

# Bydelsreformen fase 4

## Delprosjekt 2: Oppgaveoverføring til bydel

### Arbeidsprosess: Park, parkering og transport

Dato: 10. september 2026

Utredning av overføring av ansvaret fra bystyret til bydelsutvalgene for fastsettelse av takster for beboerparkering i de nye bydelene

# Innhold

|          |                                                                                                     |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrunn og mandat .....</b>                                                                     | <b>3</b>  |
| 1.1      | Føringer for utredning av overføring av myndighet til å fastsette takster for beboerparkering ..... | 3         |
| 1.2      | Metode .....                                                                                        | 4         |
| <b>2</b> | <b>Nåsituasjonen.....</b>                                                                           | <b>4</b>  |
| 2.1      | Overordnet om parkeringsvirksomheten i Oslo kommune .....                                           | 4         |
| 2.2      | Beboerparkering i Oslo .....                                                                        | 5         |
| 2.3      | Arbeidsprosess.....                                                                                 | 6         |
| 2.3.1    | Politisk behandling og iverksetting av beboerparkering .....                                        | 6         |
| 2.3.2    | Søknader og oppfølging av ordningen .....                                                           | 6         |
| 2.4      | Nøkkeltall.....                                                                                     | 7         |
| 2.4.1    | Illustrasjon av kostnads- og inntektsgrunnlaget i ny bydelsstruktur.....                            | 9         |
| <b>3</b> | <b>Mulige alternativer for ansvarsfordeling, styring og finansiering.....</b>                       | <b>10</b> |
| 3.1      | Ansvarsfordeling og styring.....                                                                    | 10        |
| 3.1.1    | Årshjul for budsjettprosessen .....                                                                 | 11        |
| 3.2      | IKT og betalingsløsninger .....                                                                     | 11        |
| 3.3      | Finansieringsmodell.....                                                                            | 12        |
| 3.4      | Sammenstilling av nåsituasjon og foreslått alternativ .....                                         | 14        |
| <b>4</b> | <b>Vurdering av konsekvenser .....</b>                                                              | <b>17</b> |
| 4.1      | Økonomiske konsekvenser .....                                                                       | 18        |
| 4.1.1    | Ressursmessige konsekvenser .....                                                                   | 19        |
| 4.2      | Organisatoriske konsekvenser.....                                                                   | 19        |
| 4.3      | Risiko.....                                                                                         | 20        |

# 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 fastsettelse av takster for beboerparkering (heretter takster beboerparkering) 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 overføring av myndighet til å fastsette takster for beboerparkering

Utredning av takster beboerparkering bygger på bystyrevedtak 207/26, med særlig vekt på føringene i vedlegg 4 til Byrådssak 51/26 og tidligere vurderinger av takster beboerparkering i bydelsreformen. Bystyrets vedtak handler om å utrede virkningene av å gi bydelene ansvaret for fastsettelse av takster og disponering av inntekter for beboerparkering, i de bydelene der bydelsutvalget har vedtatt beboerparkering.

Utredningen skal særlig gjøre to konkrete vurderinger knyttet til overføring av fastsettelse av takster for beboerparkering. For det første skal det utredes hvilke tilpasninger eller endringer som er nødvendige knyttet til saks- og klagebehandling, IKT-tilpasning, betalingsløsninger og hvordan finansieringsmodellen skal fungere. For det andre skal det utredes hvorvidt et definert minimumsbeløp som Bymiljøetaten trenger for drift av beboerparkeringsordningen skal trekkes fra midlene bydelene disponerer, og i så fall hva slags modell som skal ligge til grunn for dette.

Oppgaven skal sees i sammenheng med bydelenes øvrige tjenesteportefølje, samt oppgaver og fagmiljøer som blir liggende igjen i Bymiljøetaten.

## 1.2 Metode

Utredningen av takster for beboerparkering har vært organisert gjennom jevnlige møter i arbeidsgruppen. Arbeidet har hatt som formål å kartlegge dagens ordning og utarbeide en nåsituasjonsbeskrivelse, finne den beste måten å gjennomføre bystyrets vedtak og organisere oppgaven i bydelene samt vurdere konsekvenser av ulike alternativer. Utredningen har også hatt som mål å identifisere relevante problemstillinger knyttet til overføring av oppgaven til bydelene. Arbeidsgruppens vurderinger er basert på gjeldende praksis og forutsetninger, herunder forskrift om beboerparkering vedtatt av bystyret.

## 2 Nåsituasjonen

### 2.1 Overordnet om parkeringsvirksomheten i Oslo kommune

Bymiljøetaten (BYM) håndhever trafikk- og parkeringsbestemmelser på offentlig gate og vei, og skal sikre tilgjengelighet og fremkommelighet i byen. Etaten har delegert myndighet til å sanksjonere brudd på vegtrafikkloven med forskrifter, deler av politivedtekten for Oslo, piggdekkforskriften og til å taue inn feilplasserte el-sparkesykler. BYM forvalter og drifter også parkeringsutstyr, ladestolper, trafikkskilt, digitale løsninger, bildelings- og beboerparkeringsordningen samt tillatelsesordningen for små elektriske kjøretøy.

Virksomheten skal bidra med netto inntekter til bykassen. Inntektene kommer hovedsakelig fra parkeringsavgifter, parkeringsgebyrer, kontrollsanksjoner og beboerparkeringstillatelser, men også fra blant annet lading, bildeling, piggdekkgebyr, inntauing, containerleie, miljøgebyr og tillatelsesordningen for små elektriske kjøretøy. I bystyrets budsjett for 2026 er inntektskravet satt til 732 mill. kroner, hvorav 718 mill. kroner er parkeringsinntekter. Samtidig utgjør utgiftene 354 mill. kroner, slik at BYM skal tilføre bykassen netto 379 mill. kroner

Bystyrets vedtatte driftsbudsjett for kapittel 543 Parkering, fordelt på hovedart:

| Kap. 543 driftsbudsjett 2026                             | Oppr. bud. 2026 (i mill. kr) |
|----------------------------------------------------------|------------------------------|
| 0 Lønn og sosiale utgifter                               | 127                          |
| 1 Kjøp av varer og tjenester som inngår i egenproduksjon | 203                          |
| 3 Kjøp av tjenester som erstatter egenproduksjon         | 0                            |
| 4 Overføringsutgifter                                    | 24                           |
| 5 Finansutgifter og finanstransaksjoner                  | 0                            |
| Sum UTGIFT                                               | 354                          |
| 6 Salgsinntekter                                         | -718                         |
| 7 Refusjoner                                             | -15                          |
| 9 Finansinntekter og finanstransaksjoner                 | 0                            |

|                |      |
|----------------|------|
| Sum INNTEKT    | -732 |
| Netto resultat | -379 |

