



Oslo

Grønn mobilitetsplan

Byrådetets visjon for grønn mobilitet i Oslo





Foto: Rikke Dahl Monsen/Oslo kommune

Forord

Hver eneste dag beveger hundretusener av Oslofolk seg gjennom byen. Til jobb og skole, barnehage og trening, til venner og familie. Hvordan vi velger å reise former byen vår, luften vi puster i, gatene vi ferdes i, vår egen helse, og hvor mye plass det blir igjen til lek, byliv, parker og natur.

Et godt, grønt og effektivt mobilitetsstilbud er nøkkelen til en moderne og bærekraftig by, der folk kan leve gode liv og næringslivet har gode vilkår, samtidig som belastningen på natur og klima er minst mulig.

Med Oslos første helhetlige grønne mobilitetsplan presenterer byrådet en enda tydeligere retning i transportplanleggingen. Fra å jobbe med ulike transportformer hver for seg, ønsker vi en helhetlig tilnærming, der ulike virkemidler og mobilitetsstilbud spiller sammen for å gjøre Oslo til en enda bedre by å leve og ferdes i.

Byrådet foreslår et langsiktig mål om at 85 prosent av alle reiser i Oslo skal foregå til fots, med sykkel eller kollektivt. Det betyr bedre helse, tryggere nabolag og mindre kø, utslipp og forurensing. Byen skal fungere like godt for barna og studentene, som for pensjonistene, lærerne og skiftarbeiderne, uansett hvor i byen de bor, og hvor de skal. Da trenger vi både en tydelig retning og en fleksibel tilnærming. Vi skal bruke knappe ressurser og arealer så effektivt som mulig, og tilpasse mobilitetsløsningene til forutsetningene i de ulike delene av byen.

En bærebjelke i planen er at transportpolitikken skal bygge opp under andre viktige mål for kommunen, slik som bedre folkehelse og livskvalitet, tryggere nabolag, redusert sosial ulikhet, mer natur, mindre utslipp og gode betingelser for byliv og lokalt næringsliv.

Mer aktiv transport, til fots og på sykkel, har enorm helsegevinst. Byrådet ønsker derfor å legge til rette for at enda flere enkelt og trygt kan gå og sykle, spesielt på korte hverdagsreiser. Vi ønsker å tilby et så godt og attraktivt kollektivtilbud at folk velger buss,

trikk og bane hver gang de kan. På den måten blir det også plass til bilen, på de reisene der det ennå ikke finnes gode alternativer.

I en hverdag der færre bruker bilen, må vi legge til rette for at de som leverer varer og tjenester kommer seg frem både trygt og effektivt. Derfor er næringstransport og logistikk en viktig del av mobilitetsplanen.

Oslo har allerede kommet langt. De siste 20 årene har Oslo vokst med nesten 200 000 innbyggere, uten at biltrafikken har økt. På tvers av skiftende politiske flertall har vi holdt en stø kurs. Vi har bygget et av verdens beste kollektivtilbud. Trikk, buss og bane har fått tusenvis av nye reisende. Stadig flere velger sykkel og egne bein, og bilparken vår er blant de grønneste i verden. I Oslo har vi vist at en moderne storby kan vokse uten å bli kvalt av kø, kaos og forurensing.

Men vi er ikke i mål. Oslo ønsker nye innbyggere velkommen hvert eneste år, og som denne planen viser, er det potensial for at enda flere Oslofolk kan gå, sykle og reise kollektivt i hverdagen.

Jeg håper du tar deg tid til å lese denne planen og dele dine perspektiver og meninger. Vi trenger tilbakemeldinger for å gjøre den enda bedre. Målet er å legge frem en endelig plan for behandling i bystyret innen utgangen av 2026.

God lesning!

Marit Veia (V)

Byråd for miljø og samferdsel, Oslo kommune



Foto: Olav Helland/Oslo kommune

Innhold

Innledning	6
Hvordan har vi jobbet med planen	6
Situasjonsbeskrivelse	8
Fremtidens Oslo	11
Visjoner og målsetninger for fremtidens Oslo	11
Hovedmål for grønn mobilitet i Oslo	13
Delmål.....	14
Fremtidens mobilitetssystem – Prinsipper for grønn mobilitet	15
Prinsipper for grønn mobilitetsplanlegging	16
Arbeidsmetodikk	18
Et sammenhengende mobilitetssystem	22
Et multimodalt transportsystem	22
Arealplanlegging, -bruk og forvaltning	22
Funksjonsdeling	23
Teknologi, forskning, utvikling og innovasjon	24
Sosial bærekraft og folkehelse	25
Aktive skolereiser og utvikling av hjertesoneprogrammet	28
Medvirkning	30
Økonomiske virkemidler	30
Natur og klimatilpasning	31
Gange	31
Sykkel	33
Kollektivtrafikk	36
Bilens rolle	40
Bylogistikk	42
Kommunens ulike roller	44
Virkemidler	44

Innledning

Oslo kommune har ambisiøse mål for reduksjon av klimagassutslipp og trafikk. Kommuneplanen har mål om at byens innbyggere ser klima- og miljøvennlige transportløsninger som det naturlige førstevalget. Mobilitetstilbudet og transportsystemet er sentrale for utviklingen av en effektiv og bærekraftig by, der folk kan leve gode liv og næringslivet har gode vilkår, samtidig som belastningen på natur, klima og miljø er minst mulig. Grønn mobilitetsplan er et virkemiddel for å få et helhetlig perspektiv på tvers av sektorene. Planen inneholder prinsipper, tiltak og virkemidler for mobilitetsplanlegging i Oslo. Planen setter rammer for det videre arbeidet med grønn mobilitet, og gir kommunens virksomheter mandat til å jobbe videre med tiltak som bidrar til måloppnåelse.

Grønn mobilitetsplan er en temaplan, jamfør planstrategi for Oslo kommune 2024-2027, og bygger på prinsippene for Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). SUMP er et europeisk planverktøy og rammeverk for bærekraftig mobilitet for innbyggere og bedrifter i byområder. SUMP-rammeverket bygger på eksisterende planleggingspraksis og tar hensyn til medvirknings- og evalueringsprinsipper. Dette betyr at temaplanens virkemidler og tiltak skal evalueres jevnlig og at evalueringene brukes til å forbedre temaplanen. Over tid skal dette bidra til å gi en mer bærekraftig utvikling av mobilitetssystemet i Oslo.

SUMP-rammeverket er brukt på ulikt vis i flere europeiske byområder, og må tilpasses Oslos muligheter og utfordringer, samt organisasjonsmessige ansvarsområder i kommunen. SUMP-planer skal fortrinnsvis gjelde for hele det funksjonelle byområdet, det vil si Oslo og nabokommuner med mye pendling til Oslo. Grønn mobilitetsplan tar for seg Oslo kommune. Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus fra 2015 revideres parallelt med grønn mobilitetsplan. Disse to planene vil sammen dekke det funksjonelle byområdet, og dermed sett i sammenheng utgjøre Oslos SUMP.

Planen henger også tett sammen med Oslos deltakelse i Oslopakke 3 og byvekstavtalen. Disse avtalene har flere funksjoner i kommunens arbeid med grønn mobilitet, i tillegg til å være finansieringskilder for kollektivtilbudet og veiltak i både Oslo og Akershus. De er også viktige arenaer for å samordne politikk og virkemidler i både Oslo og Akershus, og fra statlige myndigheter. Måloppnåelse i Oslo er tett knyttet til trafikk- og byutvikling i kommunene rundt byen, og en felles forståelse av forholdet mellom mål og virkemiddelbruk er helt avgjørende.

Grønn mobilitetsplan tar for seg kommunens rolle som demokratisk arena, tjenesteprodusent, samfunnsutvikler og offentlig myndighetsutøver. Den er sektorovergripende, og mål og tiltak i planen griper inn i alle deler av kommunal virksomhet, enten det dreier seg om tilbud av helsetjenester, planlegging av skoler og barnehager, eller kommunale innkjøp.

Hvordan har vi jobbet med planen

Byrådet startet arbeidet med planen i 2024. Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten, Klimaetaten og Ruter fikk i oppdrag å i fellesskap utarbeide et faglig grunnlag for det videre arbeidet med temaplanen. I arbeidet med faglig grunnlag hentet virksomhetene inn bistand fra Asplan Viak. Tidligere strategier og utredningsarbeider, som klimastrategien, folkehelsestrategien, gåstrategien og sykkelstrategien, samt evalueringen av sykkelstrategien, har også vært en del av kunnskapsgrunnlaget for planen. I tillegg har forskere ved Transportøkonomisk institutt gitt innspill til temaet bylogistikk.

Selve planutkastet er utarbeidet av Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, med bistand fra Byrådsavdeling for byutvikling og Byrådsleders kontor. Gjennom arbeidet har det også vært kontakt med de øvrige byrådsavdelingene. Arbeidet bygger også videre på funn gjort i Move21-prosjektet, som ble ledet av Oslo kommune.

Det har vært utstrakt medvirkning i arbeidet med planutkastet. Ved oppstart av planarbeidet ble det gjennomført en åpen høringsrunde, der det var adgang til å gi skriftlige innspill. Byråd for miljø og samferdsel holdt et åpent innspillsmøte med deltakere fra et bredt spekter av interesseorganisasjoner, næringsliv, kommunale råd og berørte offentlige virksomheter utenfor Oslo kommune. Gjennom nettverket Næring for klima ble det gjennomført en workshop om bylogistikk, for å sikre ivaretagelse av næringslivets perspektiver i planarbeidet. Videre ble det organisert fem åpne frokostmøter med tematikk knyttet til planen, finansiert med midler fra Move21. Kommunen arrangerte også en sesjon om planarbeidet i Samferdselsteltet under Arendalsuka 2025. Ut over dette har byrådsavdelingen gjennomført en lang rekke møter med interessenter.

Byrådet sender nå planutkastet på offentlig høring, før endelig forslag til temaplan vil legges frem for bystyret høsten 2026.



Foto: Thomas Brun/Oslo kommune/NTE

Situasjonsbeskrivelse

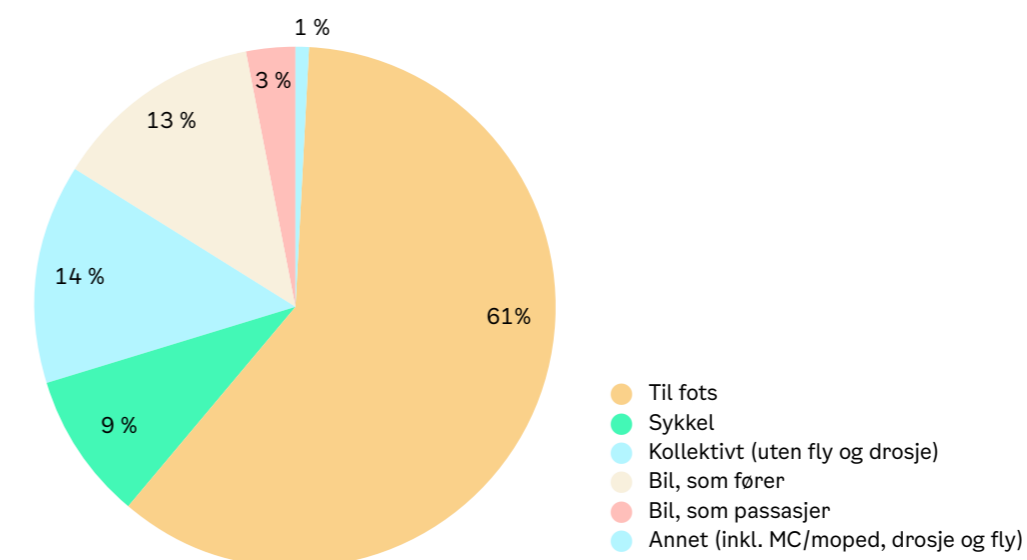
Persontransporten i Oslo kommune har hatt en god utvikling over mange år, med flere som går, sykler og reiser kollektivt, samtidig som utslipp av klimagasser og lokal forurensning har gått ned. Biltrafikken har ikke økt til tross for befolkningsvekst. Utfordringen fremover vil være å fortsette den gode utviklingen i en tid der befolkningen øker, og det økonomiske handlingsrommet for kommunen blir mindre.

Oslo kommune har lenge drevet en samordnet areal- og transportutvikling hvor vekst skal skje innenfra og ut, og som bygger opp om kollektivsystemet med fortetting rundt knutepunkter. Det har vært en stor satsing på kollektivtilbudet siden tidlig på 2000-tallet, omfattende tilrettelegging for sykkel og tiltak for å bedre forholdene for gående. Denne politikken har gitt gode resultater og tall fra reisevaneundersøkelsen 2022/23 viser at 73 % av alle reiser i Oslo foretas til fots, på sykkel eller med kollektivtransport.¹

Opprettelsen av Ruter i 2008 som felles kollektivselskap for Oslo og Akershus, har ført til at kollektivtilbudet blir planlagt og markedsført på tvers av kommune- og fylkesgrensene. Finansieringsavtalene Oslopakke 3 og byvekstavtalen for Oslo og Akershus gjenspeiler de langsiktige prioriteringene for investering og drift av samferdselstiltak i hovedstadsområdet og gir en forutsigbar finansiering for disse. Det nasjonale nullvekstmålet for personbiltrafikk er et viktig premiss for byvekstavtalen og det regionale plansamarbeidet er et sentralt virkemiddel for å nå målet. Målet innebærer at «klimagassutslipp, kø, luftforurensning

og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange»² Nullvekstmålet gjelder for personbiltransport, det foreligger ikke lignende nasjonale mål for næringstransporten.

Fram til nå er nullvekstmålet i stor grad oppfylt i Oslo. Personbiltrafikken har ligget på omtrent samme nivå siden 2007. I samme periode som biltrafikken har hatt nullvekst, har Oslo fått over 160 000 flere innbyggere, og Akershus rundt 200 000 flere.³ Mange fra Akershus pendler inn til Oslo. Siden 2013 er sykkelandelen i Oslo nesten doblet, og gangandelen har økt til nær 40 %. Kollektivtransporten hadde betydelig vekst frem til pandemien i 2020. Antall kollektivreiser er i 2025 tilbake på omtrent samme nivå som før pandemien, men med en lavere andel av det samlede transportarbeidet. Analyser av reisevaneundersøkelser for Oslo viser at mange korte reiser tas med bil eller kollektivtransport, og at det er et potensial for å få en del av disse reisene over på aktive transportformer som gange og sykkel.



