a) Boforhold**

Søker må bo i og være registrert i Folkeregisteret med adresse i den aktuelle beboerparkeringssonen, med den begrensning at det kun tildeles én parkeringstillatelse per person.

#### *Unntak*

Studenter og andre som er fritatt fra kravet om å melde flytting til Folkeregisteret, som har adresse i den aktuelle beboerparkeringssonen, kan søke om parkeringstillatelse. Boforholdet må dokumenteres gjennom eierforhold eller leieavtale samt den tilleggsdokumentasjon som kreves av de som utsteder tillatelsen.

#### *Flytting*

Ved dokumentert kjøp av nytt bosted, kan søker tildeles midlertidig parkeringstillatelse for en kortere periode før vedkommende melder flytting til Folkeregisteret.

#### *b) Bil*

Søker må disponere bil, herunder være registrert som eier eller medeier av bilen i motorvognregisteret. Eventuell disponering av tjeneste- eller firmabil, leiebil av autorisert bilutleiefirma eller medlemskap i registrert firma som driver bildelingsordning skal dokumenteres.

Tillatelsen er knyttet til det enkelte kjøretøy. Midlertidig parkeringstillatelse kan innvilges for kortere perioder for bil som er under registrering, bil som disponeres midlertidig i forbindelse med at egen bil er på verksted eller lignende.

For bildelingsordning fastsettes egne bestemmelser om bruk av tillatelsen.

Det utstedes kun én tillatelse per bil.

Parkeringstillatelse tildeles kun biler som er registrert og har gyldige kjennemerker. Det tildeles ikke parkeringstillatelse til bobiler, campingvogner, tilhengere eller kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn.

Bestemmelsene for bil gjelder også motorsykel, scooter og moped.

#### **§6 Vilkår for tildeling av parkeringstillatelse til næringsdrivende**

Næringsdrivende, håndverkerbedrifter m.v. som har et særlig behov for biloppstillingsplasser for egne servicebiler, og som er etablert i sonen, kan tildeles parkeringstillatelse. Det særlige behovet for parkering i sonen må begrunnes og dokumenteres i søknaden.

Den næringsdrivendes firma skal være registrert i enhetsregisteret med adresse i sonen og drive virksomhet fra denne adressen. Bilen skal være registrert på firmaet og være utstyrt og innredet på en måte som gjør at bilen i seg selv er et arbeidsverktøy.

Det innvilges ikke parkeringstillatelse som skal dekke kunders eller ansattes behov for parkering.

Kommunale virksomheter/institusjoner tildeles parkeringstillatelse etter samme kriterier som andre næringsdrivende og institusjoner.

#### **§7 Kontroll av parkeringstillatelsen**

Parkeringstillatelsen skal være tilgjengelig for kontroll på den måten utsteder gir informasjon om. Dersom parkeringstillatelsen ikke er kontrollerbar kan det ilegges tilleggsavgift.

#### **§8 Fastsetting av avgift og betaling**

Bystyret fastsetter årlig avgiftene for de ulike brukergruppene/parkeringstillatelsene. Om en husstand har flere biler settes prisen høyere for tillatelser utover den første. Næringsdrivende betaler høyere avgift enn privatpersoner.

Innehaver av parkeringstillatelse som melder om at vedkommende ikke lenger skal ha parkeringstillatelse, får refundert innbetalt avgift fra påfølgende måned etter at slikt varsel er mottatt. Beløp på kr 200 eller mindre blir ikke refundert.

I perioden med avgiftsparkering innføres progressive satser for de som ikke omfattes av beboerparkeringsordningen, slik at de siste timene blir dyrere enn de første timene.

**§9 Forvaltningsmyndighet**

Bymiljøetaten i Oslo kommune tildeler beboerkort og administrerer ordningen.

**§10 Klage**

Vedtak om avslag på søknad om tillatelse og vedtak om tilbakekalling kan påklages til Oslo kommunes klagenemnd, med hjemmel i forvaltningsloven § 28, 2. ledd. Klagefristen er 3 uker fra parten mottok underretning om vedtaket. Klage på vedtak sendes til Bymiljøetaten.

**§11 Misbruk og tilbakekalling av parkeringstillatelse**

Ved misbruk eller ved endrede forhold som gjør at vilkårene for tildeling og bruk av parkeringstillatelsen ikke lenger er oppfylt, kan Bymiljøetaten tilbakekalle eller gjøre ugyldig utstedt parkeringstillatelse.

Ved misbruk eller tilbakekalling som nevnt over blir ikke innbetalt avgift refundert. Forholdet kan også bli politianmeldt.

Dersom Oslo kommune i framtiden skulle oppheve ordningen med beboerparkering, vil utstedt parkeringstillatelse bli tilbakekalt eller gjort ugyldig.