Tabell 1

Inntektskravet innen parkeringsområdet er fordelt slik:

| Parkeringsinntekter kap. 543 2026 (mill.kr) | Budsjettert inntekt 2026 (dok3) |
|---------------------------------------------|---------------------------------|
| P-avgift                                    | -346,7                          |
| Salg av beboerkort                          | -46,4                           |
| P-gebyr                                     | -125                            |
| Kontrollsanksjoner                          | -73                             |
| Miljøgebyr                                  | -3                              |
| Gebyr for ikke betalt piggdekk-avgift       | -6                              |
| Betaling for lade plass for elbil           | -69,4                           |
| Inntekt inntauing                           | -22,9                           |
| Avgift for containerplass                   | -4,3                            |
| Inntekt bildeling                           | -2,6                            |
| Hurtiglading                                | -8,8                            |
| Tillatelsesordning små elektriske kjøretøy  | -10,5                           |
| Sum inntekter parkeringsområdet             | -718,6                          |

Tabell 2

## 2.2 Beboerparkering i Oslo

Beboerparkeringsordningen er et parkeringspolitisk virkemiddel vedtatt av bystyret for å regulere etterspørselen etter gateparkering, samtidig som ordningen utgjør en inntektskilde for kommunen.

Formålet med beboerparkering er å sikre beboere best mulig tilgjengelighet til offentlige parkeringsplasser og redusere fremmedparkering i beboerområdene. I dag er det seks bydeler i Oslo som har innført beboerparkering i hele bydelen og fem bydeler som har innført ordningen i deler av bydelen. (Se 2.5 nøkkeltall).

Myndighet til å innføre beboerparkering i bydelene ligger til bydelsutvalgene. Betalingssetser for beboerparkering vedtas av bystyret, gjennom årlig budsjettvedtak.

Som det fremkommer av tabellen over, er det vedtatt at inntektskravet i 2026 for beboerparkering utgjør 46 mill. kroner. Kostnadene BYM har er beregnet å utgjøre ca. 12 mill. kroner.

| Kostnadstype                                                      | Omfang         |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|
| Systemlisenser                                                    | ca. 3 mill. kr |
| Personalkostnader (saksbehandling, drift, forvaltning og service) | ca. 5 mill. kr |
| Betalings- og transaksjonskostnader                               | ca. 2 mill. kr |
| Drift og vedlikehold av skilting (beboerparkering)                | ca. 2 mill. Kr |

Tabell 3

## 2.3 Arbeidsprosess

### 2.3.1 Politisk behandling og iverksetting av beboerparkering

Beboerparkeringsordningen består av en kombinasjon av sentrale politiske beslutninger, lokale vedtak og administrasjon samt sentral administrasjon og drift. Bystyret fastsetter forskrift, takster og overordnede rammer for ordningen. Innenfor disse rammer beslutter bydelsutvalgene om og hvor beboerparkering skal innføres i bydelene, basert på innbyggerdialog og lokale vurderinger av parkeringssituasjonen.

For bydelene er oppgaven i hovedsak knyttet til dialog med innbyggere, saksforberedelse og politisk behandling av saker om etablering eller endring av beboerparkeringssoner. Bydelene håndterer også enkelte henvendelser, samt dialog med innbyggere og Bymiljøetaten om ordningen.

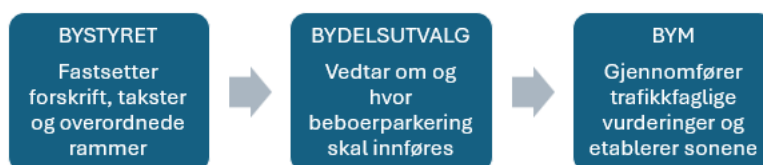
Når et bydelsutvalg vedtar etablering eller endring av en beboerparkeringsssone, oversendes saken til Bymiljøetaten for videre oppfølging og gjennomføring. Før et vedtak iverksettes, gjennomfører Bymiljøetaten vurderinger av parkerings- og trafikkmessig forhold, og det avklares herunder om og hvordan området kan reguleres for beboerparkering. Videre gjennomføres nødvendig skilting samt utførelse av systemtilpasninger og øvrige tekniske og operative tiltak før ordningen settes i drift. Antall parkeringsplasser og kapasiteten i ordningen påvirkes av andre kommunalt vedtatte beslutninger om bruk av kommunens gateareal, som sykkeltiltak, byromsutvikling og andre trafikkregulerende tiltak.

### 2.3.2 Søknader og oppfølging av ordningen

Innbyggere og virksomheter søker om beboerparkering gjennom den digitale selvbetjeningsløsningen Permit. Søknadene kontrolleres automatisk mot relevante registre, og om lag 85 prosent av søknadene behandles uten manuell saksbehandling. Søknader som krever dokumentasjon, skjønnsvurderinger eller ytterligere kontroll behandles manuelt av Bymiljøetaten. Totalt ble det i 2025 behandlet 14 210 søknader om beboerparkering.

Bymiljøetaten har ansvar for den løpende forvaltningen av ordningen. Dette omfatter behandling av søknader, endringer, oppsigelser, refusjoner, klager og brukerhenvendelser, samt drift og videreutvikling av Permit.