Figur 1: Reisemiddelfordeling på reiser under 5 kilometer. Bosatte i Oslo kommune. Reisevaneundersøkelsen 2022/23.

Gjennom flere tiår har det blitt brukt kraftige statlige og lokale virkemidler for å fase inn nullutslippskjøretøy. Noen av de viktigste virkemidlene har vært økonomiske insentiver slik som avgiftspolitik, lavere bomtakster og billigere parkering, tilgang til kollektivfelt, samt utbygging av ladeinfrastruktur. Virkemidlene har bidratt til at årlige klimagassutslipp fra personbiltrafikken i Oslo er mer enn halvert fra 2009 til 2023. I 2024 var 41 % av bilparken i Oslo elektrisk. Klimagassutslippene fra varebiler er redusert med 14 % siden 2009, mens utslippene fra tungtransporten har økt med 9 % i den samme perioden.⁴ Både varebiler og tunge kjøretøy har startet omstillingen til utslippsfritt og biogass, men omstillingen er i en forholdsvis tidlig fase og foreløpig har økt kjøring til dels null ut utslippsreduksjonene.

Oslo er Norges største arbeidsmarked og et regionalt tyngdepunkt for handel, tjenester og logistikk. Et velfungerende mobilitetssystem er derfor en viktig forutsetning for verdiskaping og næringsutvikling i byen, og i Osloregionen.

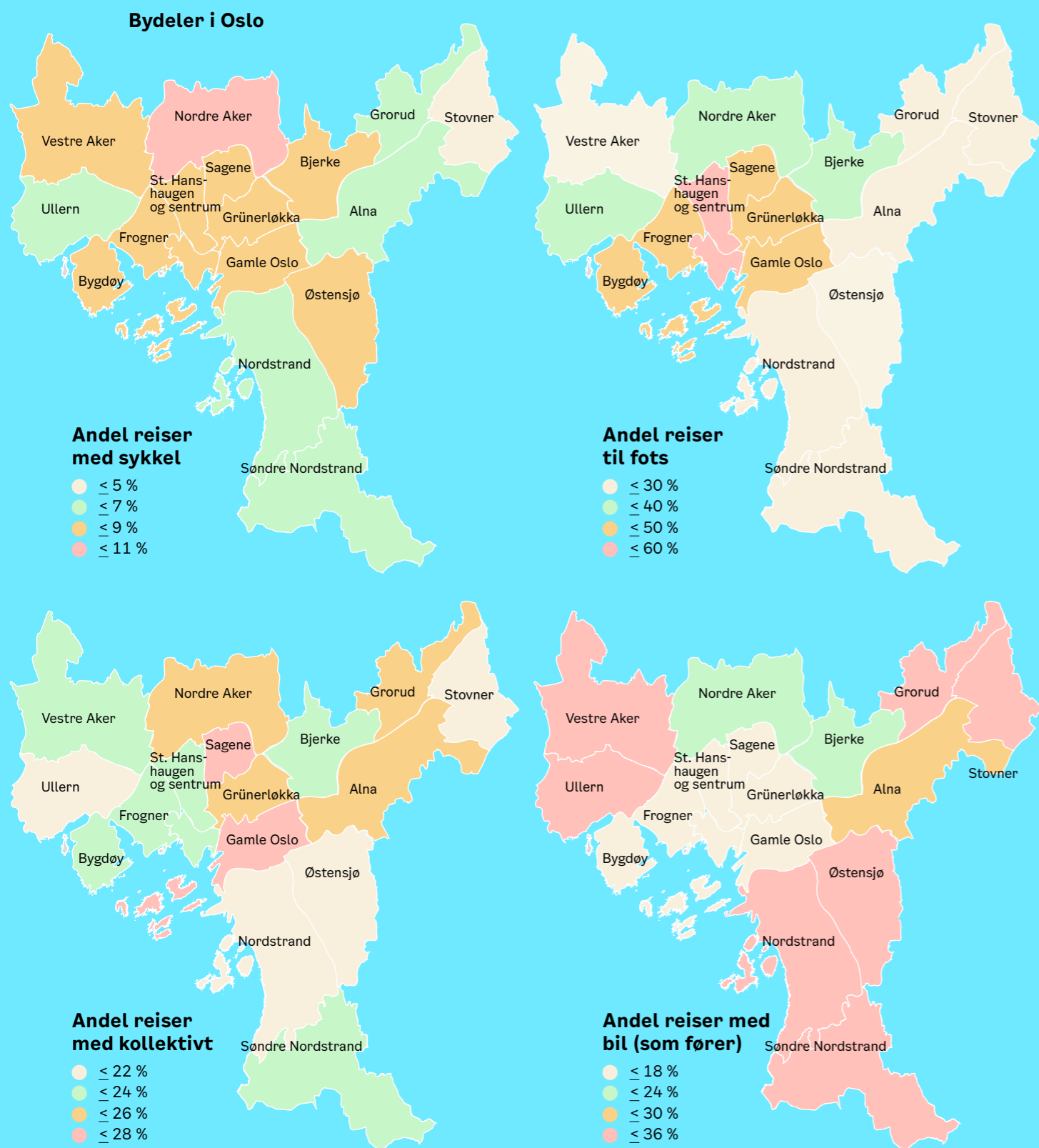
Ulike deler av byen har forskjellig reisemiddelbruk, bruken påvirkes blant annet av mobilitets-tilgang, bystruktur og befolkningssammensetning. Dette viser behovet for en lokalt tilpasset og målrettet mobilitetsplanlegging som er tilpasset de konkrete utfordringene i de ulike delene av Oslo.

¹ Bymiljøetaten. 2025. Reisevaner i Oslo: Rapport basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022/23

² Statens vegvesen, Om nullvekstmålet og oppfølging av avtalene

³ Statens vegvesen. 2024. Vegtrafikkindeksen: Trafikkutvikling i Norge 1995 – desember 2024

⁴ Miljødirektoratet, Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker



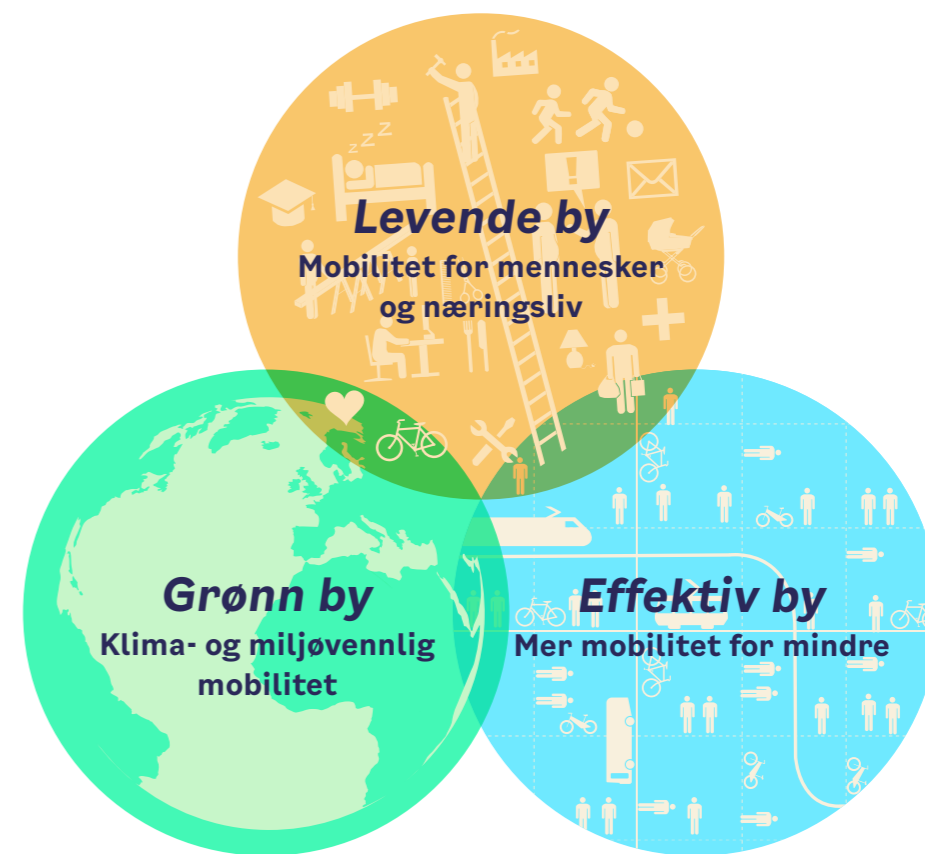
Figur 2: Reisemiddelfordeling i Oslos bydeler fordelt på sykkel, gange, kollektivtransport og bil som fører i 2022/23. Kilde: Bymiljøetaten 2025¹

Fremtidens Oslo

Visjoner og målsetninger for fremtidens Oslo

Grønne mobilitetsplan underbygger kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi. Sammen skaper vi verdens beste by, vedtatt av Oslo bystyre i sak 85 av 30.04.25. Kommuneplanens samfunnsdel trekker frem at folkehelse skal være sentralt i alt kommunen gjør og dette gjelder også for mobilitetsplanleggingen. Samfunnsdelen definerer seks samfunnsflokke, og følgende tre er særlig relevante for denne planen: klima- og naturkrisen, krevende boligmarked og bærekraftig by, samt fattigdom og økende ulikhet.

Følgende målsetninger er satt for den grønne mobilitetsplanen: Mobilitetssystemet skal tilrettelegge for en levende, effektiv og grønn by, og skal bidra til å løse opp i samfunnsflokene innenfor samferdsel.



Figur 3: Tre målsetninger for grønn mobilitet, som bygger på de grunnleggende pilarene om sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft

En levende by har gode mobilitetsløsninger for alle befolkningsgrupper og for alle deler av byen.

Gode mobilitetsløsninger gjenspeiler den byen vi ønsker oss; en levende by som er attraktiv for mennesker og næringsliv. Mobilitetstilbudet skal bidra til at dagens byområder fungerer

godt, men mobilitet er også en sentral faktor i områdeutvikling. Sammen med arealpolitikken legger mobilitetssystemet viktige rammer for utvikling av gode boligområder og fremtidsrettede arbeidsplasser og velfungerende bylogistikk.

Aktiv mobilitet er helsefremmende og har positive miljø- og klimaeffekter. Oslo skal ha et mobilitetstilbud som bidrar til at alle kan delta i samfunnet, og i størst mulig grad velger aktive og miljøvennlige reisemåter. Mobilitet er et grunnleggende behov for mennesker, for at folk skal kunne leve gode og aktive liv, og for at samfunnet skal fungere. Mobilitet bidrar til folkehelse gjennom samfunnsdeltagelse og aktivitet. Fysisk aktivitet bidrar også til store samfunnsøkonomiske helsegevinster. Aktiv transport har en positiv effekt på helse og læring hos barn og unge, og legger grunnlaget for gode vaner i fremtiden. Evalueringen av Oslos sykkelstrategi viser at kommunen ikke har lyktes med å gjøre Oslo til en god sykkelby for barn og unge, og det er derfor et behov for å styrke innsatsen rettet mot de yngste.

Det er forventet en betydelig økning i både antallet og andelen eldre i befolkningen framover. Mange eldre i dag har bedre funksjonsevne enn tidligere, men med økt levealder er det mange som lever lenge med kroniske sykdommer og nedsatt funksjonsevne. Tilrettelegging for at eldre kan velge aktiv transport, vil være helsefremmende og bidra til å sikre mulighet for samfunnsdeltagelse.

Folkehelsegevinster kan også oppnås hos de som utfører vare- og nyttetransport i Oslo, i privat næringsliv og kommunen, ved for eksempel å flytte flere transportoppdrag over på aktive transportformer. Det er også viktig å redusere de negative effektene trafikk kan ha på folkehelse, som luft- og støyforurensning og trafikkulykker.

En grønn by har et mobilitetssystem som gir minst mulig utslipp, mest mulig effektiv arealbruk og tar vare på naturverdier, gir plass til natur og bidrar til gode lokalmiljø. Oslos mobilitetsløsninger skal bygge opp under byens grønne og blå strukturer og være tilpasset de utfordringene som venter oss i fremtiden innen klimasårbarhet og miljø. Mobilitetsløsningene skal også bidra til en klimarobust by.

Klima- og naturkrisen er en av de største utfordringene samfunnet står overfor. Klimaet i Oslo er allerede varmere og våtere, nedbørsmønsteret er endres, og det blir hyppigere og kraftigere styrtregn og snøfall. Klimaendringene gir mer overvann og flom, økt fare for erosjon og skred, og krevende vinterforhold. For å håndtere disse hendelsene må gater og tilstøtende infrastruktur bygges slik at de tåler et endret klima, ikke bare på byggetidspunktet, men i hele levetiden. Ny infrastruktur må bidra til å redusere overvannsproblemer.

Deler av gatenettet er også del av en samfunnskritisk infrastruktur som må fungere i krisesituasjoner, eksempelvis ved behov for evakuering eller ved flomhendelser. Et viktig grep for å møte klimaendringene, er både å gi større plass til natur i byen og å ta vare på eksisterende natur i byens gater. Trær og annen vegetasjon bidrar til trivsel og gjør gatene mer attraktive, spesielt for de som ferdes i lave hastigheter.

En effektiv by har gode systemer for å sikre at ressursene blir brukt målrettet, med vekt på å få mest mulig ut av tilgjengelige arealer, eksisterende infrastruktur, og de fremkomstmidlene som ruller på veier og baner. En effektiv by har gode løsninger for bylogistikk slik at varer og tjenester kommer frem til rett sted, til rett tid og med rett kjøretøy. Dette inkluderer også bydrift, slik som renovasjon og bortkjøring av snø om vinteren. Det er god økonomi i å ta vare på de ressursene vi har, og å utnytte eksisterende infrastruktur på en så god måte som mulig. Effektive og enkle mobilitetsløsninger for innbyggere, arbeidstakere og besøkende er viktig for næringslivet i Oslo. Samtidig skal effektiv bylogistikk og næringsrelatert transport være til minst mulig ulempe for innbyggere og byliv.