**§12 Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft en måned etter at den ble kunngjort i Norsk Lovtidend.

2. Byrådet gis fullmakt til å foreta mindre endringer i forskrift om permanent beboerparkering i Oslo.

Byrådet den

**27 APR 2012**



Stian Berger Røstand



Ola Elvestuen

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

1. Forskrift om beboerparkering
2. Høringsnotat
3. Liste over mottakere av høringsnotatet
4. Diverse høringsuttalelser
5. Høringsuttalelse bydel Frogner
6. Høringsuttalelse bydel Grünerløkka
7. Høringsuttalelse bydel St. Hanshaugen
8. Høringsuttalelse bydel Stovner

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett:

Ingen



## Saksframlegg

Arkivsak: 200501204-92

Arkivkode: 615.0

Saksbeh: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	15.06.2011
Bydelsutvalget	21.06.2011

### HØRING - FORSKRIFT OM BEBOERPARKERING, OSLO KOMMUNE

#### Tidligere vedtak i saken:

Bydelsutvalget har behandlet 8 saker om beboerparkeringsordningen. Den siste var evalueringsrapport fra prøveordningen.

BU sak 164/09 Rapport - evaluering av prøveordningen med beboerparkering

#### Vedtak:

- Bydelsutvalget mener at prøveprosjektet med beboerparkering har vært svært vellykket for beboere innenfor prøveområdet. Parkeringsforholdene for beboerne har blitt bedre, noe de mange positive tilbakemeldingene fra evalueringen viser. Bydelsutvalget er derfor positiv til en videreføring av og utvidelse av ordningen. Enkelte faktorer bør imidlertid nøye overveies ved eventuell utvidelse av og innføring av en permanent ordning.*
- Parkeringsbelegget på dagtid har blitt mindre, og det kan derfor være kapasitet til å åpne opp muligheten for at næringsdrivende med spesielle behov og enkelte andre grupper kan få muligheten til å parkere i området på dagtid.*

*Eventuell tildeling av kort til næringsdrivende må vurderes spesielt med tanke på at ordningen er ment å avhjelpe beboernes parkeringsbehov*

- Evalueringen viser at det har blitt mindre kjøring i gatene for å lete etter parkeringsplasser. Bydelsutvalget mener dette er positivt for miljøet og håper at en ytterligere utvidelse av ordningen vil føre til enda mindre fremmedparkering/jobbparkering, ved at flere vil velge å la bilen stå hjemme.*
- Hensikten med prøveprosjektet med beboerparkering var også å undersøke om de valgte kriteriene for beboerparkeringsordningen fungerer etter hensikten. Evalueringen viser at omtrent halvparten av beboerne mener at ordningen bør vare lenger utover på kveldstid, til kl. 20.00. Omtrent halvparten av beboerne samt næringsdrivende ønsker også at makstiden forlenges fra 2 til 3-4 timer. Bydelsutvalget synes det er viktig at ovennevnte vurderes ved videreføring og utvidelse av ordningen.*



5. *Bydelsutvalget har merket seg at ordningen ikke gjelder for de som ikke eier eller disponerer egen bil, men som bare låner eller leier en bil av og til. Ved videreføring av ordningen må det etableres et system som også gjør det mulig for disse å søke om tildeling av beboerlisens. Det samme gjelder for eiere av motorsykkel/moped.*
6. *Evalueringen viser at det er en god del beboere som ønsker seg muligheten til å få et gjestekort for besøkende som er på besøk for en lengre periode. Bydelsutvalget mener at det bør ses på om dette er mulig.*
7. *Bydelsutvalget bemerker at hensikten med beboerparkering er å lette beboernes parkeringsbyrde. Det er derfor viktig at kostnadene til drift holdes på et minimum, at måneds-/årsavgiften reflekterer dette, og at prosjektet ikke blir en kommunal melkeku der beboerne vil oppleve stadig økte avgifter utover eventuelle økte driftskostnader og indexjustering.*
8. *Gevinsten fra et slikt prosjekt skal tas ut i bespart tid for beboere, ikke i kommunale inntekter.*

*Inndelingen av parkeringssoner er i dag altfor rigid, og Bydelsutvalget ønsker å se på muligheten til å la soner overlape hverandre for å gi beboere i randsoner lettere tilgang på parkering.*

*Protokolltilførsel fra Høyre og Fremskrittspartiet*

*Høyre og Fremskrittspartiet er i prinsippet skeptisk til ordning med beboerparkering. Dette innebærer i realiteten at man "privatiserer" offentlig gategrunn, ved at man gir fortrinnsrett til noen bileiere på bekostning av andre.*

*Høyre og Fremskrittspartiet påpeker at det er store parkeringsutfordringer i indre by, med økende bortfall av parkeringsplasser samtidig som stadig flere beboere flytter til bydelen og får bil. Høyre og Fremskrittspartiet viser til at det er lov å eie bil i Oslo, men er opptatt av at det skal satses på utvikling av kollektivtransport og legges til rette for mest mulig miljøvennlig og trafikksikker bilkjøring. Høyre og Fremskrittspartiet ønsker derfor å etablere flere underjordiske parkeringsanlegg mellom ring 2 og ring 1. Dessverre ønsker et flertall i bydelsutvalget å gjøre det vanskelig å eie bil i indre by gjennom å redusere antall parkeringsplasser. Dette skaper store frustrasjoner for bileiere i bydelen, bidrar til økt forurensning og mer trafikkfarlige situasjoner.*

*Siden et flertall i Bydelsutvalget ønsker å utvide beboerparkeringsordningen, vil Høyre og Fremskrittspartiet påpeke at det er viktig å justere ordningen tråd med tilbakemeldingene som fremkommer i evalueringsrapporten.*

#### **Bakgrunn for saken:**

Det har vært gjennomført en prøveordning i deler av bydelene Frogner, St. Hanshaugen og Gamle Oslo. På bakgrunn av evalueringen av prøveordningen vedtok Oslo bystyre 15. desember 2010 innføring av en permanent ordning med beboerparkering.