#### Politisk prosess og etablering



#### Søknadsprosess

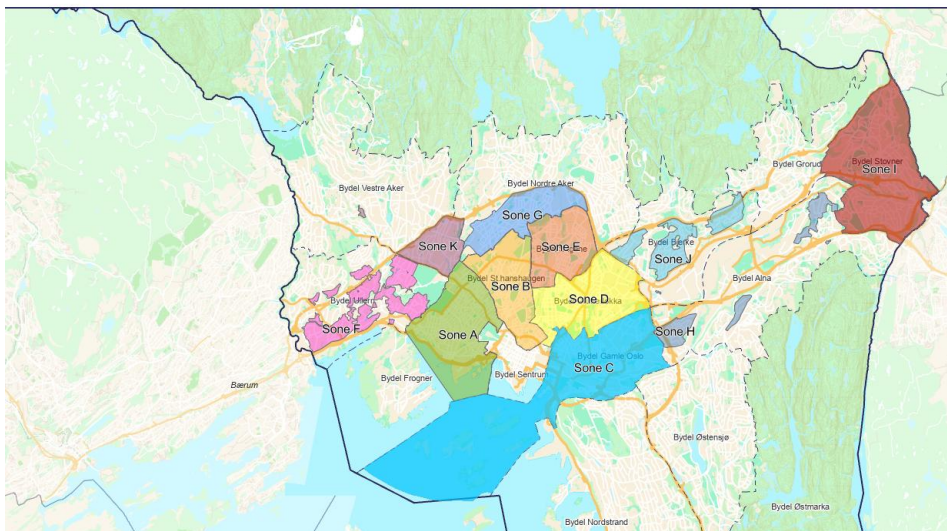


For å sikre etterlevelse av regelverket gjennomfører Bymiljøetatens bybetjener parkeringskontroll. Klager på kontrollsanksjoner behandles av etaten. Ved avslag på søknad foretar etaten en fornyet vurdering av saken før denne eventuelt oversendes kommunens klagenemnd for endelig avgjørelse (jf. forvaltningslovens regler om klage). Figuren under viser prosessflyten beboerparkering i dag, fra bystyret fastsetter forskrift, takster og overordnede rammer for ordningen, til Bymiljøetaten gjennomfører kontroller og håndhever regelverket på dette området.

## 2.4 Nøkkeltall

Beboerparkering er i dag innført i hele bydelene Frogner, St. Hanshaugen, Grünerløkka, Sagene, Gamle Oslo og Stovner. Det er videre innført i deler av bydelene Ullern, Vestre Aker, Nordre Aker, Alna og Bjerke. Bildet under viser områdene hvor det per 1. august 2026 er innført beboerparkering.

Beboerparkering



Sett opp mot ny bydelsstruktur fra 2028, er det i 6 av de 8 nye bydelene innført beboerparkering, slik status er pr. 1. august 2026.

Per 30. juni 2026 var det 44 098 aktive beboerparkeringstillatelser i Oslo. Om lag 70 prosent av tillatelsene var knyttet til bydeler i indre by<sup>1</sup>, mens om lag 30 prosent var knyttet til bydeler i

<sup>1</sup> Bydel Frogner, St. Hanshaugen, Gamle Oslo, Grünerløkka og Sagene

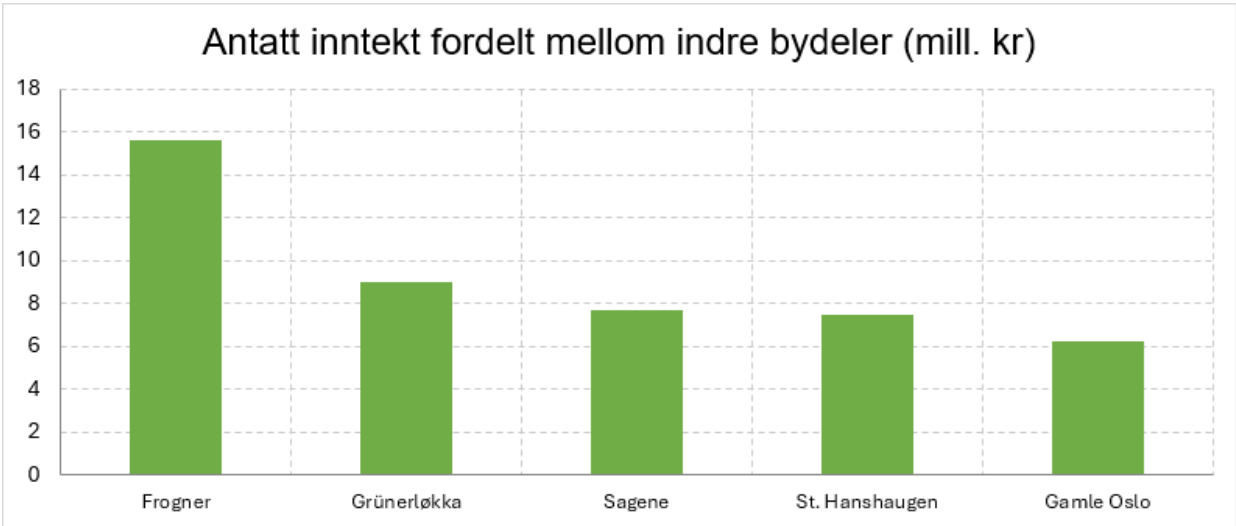
ytre by<sup>2</sup>. I ytre by er privat beboerparkering er gratis, men næringsdrivende betaler for parkering.

Av alle de vedtak kommunen treffer på dette området, er det kun et fåtall av disse som blir påklaget. I 2025 hadde Bymiljøetaten 4 saker som gjaldt klage på vedtak om beboerparkering.