Effektiv utnyttelse av infrastruktur er både økonomisk effektivt, og et mål i seg selv. Kjøring fører til at innbyggere og næringsaktører bruker betydelig tid på å bevege seg fra A til B. Den tapte tiden i trafikken påvirker både lokal verdiskaping og produktivitet, og representerer betydelige samfunnsøkonomiske kostnader. Ved høyest mulig utnyttelse blir hver enkelt reise billigere, samtidig som vi utløser samfunnsøkonomiske gevinster i form av for eksempel helsegevinster og reduserte køkostnader. Dette forutsetter at transportsystemet innrettes på en måte som sikrer at hver enkelt reise gjennomføres på den mest hensiktsmessige måten – korte reiser tas med sykkel og gange, og lengre reiser med kollektiv, eller bil når det er helt nødvendig. Kjøring er ikke et fenomen vi kan bygge oss bort fra, men må løses gjennom treffsikre, trygge og effektiv trafikkregulering og gode alternativer til bil.

Økonomiske insentiver er et viktig virkemiddel for omstilling av transportsystemet. De kan benyttes til effektivt å styre reiseadferd. Samtidig må økonomiske virkemidler brukes med omhu, for å unngå at de bidrar til å forsterke ulikhet og utenforskap.

Ny teknologi har stor betydning for fremtidens mobilitetssystem i Oslo. Mobilitetssystemet må bygges basert på funn fra forskning, ny datadrevet kunnskap og utviklingen som skjer i samfunnet. Ny teknologi kan for eksempel bidra til bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og transportmidler, eller til helt nye tjenester. Teknologit utviklingen i samfunnet skjer stadig raskere og teknologendringer har potensiale for å kunne gi betydelige samfunnsendringer. Mange ganger vil forsknings- og utviklingsaktiviteter også kunne bidra til å øke byens omstillingstakt.

Hovedmål for grønn mobilitet i Oslo

Oslo kommune har over mange år utarbeidet en rekke planer og delstrategier. Disse delstrategiene, som hver og en er bygget på gode faglige grunnlag, er knyttet opp mot mål om å skape bedre løsninger og måloppnåelse innenfor hvert sitt saksfelt. En utfordring ved å ikke se disse i sammenheng, er at det kan oppstå målkonflikter. For å unngå dette er det definert to overordnede hovedmål:

- ▶ At byens innbyggere ser klima- og miljøvennlige transportformer som det naturlige førstevalget
- ▶ At kommunen tilrettelegger for utslippsfri og effektiv bylogistikk med minst mulig ulempe for byliv og innbyggere

Disse hovedmålene er spesifisert på følgende måte:

- ▶ 85 % av alle personreiser skal tas med gange, sykkel og kollektiv
- ▶ Trafikk med personbil, varebil og lastebil skal samlet sett ikke øke i Oslo, sammenlignet med 2025
- ▶ En større andel av korte reiser skal tas med gange og sykkel
- ▶ Belastning fra tunge kjøretøy på trafiksikkerhet, luft- og støyforurensning skal minimeres

I tillegg ligger følgende mål fra klimastrategi for Oslo mot 2030⁶ til grunn for arbeidet med grønn mobilitet:

- ▶ Alle personbiler og varebiler på Oslos veier skal være utslippsfrie i 2030
- ▶ All tungtransport i Oslo skal være utslippsfri eller bruke bærekraftige fornybare drivstoff innen 2030

Personreiser i Oslo skal i hovedsak tas med gange, sykkel og kollektiv. I 2023 var andelen 73 %. 85 % av alle personreiser er et ambisiøst, men oppnåelig mål. Oslo har forpliktet seg

⁶Oslo kommune 2020. Klimastrategi for Oslo mot 2030

til nullvekst i personbiltrafikken. Med befolkningsvekst i Oslo-regionen vil en nullvekst i personbiltrafikken nødvendigvis føre med seg at andelene gå-, sykkel- og kollektivreiser må øke i takt med befolkningsøkninga. Et felles mål for hele byen, betyr ikke at alle deler av byen skal ha den samme reisemiddelfordelingen. Det er ulike utfordringer knyttet til trafikk, transportformer og reisemønstre i indre og ytre by, og virkemiddelbruken må tilpasses dette.

Nærings- og tjenestetransport er ikke omfattet av statens nullvekstmål. Bylogistikk og persontransport må sees i sammenheng. Den samlede trafikkbelastningen er det som avgjør hvordan arealene i byen kan fordeles, og hvordan byen oppleves for innbyggerne. Samtidig vil et definitivt krav om reduksjon i næringstrafikken være både urealistisk og uhensiktsmessig. Det vil også legge urimelige begrensninger på næringslivet i Oslo. En reduksjon i persontrafikken kan i seg selv skape en økt etterspørsel etter næringstransport. Skal den samlede trafikkbelastningen ikke øke, er det derfor trafikken med personbil som må reduseres, men samtidig må bylogistikken optimaliseres. Siden næringstrafikken utgjør et betydelig lavere trafikkvolum enn personbiltrafikken, vil en økning i næringstrafikk måtte kompenseres med en prosentvis lavere reduksjon i personbiltrafikken. En videre vekst vil medføre utfordringer for kapasiteten på veinettet, fremkommelighet og byliv. Et slikt utvidet nullvekstmål bekrefter Oslos ambisjon om trafikkreduksjon, samtidig som det inkluderer næringstrafikk på en hensiktsmessig måte.

Målet om at en større andel korte personreiser skal tas med sykkel og gange, skal bidra til et mer målrettet arbeid mot å flytte reiser fra bil og kollektivtransport til sykkel og gange der potensialet for dette er størst. I 2024 var 20 % av bilreisene under 3 km.¹ Dette tilsvarer en gåtur på 30 minutter, eller en sykkeltur på 10 minutter. Å flytte de korteste kollektivreisene til sykkel og gange vil også frigjøre kapasitet i kollektivtilbudet, noe som både er ressursbesparende og kan gjøre tilbudet mer attraktivt for lengre reisene.

Oslo kommune arbeider etter en visjon om null drepte og hardt skadde i trafikken, og tunge lastebiler (over 7,5 tonn) i blandet trafikk med myke trafikanter utgjør en trafiksikkerhetsrisiko. Å minimere belastningen innebærer at bruken av tunge kjøretøy i den tette byen må innrettes på en måte som minimerer risikoen for andre trafikanter, samtidig som behovene for å bruke denne typen kjøretøy ivaretas. Dette kan for eksempel løses ved å stille krav til kjøretøyutforming og sikkerhetsutstyr, regulering av når og hvor tunge kjøretøy kan benyttes, og ved å etablere trygg, separat infrastruktur for myke trafikanter.

Delmål

Denne planen inneholder en rekke virkemidler som sammen skal sørge for at kommunen når de oppsatte målene. Disse evalueres basert på indikatorer som skal utvikles basert på de oppsatte delmålene. Det er definert 10 delmål:

1. Redusere klimagassutslipp
2. Null drepte og hardt skadde i trafikken i Oslo
3. Flere skal sykle mer
4. Flere skal gå mer
5. Større andel av lange reiser skal gjennomføres med kollektivtransport
6. Bygge ut et sammenhengende sykkelveinett
7. Mindre støy- og luftforurensing
8. Tilstrekkelig areal for bylogistikkformål i hele byen, hele året
9. Arealbehovet for bylogistikk i vei, gate, og annet byrom skal reduseres
10. Fremkommelighet for næringstransport skal prioriteres i planleggingen av veier og gater.

Oslo vil kunne utgjøre en urban node i trans-europeisk nettverk for transport (TEN-T-forordningen). EU stiller krav om at urbane noder skal ha en bærekraftig mobilitetsplan (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) innen 2027.⁸ EU stiller også krav om å følge utviklingen mot måloppnåelse. Derfor skal det utvikles indikatorer som grunnlag for å rapportere på måloppnåelse etter planen. Indikatorene skal harmoniseres mot indikatorer for byvekstavtalen.

Fremtidens mobilitetssystem – Prinsipper for grønn mobilitet

Rammeverket unngå, flytte og forbedre (UFF) skal legges til grunn for Oslos mobilitetsplanlegging og bidra til å nå planens overordnede mål om å redusere utslipp og transportomfang fra persontransport og bylogistikk.

Figuren under gir en tolkning av UFF-rammeverket for grønn mobilitetsplan. Arealplanlegging er et viktig, men langsiktig virkemiddel for å bidra til kortere reiser og derved unngå unødig transport. Overordnede planer som regional plan for areal og mobilitet og kommuneplanens arealdel legger føringer for arealutviklingen og dermed premisene for i hvor stor grad arealutviklingen bidrar til transportmålene.



Figur 4: UFF-rammeverket for areal- og mobilitetsplanlegging

Klimamålene skal ikke nås gjennom elektrifisering alene. Det vil ofte være billigere og bedre for samfunnet å redusere det underliggende transportbehovet samt flytte så mye som mulig av persontransporten over på kollektiv, gange og sykkel. Så kan den gjenværende persontransporten elektrifiseres.

UFF-rammeverket handler om å prioritere knappe økonomiske ressurser og begrenset tilgang på areal mest mulig effektivt slik at det i størst mulig grad bidrar til et effektivt og attraktivt mobilitetstilbud. Det aller beste er å redusere transportbehovet, for eksempel med en mer konsentrert arealbruk og god lokaliseringspolitikk for arbeidsplasser, tjenester og boliger, slik at folk kan gjøre sine ærend eller jobbe i eget nærområde. Neste trinn på hierarkiet er

⁸EU Urban Mobility Observatory, New Urban Mobility Indicator fiches released to support SUMP implementation

å legge til rette for reiser med kollektiv, gange og sykkel i stedet for bil (persontransport) og for at gods transporteres på sjø og bane i stedet for med lastebil (godstransport). Det nederste trinnet i hierarkiet innebærer at den gjenværende transporten gjøres utslippsfri:

1. Transportbehovet kan reduseres, slik at transport unngås
2. Det kan legges til rette for en overgang til mer miljøvennlige transportformer, slik at transport flyttes fra for eksempel personbil til kollektivtransport, sykkel eller gange
3. Utslippene fra det enkelte transportmidlet kan fjernes, gjennom for eksempel økt bruk av nullutslippsteknologi

Prinsipper for grønn mobilitetsplanlegging

Tabellen under oppsummerer prinsipper som skal ligge til grunn for grønn mobilitetsplanlegging i Oslo kommune. Prinsippene underbygger de overordnede målsetningene om at Oslo skal være en levende, grønn og effektiv by, og vil ligge til grunn for tiltak og virkemidler.

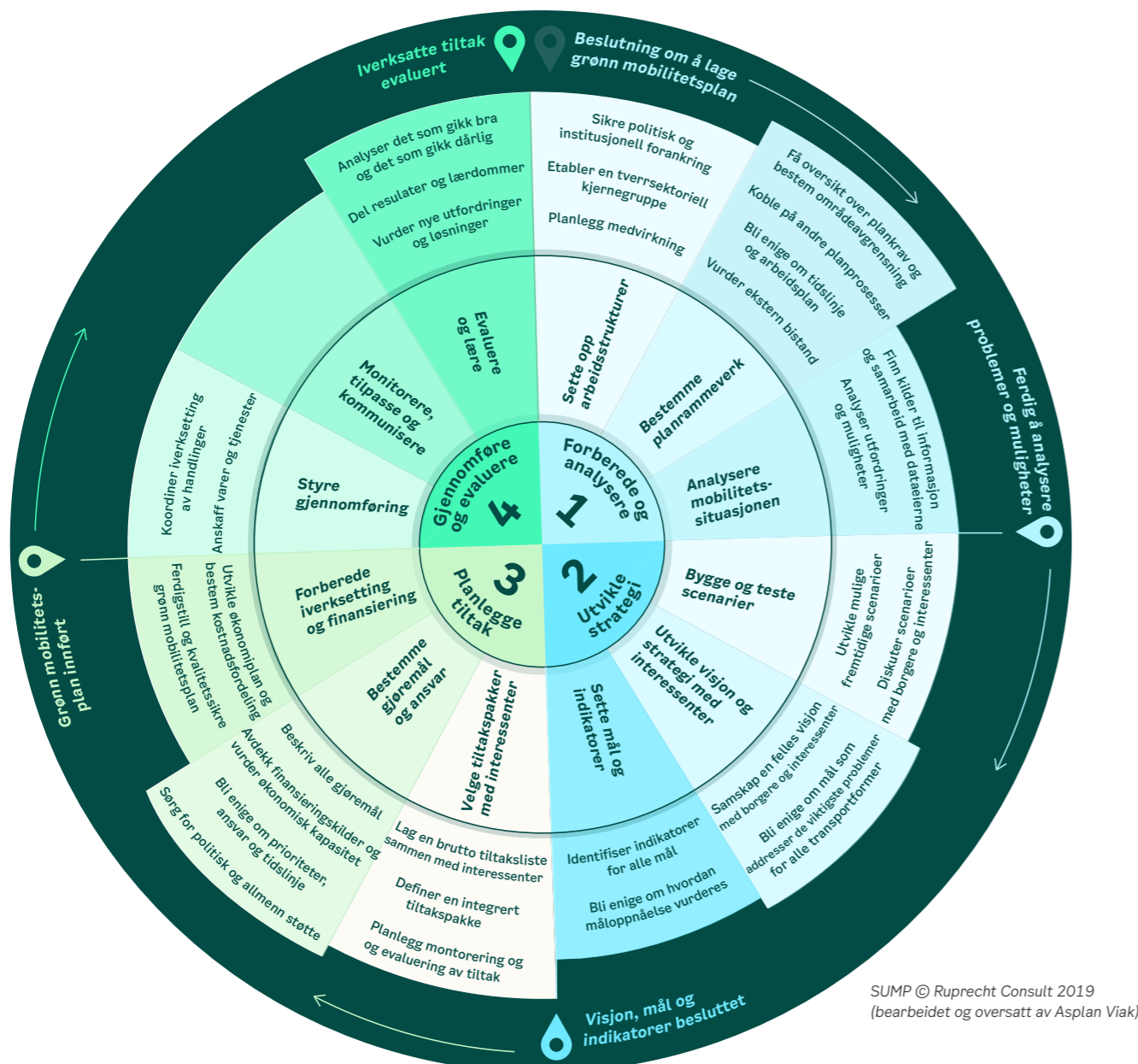
Prinsipp	Beskrivelse
Folkehelse er et bærende premiss for planlegging av mobilitet i Oslo	Oslo skal ha et mobilitetstilbud som muliggjør samfunnsdeltagelse for alle og som gjør det mulig å velge aktive og miljøvennlige reisemåter. Dette gjelder også for de som jobber med ulike transporttjenester i Oslo. Negative effekter, som luft- og støyforurensing og personskader skal minimeres. Transportsystemet skal oppleves trygt for alle.
Ta vare på det vi har	Å ta vare på dagens infrastruktur er viktig i et økonomisk perspektiv, men bidrar også til mål om en mer klimavennlig utvikling. Vedlikehold og bruk av dagens infrastruktur må ses i sammenheng med mål om en grønnere og mer klimarobust by, med vekt på å ta vare på natur og utvikle blå-grønne strukturer. Når dagens veier, gater og banestrekninger blir mer belastet, skal utnyttes bedre og være bedre rustet for klimaendringer, blir det enda viktigere å prioritere drift, vedlikehold, modernisering og oppgraderinger, fremfor investeringer i ny infrastruktur. Drift og vedlikehold er helt vesentlig for at det grønne mobilitetstilbudet skal oppfattes som attraktivt for de reisende, at fortauer og sykkelveier er brøytet om vinteren, at bussen og banen går når de skal, og at bylogistikken har god framkommelighet.
Oslo skal ha en samordnet areal- og transportplanlegging hvor byutvikling i minst mulig grad bidrar til økt transportbehov	Oslo skal utvikle byen innenfra og ut og fortette ved kollektivknutepunkter. Byutviklingen skal i minst mulig grad øke transportbehovet, og valg av mobilitetsløsninger bør alltid være den mest effektive og minst ressurskrevende. Reiser med gange, sykkel og kollektiv skal være førstevalget. Forhold knyttet til person-, nytte- og varetransport må avklares tidlig i planprosesser for å legge til rette for at transportbehovet begrenses, miljøvennlige transportformer fremmes og for å sikre trygg varelevering, tilkomst for alle og nødvendig parkering. I nye plansaker skal driftsoppgaver som renovasjon som hovedregel håndteres på dedikerte areal, og ikke på offentlig areal avsatt til transportformål.
Mobilitetstilbud og planlegging skal bygge på en områdevis tilnærming	Fremtidens mobilitetssystem må ta hensyn til de lokale forskjellene i Oslo som påvirker reisevaner og hvordan bylogistikk utføres. Mobilitetsplanleggingen skal ta utgangspunkt i utfordringene og mulighetene som finnes i de enkelte områdene og planlegge deretter. Dette innebærer også at det kan være behov for tiltak og tilrettelegging vil variere mellom områder.