Bymiljøetaten har etter oppdrag fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel utarbeidet forslag til forskrift og som nå er sendt på høring. Både høringsbrev og forslag til forskrift er tatt inn i saken.

**Sammendrag:**

I all hovedsak foreslås en videreføring av dagens prøveordning. Det betyr at det i aktuelle områder blir skiltet med parkering tillatt 09-17 (09-15) og maks p-tid 2 timer. Beboere som blir tildelt parkeringstillatelse trenger ikke betale avgift og er i tillegg unntatt fra maks p-tid.

Det arbeides med å etablere en ordning uten fysiske "beboerkort" i det enkelte kjøretøy. Praktisk håndheving og kontroll vil foregå ved å sjekke kjøretøyets registreringsnummer opp mot registeret over de som har fått innvilget parkeringstillatelse.

Forskriften skal vedtas av Oslo bystyre, og deretter er det den enkelte bydel som skal beslutte om, og hvor de vil innføre ordningen. Det er derfor allerede nå interessant å høre om bydelene antar de vil innføre ordningen dersom den blir vedtatt omtrent som foreslått i vedlagte forskrift.

Dersom bydelene fatter endelig vedtak om dette før 1.oktober, kan ordningen trolig starte opp ca 1.mars 2012. Fremdriften er her helt avhengig av når bystyret og bydelene fatter vedtak. Mange og kompliserte anskaffelser gjør også denne fremdriftsplanen usikker.

**Saksframstilling/Faktaopplysninger:****Forskrift om beboerparkering, Oslo kommune**

Forslaget angis i sin helhet under.

**§1 Formål**

Formålet med forskriften er å sikre best mulig tilgjengelighet til offentlige parkeringsplasser for beboere innen et avgrenset område.

**§2 Parkeringstillatelsens virkeområde**

Parkeringstillatelsen for beboere gir adgang til å parkere gratis hele døgnet og utover maksimal parkeringstid innenfor den aktuelle bydelen. Tillatelsen gjelder på områder skiltet "beboerparkering." Tillatelsen gir ikke rett til egen parkeringsplass.

Beboerparkeringsordningen fritar ikke bilfører/eier av kjøretøyet fra plikten til å følge øvrige trafikk- og parkeringsbestemmelser.

Det enkelte bydelsutvalg har kompetanse til å beslutte om og hvor ordningen skal gjelde. Ordningen gjelder ikke innenfor Ring 1 og i sentrale handlegater.

Det skal være én beboersone i hver bydel som innfører ordningen. I grensen mellom bydeler følger soneinndelingen bydelsgrensene. Det kan gjøres unntak fra bydelsgrensen i de tilfeller hvor to bydeler blir enige om å utvide området til den andre bydelen.

Gjennomføring av beboerparkering i den enkelte sone og gate forutsetter godkjenning fra skiltmyndighet (Politiet).

**§3 Varighet**

Parkeringstillatelsen er gyldig i 1 – ett – år fra utstedelsestidspunktet.

Innehaver av beboerkort har plikt til å underrette Bymiljøetaten skriftlig innen 8 dager om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen, bl.a. om adresseforandring. Innehaver plikter til enhver tid å sørge for å ha gyldig tillatelse.

#### §4 Skilting og avgift

Regulering av beboerparkering skjer ved bruk av parkeringsregulerende skilt i de gater som er omfattet av ordningen. Beboerparkeringsordningen gjelder i tidsrommet mellom klokken 09 – 17 på hverdager og klokken 09 – 15 på lørdager.

For bilfører/eier uten parkeringstillatelse er sonene regulert som avgiftsparkering med tidsbegrensning, maksimalt 2 timer. Avgiften følger taksten i gul sone.

#### §5 Vilkår for parkeringstillatelse

Etter skriftlig søknad tildeles parkeringstillatelse etter følgende kriterier: Både kriteriet a. og b. må være oppfylt.

##### a) Boforhold

Søker må bo og være registrert i Folkeregisteret med adresse i den aktuelle beboerparkeringssonen, med den begrensning at det kun tildeles én parkeringstillatelse pr person.

##### *Unntak*

Studenter, og andre som er fritatt fra kravet om å melde flytting til Folkeregisteret, som har adresse i den aktuelle beboerparkeringssonen kan søke om parkeringstillatelse. Boforholdet må dokumenteres gjennom eierforhold eller leieavtale samt den tilleggsdokumentasjon som kreves av de som utsteder tillatelsen.

##### *Flytting*

Ved dokumentert kjøp av nytt bosted, kan søker tildeles midlertidig parkeringstillatelse for en kortere periode før vedkommende melder flytting til Folkeregisteret

##### b) Bil

Søker må disponere bil, herunder være registrert som eier eller medeier av bilen i motorvognregisteret. Eventuell disponering av tjeneste- eller firmabil, leiebil av autorisert bilutleiefirma eller medlemskap i registrert firma som driver bildelingsordning skal dokumenteres.