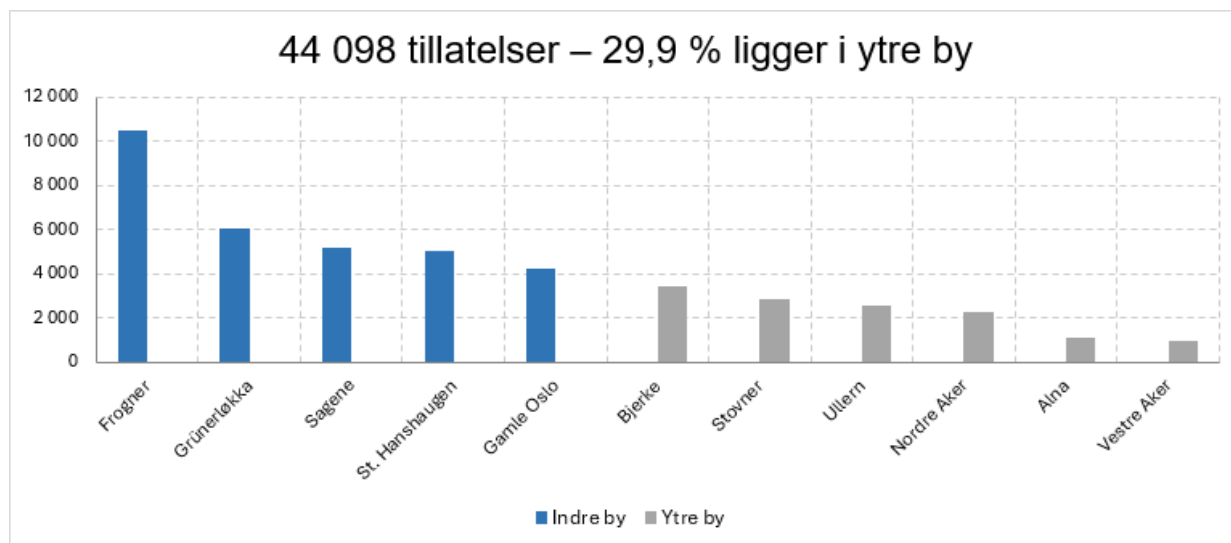
| Nøkkeltall                                                                                  | Status                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Automatisk behandling                                                                       | Ca. 85 prosent av tillatelsene                              |
| Registrerte/behandlede saker for andre linje; avvik og mulige feil i systemet hittil i 2026 | 11 208                                                      |
| Antall klagesaker*                                                                          | 4 i 2025                                                    |
| Saksbehandling i første instans (BYM)                                                       | 16 dager i 2025                                             |
| Resultat av behandlingen i klagenemnd                                                       | Ingen klagesaker tatt til følge i klagenemnd i 2025         |
| Tillatelser i indre by                                                                      | 25 875 ved utgangen av 2025<br>30 903 i juni 2026 (+19,4 %) |
| Tillatelser totalt                                                                          | 44.098 (hvorav 29,9% i ytre by)                             |
| Registrerte plasser i indre by                                                              | 19 009 ved utgangen av 2025<br>9 207 i juni 2026 (+1,0 %)   |

Tabell 4 \*klagenemnda for transportsaker for funksjonshemmede sin årsberetning for 2025.

Inntektskrav knyttet til beboerparkering er budsjettert med 46 mill. kroner i 2026 (Tabell 2). Fordelingen av tillatelser og anslått inntektsgrunnlag mellom bydelene fremgår av figurene under.



<sup>2</sup> Bydel Ullern, Nordre Aker, Alna, Stovner, Bjerke og Vestre Aker.



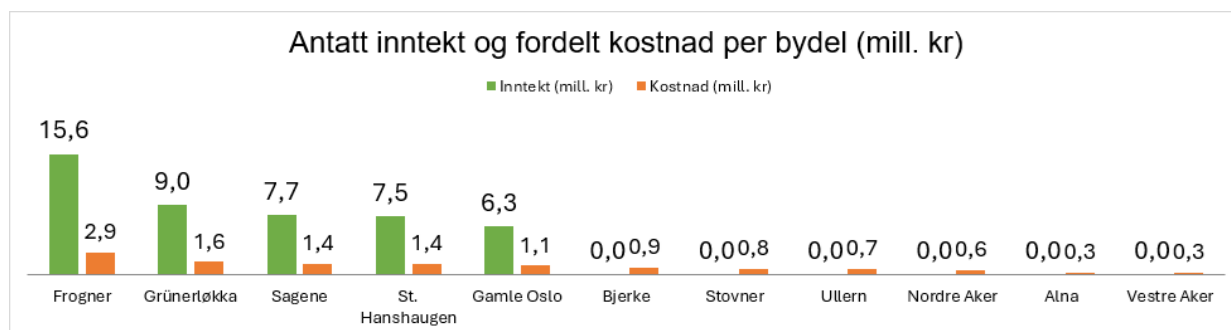
#### 2.4.1 Illustrasjon av kostnads- og inntektsgrunnlaget i ny bydelsstruktur

For å illustrere økonomiske konsekvenser ved en eventuell oppgaveoverføring er den estimerte driftskostnaden for beboerparkeringsordningen på 12 mill. kroner fordelt etter antall aktive tillatelser. Dette tilsvarer om lag 272 kroner per tillatelse (basert på tall for 2026).

De fem bydelene i indre by skaper i dag hoveddelen av inntektene fra ordningen, samtidig som de også står for de fleste tillatelsene. Bydelene i ytre by har også et betydelig antall tillatelser, men genererer lavere inntekter fordi privat beboerparkering er gratis i disse områdene.

Næringsdrivende betaler imidlertid for parkering.

Når det gjelder kostnader knyttet til ordningen, viser figuren under at deler av kostnadsgrunnlaget oppstår uavhengig av om ordningen genererer inntekster i den enkelte bydel. Dette er et sentralt forhold ved vurdering av fremtidig finansierings- og fordelingsmodell.



## 3 Mulige alternativer for ansvarsfordeling, styring og finansiering

Oppgaven som er utredet omhandler myndigheten til å fastsette takster for beboerparkering og disponering av inntektene fra ordningen. Det innebærer at det er lagt til grunn at Bymiljøetaten vil fortsette å forvalte ordningen og ha ansvar for endringer i parkeringskapasitet som følge av trafikkregulering, skilting, byromsutvikling og andre mobilitetstiltak.

Arbeidsgruppen har sett på hvordan ansvarsfordelingen bør organiseres når myndigheten for beboerparkering legges til bydelsutvalgene. Det er også utredet eventuelle behov for endringer eller tilpassinger i for eksempel IKT- og betalingsløsninger, samt utredning av hvordan finansieringsmodellen skal være.