Utformingen av mobilitetstilbud skal baseres på god medvirkning med innbyggere og relevante aktører	For å sikre forutsigbarhet og at Oslo skal kunne få enda flere innbyggere og næringsliv til å ta grønne mobilitetsvalg, er det nødvendig med medvirkning. Mye kan forstås fra statistikk og tekniske analyser, men det er også viktig å hente kunnskap og råd i dialog med representanter fra innbyggere, næringsliv, foreninger og interesseorganisasjoner i byen.
Mobilitetstilbudet skal bidra til bærekraftig bevegelsesfrihet for alle, hele året	Bærekraftig bevegelsesfrihet handler om å tilrettelegge for et godt liv, sosial rettferdighet og en god by- og stedsutvikling. Bærekraftig betyr at løsningene skal ivareta miljømessige, sosiale og økonomiske hensyn. Bevegelsesfrihet innebærer at innbyggerne kan reise dit de vil, når de vil – og den inkluderer alle innbyggere, uavhengig av forutsetninger. Dette innebærer å tilby sømløse og attraktive grønne reiser hele året.
Helhetlig tilnærming til funksjons- og rolledeling mellom transportmidler i transportnett	Persontransport og bylogistikk skal sees i sammenheng. Dette innebærer å avklare transportformenes rolle og samspill i transportnett i forbindelse med planlegging og gjennomføring av infrastrukturtiltak. Dette gir igjen føringer for prioritering av framkommelighet opp mot tilrettelegging for andre hensyn som byliv, natur og opphold i gatene.
Pris skal brukes for å fremme miljøvennlige løsninger, utnytte kapasitet og sikre inntekter	Pris skal være et virkemiddel for å styre adferden til reisende, utnytte kapasitet og sikre inntekter til vedlikehold og utvikling av transportsystemet. Pris som virkemiddel skal bidra til å styrke konkurransevnen til miljøvennlige transportformer, og sørge for en mest mulig effektiv utnyttelse av hele transportsystemet. Prisvirkemidler, enten det er brukerbetaling for bilbruk, parkering eller kollektivprising, skal være målrettede og treffsikre. De må også ha en rettferdig sosial profil.
Legge til rette for trafiksikre løsninger for alle trafikanter	Vegnettet skal være trafiksikkert for alle trafikanter. Oslo har et stort og sammensatt veinett med geografiske utfordringer og ulikheter. Målet om null drepte og hardt skadde i veitrafikken er den viktigste premissgiveren for trafiksikkerhetsarbeidet i Oslo.
Utslippsfritt er standarden for alle kjøretøyer i Oslo	Utslippsfri teknologi er standarden for alle kjøretøykategorier. Det gjelder for både tunge og lette kjøretøy, næringstransport, kollektivtransport og veigående maskiner.
Mobilitetsplanleggingen skal gi plass til natur og klimatilpasning i byen	Det er viktig å både gi større plass til natur i byen og ta vare på eksisterende natur. Infrastruktur skal derfor i minst mulig grad gå på bekostning av grønt og natur. Trær og annen vegetasjon er med på å sikre biologisk mangfold, håndtering av store nedbørsmengder og bidrar til trivsel og gjør gatene mer attraktive, spesielt for de som ferdes i lave hastigheter.
Prioritere teknologiske løsninger som bidrar til måloppnåelse i planen	Kommunen skal ta i bruk teknologi som kan bidra til å løse definerte problemer og til at målene i planen nås. Kommunen skal ta en aktiv rolle i å teste ut nye løsninger og oppskalere gode løsninger. Samtidig skal kommunen hele tiden vurdere behovet for regulering av ny teknologi som har konsekvenser for mobilitet og nærmiljøer.
Ny kunnskap, forskning og utvikling skal benyttes målrettet til å forbedre mobilitetstilbud og planlegging	Forsknings-, utviklings- og innovasjonsarbeid skal bidra med ny kunnskap, metoder og løsninger som kan forbedre transporttilbudet og beslutningsprosesser. Dette kan inkludere alt fra data om trafikk mønstre for bylogistikk, innbyggernes transportvaner og nye løsninger for å regulere trafikk. Innovasjon skal bidra til å gjøre transport mer tilgjengelig for alle samfunnsgrupper, inkludert eldre og personer med nedsatt funksjonsevne.

Arbeidsmetodikk

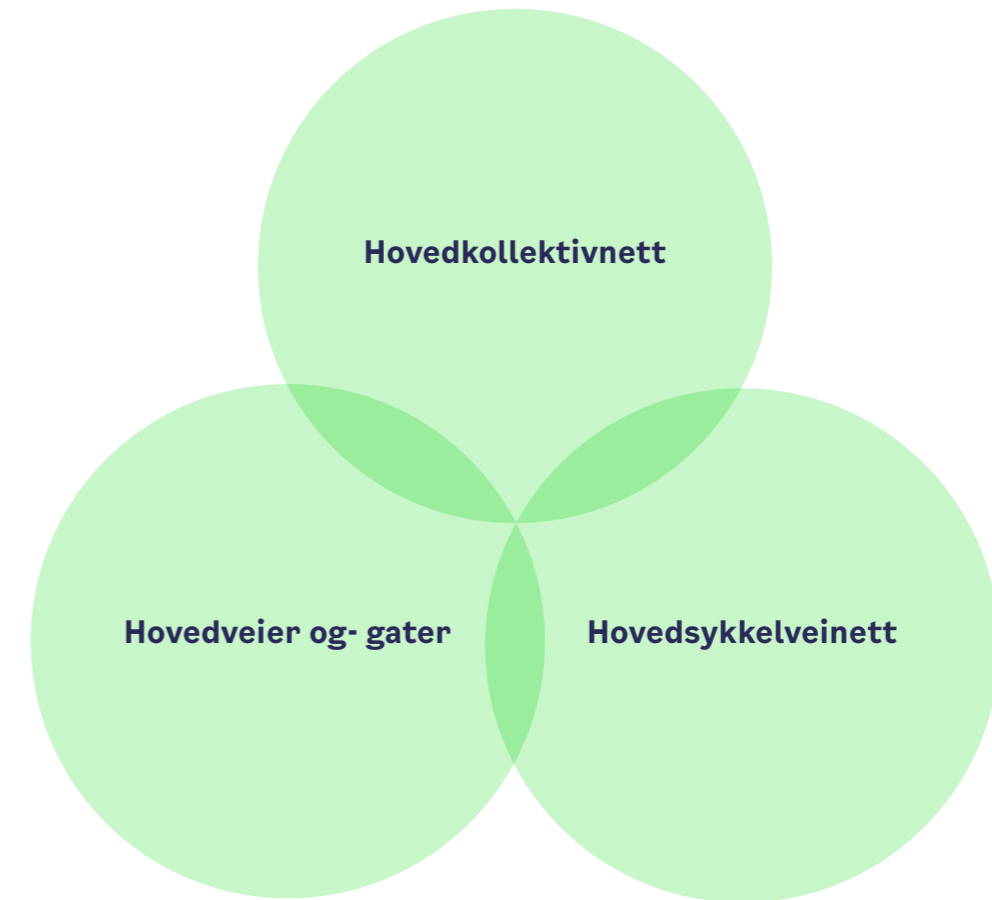
Denne utgaven av grønn mobilitetsplan har et perspektiv frem mot 2040. Dette skal være en rullerende plan, og målene i planen er ikke tidfestede. I likhet med nasjonal transportplan legges det opp til en regelmessig rulling. Arbeidet etter denne temaplanen skal over tid gi mer bærekraftige mobilitets- og bylogistikk-løsninger. Det lages ikke «en plan en gang for alle», men et rammeverk eller et verktøy for tverrfaglig arbeid. Denne prosessen kan illustreres med et hjul og har mange likhetstrekk med kjent utredningsmetodikk, og har i hovedtrekk fire steg:

1. Forberede og analysere behov (problembeskrivelse)
2. Utvikle strategi
3. Planlegge tiltak
4. Gjennomføre og evaluere



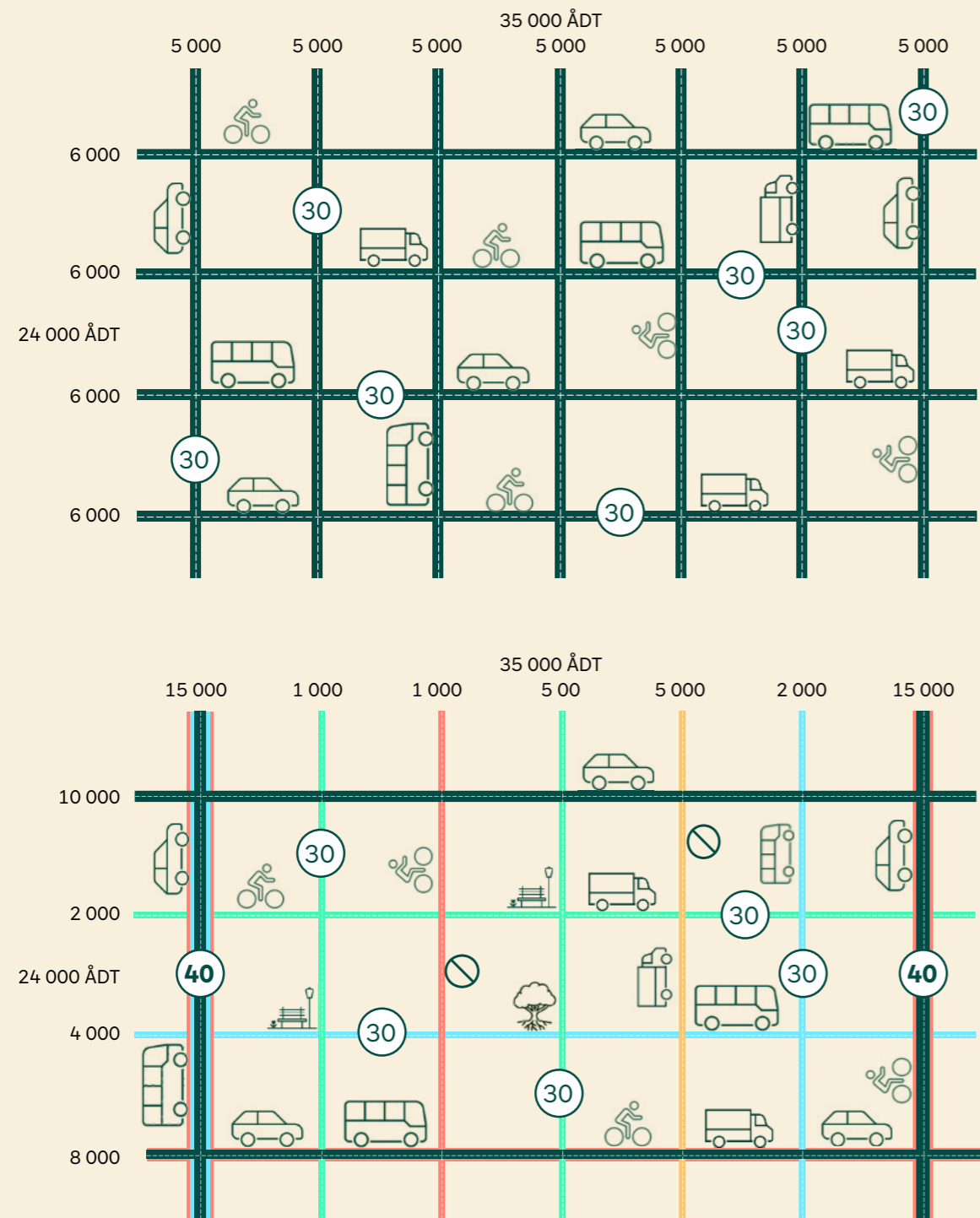
Figur 5: SUMP-hjulet - prosess for kontinuerlig forbedring av mobilitetsstilbudet

Formålet med denne arbeidsmetodikken er å koordinere de ulike transportformene bedre. Først skal de store transportstrømmene for sykkel, kollektivtransport og annen trafikk identifiseres.



