

Bydelsreformen fase 4

Delprosjekt 2: Oppgaveoverføring til bydel

Arbeidsprosess: Park, parkering og transport

Dato: 10. september 2026

Utredning av overføring av ansvar for tildeling av
parkeringstillatelse til forflytningshemmede (HC-kort)
til bydel

Innhold

1	Bakgrunn og mandat	3
1.1	Føringer for utredning av oppgaveoverføring av HC-kort	3
1.2	Metode.....	3
2	Nåsituasjonen.....	4
2.1	Hva handler oppgaven om	4
2.2	Arbeidsprosess	4
2.2.1	Digitalisering i saksbehandlingsprosessen	5
2.2.2	Grensesnitt til øvrige fagmiljøer	5
2.2.3	Samarbeid med Statens vegvesen	6
2.3	Nøkkeltall	6
3	Overføring av ansvar for tildeling av HC-kort fra BYM til bydelene	7
3.1.1	Beskrivelse av ny driftsmodell	7
3.1.2	Beskrivelse av finansierings- og styringsmodell - Felles for begge alternativer	9
3.2	Sammenstilling av alternativer	9
4	Vurdering av konsekvenser	9
4.1.1	Økonomiske konsekvenser	10
4.1.2	Vurdering av risiko	10
4.1.3	Oppsummering av vurdering av konsekvenser	Feil! Bokmerke er ikke definert.

1 Bakgrunn og mandat

Bystyret har vedtatt en videre utredning av følgende oppgaver for overføring til bydel:

- **HC-kort**
- Klagesaker
- Takster beboerparkering
- Lokale kultur- og idretts tilskudd
- Overføring av idrettsanlegg
- Uteseksjonen

Utredningsarbeidet er organisert i delprosjekt 2 – Oppgaveoverføring til nye bydeler. Delprosjektets mandat er å avgrense og definere oppgaver som skal overføres fra etatene til bydelene, samt utrede og foreslå egnede drifts- og finansieringsmodeller. Konsekvensene av oppgaveoverføringen skal også belyses, inkludert risiko- og kost-nytteanalyser.

Utredning av HC-kort har vært organisert i arbeidsgruppe Park, parkering og transport, med overordnet ledelse fra Bydel Frogner og Bymiljøetaten (BYM). Utredningsarbeidet har vært gjennomført av en faggruppe bestående av representanter fra følgende virksomheter:

- Bymiljøetaten (2 representanter)
- Bydel St. Hanshaugen
- Bydel Gamle Oslo
- Bydel Ullern
- Bydel Frogner

1.1 Føringer for utredning av oppgaveoverføring av HC-kort

Utredning av HC-kort bygger på bystyrevedtak 207/26, med særlig vekt på føringene i vedlegg 4 til byrådssak 51/26 og tidligere vurderinger av HC-kort i bydelsreformen. Oppgaven skal sees i sammenheng med bydelenes øvrige tjenesteportefølje til samme målgruppe, med intensjon om å gi mer helhetlige tjenester tilpasset den enkeltes situasjon.

Oppgaven må også sees i sammenheng med BYMs øvrige oppgaver og fagmiljøer, som skal ligge igjen i etaten.

1.2 Metode

Utredningen av HC-kort har vært organisert gjennom ulike arbeidsmøter, med formål om å beskrive dagens ordning og vurdere aktuelle alternativer for organisering ved eventuell oppgaveoverføring til bydel. Arbeidsgruppen har også diskutert fordeler, ulemper og konsekvenser av de ulike alternativene. Arbeidsgruppen har hatt utredningsdokumentet tilgjengelig digitalt for innspill og samskriving i utredningsfasen.

Arbeidsgruppen har benyttet data fra Bymiljøetaten om tjenestens drift, inntekter, kostnader og aktivitet.

2 Nåsituasjonen

2.1 Hva handler oppgaven om

HC-kort kan utstedes til personer, både bilførere og passasjerer, med forflytningsutfordringer, som er avhengige av tilgjengelig parkering for å kunne delta i for eksempel dagligliv og aktiviteter. Ordningen omfatter behandling av søknader om HC-kort, vurdering av medisinske og funksjonelle forhold etter nasjonalt regelverk, og utstedelse av parkeringsbevis. Det inkluderer også behandling av klager på vedtak i førsteinstans og oversendelse til Oslo kommunes klagenemnd for transportsaker. Saksbehandlerne behandler i tillegg saker knyttet til misbruk av HC-kort, herunder vurdering og utarbeidelse av og eventuell oversendelse av anmeldelse til Oslo politidistrikt.