### 3.1 Ansvarsfordeling og styring

Endring i myndighet for takster beboerparkering vil gi bydelene nye oppgaver knyttet til analyse, vurdering av takstnivå og budsjettmessige konsekvenser, utarbeidelse av saksframlegg og politisk behandling av lokale takstvedtak. I hovedsak vil ansvarsfordelingen mellom bydelene og Bymiljøetaten være som følger:

Bydelenes oppgaver vil være å:

- vurdere behov for endringer i takstnivået
- utarbeide saksgrunnlag for politisk behandling
- legge fram forslag til takster for bydelsutvalget
- oversende vedtatte takster til Bymiljøetaten for gjennomføring

Bymiljøetatens oppgaver vil være å:

- motta og følge opp vedtatte takstendringer
- beregne økonomiske konsekvenser av lokale takstvedtak, nye / endrede soner og innføring av beboerparkering
- fremme forslag om inndekning/vedtak som må gjøres i kommunens sentrale budsjettprosess, for å kunne gjennomføre bydelenes takstvedtak
- gjennomføre nødvendige systemtilpasninger
- oppdatere betalingsløsninger og informasjon til brukerne
- forvalte og videreutvikle Permit og øvrige digitale løsninger
- behandle søknader, refusjoner og klager
- gjennomføre parkeringskontroll og håndheving av regelverket
- følge opp trafikkregulering, skilting og øvrige tiltak knyttet til ordningen
- ivareta drift og administrasjon av ordningen

### 3.1.1 Årshjul for budsjettprosessen

For at konsekvensene av lokale takstvedtak skal kunne innarbeides i kommunens budsjettprosess, må bydelenes vedtak foreligge tidlig på året. På bakgrunn av vedtakene vil Bymiljøetaten beregne konsekvenser for inntekter, kostnader og budsjettbehov, og innarbeide disse i etatens budsjettinnspill til kommunen.

Arbeidsgruppens forslag til årshjul for budsjettprosessen<sup>3</sup>:

- **Februar:** Bydelen vurderer behov for endringer i takstnivået for neste kalenderår basert på lokale prioriteringer, utviklingen i antall tillatelser, parkeringskapasitet, inntekter og utviklingen i ordningen.
- **Mars:** Forslag til takster behandles politisk i bydelsutvalget.
- **Mars:** Takstvedtak oversendes Bymiljøetaten.
- **April:** Bymiljøetaten innarbeider konsekvensene i budsjettinnspill og orienterer samtidig om virkningen av vedtatte takstendringer.
- **September:** Takstintervall, investeringsbehov og øvrige sentrale rammer behandles gjennom Sak 1.
- **Desember:** Bystyret og bydelene vedtar sine budsjetter.
- **Januar:** Nye takster trer i kraft.

For å kunne utøve myndigheten på et informert grunnlag, må bydelene ha tilgang til relevant styringsinformasjon om blant annet parkeringskapasitet, antall tillatelser, inntekter, kostnader og utvikling over tid. Dette forutsetter faste rutiner for informasjonsdeling mellom Bymiljøetaten og bydelene.

## 3.2 IKT og betalingsløsninger

Beboerparkeringsordningen administreres gjennom Permit og tilhørende integrasjoner mot registre, betaling og kontroll. Systemet håndterer allerede flere soner og ulike typer tillatelser, og leverandøren har bekreftet at det også kan håndtere ulike takstnivåer mellom bydeler.

---

<sup>3</sup> Ettersom myndigheten til å fastsette takster for beboerparkering formelt overføres til bydelsutvalgene fra 1. januar 2028, må det avklares hvordan takstfastsettelsen skal håndteres i overgangsperioden. Ett alternativ er at 2028 blir et overgangsår, der de nye bydelsutvalgene fastsetter takstene våren 2028 med virkning fra januar 2029. Dersom bydelene derimot skal fastsette takster med virkning allerede fra 2028, må vedtakene forberedes og behandles av dagens bydelsutvalg våren 2027, før de endelig vedtas og trer i kraft etter at de nye bydelsutvalgene er konstituert.

Dersom bydelene skal operere med ulike takster, kan det likevel være behov for enkelte systemtilpasninger og endringer i administrative rutiner.<sup>4</sup>

Det legges til grunn at bydelene ikke vil ha behov for egne lisenser eller tilgang til operative systemer knyttet til beboerparkering. Drift, systemforvaltning, betalingsløsninger og kontakt med systemleverandører videreføres derfor som et ansvar for Bymiljøetaten.

Betalingsløsningene er tett integrert i kommunens samlede systemforvaltning for parkering, og arbeidsgruppen ser derfor ikke behov for å etablere egne løsninger i bydelene. Lokale takstvedtak vil kunne implementeres i dagens systemer, forutsatt nødvendige tilpasninger, og inntektene kan fordeles videre til den enkelte bydel gjennom etablerte administrative rutiner.

### 3.3 Finansieringsmodell

Endring i myndighet til å fastsette for takster beboerparkering fordrer at forskriften som bystyret har vedtatt om beboerparkering oppdateres. Arbeidsgruppen har lagt til grunn at bystyret i ny ordning vil fastsette noen overordnede rammer for ordningen, herunder eventuell øvre takstgrense, prinsipper for lokale takstvedtak og overordnede føringer for soneinndeling. Innenfor disse rammene vil bydelsutvalgene kunne fastsette lokale takster, og eventuelt differensiere disse ut fra lokale forhold og parkeringspress.

Det må også tas stilling til om dagens finansieringsmodell skal videreføres eller endres. Mer konkret har arbeidsgruppen vurdert to spørsmål knyttet til finansieringen av ordningen: Hvem som skal motta inntektene fra beboerparkering, og hvordan kostnadene ved ordningen skal finansieres. Vurderingene tar utgangspunkt i dagens soneinndeling og takstnivå. Endringer i soner, takster eller omfanget av beboerparkering vil kunne påvirke de økonomiske konsekvensene av modellene.

Når det gjelder **inntektene** kan disse:

- a) tilfalle bykassen i form av inntektskrav (dagens løsning), eller
- b) i sin helhet tilfalle bydelene

Tilsvarende kan **kostnader** ved ordningen dekkes av:

- a) inntekter fra ordningen,
- b) i sin helhet dekkes av bykassen.

Vurdering av muligheter for inntektsdisponering:

---

<sup>4</sup> BYM vurderer at det på noe sikt vil være nødvendig med en oppgradering og videre utvikling av systemet og de digitale løsningene. Arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i dagens løsning og kostnader, og har ikke vurdert mulige kostnader ved en eventuell systemoppgradering/-utvikling.

Alternativ a: Inntektene videreføres som del av kommunens inntektskrav slik som i dag.

- Krever ingen større endringer i dagens økonomimodell.
- Gir fortsatt en helhetlig styring av parkeringsøkonomien på kommunenivå
- Gir mindre sammenheng mellom lokale vedtak og økonomiske virkninger.
- Bydelene disponerer ikke inntektene fra ordningen og får dermed begrensede økonomiske virkemidler knyttet til lokale prioriteringer.

Alternativ b: Inntektene fra beboerparkering tilfaller bydelene.