Person som i en periode låner bil som er registrert på søsken eller slektning i rett opp, eller nedadgående linje kan søke om tildeling av parkeringstillatelse. Tillatelsen gjelder kun for vedkommende som har fått innvilget parkeringstillatelsen. Disposisjonsretten skal dokumenteres ved erklæring både fra eier og den som disponerer kjøretøyet.

Tillatelsen er knyttet til det enkelte kjøretøy. Midlertidig parkeringstillatelse kan innvilges for kortere perioder for bil som er under registrering, bil som disponeres midlertidig i forbindelse med at egen bil er på verksted eller lignende.

For bildelingsordning fastsettes egne bestemmelser om bruk av tillatelsen.

Det utstedes kun én tillatelse per bil.

Parkeringstillatelse tildeles kun biler som er registrert og har gyldige kjennemerker. Det tildeles ikke parkeringstillatelse til bobiler, campingvogner, tilhengere eller kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn.

Bestemmelsene for bil gjelder også motorsykel/scooter/moped.

#### **§6 Vilkår for tildeling av parkeringstillatelse til næringsdrivende**

Næringsdrivende, håndverkerbedrifter m.v. som har et særlig behov for biloppstillingsplasser for egne servicebiler, og som er etablert i sonen kan tildeles parkeringstillatelse. Det særlige behovet for parkering i sonen må begrunnes og dokumenteres i søknaden.

Den næringsdrivendes firma skal være registrert i enhetsregisteret med adresse i sonen og drive virksomhet fra denne adressen. Bilen skal være registrert på firmaet og være utstyrt og innredet på en måte som gjør at bilen i seg selv er et arbeidsverktøy.

Det innvilges ikke parkeringstillatelse som skal dekke kunders eller ansattes behov for parkering.

Kommunale virksomheter/institusjoner tildeles parkeringstillatelse etter samme kriterier som andre næringsdrivende og institusjoner.

#### **§7 Gjesteparkering**

Beboere i sonen (jmf punkt 5a) har mulighet til å forhåndskjøpe gjesteparkeringstillatelser for en begrenset periode. Tillatelsen gir dispensasjon til å parkere utover maksimal parkeringstid. Tillatelsen koster det samme som det ville kostet å parkere i den aktuelle sonen i det aktuelle tidsrommet.

#### **§8 Kontroll av parkeringstillatelsen**

Parkeringstillatelsen skal være tilgjengelig for kontroll på den måten utsteder gir informasjon om. Dersom parkeringstillatelsen ikke er kontrollerbar kan det ilegges tilleggsavgift.

#### **§9 Fastsetting av avgift og betaling**

Bystyret fastsetter årlig avgiftene for de ulike brukergruppene/parkeringstillatelsene.

Innehaver av parkeringstillatelse som melder om at vedkommende ikke lenger skal ha parkeringstillatelse, får refundert innbetalt avgift fra påfølgende måned etter at slikt varsel er mottatt. Beløp på 200 kroner eller mindre blir ikke refundert.

#### **§10 Forvaltningsmyndighet**

Bymiljøetaten i Oslo kommune tildeler og administrerer ordningen med beboerkort.

#### **§11 Klage**

Vedtak om avslag på søknad om tillatelse og vedtak om tilbakekall, kan påklages til Oslo kommunale klagenemnd i henhold til bestemmelsene i forvaltningslovens §§ 29 og 30.

Klagefristen er 3 uker fra parten mottok underretning om vedtaket.

#### **§12 Misbruk og tilbakekall av parkeringstillatelse**

Ved misbruk eller ved endrede forhold som gjør at vilkårene for tildeling og bruk av parkeringstillatelsen ikke lenger er oppfylt, kan Bymiljøetaten tilbakekalle eller gjøre ugyldig utstedt parkeringstillatelse

Ved misbruk eller tilbakekall som nevnt over blir ikke innbetalt avgift refundert.

Forholdet kan også bli politianmeldt.

Dersom Oslo kommune i fremtiden skulle oppheve ordningen med beboerparkering, vil utstedt parkeringstillatelse bli tilbakekalt eller gjort ugyldig.

### **Forskriften - noen problemstillinger angitt av Bymiljøetaten**

#### Faren for misbruk

Dersom ordningen blir innført i alle områder mellom ring 1 og ring 2, betyr det at det ikke lenger vil finnes avgiftsfrie offentlige p-plasser innenfor ring 2. I dag er det ca. 20 000 avgiftsfrie plasser i dette området. Parkeringstillatelsen skal koste 600 kroner, og gir rett til å parkere gratis hele året. Avgiftene skal justeres årlig, men uansett kan det være at dette tilbudet oppleves som så attraktivt at noen vil forsøke å misbruke ordningen. Det er forsøkt å utarbeide en forskrift som vil bli oppfattet som rimelig og brukervennlig, samtidig som den ikke inviterer til misbruk.

#### Geografisk område

Ordningen er primært tenkt innført mellom ring 1 og 2, men også bydeler som ligger utenfor dette området skal kunne innføre ordningen. Bymiljøetaten anbefaler i første omgang å innføre ordningen i områder innenfor ring 2 (og i noen tilliggende områder). Etter dette starter arbeidet med eventuell innføring i andre bydeler.

#### Næringsdrivende

Det foreslås en ordning der næringsdrivende, håndverksbedrifter m.v. med særlig behov for biloppstillingsplass skal ha mulighet for å søke parkeringstillatelse. Næringsdrivende må kunne dokumentere særlig behov for parkering der firmaet er registrert, og bilen må være utstyrt/innredet som et arbeidsverktøy.