Kommunen behandler søknader om parkeringstillatelse for forflytningshemmede (HC-kort) etter forskrift 18. mars 2016 nr. 260 om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Alt ansvaret for å behandle søknadene, fatte vedtak og utstede HC-kort er i dag lagt til BYM.

2.2 Arbeidsprosess



Figur 1.

Prosessen for behandling og utstedelse av HC-kort er standardisert. En saksbehandler vurderer om en søker har rett til å få innvilget HC-kort innenfor rammene av den nasjonale forskriften om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

2.2.1 Digitalisering i saksbehandlingsprosessen

BYM mottar søknader om parkeringstillatelse for forflytningshemmede både digitalt og per fysisk post. Hovedvekten av søknadene sendes inn via digitalt skjema. Så langt i 2026 er 1056 søknader sendt via digitalt skjema, mens 684 er sendt via e-post eller brevpost. Saksbehandlingen skjer i hovedsak digitalt, men alle innvilgede søknader sendes til søker per post fordi det samtidig utstedes et fysisk kort/parkeringstillatelse.

Sakens dokumenter blir registrert og produsert i kommunens journal- og saksbehandlingssystem Acos Websak, som håndterer all korrespondanse knyttet til saken. I tillegg bruker BYM løsningen Parka til å produsere de fysiske HC-kortene.¹

2.2.2 Grensesnitt til øvrige fagmiljøer

Saksbehandlingen har grensesnitt mot flere av BYMs øvrige ansvarsområder. Dette gjelder særlig opp mot fagmiljøer i etaten som ivaretar oppgaver knyttet til rollen som kommunal veg- og skiltmyndighet. Dette gjelder ved etablering, flytting og fjerning av HC-parkeringsplasser på kommunal grunn. Kontakten mellom fagmiljøene internt i etaten foregår i hovedsak per e-post.

Etaten utfører også kontroll via kommunens bybetjenter med etterlevelse av parkeringsbestemmelser og HC-kort. Ved mistanke om misbruk av HC-kort tar saksbehandler kontakt med bybetjentene i BYM, som undersøker forholdet som et ledd av sine kontroll- og håndhevingsoppgaver. Gjennom kontroll av parkering i byrommene avdekkes i tillegg bl.a. misbruk av HC-kort. Dette kan resultere i inndragelse av HC-kortet. Betjentene utarbeider rapport fra

¹ Parka er ikke et saksbehandlingssystem, men en løsning som oppretter HC-kort. Løsningen som i dag er tilpasset BYM er utdatert, og oppdatering eller alternative løsninger bør vurderes ved eventuell oppgaveoverflytting til bydel. Arbeidsgruppen har ikke forutsetninger til å anslå kostnadene for dette.

gjennomført kontroll, og disse brukes som grunnlaget for videre saksbehandling og eventuelt politianmeldelse dersom det er tale om lovbrudd.

2.2.3 Samarbeid med Statens vegvesen

BYM er kontaktpunktet mellom kommunen og Statens vegvesen når det gjelder det statlige regelverket for parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Etaten bidrar med faglige innspill til revisjon av forskriften og veiledere som Statens vegvesen lager. Statens vegvesens inviterer Oslo kommune til deltakelse i regelverksutvikling når dette er aktuelt. Bakgrunnen for dette er at kommunen har kompetanse på dette området, og ikke minst bred erfaring grunnet mengden saker sett i forhold til andre kommuner i landet.

EU har vedtatt direktiv 2024/2841 om innføring av felleseuropeisk parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Dette direktivet er en del av EØS-avtalen og skal implementeres i norsk rett. Det er i direktivet fastsatt frister for implementering av ny utforming av parkeringstillatelser. Statens vegvesen er i ferd med å følge opp arbeidet, og etter det BYM har fått opplyst, skal nye regler om blant annet utformingen av tillatelser være implementert i Norge innen 5. juni 2027. Dette vil få betydning for måten Oslo kommune utfører saksbehandling på dette området fremover. Implementeringen av de nye EU-reglene innebærer at det fra 5. juni 2028 kun skal utstedes nye tillatelser, samt at eldre tillatelser kun er gyldige til 5. desember 2029. Det er ikke klart for BYM hvor mye arbeid det vil kreve for Oslo kommune å innføre de nye EU-reglene.