- Gir en tydelig kobling mellom lokale takstvedtak og økonomiske konsekvenser.
- Styrker det lokale handlingsrommet og målsettingen om økt lokaldemokratisk innflytelse.
- Inntektsgrunnlaget vil kunne variere mellom bydelene, avhengig av parkeringskapasitet, takstnivå og etterspørsel etter tillatelse.
- Inntektskravet i kommunens parkeringsbudsjett vil måtte justeres ned tilsvarende det inntektsbeløp som tilfaller bydelene.

#### Vurdering av muligheter for finansiering:

Alternativ a: Kostnadene dekkes av inntektene fra ordningen.

- Modellen forutsetter at det etableres en fordelingsnøkkel for hvordan driftskostnadene skal beregnes og fordeles.
- Alle bydeler vil benytte de samme felles systemene og den samme infrastrukturen, men vil ha ulike forutsetninger for å finansiere ordningen fordi inntektsgrunnlaget varierer.
- Uten endring i forskrift, vil ytre bydeler med gratis beboerparkering for privatpersoner ha begrensede inntekter fra ordningen. I så tilfelle må det avklares hvordan kostnadene skal fordeles mellom bydeler med ulikt inntektsgrunnlag.
- Modellen gir en direkte kobling mellom inntekter og kostnader, men må balansere hensynet til likebehandling, lokal styring og en rimelig fordeling av felleskostnadene.

Alternativ b: Kostnadene finansieres sentralt over kommunebudsjettet.

- Inntektene fra ordningen tilfaller bydelene uten fratrukk for felles driftskostnader.
- Lokale takstvedtak kan i større grad baseres på parkeringspolitiske vurderinger og lokale behov.
- Finansieringen av felles systemer, infrastruktur og administrasjon håndteres samlet på kommunenivå.
- Modellen gir en tydelig kobling mellom lokal styring og lokale prioriteringer, samtidig som Bymiljøetaten fortsatt har ansvar for forvaltning, drift og IKT-løsninger knyttet til ordningen.

Modeller der bydelene disponerer inntektene fra ordningen vil kunne styrke koblingen mellom lokale vedtak og økonomiske konsekvenser, og dermed understøtte målsettingen om økt

lokaldemokratisk innflytelse. Modeller med sentral finansiering av driftskostnader vil samtidig kunne bidra til likebehandling mellom bydelene og sikre felles drift av ordningen uavhengig av lokale inntektsforskjeller. Modeller som dette har budsjettmessig konsekvenser sett i forhold til dagens finansieringsmodell, hvor bystyret har vedtatt inntektskrav i budsjettet (som ikke tar høyde for at inntekter skal tilføres bydelene).

### 3.4 Sammenstilling av nåsituasjon og foreslått alternativ

#### Ansvarsområder

| Kommunen / BYM | Nåsituasjon    | Foreslått alternativ |
|----------------|----------------|----------------------|
| Takstmyndighet | Bystyret       | BU                   |
| Drift          | BYM            | BYM                  |
| Kostnader      | Kommunen / BYM | Avklares             |
| Inntekter      | Kommunen / BYM | Avklares             |
| Saksbehandling | BYM            | Bydel / BYM          |
| Klager         | BYM            | BYM                  |
| Kontroll       | BYM            | BYM                  |

#### Finansieringsmodeller

##### **Inntekter**

| Tema                     | Alternativ A – inntektene videreføres sentralt                    | Alternativ B – inntektene tilfaller bydelene                                |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Hovedprinsipp            | Inntektene inngår i kommunens samlede parkeringsøkonomi som i dag | Inntektene fordeles til den bydelen de genereres i                          |
| Styring                  | Helhetlig styring av parkeringsøkonomien på kommunenivå           | Tydelig kobling mellom lokale vedtak og økonomiske konsekvenser             |
| Lokalt handlingsrom      | Begrenset                                                         | Styrkes                                                                     |
| Lokaldemokrati           | Begrenset økonomisk effekt av lokale vedtak                       | Økt sammenheng mellom myndighet og økonomi                                  |
| Variasjon mellom bydeler | Begrenset betydning                                               | Inntektsnivå vil variere med parkeringskapasitet, takstnivå og etterspørsel |
| Budsjettkonsekvens       | Ingen større endringer                                            | Inntektskravet på kap. 543 bør vurderes.                                    |

**Kostnader**

| <b>Tema</b>                    | <b>Alternativ A – kostnader dekkes av ordningens inntekter</b>                          | <b>Alternativ B – kostnader dekkes sentralt</b>                                                          |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hovedprinsipp                  | Viderefører dagens brukerfinansiering                                                   | Finansieres over kommunebudsjettet                                                                       |
| Kostnadsdekning                | Krever fordelingsnøkkel for beregning og fordeling av kostnader                         | Dekkes samlet av kommunen                                                                                |
| Likebehandling                 | Kan være utfordrende ved ulikt inntektsgrunnlag                                         | Gir lik behandling av bydeler                                                                            |
| Gratis beboerparkering         | Reiser spørsmål om hvordan kostnader skal fordeles mellom bydeler med og uten inntekter | Problemstillingen bortfaller i stor grad                                                                 |
| Lokalt handlingsrom            | Kan reduseres dersom bydeler med inntekter må dekke en større del av felleskostnadene   | Lokale takstvedtak kan i større grad baseres på parkeringspolitiske vurderinger som bydelsutvalgene gjør |
| Sammenheng inntekter/kostnader | Direkte kobling mellom inntekter og kostnader                                           | Kostnader og inntekter skilles                                                                           |
| Risiko                         | Krever balanse mellom likebehandling, lokal styring og fordeling av felleskostnader     | Økt belastning på kommunebudsjettet                                                                      |