For håndverkere med dokumentert behov for å bruke bil ved kundebesøk finnes den ordning i parkeringsforskriftene som i stor grad dekker dette behovet.

#### Gjsteparkering

Bymiljøetaten ønsker tilbakemelding på to alternativer når det gjelder gjsteparkering

##### *Alt 1: Spesialordning for gjsteparkering (lagt inn i utkastet §7)*

Beboere i sonen gis mulighet til å forhåndskjøre gjsteparkeringstillatelser for en begrenset periode. Muligheten til slike forhåndskjøp forutsetter at beboer tilfredsstiller de generelle kravene om å bo i sonen (§5a). Fordelen for gjestene er at de får fritak fra reglene om maks p-tid. Det må betales ordinær parkeringsavgift.

I praksis kan en beboer først søke om en generell rett til å kjøpe tillatelser som gir gjester rett til å parkere utover makstid. Deretter må vedkommende beboer registrere hvilken bil som kommer på besøk og forhåndsbetale p-avgiften for den aktuelle perioden.

##### *Alt 2: Ingen spesialordning for gjsteparkering*

Bymiljøetaten mener primært at en ordning med besøkskort ikke er nødvendig. Det er

vanskelig å se hvorfor gjester skal ha et slikt privilegium, og en slik ordning vil dessuten kreve uforholdsmessig mye administrasjon og fort bli oppfattet som byråkratisk.

Bymiljøetaten mener at dersom maks p-tid utvides fra to til tre, fire eller åtte timer, vil behovet til besøkende være ivare tatt på en tilfredsstillende måte. I perioden mellom klokken 17.00 og 09.00 kan besøkende stå uten å betale.

Bymiljøetaten vil ikke anbefale at prisen for å parkere for besøkende settes lavere enn den ordinære avgiften. Det er over 70.000 husstander i området mellom ring 1 og ring 2. Om alle disse kan bestille en ubegrenset mengde med rimelig parkering, vil ordningen i praksis kunne bli ødelagt. Det blir mange biler som parkerer rimeligere enn det som var forutsatt og i tillegg er det fare for misbruk. Konsekvensen kan bli at det i praksis blir svært vanskelig for beboerne selv å finne p-plasser.

Til orientering kan det opplyses om at verken Stockholm eller København har spesielle ordninger for gjester.

#### **Bydelsdirektørens vurdering:**

Bydelsdirektøren viser til bydelsutvalgets siste vedtak i saken, uttalelse til evalueringsrapporten for prøveordningen. Som det går frem i vedtaket mener bydelsutvalget at prøveprosjektet med beboerparkering har vært svært vellykket for beboere innenfor prøveområdet, og at bydelsutvalget derfor er positiv til en videreføring av og utvidelse av ordningen.

Bydelsutvalget pekte på at det burde vurderes om næringsdrivende med spesielle behov og enkelte andre grupper kan få muligheten til å parkere i området på dagtid. Eventuell tildeling av kort til næringsdrivende må vurderes med tanke på at ordningen er ment å avhjelpe beboernes parkeringsbehov.

I forskriften foreslås en ordning der næringsdrivende, håndverksbedrifter m.v. med særlig behov for biloppstillingsplass skal ha mulighet for å søke parkeringstillatelse.

Næringsdrivende må imidlertid kunne dokumentere særlig behov for parkering der firmaet er registrert, og bilen må være utstyrt/innredet som et arbeidsverktøy.

For håndverkere med dokumentert behov for å bruke bil ved kundebesøk finnes det en ordning i parkeringsforskriftene som i stor grad dekker dette behovet (grønt kort).

Bydelsdirektøren mener at §6 i forskriften bør dekke de næringsdrivende som har særlige behov for biloppstillingsplass i tjenesten.

Det foreslås ikke innvilget parkeringstillatelse som skal dekke kunders eller ansattes behov for parkering. Kommunale virksomheter/institusjoner foreslås tildelt parkeringstillatelse etter samme kriterier som andre næringsdrivende og institusjoner.

Ved evaluering av prøveprosjektet med beboerparkering mente omtrent halvparten av beboerne at ordningen bør vare lenger utover på kveldstid, til kl. 20.00. Omtrent halvparten av beboerne samt næringsdrivende ønsker også at makstiden for parkering bør forlenges fra 2 til 3-4 timer. Bydelsutvalget mente det var viktig å vurderes ovennevnte ved videreføring og utvidelse av ordningen.

Etter det bydelsdirektøren kan se foreslås det ingen endringer på dette punkt i §4, dvs det foreslås fortsatt at ordningen gjelder i tidsrommet mellom klokken 09 – 17 på hverdager og klokken 09 – 15 på lørdager, med en tidsbegrensning på avgiftsparkeringen på maks.2 timer. Parkeringstillatelsen for beboere gir adgang til å parkere gratis hele døgnet og utover maksimal parkeringstid innenfor den aktuelle bydelen.

Bydelsdirektøren mener at makstiden for parkering bør forlenges fra 2 til 3-4 timer. Dette vil også være positivt i forhold til gjesteparkering. Evalueringen viste at en god del beboere ønsket å få et

gjestekort for besøkende som er på besøk for en lengre periode, noe bydelsutvalget mente burde ses på. I §7 foreslås dette. Det bes om tilbakemelding på forslaget til gjesteparkering, alternativt at en ikke anbefaler noen spesialordning for gjesteparkering.