2.3 Nøkkeltall

Antall søknader

Tabellen under viser nøkkeltall for søknader om og vurderinger av HC-kort de fire siste årene:

År	Antall søknader	Innvilgelser	Avslag	Påklaget	Omgjort	Nye søknader	Fornyelser
2025	2669	1813	894	119	1	684	1985
2024	2647	1702	962	114	3	733	1914
2023	2598	1746	853	126	8	611	1987
2022	2349	1424	925	139	4	605	1744

Av tabellen fremgår det at det i 2025 ble behandlet 2669 søknader om HC-kort, og 119 klagesaker. BYM har ikke statistikk som viser hvordan søknadene/klagene fordeler seg mellom bydelene, men vurderer det slik at det er en overvekt av søkere fra Bydel Søndre Nordstrand,

Bydel Grorud samt de sentrumsnære bydelene. I 2025 ble det oversendt 37 anmeldelser til Oslo politidistrikt. Behandling på tvers av årsskiftet gjør at sum innvilgelser og avslag ikke samsvarer med antall søknader.

Ansatte og årsverk

Per 1. august 2026 var det to ansatte i BYM som jobbet 100 % med oppgaven.

Økonomi

Administrasjonskostnader knyttet til HC-kort dekkes med midler over BYM sitt budsjett. Budsjettmidlene på området tilsvarer per 1. august 2026 lønn til to saksbehandlere og kjøp av lisenser i Parka. Beløpet dekker i det vesentlige også kostnader ved utsendelse av de fysiske parkeringskortene med tilhørende vedtaksbrev.

Årskostnad for lisens til Parka	Ca. 100 000 kr
To årsverk i BYM	Ca. 1 850 000 kr

3 Overføring av ansvar for tildeling av HC-kort fra BYM til bydelene

Dersom bystyret vedtar å overføre ansvar for tildeling av HC-kort fra BYM til bydelene, kan følgende alternative modeller velges for å gjøre dette:

Alternativ 1: ansvaret for oppgaven overføres til hver og en av de nye bydelene, som behandler de søknadene som kommer fra søkere i den respektive bydel.

Alternativ 2: Oppgaven overføres til hver av de nye bydelene, men én bydel utfører oppgaven på vegne av de andre bydelene.

3.1.1 Beskrivelse av ny driftsmodell

Felles for alternativer 1 og 2

Ved oppgaveoverføring blir det saksbehandlere i bydelene som vil motta og behandle søknader om HC-kort. De vil også behandle klager samt oversende innstilling i klagesaker til Oslo kommunes klagenemnd for transportklager for forflytningshemmede.

Saksbehandlerne i bydelene vil videre motta rapport fra BYMs bybetjenter om eventuelt misbruk av HC-kort. Bydelene vil så måtte vurdere konsekvenser av de forhold som er påpekt, herunder utarbeide og sende over politianmeldelse der det er tale om lovbrudd.

BYM som skilt- og vegmyndighet vil måtte kontakte bydelene når det er aktuelt å flytte eller fjerne HC-plasser for å få avklart om det er innbyggere som har behov for de aktuelle plassene. Der det er behov for å opprette HC-plass anbefaler arbeidsgruppen at innbygger tar kontakt med

bydelen og at dialogen går videre fra bydel til BYM. På denne måten har innbygger ett kontaktpunkt i kommunen.

Om bydelene skal behandle søknader om HC-kort, kan saksbehandling av HC-kort kobles på andre oppgaver og saksområder som bydelene har ansvar for, herunder helserelaterte tilbud og myndighetsutøvelse.

For å sikre en god og helhetlig oppfølging av regelverket og HC-ordningen, bør det etableres samhandlingsrutiner mellom bydelene og BYM (som kommunens veg- og skiltmyndighet) om etablering/fjerning av HC-plasser. Det bør også utarbeides samhandlingsrutiner mellom bydel og BYMs bybetjenter.