Basert på dette vil det være tre hovedalternativer for fordeling av inntekter og kostnader ved overføring av takstfastsettelse til bydelene:

|               | <b>Alternativ A<br/>Bydelene får inntektene og dekker kostnadene</b>          | <b>Alternativ B<br/>Bydelene får inntektene, kommunen dekker kostnadene</b>          | <b>Alternativ C<br/>Dagens parkeringsøkonomi videreføres</b>              |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Hovedprinsipp | Bydelene mottar inntektene. Driftskostnader trekkes fra eller fordeles mellom | Bydelene mottar inntektene. Kostnader til drift og forvaltning finansieres sentralt. | Inntekter og kostnader videreføres i kommunens samlede parkeringsøkonomi. |

|                                         |                                                                                                        |                                                                                                  |                                                                              |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
|                                         | bydelene.                                                                                              |                                                                                                  |                                                                              |
| Inntekter                               | Tilfaller bydelene                                                                                     | Tilfaller bydelene                                                                               | Tilfaller kommunen/BYM                                                       |
| Kostnader                               | Finansieres av ordningens inntekter                                                                    | Finansieres sentralt over kommunebudsjettet                                                      | Finansieres som i dag gjennom kommunens parkeringsøkonomi                    |
| Kobling mellom lokale vedtak og økonomi | Sterk                                                                                                  | Sterk på inntektssiden, svakere på kostnadssiden                                                 | Svak                                                                         |
| Lokalt handlingsrom                     | Høyt                                                                                                   | Høyt                                                                                             | Begrenset                                                                    |
| Likebehandling mellom bydeler           | Kan utfordres ved ulikt inntektsgrunnlag                                                               | Høyere grad av likebehandling                                                                    | Høy                                                                          |
| Fordelingsutfordringer                  | Krever modell for fordeling av kostnader mellom bydeler<br><br>(Foreslår basert på antall tillatelser) | Krever modell for fordeling av inntekter<br><br>(Foreslår basert på antall tillatelser)          | Ingen vesentlige endringer fra dagens modell                                 |
| Økonomisk risiko                        | Bydelene påvirkes både av inntekter og kostnader                                                       | Kommunen bærer kostnadsrisikoen                                                                  | Kommunen bærer risikoen som i dag                                            |
| Konsekvens for kommunebudsjettet        | Begrenset                                                                                              | Kostnader til drift og forvaltning må finansieres sentralt                                       | Ingen vesentlige endringer                                                   |
| Fordeler                                | Tydelig sammenheng mellom inntekter, kostnader og lokale vedtak                                        | Tydelig sammenheng mellom lokale vedtak og inntekter uten at bydelene må finansiere felles drift | Enkel modell med helhetlig styring og få organisatoriske endringer           |
| Ulemper                                 | Krever fordelingsmodell for kostnader og kan gi ulik økonomisk belastning mellom                       | Gir økt belastning på kommunebudsjettet og krever justering av inntektskravet                    | Gir liten økonomisk effekt av lokale vedtak og begrenset lokalt handlingsrom |

|  |         |  |  |
|--|---------|--|--|
|  | bydeler |  |  |
|--|---------|--|--|

#### Kort oppsummering

- Alternativ A gir størst sammenheng mellom lokal myndighet, inntekter og kostnader.
- Alternativ B gir størst lokalt handlingsrom kombinert med sentral finansiering av felles drift.
- Alternativ C innebærer den minste endringen fra dagens modell og ivaretar en samlet styring av parkeringsøkonomien.

## 4 Vurdering av konsekvenser

Ved at bydelene får myndighet til å fastsette takster for beboerparkering innenfor sentralt fastsatte rammer fra bystyret gir dette bydelene større handlingsrom til å tilpasse takstnivået til lokale forhold og bruke beboerparkering som et lokalt styringsvirkemiddel og se i sammenheng med nærmiljøutvikling.

### **Mer helhetlig, tilgjengelig og likeverdig tjenestetilbud**

Lokal takstfastsettelse kan gi bedre tilpasning til lokale parkeringsutfordringer og behov. Samtidig kan ulike takstnivåer og sonestrukturer mellom bydelene føre til større forskjeller i ordningen og redusere opplevelsen av likebehandling på tvers av byen. Muligheten til å se takstnivå, parkeringspolitikk, nærmiljøutvikling og lokale mobilitetsmål i sammenheng kan styrke bydelenes rolle som samfunnsutvikler, uten at kommunen samtidig bygger opp parallelle driftsmiljøer.

### **Gode og mer effektive tjenester**

Bydelene får mulighet til å bruke takstnivået som et lokalt styringsvirkemiddel. Samtidig videreføres dagens fagmiljøer, systemløsninger og drift i Bymiljøetaten, noe som bidrar til effektiv drift og forvaltning.

### **Styrket lokaldemokrati og økt mulighet for samfunnsutvikling i bydelene**

Oppgaveoverføringen gir bydelene direkte innflytelse over et virkemiddel som påvirker mobilitet, arealbruk og tilgjengelighet i nærmiljøet. Ved å gi bydelene myndighet til å fastsette takster kan ordningen i større grad tilpasses lokale behov og prioriteringer. Dette kan styrke sammenhengen mellom parkeringspolitikk, mobilitet, nærmiljøutvikling og andre lokale tiltak som bydelene arbeider med.

Dersom bydelene også får disponere inntektene fra ordningen, styrkes koblingen mellom lokale prioriteringer og økonomiske konsekvenser. Samtidig vil handlingsrommet påvirkes av sentrale

rammer og hvordan inntekter fra salg av beboerparkeringstillatelser og kostnader til drift og forvaltning fordeles, budsjetteres og finansieres.

## 4.1 Økonomiske konsekvenser

Arbeidsgruppen har vurdert to hovedspørsmål:

1. Hvem skal disponere inntektene fra beboerparkering?
2. Hvordan skal kostnadene til drift og forvaltning finansieres?

Ulike kombinasjoner av disse valgene vil gi ulike økonomiske konsekvenser:

- Dersom inntektene tilfaller bydelene (B), styrkes sammenhengen mellom lokale vedtak og økonomiske virkninger, samtidig som bydelene tilføres et nytt inntektsgrunnlag. Dette innebærer at inntektskravet knyttet til beboerparkering i kommunens parkeringsbudsjett etter arbeidsgruppens mening må nedjusteres tilsvarende. Med 2026-budsjettet som utgangspunkt innebærer dette at inntekter til kommunen på om lag 46 millioner kroner omfordeles.
- Dersom kostnadene fortsatt dekkes av inntektene fra ordningen (A), må det etableres en modell for hvordan kostnadene skal beregnes og fordeles mellom bydelene. Arbeidsgruppen vurderer at antall aktive tillatelser er den mest hensiktsmessige fordelingsnøkkelen, da dette reflekterer både inntektsgrunnlaget og arbeidsmengden knyttet til forvaltning av ordningen.
- I ny modell er det etter arbeidsgruppens vurdering mest hensiktsmessig at både inntekter og kostnader føres inn på kommunens parkeringsbudsjett (kapittel 543). Inntektene tas samlet inn, kostnader trekkes fra og resterende inntekter fordeles til bydelene etter vedtatt fordelingsnøkkel.