Bydelsdirektøren mener en spesialordning for gjesteparkering som skissert i §7 virker veldig byråkratisk. Bymiljøetaten mener primært at en ordning med besøkskort ikke er nødvendig og opplyser at verken Stockholm eller København har spesielle ordninger for gjester. Bymiljøetaten foreslår at dersom maks p-tid mot betaling utvides fra 2 timer til 3,4 eller 8 timer, så vil behovet til besøkende være ivaretatt på en tilfredsstillende måte, da de i perioden mellom klokken 17.00 og 09.00 kan stå uten å betale.

Bymiljøetaten anbefaler at ordningen primært innføres mellom ring 1 og 2, men at også bydeler som ligger utenfor dette området skal kunne innføre ordningen. Bymiljøetaten anbefaler i første omgang å innføre ordningen i områder innenfor ring 2 (og i noen tilliggende områder). Etter dette starter arbeidet med eventuell innføring i andre bydeler.

Ordningen foreslås å ikke gjelde innenfor Ring 1 og i sentrale handlegater. Bydelsdirektøren ser at dette er logisk da det innenfor Ring 1 er få faste beboere og mer handel og det i sentrale handlegater i større grad bør være mulig å parkere for handlende.

Det er bydelen som skal ta stilling til om og hvor det skal innføres beboerparkering.

Soneinndelingen vil følge bydelsgrensene. Eventuelle unntak må berøre bydeler være enige om. I utgangspunktet er det tenkt en sammenhengende sone i hver bydel, men om bydelen, mot formodning, skulle ønske å unnta enkelte områder så er det mulig.

Det er da viktig å være klar over de konsekvensene dette kan få i form av svært stort press på områdene som blir unntatt (fremmedparkering)

Om det blir to eller flere ikke sammenhengende områder i bydelen som innfører ordningen, vil tillatelsen uansett gjelde i alle områdene i bydelen som er regulert til beboerparkering

Bydelsdirektøren har ikke gjort noen vurdering av hvilke områder som eventuelt skulle unntas i denne bydelen. Erfaringer fra prøveperioden viser at det nok vil være vanskelig å få forståelse for hvorfor enkelte områder skulle unntas fra ordningen.

Bydelsutvalget mente ved evaluering av prøveordningen at det var viktig å etablere et system for at de som ikke eier eller disponerer egen bil, men som bare låner eller leier en bil av og til samt eiere av motorsykkel/moped også kan søke om tildeling av beboerlisens.

I forskriften foreslås hvordan dette kan løses. Bydelsdirektøren mener at forskriftens §5 dekker slike behov tilfredsstillende.

Bydelsutvalget mente ved evalueringen at det er viktig at kostnadene til drift holdes på et minimum og at måneds-/årsavgiften reflekterer dette. I forskriften står det at bystyret årlig skal fastsette avgiftene for de ulike brukergruppene/parkeringstillatelsene. I bystyrevedtaket fremgår at en parkeringstillatelse for husstandens første bil vil koste kr.600. For øvrige biler i husstanden koster det 1000 kr per.bil. Bydelsdirektøren mener at dette er et akseptabelt prisnivå. Priser for beboerparkering i andre større norske byer er langt høyere , opptil kr. 3000. I Stockholm er prisen over kr. 6000,-.

### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak**

1. Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i saken, uttalelse til evalueringsrapporten for prøveordningen. Bydelsutvalget mener at prøveprosjektet med beboerparkering har vært svært vellykket for beboere innenfor prøveområdet, og bydelsutvalget mener derfor at ordningen må videreføres og utvides i Bydel St. Hanshaugen.

2. Bydelsutvalget støtter at ordningen i første omgang innføres mellom ring 1 og 2 og ved behov i noen tilliggende områder.  
Bydelsutvalget ser at ordningen ikke foreslås å gjelde i sentrale handlegater. Bydelsutvalget er ikke kjent med hvilke gater dette vil være i bydelen, men tenker det kan være fornuftig å unnta slike strøgsgater da det i sentrale handlegater i større grad enn i boligområdene bør være mulig å parkere for handlende.
3. Av høringsbrevet fremgår at soneinndelingen for beboerparkering skal følge bydelsgrensene, og at det er bydelen som skal ta stilling til hvor det skal innføres beboerparkering.  
Bydelsutvalget har ikke tatt stilling til hvilke områder som eventuelt skulle unntas fra ordningen. Erfaringer fra prøveperioden viser at det vil være svært vanskelig å få forståelse for hvorfor enkelte områder skulle unntas fra ordningen. Bydelsutvalget vil komme tilbake til dette etter høringen og før endelig vedtak om innføring av beboerparkering fattes.
4. Bydelsutvalget mener at makstiden for parkering bør forlenges fra 2 til 3-4 timer.  
Ved evaluering av prøveprosjektet med beboerparkering mente omtrent halvparten av beboerne at ordningen bør vare lenger utover på kveldstid, samt at makstiden for parkering burde forlenges fra 2 til 3-4 timer.  
Bydelsutvalget registrerer at det ikke foreslås endringer på dette punkt i §4.  
Bydelsutvalget mener at en utvidet makstid også vil være positivt i forhold til gjesteparkering. Evalueringen viste at en god del beboere ønsket å få et gjestekort for besøkende som er på besøk for en lengre periode. Bydelsutvalget mener en spesialordning for gjesteparkering som skissert i §7 virker veldig byråkratisk. Ved å utvide makstiden for parkering vil behovet også til besøkende være ivaretatt på en tilfredsstillende måte, da de i perioden mellom klokken 17.00 og 09.00 kan stå uten å betale.  
Bydelsutvalget anbefaler en løsning uten spesialordning for gjesteparkering, dersom makstiden for parkering utvides fra 2 til 3-4 timer.
5. I forskriften foreslås en ordning der næringsdrivende, håndverksbedrifter m.v. med særlig behov for biloppstillingsplass skal ha mulighet for å søke parkeringstillatelse.  
Bydelsutvalget mener at §6 i forskriften bør dekke de næringsdrivende som har særlige behov for biloppstillingsplass i tjenesten.
6. Bydelsutvalget mente ved evaluering av prøveordningen at det var viktig å etablere et system for at de som ikke eier eller disponerer egen bil, men som bare låner eller leier en bil av og til samt eiere av motorsykkel/moped også kan søke om tildeling av beboerlisens.  
I forskriften foreslås hvordan dette kan løses, og bydelsutvalget mener at forskriftens §5 bør dekke slike behov tilfredsstillende.