Videre må det avklares hvem som skal være kommunens kontaktpunkt mot Statens vegvesen når det gjelder det statlige regelverket for parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

Alternativ 1

Alternativ 1 innebærer at ansvaret for å utstede HC-kort overføres til hver av de åtte nye bydelene, som vil behandle søknader fra innbyggere i sin bydel. Prosessen med å motta og behandle søknader, informere om vedtak og eventuelt utstede HC-kort vil være tilsvarende slik prosessen er i dag i BYM (skissert i figur 1 over).

Omfanget av oppgaven anslås til 0,2-0,4 årsverk pr bydel. Behandling av HC-saker bør derfor inngå i en bredere oppgaveportefølje i bydel.

Det bør etableres samarbeids- og kompetansestrukturer, som sikrer faglig koordinering, erfaringsdeling, kompetanseutveksling og koordinering av saksbehandlingspraksis mellom bydelene. Gjennom slike tiltak kan man ivareta likebehandlingshensyn, som er et viktig forhold som bl.a. klagenemnda er opptatt av.

Alternativ 2

Alternativ 2 innebærer at ansvaret for å utstede HC-kort overføres til hver av de åtte nye bydelene, mens oppgaven legges til én av de nye bydelene som får et byomfattende ansvar for oppgaven. Den ansvarlige bydelen gis som oppgave å behandle søknader om HC-kort, og følge opp forskriften om parkeringstillatelse for forflytningshemmede på vegne av alle de nye bydelene. Bydelen vil også få ansvar for å saksbehandle saker om misbruk av HC-ordningen.

Arbeidsmengden for den ansvarlige bydelen vil være den samme som BYM har i dag, og oppgavene vil dermed kunne ivaretas ved overføring av to årsverk fra BYM til den ansvarlige bydelen.

3.1.2 Beskrivelse av finansierings- og styringsmodell - Felles for begge alternativer

Det vil påløpe kostnader i forbindelse med anskaffelse av Parka-lisenser, om bydelene velger å ha en slik løsning for produksjon av fysiske HC-kort (plastkort). BYM bruker i dag 100 000 kr per år til dette formålet. Dette dekker også kostnader ved utsendelse av de fysiske parkeringskortene/-tillatelsene.

3.2 Sammenstilling av alternativer

	Nåsituasjon	Alternativ 1	Alternativ 2
Saksbehandling	BYM	Hver enkelt bydel	Én ansvarlig bydel
Opprette/fjerning/flytting av HC-plass	BYM	BYM	BYM
Ressursbehov	2 årsverk	ca. 0,2–0,4 årsverk pr. bydel	2 årsverk
Parka/lisenser*	100 000 kr.	100 000 kr.	100 000 kr.
Behov for kompetanseoverføring		Ja	Ja

*) Arbeidsgruppen har ikke forutsetninger til å anslå konkrete fremtidige kostnader for bruk av Parka eller tilsvarende alternative løsninger ved overføring til bydelene. Som omtalt i fotnote 1 er løsningen utdatert, og fremtidige kostnader og utgifter er derfor usikre. Gruppen har lagt til grunn kostnadene som BYM har i dag, med antakelse om at kostnadsnivået ved de ulike alternativene ikke vil bli høyere enn det de er i dag

4 Vurdering av konsekvenser

Mer helhetlig tilgjengelig og likeverdig tjenestetilbud

For at kommunens tjenestetilbud skal oppleves som likeverdig, er det viktig at saksbehandlingen av søknader om HC-kort fremstår ensartet for innbyggerne. Like saker bør behandles likt, og saksbehandlingstiden bør være mest mulig lik uavhengig av hvor i kommunen søkeren bor. Dette kan være mer krevende dersom oppgaven fordeles på åtte bydeler, slik det er skissert i alternativ 1.

I alternativ 1 er det også en risiko for at saksbehandlere over tid ikke opparbeider samme grad av spesialisert kompetanse som i en mer samlet organisering av oppgaven. Dersom kommunen velger å organisere oppgaven i én ansvarlig bydel, slik det er foreslått i alternativ 2, vurderer arbeidsgruppen at det vil være enklere å sikre en enhetlig praksis, lik regelverksforståelse og et mer helhetlig og likeverdig tjenestetilbud.