Figur 6: Eksempel på overlappende gatefunksjoner

Det kan i tillegg lages lokale gatebruksplaner i henhold til prinsippet om en områdevis-tilnærming. Hvorvidt det skal lages gatebruksplaner skal være behovsstyrt. Gatebruksplaner er ikke en formell plantype, men skal forstås som en metode og planleggingsverktøy for å sikre en hensiktsmessig fordeling av gatefunksjoner. Gatebruksplaner vil inneholde en ytterligere detaljering og kan inneholde temaer som et mer finmasket gange- og sykkelnett, knutepunkter, parkgater/grøntstruktur, sirkulering for privatbil/bylogistikk, lading, parkering osv. I illustrasjonen på neste side angir fargene hvilken funksjon som er prioritert i den enkelte gate.



Figur 7: Illustrasjon av funksjonsfordelingsprinsippet, hvor man i nederste bilde fordeler trafikantene på ulike gater i nettverket, i motsetning til øverste figur hvor alle gater har lik trafikkbelastning. Hovedtrafikkårer håndterer biltrafikken, mens gående, syklende og kollektivtrafikk får god fremkommelighet i øvrige gater.



Foto: Ida Christine Rydeng/Oslo kommune

I noen områder av byen, som i boligområder og nabolag er det ønskelig å redusere gjennomgangstrafikk. Å redusere biltrafikk i slike områder kan for eksempel løses med skilting og/eller fysiske hindringer, men dette må vurderes for det konkrete stedet. Dette gjøres allerede i flere områder i byen i dag, som for eksempel på Grønland og i kvadraturen i sentrum. Dette kan innebære å flytte biltrafikk til gater med større kapasitet, som tåler en høyere trafikkbelastning. Det er behov for å jobbe mer systematisk med konseptet lavtrafikksoner, og teste ulike løsninger for å regulere og håndheve trafikken i disse sonene.

Sykelstrategien erstattes av grønn mobilitetsplan. Et ledd i oppfølgingen av planen vil være å rullere plan for sykkelveinettet i Oslo. I den nye rulleringen skal de overordnede målene fra grønn mobilitetsplan innarbeides, med særlig vekt på reiser under 10 km.

Gåstrategien erstattes av grønn mobilitetsplan. De overordnede prinsippene og føringene fra strategien er videreført i planen, og tiltakene vil ivaretas gjennom den årlige tiltaksplanen som legges ved budsjettet, slik som i dag.

Et sammenhengende mobilitetssystem

Mobilitet er et grunnleggende menneskelig behov og påvirker muligheten for samfunnsdeltagelse og et aktivt liv. Mennesker i ulike livsfaser vil ha ulike behov, og de fleste mennesker reiser på mange ulike måter. For eksempel kan vi ønske å gå til nærliggende aktiviteter, sykle til jobb, reise kollektivt og med bil på ulike fritidsreiser. Oslo kommune skal bygge et mobilitetssystem som bygger rundt menneskers behov for å bevege seg på ulike måter, samtidig som det legges til rette for at gange, sykkel og kollektiv skal være førstevalget. Dersom behovet for bil blir mindre, vil også behovet for å eie privatbil bli mindre, og delebilordninger kan da fungere som en erstatning. Reduksjon i biltrafikken vil også bidra til å sikre fremkommelighet for utrykningskjøretøy, kollektivtransporten, bylogistikk og syklistene. Færre kjøretøy gjør det mulig å sykle i blandet trafikk, noe som igjen vil kunne redusere behovet for investeringer i egen sykkelinfrastruktur.

Bilkjøring har en plass i mobilitetssystemet, men også høye eksterne kostnader. Bilen tar mye plass, kommer ofte i konflikt med andre trafikantgrupper og bidrar til luftforurensing, svevestøv, støy og mikroplastutslipp. Samtidig må vi erkjenne at to bilreiser ikke alltid er like. De eksterne kostnadene ved bilbruken varierer med tid, sted og kjøretøy. Det er også stor variasjon i hvor god tilgang folk har på alternative fremkomstmidler. I arbeidet med trafikkreduksjon skal kommunen særlig legge til rette for at de reisene som kan foregå med sykkel, gange og kollektiv ikke skjer med bil. Dette vil frigjøre kapasitet i veinettet for de som må kjøre.

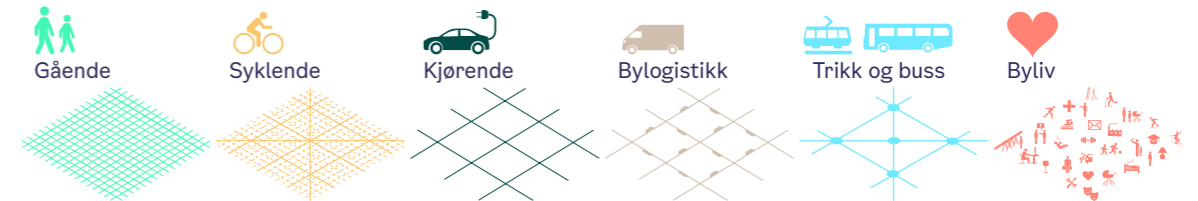
Et multimodalt transportsystem

En reise kan foretas med ulike transportmidler, og ofte vil ulike transportmidler kombineres for en og samme reise, eller man bruker ulike transportmidler i løpet av en dag. Multimodalitet handler om å legge til rette for å enkelt kombinere ulike måter å reise eller transportere noe på. En kombinasjon og integrasjon mellom transportmidler vil bidra til større bevegelsesfrihet og gjøre det enklere å inkludere aktiv transport i reisehverdagen. Et multimodalt transportsystem betyr at du alltid har flere alternativer for hvordan du vil bevege deg fra et sted til et annet, og betyr at flere reisemidler kan kombineres for en og samme reise. Stasjons- og knutepunktutvikling skal legge til rette for flere transportmidler og samlokalisering av bylogistikkfunksjoner. Multimodalitet ivaretar den enkeltes valgfrihet og bidrar til et robust transportsystem, ved at alternative transportformer kan overta dersom et transportmiddel faller bort. Det samme prinsippet gjelder for bylogistikk. Et multimodalt bylogistikksystem gjør det mulig å tilpasse transporten til lokale behov, og bidra til en effektiv bylogistikk med minst mulig ulemper for byliv og innbyggere.

Arealplanlegging, -bruk og forvaltning

Samordnet areal- og transportplanlegging er et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for miljøvennlig transport. Lokalisering av ulike tjenester som skoler, barnehager, arbeidsplasser, butikker og fritidsaktiviteter påvirker reisebehovet og reiseavstand. Oslo skal utvikle byen innenfra og ut og fortette ved kollektivknutepunkter. Byutviklingen skal legge til rette for at folk kan løse sine behov der de bor og arbeider og skal i minst mulig grad øke transportbehovet. Samtidig skal areal- og transportplanleggingen legge til rette for at innbyggere kan reise med gange, sykkel og kollektiv. Forhold knyttet til både persontransport

og bylogistikk må avklares tidlig i planprosesser for å legge til rette for at transportbehovet begrenses, miljøvennlige transportformer fremmes og for å sikre trygg varelevering, tilkomst for alle og nødvendig parkering. Den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm legger føringer for alle plan- og byggesaker i Oslo. I plansaker skal driftsoppgaver som renovasjon som hovedregel håndteres på dedikerte areal, og ikke offentlig areal avsatt til transportformål. Arealplanleggingen skal bidra til å redusere reisebehov og reiseavstand og skal fremme miljøvennlige transportløsninger ved å tilrettelegge for et finmasket gangnettverk, sammenhengende sykkelveinnett, effektivt kollektivsystem og effektiv bylogistikk.



Figur 8: Illustrasjonen viser en tilnærming som kan legges til grunn for en strategisk gatebruksplan. Ideen er å bruke prinsipper fra den omvendte transportpyramiden der gange og sykkel har et mer finmasket nett enn kollektivtransport og annen motorisert trafikk, samtidig som en vurderer behovet for rolledeling og samspill gjennom for eksempel hovedtraséer for kollektivtransport, eller områder med behov for varelevering eller annen bylogistikk.

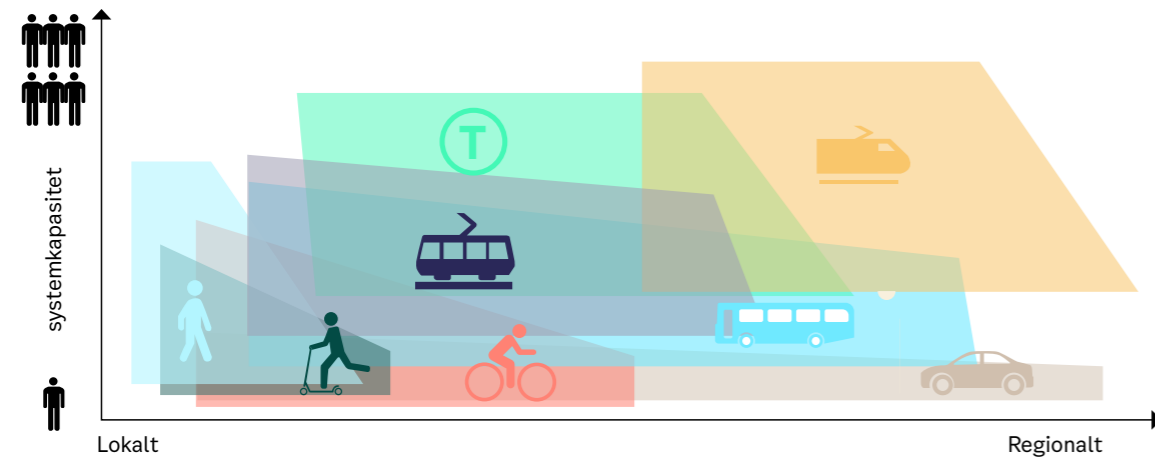
For å legge til rette for fremtidens mobilitetssystem må de ulike transportformene sees i sammenheng. En viktig del av dette er å også prioritere tiltak som vil kunne gi mer sømløse tilbud som i større grad legger til rette for multimodale løsninger. For å oppnå dette skal Oslos hovednett for gange, sykkel, kollektivtransport og bylogistikk defineres. Her skal det pekes på de viktigste traseene og knutepunktene og skal gjelde for både persontransport og næringstransport. Dette vil bidra til å synliggjøre konfliktområder, for eksempel mellom sykkel og kollektivtransport eller områder med manglende tilrettelegging for sømløse overganger og infrastruktur som laste- og losseplasser. Dette vil også bidra til å identifisere hvor det kan være behov for å utarbeide gatebruksplaner og hvor det er behov for å etablere eller styrke allerede eksisterende multimodale knutepunkt. Dette er knutepunkt hvor en reisende kan bytte transportmiddel, og hvor bylogistikkfunksjoner også kan lokaliseres.

Funksjonsdeling

Gatene i Oslo skal ivareta mange funksjoner, blant annet overvannshåndtering, oppholds-soner, byliv, vareleveringsareal, kjørebane, sykkelinfrastruktur, fortau og kollektivfelt. Gatene har ulik utforming og bredde som gjør at det ikke er plass til å prioritere alle funksjoner i en gate. En viktig del av gateplanleggingen er derfor å gjøre en prioritering mellom de ulike transportformene og andre funksjoner gaten skal ivareta. Det er viktig at prioritering av trafikantgruppene avklares i tidlig fase på et overordnet nivå. Løsningen for de ulike gatene må sees i sammenheng med et større nettverk av gater og knutepunkter. En viktig forutsetning for å legge til rette for sømløse reiser er at transportnettverket kobles sammen i multimodale knutepunkt.

Det er i dag flere konflikter mellom transport- og bylivsfunksjoner som ikke kan løses samtidig innenfor gatens bredde, og enkelte gater har flere funksjoner enn den har kapasitet til. For å motvirke konflikt mellom ulike funksjoner, trenger vi et definert hovedveinnett og gatebruksplaner der det er hensiktsmessig, som fordeler funksjonene i vei- og gatenettet. I tillegg er det behov for å binde områdevis planer sammen med prioriterte hovedfartsårer for ulike mobilitetsformer.

Mobilitetsplanleggingen må ta utgangspunkt i en rolledeling mellom de grønne mobilitetsformene, og legge til rette for at de spiller sammen heller enn å konkurrere om de samme reisende. Dette handler blant annet om å legge til rette for at kortere reiser tas til fots eller med sykkel, og at lengre reiser tas med kollektivtransport.



Figur 9: Transportformenes kapasitet og utstrekning på virkeområde

Det er videre viktig å ha solide rutiner og tilstrekkelig med ressurser til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, for å ivareta god og trygg fremkommelighet til alle årstider og sikre lang levetid for gjennomførte investeringer.

Teknologi, forskning, utvikling og innovasjon

Nye teknologiske løsninger skal bidra til at Oslo blir en enda mer levende, effektiv og grønn by. Kommunen skal aktivt teste nye løsninger innen blant annet automatisering, kunstig intelligens og annen teknologi, for å forstå hvordan de kan styrke mobilitetssystemet og gi bedre tjenester til de reisende. Teknologitvillingen i samfunnet skjer raskt og teknologidringer har potensiale for å kunne gi betydelige samfunnsendringer, og endre både reisevaner og eksisterende forretningsmodeller og prising av mobilitetstilbud. Samtidig er det viktig å ta utgangspunkt i definerte problemstillinger og vurdere hvordan teknologi kan bidra til å løse disse, fremfor å ta utgangspunkt i teknologiske løsninger for så å avgjøre hvordan de kan brukes eller hvilke problem de løser.

Forsknings- og utviklingsaktiviteter vil kunne bidra til å øke byens omstillingstakt, og ny kunnskap skal benyttes målrettet til å forbedre tilbud og mobilitetsplanlegging i Oslo.

Teknologitvillingen skjer ofte uten påvirkning av offentlige myndigheter eller planprosesser. Det er viktig at kommunen har tydelige rammer og virkemidler som sørger for at teknologiske nyvinninger, forskning og utviklingsarbeid bidrar til en ønsket samfunnsutvikling. På dette feltet er EUs rammeprogram for forskning og innovasjon et prioritert virkemiddel for kommunen, og vil kunne utløse betydelige eksterne midler til målrettet forsknings- og utviklingsarbeid.