Ellen Oldereid  
bydelsdirektør





**Arkivsak:** 200501204  
**Arkivkode:** 615.0  
**Saksbeh:** Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Ungdomsrådet	14.06.11	21/11
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	15.06.11	32/11
Bydelsutvalget	21.06.11	64/11

---

## HØRING - FORSKRIFT OM BEBOERPARKERING, OSLO KOMMUNE

### Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i saken, uttalelse til evalueringsrapporten for prøveordningen. Bydelsutvalget mener at prøveprosjektet med beboerparkering har vært svært vellykket for beboere innenfor prøveområdet, og bydelsutvalget mener derfor at ordningen må videreføres og utvides i Bydel St. Hanshaugen.
2. Bydelsutvalget støtter at ordningen i første omgang innføres mellom ring 1 og 2 og ved behov i noen tilliggende områder.  
Bydelsutvalget ser at ordningen ikke foreslås å gjelde i sentrale handlegater. Bydelsutvalget er ikke kjent med hvilke gater dette vil være i bydelen, men tenker det kan være fornuftig å unnta slike strøgsgater da det i sentrale handlegater i større grad enn i boligområdene bør være mulig å parkere for handlende.
3. Av høringsbrevet fremgår at soneinndelingen for beboerparkering skal følge bydelsgrensene, og at det er bydelen som skal ta stilling til hvor det skal innføres beboerparkering.  
Bydelsutvalget har ikke tatt stilling til hvilke områder som eventuelt skulle unntas fra ordningen. Erfaringer fra prøveperioden viser at det vil være svært vanskelig å få forståelse for hvorfor enkelte områder skulle unntas fra ordningen. Bydelsutvalget vil komme tilbake til dette etter høringen og før endelig vedtak om innføring av beboerparkering fattes.
4. Bydelsutvalget mener at makstiden for parkering bør forlenges fra 2 til 3-4 timer.  
Ved evaluering av prøveprosjektet med beboerparkering mente omtrent halvparten av beboerne at ordningen bør vare lenger utover på kveldstid, samt at makstiden for parkering burde forlenges fra 2 til 3-4 timer.  
Bydelsutvalget registrerer at det ikke foreslås endringer på dette punkt i §4.  
Bydelsutvalget mener at en utvidet makstid også vil være positivt i forhold til gjesteparkering. Evalueringen viste at en god del beboere ønsket å få et gjestekort for besøkende som er på besøk for en lengre periode. Bydelsutvalget mener en spesialordning for gjesteparkering som skissert i §7 virker veldig byråkratisk. Ved å utvide makstiden for parkering vil behovet også til besøkende være ivaretatt på en tilfredsstillende måte, da de i perioden mellom klokken 17.00 og 09.00 kan stå uten å betale.

Bydelsutvalget anbefaler en løsning uten spesialordning for gjesteparkering, dersom makstiden for parkering utvides fra 2 til 3-4 timer.

5. I forskriften foreslås en ordning der næringsdrivende, håndverksbedrifter m.v. med særlig behov for biloppstillingsplass skal ha mulighet for å søke parkeringstillatelse. Bydelsutvalget mener at § 6 i forskriften bør dekke de næringsdrivende som har særlige behov for biloppstillingsplass i tjenesten.
6. Bydelsutvalget mente ved evaluering av prøveordningen at det var viktig å etablere et system for at de som ikke eier eller disponerer egen bil, men som bare låner eller leier en bil av og til samt eiere av motorsykkel/moped også kan søke om tildeling av beboerlisens. I forskriften foreslås hvordan dette kan løses, og bydelsutvalget mener at forskriftens § 5 bør dekke slike behov tilfredsstillende.