Inntektsgrunnlaget varierer betydelig mellom bydelene. Hoveddelen av inntektene genereres i bydeler i indre by, mens flere bydeler i ytre by i dag har gratis beboerparkering for privatpersoner og dermed begrensede inntekter fra ordningen. Dersom inntektene tilfaller bydelene, kan dette gi betydelige forskjeller i økonomisk uttelling og økonomisk handlingsrom mellom bydelene, også etter at eventuelle driftskostnader er dekket.

Dersom det velges en modell hvor inntektene tilfaller bydelene, kan det vurderes nærmere om inntektene skal tilfalle den enkelte bydel fullt ut eller om det skal etableres mekanismer for helt eller delvis omfordeling mellom bydelene. En eventuell omfordeling må balanseres mot formålet med oppgaveoverføringen, som er å styrke sammenhengen mellom lokale takstvedtak og økonomiske konsekvenser. Dersom inntektene i begrenset grad følger antall tillatelser og inntektene som faktisk genereres i den enkelte bydel, kan dette redusere verdien av å overføre takstmyndigheten til bydelsutvalgene. Samtidig kan betydelige forskjeller i inntektsgrunnlaget

mellom bydelene tilsi behov for nærmere vurdering av ulike fordelingsmekanismer. Dette bør eventuelt avklares i den videre behandlingen av saken, eller i forbindelse med revisjon av forskrift om beboerparkering. En modell med begrenset omfordeling av inntekter og kostnader vil være enklere å administrere – samtidig vil det gi den skjevste fordelingen.

Dagens ordning med gratis beboerparkering, for privatpersoner i bydeler i ytre by, følger av vedtak fattet av bystyret. Ved overføring av takstmyndighet til bydelsutvalgene vil de enkelte bydelene kunne fastsette egne takster innenfor sentralt fastsatte rammer. Dette kan over tid påvirke både inntektsgrunnlaget og fordelingen av inntekter mellom bydelene.

Uavhengig av modellvalg vil lokale takstvedtak kunne påvirke inntektsgrunnlaget. Det må derfor tas stilling til:

- hvordan inntekter skal fordeles,
- hvordan kostnader skal finansieres,
- hvordan økonomisk risiko skal håndteres,
- og hvordan dette skal innarbeides i kommunens budsjett- og økonomistyring.

#### 4.1.1 Ressursmessige konsekvenser

Kompetansen som kreves for å saksbehandle, vurdere konsekvenser for regulering av trafikk og parkering, samt vurdere økonomiske konsekvenser finnes allerede i bydelene. Arbeidsgruppen vurderer at oppgaven overføringen har en synergi i forhold til dagens portefølje, særlig innen trafikk, mobilitet, byutvikling og økonomi. Det vil oppstå et begrenset ressursbehov knyttet til saksforberedelse, økonomiske vurderinger og oppfølging av ordningen. Ressursbehovet er vurdert til å kunne utgjøre om lag 0,1–0,2 årsverk per bydel, avhengig av omfanget av beboerparkering. I tråd med hovedprinsippet i bydelsreformen bør ressurser og budsjettmidler følge oppgaver, ansvar og myndighet som overføres. Selv om oppgaven ikke vurderes å utløse behov for nye stillinger, innebærer den et reelt ressursbehov som bør synliggjøres og tas hensyn til ved fastsettelse av økonomiske rammer for bydelene.

|                       | <b>Alternativ 0 -<br/>Nåsituasjon</b> | <b>Alternativ 1 og 2 -Ved overføring</b> |
|-----------------------|---------------------------------------|------------------------------------------|
| Ressursbehov          | 0                                     | ca. 0,1–0,2 årsverk per bydel            |
| Egne systemlisenser * | 3 millioner<br>(BYM)                  | 3 millioner (BYM)                        |
| Behov for opplæring   | Ikke relevant                         | Oppstartstøtte fra BYM                   |

*Systemlisenser ligger i BYM før og etter oppgaveoverføring, da det er knyttet til drift og ikke takstfastsettelse.*

## 4.2 Organisatoriske konsekvenser

Oppgaveoverføringen innebærer begrensede endringer i den organisatoriske oppbyggingen av beboerparkeringsordningen. Bymiljøetaten beholder ansvar for drift, systemforvaltning,

søknadsbehandling, kontroll og håndheving, og det overføres verken ansatte eller fagmiljøer til bydelene. Det er kun tale om å overføre myndighet til å fastsette takster for beboerparkering fra bystyret til bydelene.

For bydelene innebærer modellen nye oppgaver knyttet til vurdering av takstnivå, økonomiske konsekvenser og politisk behandling av takster. Dette omfatter blant annet å:

- innhente og vurdere styringsinformasjon om tillatelser, parkeringskapasitet og inntekter
- vurdere konsekvenser av ulike takstalternativer
- utarbeide saksgrunnlag og forslag til vedtak
- følge opp budsjettmessige konsekvenser av lokale takstvedtak
- koordinere med Bymiljøetaten om gjennomføring og oppfølging

### 4.3 Risiko

Arbeidsgruppen kan ikke se at overføring av myndighet for fastsettelse av takst for beboerparkering fra bystyret til bydelsutvalgene medfører vesentlige risikoer.

Det er likevel enkelte forhold som bør følges opp. Inntektsgrunnlaget for ordningen påvirkes ikke bare av takstnivået, men også av parkeringskapasitet og andre kommunale vedtak om bruk av gateareal. Endringer som følge av byromsutvikling, trafikkregulering, mobilitetstiltak eller andre beslutninger som påvirker antall parkeringsplasser, kan få betydning for både etterspørselen etter tillatelser og inntektene fra ordningen. Slike forhold ligger i begrenset grad innenfor bydelenes kontroll.

Arbeidsgruppen vurderer derfor at det er viktig med tydelige grenseflater mellom bydelene og Bymiljøetaten, samt gode rutiner for informasjonsdeling og oppfølging av forhold som kan påvirke inntektsgrunnlaget for ordningen