Oslo skal aktivt arbeide med ulike kunnskapsmiljøer for å pilotere ny teknologi og mer bærekraftige løsninger innenfor mobilitet og bylogistikk. Dette skal sees i sammenheng med allerede definerte fysiske eller digitale testarenaer i Oslo. Løsninger kan i større grad enn

tidligere simuleres ved bruk av data før fysiske tiltak bygges, og teledata kan brukes til å analysere hvordan mennesker og nyttetransport forflytter seg i byen. Dette kan føre til mer treffsikre tiltak og tilbud. Innovasjon skal i større grad innlemmes i det ordinære arbeidet til kommunen, fremfor at innovasjon kun forstås som uavhengige enkeltprosjekter. Dette innebærer også å systematisere innovasjonsarbeidet i kommunen. Det er eksempelvis viktig at det ved oppstart av piloter planlegges for hvordan piloter skal evalueres og følges opp. Dette inkluderer å vurdere oppskaleringspotensiale og hvilke gevinster som kan oppnås ved en eventuell oppskalering.

Forskning og utvikling (FOU) handler ikke bare om teknologi, og det er naturlig at man også prioriterer FOU-aktivitet og ny kunnskap innen samfunnsfaglige problemstillinger. Det vil for eksempel være viktig med detaljert og oppdatert innsikt i innbyggernes adferd i møte med ulike mobilitetsløsninger, og forsknings- og utviklingsaktiviteter kan også være med på å utvikle løsninger som er samskapt med innbyggere, næringsliv og kunnskapsmiljøer. Oslo kommune har et betydelig potensial for økt kunnskapsinnhenting og FOU-aktivitet om sosial bærekraft og opplevd tilgjengelighet av ulike tilbud og løsninger, samt folkehelseperspektivet innen mobilitet og bylogistikk. Det vil også være naturlig å prioritere FOU-aktivitet knyttet til innovative anskaffelser innenfor mobilitet og bylogistikk.

Sosial bærekraft og folkehelse

Sosial ulikhet handler om systematiske forskjeller som følger sosial posisjon, målt gjennom for eksempel utdanning eller inntekt. Sosial posisjon påvirker reisemønster, tilgang til mobilitet og i hvor stor grad en påvirkes av de negative effektene av transport, som støy og luftforurensing. Sosial bærekraft må være førende for kommunens transportplanlegging for å sikre at mobilitetsløsningene ikke forsterker sosiale forskjeller.

Med sosial ulikhet følger også ulikhet i helse. Befolkningens helse fordeler seg som ei trapp: jo høyere opp i det sosiale hierarkiet, desto bedre helse og lengre levealder. For å utjevne ulikhet i helse trengs det sammensatte løsninger. Tiltak må være tverrsektorielle og helhetlige. Det handler om tidlig innsats og strukturelle tiltak på svært mange områder: tilgang til helse-tjenester, deltagelse i samfunnet, oppvekst, utdanning, arbeidsliv, inntekt og fattigdom, samt bolig og lokalsamfunn.

Oslo er en kompleks by med mange utfordringer knyttet til sosial ulikhet innenfor både helse og oppvekstvilkår. Det mest kjente eksempelet er at en mann som lever i Bydel Vestre Aker kan forvente å leve syv år lengre enn en mann som bor i Bydel Sagene.^{9,10} Men det er også store forskjeller knyttet til barns oppvekstvilkår på tvers av bydelene. I Bydel Alna vokser flere barn opp i familier med vedvarende lavinntekt og som mottar sosialhjelp. Men de rapporterer også at de i mindre grad er trygge i nærmiljøet sitt.¹¹ De er betydelig mindre fysisk aktive, og er i mindre grad med på fritidstilbud enn f.eks. i Bydel Nordre Aker, men også i Oslo generelt.^{12,13} De er også i mindre grad tilfredse med kollektivtilbudet i sin bydel. Sosial ulikhet i helse er en indikator på sosial bærekraft, og stor ulikhet i helse er et tydelig uttrykk for manglende sosial bærekraft.

Sosial bærekraft handler om like muligheter til samfunnsdeltagelse for alle, og at systemene vi bygger opp ikke bidrar til økt belastning og uhelse for enkeltgrupper. Et tilgjengelig og multi-modalt mobilitetssystem, bygget på aktiv mobilitet, er med på å sikre dette.

⁹ Helsedirektoratet, Folkehelseprofil 2026: Bydel Vestre Aker i Oslo

¹⁰ Helsedirektoratet, Folkehelseprofil 2026: Bydel Sagene i Oslo

¹¹ Helsedirektoratet, Oppvekstprofil 2026: Bydel Alna i Oslo

¹² Helsedirektoratet, Folkehelseprofil 2026: Bydel Alna i Oslo

¹³ Helsedirektoratet, Folkehelseprofil 2026: Bydel Nordre Aker i Oslo



Figur 10: Sammenheng mellom livsbetingelser og overordnede samfunnsforhold.
Kilde: Hege Hofstad. 2019. Kommunal planlegging som redskap for å redusere sosiale helseforskjeller

Livsbetingelser på individnivå handler om sosioøkonomiske forhold som oppvekstmiljø, utdanning, arbeid og inntekt. Disse livsbetingelsene vil være avgjørende for den enkeltes tilgang på mobilitet. Kommunen skal prioritere de transportformene som er tilgjengelige for flest mulig, uavhengig av livsbetingelser. Dette er gange, sykkel og kollektiv, i den rekkefølgen.

Livsbetingelser påvirker også i hvilken grad en er utsatt for negative konsekvenser fra trafikk, som luft- og støyforurensning og risiko for trafikkulykker, og har tilgang til mobilitetssystemet. Gjennomgangstrafikk er et eksempel på dette. De som er bosatt langs gjennomfartsårer, som E18, riksvei 4 og ringveisystemet, er i større grad negativt påvirket av trafikken og drar i mindre grad nytte av tilgjengeligheten, enn de som bruker veiene til gjennomreise. Et rettferdig mobilitetssystem kan bidra til å redusere sosiale helseforskjeller ved å sikre trygg ferdsel og god tilgjengelighet for alle, uavhengig av bakgrunn og livssituasjon.

Livsbetingelser bidrar også til å forme reisevanene våre fra ung alder. Det er derfor nødvendig å arbeide målrettet og stedstilpasset for å legge til rette for gode og sunne reisevaner, uavhengig av disse livsbetingelsene. Hverdagslivets arenaer som skole, arbeidsplass, bolig og handel er destinasjonene og stedene en reiser fra og til. Lokalsamfunnskvaliteter som fysisk og sosialt miljø og deltagelse handler om lokalisering av ulike tjenester og fysiske omgivelser, som påvirker hvordan man reiser mellom ulike steder (veibarrierer). Dette handler også om å muliggjøre samfunnsdeltagelse. For å sikre at mobilitetssystemet er sosialt bærekraftig, må vi sørge for at disse arenaene er lett tilgjengelig for hele befolkningen. Mobilitets- og arealplanleggingen skal støtte opp under inkluderende nabolag og møteplasser og fremme fysisk aktivitet og sosial kontakt i hverdagen, som del av et helsefremmende nærmiljø. Et mobilitetssystem som er universelt utformet og tilgjengelig for alle, legger til rette for likeverdig samfunnsdeltagelse og styrker folkehelsen gjennom økt sosial inkludering.

Økonomiske, sosiale og miljømessige betingelser handler om rammebetingelser på makronivå som påvirker livsbetingelser, hverdagslivets arenaer og lokalsamfunnsbetingelser. Deltagelse og aktivt medborgerskap er viktig på tvers av alle nivåene.

Investeringer i aktiv mobilitet og forebyggende tiltak gir dokumenterte helsegevinster og reduserte kostnader for samfunnet, og bidrar til å nå mål om bedre livskvalitet og mindre behov for helsetjenester. Helsedirektoratet har beregnet at en person som går fra fysisk inaktivitet til delvis fysisk aktiv, gir en helsegevinst på 33,22 kr per personkilometer økt sykling og 48,85 kr per personkilometer økt gange. I tillegg kommer sparte helse-tjenestekostnader for sykling og gange som utgjør henholdsvis 7,79 kr og 11,46 kr per personkilometer (kronebeløp er i 2023-kroner).¹⁴ Dette understøtter funn fra evalueringen av Oslo kommunes sykkelstrategi, der den netto samfunnsøkonomiske nytten i sykkelprosjektet, så langt, er beregnet til nesten 4 mrd. kroner.¹⁵

Aktiv mobilitet er viktig i kommunens folkehelsearbeid og fremmer både fysisk og psykisk helse i hverdagen. Det er viktig at flere går og sykler mer over hele byen. Når flere innbyggere velger å gå eller sykle hele eller deler av reisen, bidrar det til mer aktive og miljøvennlige reise-måter. Dette gjelder også for de som utfører vare- og nyttetransport i Oslo. Negative effekter, som luft- og støyforurensning og personsaker, skal minimeres og transportsystemet skal opp-levs trygt for alle.

Trafikk er en dominerende kilde til luftforurensning og støy i byområder. Luftforurensning og støy bidrar til å redusere både livslengde og livskvalitet, og trafikkreduksjon er derfor et svært viktig folkehelseiltak. Tiltak mot lokal luftforurensning følges opp i egen handlingsplan for lokal luftkvalitet. Støy kartlegges jevnlig i intervaller fastsatt i forurensningsforskriften.

En stor andel av reisene i Oslo er såkalte følgereiser. Dette inkluderer, blant annet, følging til skole og barnehage, men også personer i alle aldre som skal følges til og fra ulike helse-tjenester. For disse gruppene er ikke nødvendigvis aktiv mobilitet en mulighet. For å sikre at disse behovene kan dekkes, samtidig som kommunen når sine overordnede trafikkmål, kreves en målrettet innsats på tvers av kommunale sektorer og virksomheter. Det kreves derfor en felles innsats på tvers av kommunens sektorer for å finne omforente løsninger for disse interessekonfliktene. Målsetningen er å legge til rette for at flest mulig av disse reisene kan gjennomføres med sykkel, gange eller kollektiv. Her vil forutsetningene være ulike mellom indre og ytre by og mellom ulike brukergrupper, og virkemidlene må tilpasses deretter.

Oslo har i flere år hatt færrest ulykker med hardt skadde og drepte sammenlignet med andre hovedsteder og storbyer i Europa. Langsiktig og målrettet innsats på flere områder kan forklare disse resultatene. Til tross for gode resultater, er det fremdeles nødvendig å redusere antallet trafikkulykker. Oslo skal følge opp sine forpliktelser etter nullvisjonen, og dette er overordnet hensyn som fremkommelighet, effektivitet og tilgjengelighet.

Generell fartsreduksjon er et tiltak som bidrar til bedre folkehelse og styrket sosial bærekraft på flere måter. Lavere fart gjør aktive transportformer mer tilgjengelige og attraktive. Samtidig gir lavere fart færre trafikkulykker, og gjør det tryggere for alle trafikanter å ferdes i byen. Med lavere fart reduseres også de negative effektene av transport på bymiljøet, med mindre støy og lavere luftforurensning, som igjen gir økt livskvalitet og kan åpne for mer boligbygging.

¹⁴Helsedirektoratet. 2025. Dokumentasjonsrapport: Helseeffekter av fysisk aktivitet per km gange og sykling

¹⁵EY og WSP. 2024. Sluttrapport evaluering av Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025



Foto: Pexels/Taavii

Aktive skolereiser og utvikling av hjertesoneprogrammet

Regelmessig fysisk aktivitet er grunnleggende for å ivareta og fremme god fysisk og psykisk helse. Det kan også bidra til å fremme kognitive prestasjoner, skape mestringfølelse og stimulere til samspill og samhold med andre. Gode vaner skapes tidlig i livet og kan bidra til god helse og livskvalitet resten av livet. Det er derfor svært viktig å fremme fysisk aktivitet og bevegelsesglede blant barn og unge, skole og fritidsaktiviteter er viktig for å få til dette. Å stimulere til aktive reisemåter til og fra skole og fritidsaktiviteter, kan bidra til å øke hverdagsaktiviteten og styrke både helse, livskvalitet og skoleprestasjoner hos denne målgruppen.

En hjertesone er en geografisk avgrenset sone i nærområdet rundt en skole, hvor man har ekstra søkelys på trafiksikkerhet. Hjertesoneprogrammet har til nå samarbeidet med 60 av de ca. 130 skolene i Oslo med barnetrinn, og målet er at alle skolene tas med i programmet. Erfaringene er at det tar ett til to år å gjennomføre hjertesoneprosjektet på skolene, der det utføres medvirkning og samarbeid i en kartleggingsfase og bygging av fysiske trafiksikkerhetstiltak. Skolen og foreldrenes arbeidsutvalg (FAU) skal holde i det holdningsskapende arbeidet etter at fysiske trafiksikkerhetstiltak er bygget og Bymiljøetaten har trukket seg ut. Mange skoler etablerer gode rutiner for holdningsskapende aktiviteter i prosjektet, og har for eksempel refleksdager, frivillige trafikkvakter og gå-konkurranser. Der det er lite aktivitet hos de foresatte og skolen, vil nye foresatte og elever ha lite kjennskap til hva det betyr å være en hjertesoneskole. En del skoler kommer gjerne tilbake med flere ønsker om fysiske trafiksikkerhetstiltak kort tid etter at Bymiljøetaten har avsluttet prosjektet. Å utvikle og endre kultur og vaner tar tid. En gjennomgang av hjertesoneskoler viser at måter å hente og levere barn skiller seg mellom hjertesoneskoler og skoler som ikke har jobbet med hjertesone.¹⁶

Samarbeid med FAU, skolens ulike utvalg og kommunale etater, oppleves som suksessfaktorer for skolene. Det holdningsskapende arbeidet er viktig for å etablere en kultur for å gå og sykle. Informasjonsarbeid og holdningsskapende tiltak som aksjonsdager er virkningsfulle for å fremme sunne reisevaner. Skolene kan gjøre mer for å få elevene engasjert i arbeidet.

Elevmedvirkning fremmer engasjement og eierskap. Samtidig mangler skolene ofte kapasitet til å følge dette opp.