### **Bydelsutvalget har behandlet saken i møte 21.06.11 og har fattet følgende vedtak**

#### **Behandling:**

Endringsforslag fra Rune Aale-Hansen (H)

Nytt punkt 1:

Bydelsutvalget viser til at beboerparkering i realiteten innebærer privatisering av offentlig gategrunn, og at prøveordningen allerede viser at dette innebærer økt kommunalt byråkrati. Bydelsutvalget viser til at med økt befolkningsmengde øker også antall personbiler i indre by. Parallelt har antall parkeringsplasser blitt stadig færre. Bydelsutvalget ønsker å legge til rette for fullføring av sykkelveinett, tryggere skoleveinett, tryggere skoleveier og mer miljøvennlig lokalmiljø. Beboerparkering vil fortsatt medføre at mange beboere konkurrerer om de samme p-plassene. Bydelsutvalget ønsker derfor ikke å videreføre ordningen med beboerparkering, men heller legge til rette for konvertering av overflate p-plasser til underjordiske p-anlegg.

Endringsforslag fra Helge Ytterøy L'orange (H)

Bydelsdirektørens punkt 2:

Støtte kun 1. setning.

Bydelsdirektørens punkt 4:

Siste leddsetning strykes

Nytt punkt 5:

Bydelsutvalget støtter utvidelse av avgiftsparkering til klokken 1800 på hverdager, men mener til kl 2000 er for lenge fordi det ikke tar hensyn til gjester og lokalt næringsliv som er åpent på kveldstid.

Bydelsdirektørens punkt 5 og 6 forskyves til 6 og 7

#### **Votering:**

Bydelsdirektørens forslag punkt 1 ble satt opp mot L'oranges og vedtatt mot 5 stemmer (H og F).

Bydelsdirektørens punkt 2 vedtatt mot 5 stemmer (H og F)

Bydelsdirektørens punkt 3 enstemmig vedtatt

Bydelsdirektørens punkt 4 vedtatt mot 6 stemmer (H, F og 1 V – Hoel)

Nytt punkt 5 fra L'orange falt mot 5 stemmer (H og F)

Bydelsdirektørens punkt 5 enstemmig vedtatt

Bydelsdirektørens punkt 6 enstemmig vedtatt

#### **Vedtak:**

1. *Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i saken, uttalelse til evalueringsrapporten for prøveordningen. Bydelsutvalget mener at prøveprosjektet med beboerparkering har vært svært vellykket for beboere innenfor prøveområdet, og bydelsutvalget mener derfor at ordningen må videreføres og utvides i Bydel St. Hanshaugen.*
2. *Bydelsutvalget støtter at ordningen i første omgang innføres mellom ring 1 og 2 og ved behov i noen tilliggende områder.  
Bydelsutvalget ser at ordningen ikke foreslås å gjelde i sentrale handlegater. Bydelsutvalget er ikke kjent med hvilke gater dette vil være i bydelen, men tenker det kan være fornuftig å unnta slike strøkgater da det i sentrale handlegater i større grad enn i boligområdene bør være mulig å parkere for handlende.*
3. *Av høringsbrevet fremgår at soneinndelingen for beboerparkering skal følge bydelsgrensene, og at det er bydelen som skal ta stilling til hvor det skal innføres beboerparkering. Bydelsutvalget har ikke tatt stilling til hvilke områder som eventuelt skulle unntas fra ordningen. Erfaringer fra prøveperioden viser at det vil være svært vanskelig å få forståelse for hvorfor enkelte områder skulle unntas fra ordningen. Bydelsutvalget vil komme tilbake til dette etter høringen og før endelig vedtak om innføring av beboerparkering fattes.*
4. *Bydelsutvalget mener at makstiden for parkering bør forlenges fra 2 til 3-4 timer. Ved evaluering av prøveprosjektet med beboerparkering mente omtrent halvparten av beboerne at ordningen bør vare lenger utover på kveldstid, samt at makstiden for parkering burde forlenges fra 2 til 3-4 timer.  
Bydelsutvalget registrerer at det ikke foreslås endringer på dette punkt i § 4. Bydelsutvalget mener at en utvidet makstid også vil være positivt i forhold til gjesteparkering. Evalueringen viste at en god del beboere ønsket å få et gjestekort for besøkende som er på besøk for en lengre periode. Bydelsutvalget mener en spesialordning for gjesteparkering som skissert i § 7 virker veldig byråkratisk. Ved å utvide makstiden for parkering vil behovet også til besøkende være ivaretatt på en tilfredsstillende måte, da de i perioden mellom klokken 17.00 og 09.00 kan stå uten å betale.  
Bydelsutvalget anbefaler en løsning uten spesialordning for gjesteparkering, dersom makstiden for parkering utvides fra 2 til 3-4 timer.*
5. *I forskriften foreslås en ordning der næringsdrivende, håndverksbedrifter m.v. med særlig behov for biloppstillingsplass skal ha mulighet for å søke parkeringstillatelse. Bydelsutvalget mener at § 6 i forskriften bør dekke de næringsdrivende som har særlige behov for biloppstillingsplass i tjenesten.*
6. *Bydelsutvalget mente ved evaluering av prøveordningen at det var viktig å etablere et system for at de som ikke eier eller disponerer egen bil, men som bare låner eller leier en bil av og til samt eiere av motorsykkel/moped også kan søke om tildeling av beboerlisens. I forskriften foreslås hvordan dette kan løses, og bydelsutvalget mener at forskriftens § 5 bør dekke slike behov tilfredsstillende.*