Alternativ 2 vil dermed i større grad kunne bidra til koordinering og konsistent saksbehandling på tvers av kommunen. Samtidig kan alternativ 1 gi gevinster gjennom nærhet til bydelenes øvrige helse- og velferdstjenester, og bidra til økt bevissthet om sammenhengen mellom mobilitetsordninger, trafikk og tilgjengelighet for innbyggerne i alle bydelene.

Styrket lokaldemokrati og lokalsamfunnsutvikling

Det er nasjonalt regelverk som avgjør hvem som har rett på HC-kort. Det er derfor ikke rom for å gjøre lokale vurderinger i søknadsbehandlingen. Oversikt over tildelingen av HC-tillatelser i bydel kan være nyttig kunnskap i byromsutvikling, mobilitetsplanlegging og gi verdifull innsikt for blant annet bydelenes råd for personer med nedsatt funksjonsevne.

Gode og mer effektive tjenester

Målet om gode og mer effektive tjenester kan nås gjennom at bydelen allerede har kontakt med innbyggere som søker HC-kort gjennom helse-, omsorgs- eller forvaltningstjenester. Det kan gjøre det enklere for innbyggerne å få veiledning og hjelp i søknadsprosessen. Innbyggerne kan oppleve det som enklere å forholde seg til sin egen bydel fremfor en sentral etat. Dette kan gi bedre tilgjengelighet og opplevelse av nærhet til tjenestene.

4.1.1 Økonomiske konsekvenser

Ressursene, skissert i tabellen over, vil følge med oppgaven ved eventuell overføring til bydel. Dette gjelder budsjettmidler kostnader BYM har i dag knyttet til saksbehandling (to årsverk) og lisenskostnader for Parka.

4.1.2 Vurdering av risiko

Arbeidsgruppen kan ikke se at overføring av tildeling av HC-kort til bydelene medfører vesentlige risikoer. Det forutsettes kompetanseoverføring.

4.1.3 Samlet vurdering

	Dagens modell	Alternativ 1	Alternativ 2
Beskrivelse	Oppgaven ivaretas i BYM	Oppgaven fordeles på 8 bydeler	Oppgaven overføres til en bydel
Kostnader / ulemper	Avstand til bydelenes ordinære tjenester. Innbyggerne må forholde seg til både bydel og BYM.	Pulverisering av dagens fagmiljø. Krevende å opprettholde nødvendig kompetanse dersom oppgaven fordeles på 8 bydeler. Økte kostnader knyttet til administreringen av ordningen. Økt organisatorisk kompleksitet. Behov for å avklare samhandlings-	Økt organisatorisk kompleksitet. Behov for å avklare samhandlingsmekanismer og ansvarsforhold mellom BYM, ansvarlig bydel og øvrige bydeler.

		mekanismer og ansvarsforhold mellom BYM, ansvarlig bydel og øvrige bydeler.	
Nytte / gevinster	Oppgaven sees i sammenheng med BYMs øvrige oppgaver, herunder kontroll, og rollen som skiltmyndighet. Legger til rette for kvalitet og effektivitet i oppgaveutførelsen	Enklere med ett kontaktpunkt for innbyggerne for ulike behov. Mulighet til å se andre tjenester bydelen tilbyr i sammenheng med HC-kort	Legger til rette for kvalitet og effektivitet i oppgaveutførelsen. Mulighet til å se andre tjenester bydelen tilbyr i sammenheng med HC-kort
Risiko		Svekket kobling til Oslos øvrige parkerings- og trafikkforvaltning, som kan føre til ulik regelverksforståelse og svakere faglig koordinering.	Svekket kobling til Oslos øvrige parkerings- og trafikkforvaltning, som kan føre til ulik regelverksforståelse og svakere faglig koordinering.
Risiko- reduserende tiltak		Gode samarbeidsrutiner mellom bydelene og BYM	Gode samarbeidsrutiner mellom ansvarlig bydel og BYM
Organisatoriske konsekvenser	Ingen konsekvenser ved opprettholdelse av dagens organisering	To årsverk overføres fra BYM. Fordelingen av ressurser mellom de nye bydelene må avklares.	To årsverk overføres fra BYM til en ny ansvarlig bydel. Ressursbehovet i dag kan videreføres uten endring.