I arbeidet med å gjøre resten av Oslos skoler til hjertesoneskoler, vil om lag 70 skoler med barnetrinn bli inkludert i løpet av de kommende årene. Det vil være viktig å bygge fysiske trafiksikkerhetstiltak ved disse skolene. Foresattes og barns opplevelse av trygghet er avgjørende for om de vil velge å gå eller sykle til/fra skolen. Trafiksikkerhetstiltak og mindre biltrafikk ved skolen vil kunne bidra til at flere velger aktive reisemåter. Hjertesoneprogrammet skal fortsette med å samarbeide med 10-14 skoler i året, som programmet har gjort siden oppstarten i 2020.

Det er likevel behov for å styrke Hjertesoneprosjektet i retning av holdningsskapende arbeid og undervisning. Hjertesone kan sees i sammenheng med de tverrfaglige temaene folkehelse og livsmestring, demokrati og medborgerskap og bærekraftig utvikling i skolen. For å videreutvikle og styrke arbeidet og for å oppnå flere aktive skolereiser i årene framover, bør det satses videre på å styrke skolens arbeid med aktive skolereiser. Det finnes mye opplærings-, veilednings- og kampanjemateriell, og skolene bør bruke dette mer aktivt i undervisningen.

Videre er det viktig å styrke påvirkningsarbeid, kommunikasjon og kampanjer sammen med elever, foreldre og skole. Dette kan gjennomføres ved å bygge videre på samarbeidet med Trygg Trafikk, Oslo kommunale foreldreutvalg og andre. I tillegg skal kommunen styrke innsats mot skoler i områder der det er flere som kjører til skolen, i tråd med en områdevis tilnærming. Andelen som går og sykler til skolen er høy i Oslo. Det er imidlertid forskjeller, og foresatte ved skoler i ytre by oftere kjører barna til og fra skolen sammenlignet med skoler i indre by. I indre by er mange av skolene innenfor målet om at 90 % av elevene går eller sykler til skolen, og i ytre by finnes skoler der så mange som 30 % av elevene blir kjørt.¹ Det er særlig ved skolestart om morgenen at skolene opplever at det er for mange som velger å kjøre. Slike følgereiser er ofte en del av en reisekjede som også omfatter foreldrenes reise til jobb. Dersom flere foreldre sykler, går eller reiser med kollektivtransport til jobb, kan dette bidra til at også flere barn reiser aktivt til skolen, og at biltrafikken rundt skoler reduseres.

Det samme gjelder i enda større grad for barnehager. Barn kan ikke reise til og fra barnehagen på egenhånd, og geografisk nærhet til hjemmet er ikke et kriterium for tildeling av barnehageplass. Hjertesoneprogrammet skal derfor utvides til også å gjelde barnehager, for å bedre legge til rette for at også disse følgereisene kan gjennomføres med aktive transportformer.

Det er behov for å styrke sykkelopplæringen i Osloskolen. Sykkelopplæring er helt nødvendig for at barn skal få oppleve mestring og sykkelglede, lære trygg ferdsel i trafikken og sikre seg ferdigheter på sykkel som de vil ta med videre i livet. Dette ansvaret ligger hos foreldrene og skolene. Likevel finnes det per i dag ikke noe helhetlig kommunalt initiativ for sykkelopplæring i Osloskolen. Mange skoler mangler ressurser og kompetanse til å gjennomføre opplæring på egen hånd. Tall fra reisevaneundersøkelser viser at sykkelandelen blant unge er fallende. Sykkelopplæring i Osloskolen skal derfor styrkes. På sikt kan et slikt tilbud ha stor samfunnsmessig betydning og bidra til å støtte opp om en rekke kommunale innsatsområder, inkludert bærekraftig mobilitet, sosial bærekraft, trafiksikkerhet og folkehelse. I andre kommuner og større byområder, der sykkel og grønn mobilitet er et viktig satsingsområde, har de sikret at barn og unge får sykkelopplæring, gjennom å finansiere, innføre og utvikle opplæringsprogrammer rettet mot skoler.

Gode vaner dannes i ung alder. I Oslo skal sykkeltilretteleggingen være trygg for syklende mellom 8 og 80 år. Da er det naturlig at innsatsen for sykkelopplæring i skolen retter seg mot de yngste elevene.

¹⁶ Uhlving, Nenseth, Ellis, Egner og Nævestad. 2024. Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone. TØI-rapport 2014/2024

Medvirkning

Utformingen av mobilitetsstilbud og -løsninger skal baseres på god medvirkning med innbyggere og relevante aktører. Medvirkning bør bygge opp under prinsippet om en områdevis tilnærming.

Medvirkning må være målrettet og reell for at de som bidrar opplever det som verdifullt. Målrettet og reell medvirkning kan også bidra til å redusere medvirkningstretthet hos innbyggere. Det er viktig med en tydelig visjon for arbeidet, og denne må kommuniseres til innbyggere og interessenter. Et suksesskriterium er at tiltak begrunnes på en god måte og at gevinster av et prosjekt kommuniseres tydelig. Dersom et gode fjernes, for eksempel en parkeringsplass, bør dette være tydelig begrunnet i at det skal erstattes med noe som tilfører fellesskapet noe, eksempelvis bredere fortau, vareleveringsplass, sykkeltilrettelegging, forbedret trafikksikkerhet eller annet.

Medvirkning er viktig for å komme frem til de beste løsningene. Lokalbefolkningen og næringsliv har kjennskap til behov og ønsker i et område, og kan bidra til å bedre løsninger og sikre at løsningene bygger på eksisterende kvaliteter i et område. For å sikre et vellykket prosjekt som blir ferdigstilt til planlagt tid, er det avgjørende med tidlig involvering og forankring med interessenter. Sterk lokal forankring gir større sjanse for vellykket gjennomføring.

God medvirkning sørger for å mobilisere og inkludere ulike stemmer, og å teste ut ulike løsninger kan brukes til å få innspill fra ulike aktører på nye løsninger og utforminger. Dette kan bidra til å sikre forankring og til at de beste løsningene blir videreført varig. Hvilken form for medvirkning som skal benyttes, eksempelvis borgerpanel, ideverksted eller skriftlige innspill, vil måtte avklares i det enkelte prosjektet.

Økonomiske virkemidler

Kommunen skal aktivt bruke pris som et virkemiddel til å styre transportmiddelfordelingen. Gange, sykkel og kollektiv skal alltid være billigere enn å ta bilen. Pris må derfor sees i sammenheng på tvers av transportmidlene. Kommunen skal jobbe videre med ulike prisvirkemidler i sammenheng og skal foreslå hvordan prisstrukturer kan optimaliseres for å sikre grønne reiser. Dette arbeidet skal bygge på tidligere arbeid fra byutredningen. Her må tiltak som veipricing, pricing av kollektivbilletter og pricing av parkering og bomring inngå.

De samlede kostnadene ved bilbruk må vurderes helhetlig, og veies opp mot fordelene bilbruken gir på individnivå og ulempene den medfører på samfunnsnivå. Parkeringsavgifter må innrettes på en måte som motvirker unødig bilkjøring, men samtidig gjør det mulig å bruke bil når det er helt nødvendig.

I byutredningen trekkes veipricing, til erstatning for dagens bompengereinnkreving, frem som en forutsetning for at Osloområdet skal kunne fortsette å holde nullvekstmålet.¹⁸ Distansebasert brukerbetaling, som veipricing, er mer presist og rettferdig enn dagens punktvis innkreving av bompenger, og gir samtidig større muligheter til å bruke prisvirkemidlet som styringsverktøy. På denne måten kan vi oppnå mindre kø og mer effektiv utnyttelse av veikapasiteten, som igjen gir bedre fremkommelighet for de gruppene som fortsatt er avhengige av bilen. Veipricing åpner også for å redusere brukerbetalingen når trafikkbelastningen er lav. På denne måten kan trafikken fordeles mer effektivt gjennom døgnet. En mer effektiv utnyttelse av infrastruktur vil også redusere de langsiktige investeringsbehovene for kommunen. Det betyr at en overgang til veipricing ikke behøver å øke den samlede belastningen for bilistene. Det vil også bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten, noe som gjøre den til et mer attraktivt alternativ

til privatbil. En mer effektiv kapasitetsutnyttelse vil også kunne frigjøre areal til andre formål, som trygg infrastruktur for myke trafikanter, HC-parkering og byliv. Oslo kommune vil derfor jobbe for å innføre veipricing, som erstatning for dagens bompengesystem, så snart som mulig.

For å utvikle gode helhetlige planer for grønn mobilitet, er det behov for å jevnlig samle inn og oppdatere kunnskap om hvor mange som reiser inn mot eller gjennom byen for å komme på arbeid, hvor langt det er til nærmeste lokalsenter, aktiviteter og kulturtilbud, hvor tilgjengelig kollektivsystemet er og hvor trygt og attraktivt det er å gå eller sykle. Mye av denne kunnskapen finnes hos kommunens virksomheter allerede, men kan brukes mer aktivt ved planlegging for grønn mobilitet.

Økonomiske virkemidler kan også bety å stimulere til adferdsendring, og å skape insentiver for omstilling. For næringslivet vil det være viktig å skille mellom de store aktørene, som har muskler til å drive omstilling på egenhånd, og de små og mellomstore aktørene, som vil trenge støtte. I arbeidet med tilskudds- og insentivordninger skal kommunen derfor ha et særlig fokus på å støtte opp om små og mellomstore bedrifter.

Natur og klimatilpasning

Natur har en viktig rolle i den bygde byen og bidrar til en rekke gevinster. Mer natur og grønt i byen er et av de viktigste grepene for å møte klimaendringene, ta vare på det biologiske mangfoldet og binde karbon. Natur bidrar i tillegg til å skape gode byområder og nabolag og gjør det mer attraktivt å gå og sykle. Mobilitetsplanleggingen må derfor gi plass til blågrønne strukturer og klimatilpasning i byen.

Etablering av parkgater er et virkemiddel som kan bidra til mer natur i den bygde byen. Parkgater er gater og byrom hvor asfalt og betong gjøres om til fortaushager og mikroparker med beplantning, trær og natur. Parkgater skal bidra til å styrke det biologiske mangfoldet og bedre overvannshåndteringen. I tillegg skal parkgater bidra til triveligere nabolag og invitere til mer aktivitet for beboere og besøkende i byen. Parkgater skal være attraktive både som grønne målpunkt og ferdselsårer. De skal bringe typiske parkelementer og kvaliteter ut i gater og byrom og med det bidra til attraktive og trygge omgivelser som fremmer aktive transportformer som gange og sykkel. Parkgater kan bidra til å knytte parker, turdrag og annen nærnatur sammen, og på den måten skape flere grønne korridorer i den bygde byen.

Gange

Oslo kjennetegnes ved en høy andel gående – nesten 40 % av alle turer i Oslo foretas til fots.¹ Gange er også en viktig del av folks reisekjeder i løpet av dagen, spesielt i kombinasjon med kollektivtransport. Gangturer er i tillegg den vanligste og enkleste formen for rekreasjon og fysisk aktivitet, og favner bredt i befolkningen. To av tre innbyggere går på tur i parker eller naturomgivelser i nærområdet flere ganger i uken. I Oslo er gangandelen høyere i indre by enn ytre by, og yngre går mer enn eldre.¹ Det er bra for folkehelsen at folk går. Tiltak som gir sunne og aktive innbyggere, har høy samfunnsøkonomisk nytte.

Undersøkelser gjort av Bymiljøetaten viser at de største barrierene mot å gå i Oslo i dag er til tider dårlig brøytet og strødde gangarealer, manglende belysning, lav opplevd trygghet (både sosial trygghet og trafikksikkerhet), samt vedlikeholdsetterlep på gang- og turveinettet. Mange etterlyser også mer trær og grønt langs gangveiene. Flere veikryssinger, over- og underganger har ikke universell utforming og er vanskelig å benytte. Manglende tilrettelegging (eller universell utforming) gir begrenset fremkommelighet for enkelte brukergrupper.

¹⁸Statens vegvesen. 2025. Byutredning Oslo-området

Gangveinettet må være tilrettelagt for trygg ferdsel. Flere steder er det behov for å redusere konfliktpotensialet mellom ulike trafikanter som benytter de samme arealene, som syklende, varelevering og ulike former for mikromobilitet. Dette oppnås først og fremst ved å skille trafikantgruppene. Kvaliteten på omgivelsene betyr mer for gående enn andre mobilitetsgrupper. Trær og annen vegetasjon gjør gatene attraktive og bidrar til trivsel for de som ferdes og oppholder seg der. Dette fremmer det vi gjerne kaller «herlighetsverdier», og er kvaliteter ved omgivelsene og reisen som bidrar til mer glede og livskvalitet hos innbyggerne.

Mange eldre har behov for å kunne sette seg ned innimellom. Med aldrende befolkning øker behovet for benker og lignende tilbud for opphold og hvile langs gangveiene.

Oslo er en tettbygd by med mye trafikk og mange mennesker, noe som gjør vinterdriften både krevende og kostbar. Klimaendringer fører til mer ustabile vinterforhold, med kraftigere nedbør og hyppige temperatursvingninger rundt 0 °C. Dette gjør det vanskelig å opprettholde god fremkommelighet for gående gjennom hele vinteren. God og tydelig informasjon til innbyggerne om værforhold, brøytestatus og forholdene ute vil være viktige virkemidler. Dette vil bidra til at folk kan planlegge bedre og tilpasse seg, noe som styrker både trygg ferdsel og effektiv drift.

Selv om gange er den vanligste transportformen, mangler det detaljert kunnskap om innbyggernes oppfatning av det å gå i Oslo, kvaliteten på gangnettet, hvor det oppleves trygt/ikke trygt å gå, konfliktpunkt, utbedringsbehov, samt hvilke grupper som går mye/lite og hvorfor.

Det er en utfordring at tiltak for gående alene sjelden utløser behov for investeringer, og at eventuelle utbedringer i beste fall kommer som konsekvens eller som avbøtende tiltak i andre prosjekter. Gående er dermed i liten grad førsteprioritet i utbyggingsprosjekter.

Følgende fire overordnede prioriteringer skal legges til grunn for arbeidet med gange.

1. Gangvennlig bystruktur

For at flere skal gå mer, er det viktig at det oppleves enkelt og praktisk å gå. Dette handler blant annet om at det er kort og enkelt å ta seg frem til daglige gjøremål og holdeplasser til fots. Et finmasket gangveinett med god fremkommelighet for gående og tett bystruktur med nettverk av muligheter til å gå på kryss og tvers, kan bidra til dette.

Å sikre gode og raske gangforbindelser når man planlegger og bygger nytt, samt å åpne opp snarveier i eksisterende bebyggelse, er tiltak som støtter opp under en gangvennlig bystruktur. Tilrettelegging med ledelinjer, plass til barnevogn, rullator eller rullestol er også sentrale aspekter for at alle befolkningsgrupper skal kunne gå mer. Viktige satsningsområder er kommuneplanens vektlegging av fortetting og hverdagsbyen, med mål om å tilrettelegge for nabolag som ivaretar innbyggernes daglige behov. Dette er spesielt viktig for at gange skal kunne konkurrere med bilen i ytre by.

Attraktive gangreiser til og fra kollektivtransport sammen med brukervennlige byttepunkter/holdeplasser er også viktig for å få flere til å velge kollektivt (dør-til-dør-prinsippet). Kollektivtilbudet må derfor innrettes på en måte som tilrettelegger for gange som en del av reisen, heller enn andre fremkomstmidler. Det er også sentralt med mer kunnskap og fokus på tilrettelegging for gående og universell utforming i arealplanleggingen.

2. Trygge omgivelser

Omgivelser som oppleves som sikre og trygge, er viktig for å fremme gange. Dette handler

om både trafiksikkerhet og opplevd sosial trygghet. Sikker tilrettelegging kan også redusere ulykkesrisiko og støtter dermed opp under nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken. Norge har flere årstider, og vinteren byr på særskilte utfordringer som kan gjøre det utrygt for gående. Det kan også oppleves som utrygt å ferdes som gående i blandet trafikk. Det å møte trafikantgrupper som holder en annen fart, inkludert sykler og elsparkesykler, kan redusere følelsen av trygghet og gjøre det mindre attraktivt å gå. I tillegg kan fysiske hindringer på fortau, som for eksempel feilparkerte elsparkesykler, reklameskilt og annet være til hinder for fremkommeligheten for gående, spesielt for personer med redusert forflytningsevne.

Målet må derfor være at fortauene kan forbeholdes de gående. Små elektriske kjøretøy hører ikke hjemme sammen med de gående. På sikt skal det være et mål at syklistene ikke skal trenge å bruke fortauene, med unntak for de yngste syklistene. For å oppnå dette må det etableres trygg og tilgjengelig tilrettelegging for de syklende. Fremtidige nye transport- og bylogistikk-løsninger, som selvkjørende pakkeroboter, bør ikke gis tilgang til fortauene.

Tiltak som bidrar til å gjøre det tryggere å ferdes som gående, inkluderer små og store trafiksikkerhetstiltak, fartsreduksjonstiltak, drift og vedlikehold av fotgjengerarealer gjennom hele året og spesielt på vinterstid, atskilte løsninger for gående og syklende, belysning, krav til utforming av fortau, gateopprusting, universell utforming og skilting til målpunkter og hvilesteder.

3. Attraktive omgivelser

Gangvennlighet kan styrkes når omgivelsene er attraktive og har god kvalitet. Gode omgivelser som fremmer herlighetsverdier og tilbyr variasjon, gir rom for både rekreasjon, opphold og målrettede reiser. Attraktive omgivelser kan gjøre at det oppleves som mer spennende å gå, og det kan påvirke opplevelsen av reisens avstand og tid. Tiltak som bidrar til å skape attraktive omgivelser som kan fremme gange, inkluderer blågrønne strukturer, møteplasser og andre rom for opphold, bymøbler, kunst og aktive fasader.

4. Redusere biltrafikk

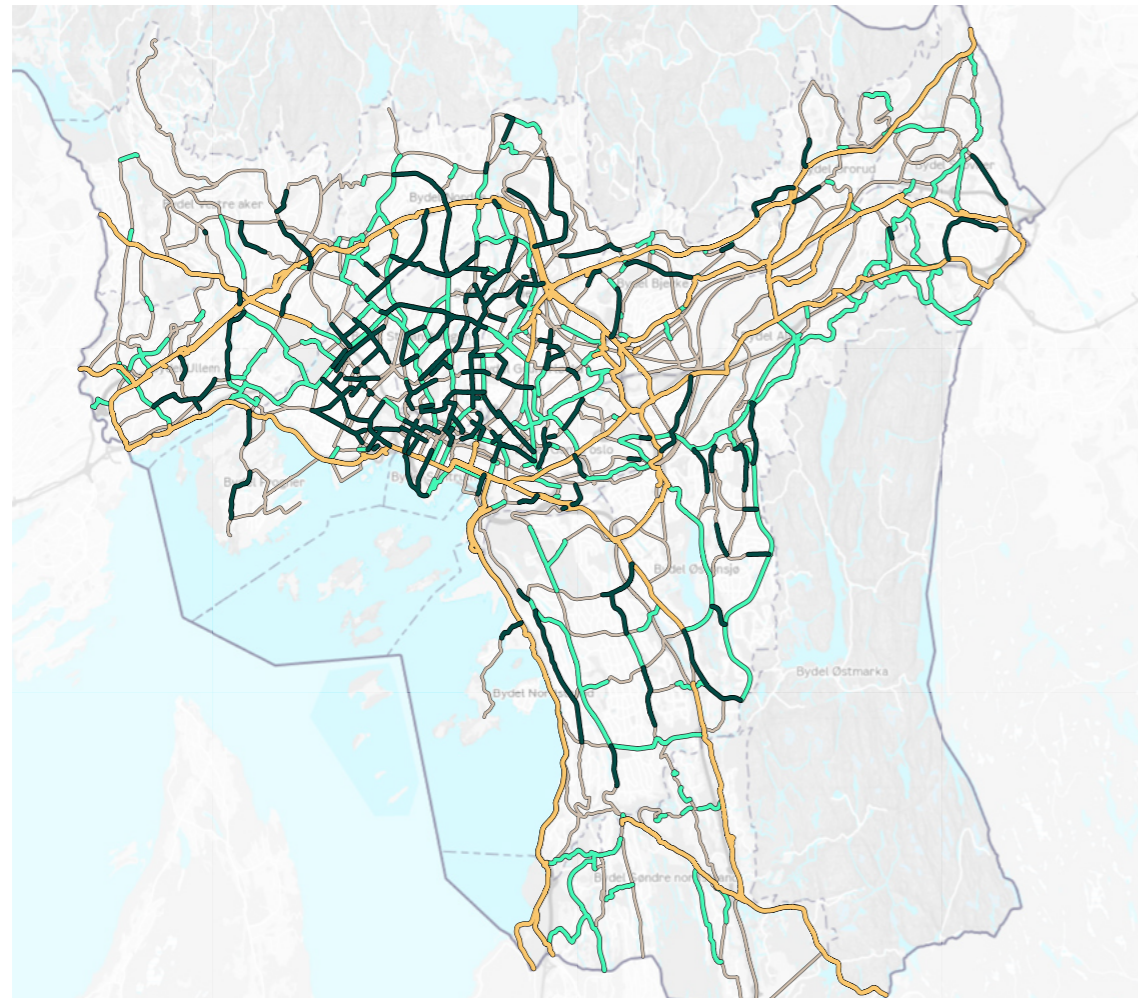
For å nå dette målet må det tilrettelegges for at flere velger å gå fremfor å ta bilen. En reduksjon i biltrafikken vil i seg selv kunne bidra til å fremme gange. Reduksjon i biltrafikken vil blant annet muliggjøre en omdisponering av areal fra bil til gående og til grønt og økt byliv, noe som både bidrar til en mer gangvennlig bystruktur og mer attraktive omgivelser. Færre biler vil også bidra til tryggere omgivelser, bedre trafiksikkerhet, redusert risiko for ulykker, og sikre fremkommelighet for de som er helt avhengig av bil, som de med HC-kort og en del varelevering.

Sykkel

Oslo skal være en sykkelby for alle og flere skal sykle. Innbyggerne skal oppleve Oslo som en trygg og god sykkelby uavhengig av alder. Oslos sykkelveinett skal være tilgjengelig, fremkommelig og trafiksikkert.

Det har vært en betydelig satsing på utvikling av sykkelinfrastruktur i Oslo som følge av sykkelstrategi for Oslo 2015-2025. Siden 2015 har det blitt bygget og oppgradert over 155 km tilrettelagt sykkelinfrastruktur. I perioden har sykkelandelen av alle reiser økt fra 6,2 % til 8,6 %, som innebærer en økning på 39 %, og viser at målrettet innsats gir effekt. Den største veksten i sykkelandelen de siste ti årene har vært om vinteren.¹⁶ Dette kommer blant annet som følge av høystandard vinterdrift på flere av strekningene i sykkelveinettet. Sykkelen benyttes særlig på arbeidsreiser, hvor 15 % av alle arbeidsreiser i Oslo foretas på sykkel.

Sykkelveinettet i Oslo



- Strekninger der det er blitt gjennomført tiltak
- Strekninger med statlig investeringsansvar
- Sykkelveinett slik det ble definert i 2015
- Øvrige strekninger i Plan for sykkelveinettet for Oslo (2018)

Figur 11: Status for sykkelveinettet i Oslo. Kartet viser (i mørkegrønne streker) hvor det, per desember 2024, har blitt gjennomført tiltak etter Plan for sykkelveinettet siden 2015. Dette inkluderer midlertidige straktiltak og mindre oppgraderinger som er gjennomført.

Kommunen skal fortsette å bygge ut sammenhengende sykkelinfrastruktur av høy kvalitet, men i årene fremover blir det viktigere å bygge enda smartere og mer effektivt. Det vil for eksempel si å redusere biltrafikk og areal avsatt til bil for å kunne tilrettelegge for sykling i blandet trafikk. På denne måten reduseres behovet for å bygge ut kostnadsnevende sykkelinfrastruktur. Det vil også være behov for reinvesteringer i eksisterende sykkelveinett på strekninger som ble etablert langt tilbake i tid. I planleggingen skal kommunen vektlegge hvilken rolle sykkelen skal ha i det sammenhengende mobilitetstilbudet. Dette innebærer å tilrettelegge for at de reisene som er mest hensiktsmessige å ta med sykkel blir tatt med sykkel. Langs de store transportårene gjennom og på tvers av byen, skal det prioriteres infrastruktur med høy kapasitet, bygget for høy fart. Internt i bydeler og delbydeler skal det prioriteres trygg og god infrastruktur som binder boområder og tjenestetilbud samme, som legger til rette for at en størst mulig andel av befolkningen kan gå og sykle på de kortere hverdagsreisene.

Fremover vil fokus være på å bygge prosjekter som skal bidra til at flere kan sykle. Viktige prioriteringer vil være å tette hull i sykkelveinettet, sikre et trygt og sikkert sykkelveinett av høy kvalitet, legge til rette for samarbeid på tvers av sektorer og styrke innovasjon og ta i bruk ny teknologi. Plan for sykkelveinettet i Oslo skal rulleres.

1. Trygghet, sikkerhet og kvalitet

Det gjenstår et betydelig arbeid for å ferdigstille et sammenhengende sykkelveinett i Oslo, som vil oppleves trygt og attraktivt for flere enn de som sykler i dag. Satsingen på sykkelinfrastruktur har ført til en betydelig nedgang i ulykkesrisiko forbundet med det å sykle, og tilsvarende markant økning i innbyggernes opplevelse av Oslo som en god og trygg sykkelby. En samfunnsøkonomisk analyse av sykkelstrategien i perioden 2015-2023 viser en positiv netto nåverdi på 3,9 milliarder kroner.¹⁶

Med økning i dyre elsykler, transportsykler og lastesykler blir det enda viktigere å tilrettelegge for mer og tryggere sykkelparkering, både i offentlig rom, ved bostedene og på arbeidsplassene. 39 % av alle sykkelreiser skjer nå med elsykkel.¹ Framveksten av elsykler og laste- og transportsykler har gjort at sykkelen i større grad enn før kan konkurrere med bilen på flere typer reiser. Lastesykler blir også hyppigere brukt til varelevering i sentrumsområder. Med elsykkel er ikke lengre topografi en utfordring og avstand får mindre betydning. Desto viktigere blir det å fortsette arbeidet med å tilrettelegge en sammenhengende infrastruktur som oppleves trygg og fremkommelig for de syklende hele året. For at flere skal sykle også i vinterhalvåret, er det nødvendig med tilstrekkelig god vinterdrift.

Veksten i sykkeltrafikken kan føre til konflikter og utrygghet i gatebildet. Tiltak for å øke kunnskapsnivået om trafikkreglene både hos syklister og bilister, sammen med infrastruktur som oppleves trygg og intuitiv, vil bidra til større forutsigbarhet og bedre samspill mellom trafikkantgruppene. Det er nødvendig å fortsette arbeidet med kampanjer, tiltak og støtteordninger for å få flere til å sykle.

På sikt skal det være et mål at syklister ikke skal trenge å bruke fortauene. For å oppnå dette må tilretteleggingen være god nok til at alle syklister kan ferdes trygt på sykkel, enten med egen infrastruktur eller i blandet trafikk. I deler av byen, og på enkelte strekninger der tilretteleggingen er god, kan det være hensiktsmessig å forby sykling på fortau. De yngste skal alltid ha adgang til å bruke fortauene, for å unngå at trafikksikkerhet blir en barriere som hindrer dem fra å bruke sykkelen.

2. Samarbeid på tvers av sektorer

Virksomhetene i Oslo kommune har ulik forståelse av hvordan de berøres av sykkel-satsingen. Den enkelte virksomhet i kommunen kan dessuten ha til dels motstridende mål, mandat og preferanser for løsning i de enkelte prosjekter. Hele kommunen er en del av sykkel-satsingen. Det er behov bedre samordning både internt i kommunen, mot nabokommunene og Statens vegvesen, med hensyn til planlegging, investering, forvaltning og drift av sykkelveinettet.

Som arbeidsgiver skal kommunen legge til rette for at alle skal kunne sykle til og fra jobb. Dette innebærer at alle kommunale arbeidsplasser skal ha tilgang på sikker sykkelparkering for sine ansatte, og tilstrekkelige garderobefasiliteter. Kommunen kan også, der det er hensiktsmessig, stille krav til tilrettelegging hos private virksomheter som utfører tjenester for kommunen.

Kommunen er også avhengig av bidrag fra privat sektor for å nå våre mål for grønne arbeidsreiser. Kommunen skal derfor styrke insentivordninger for sikker sykkelparkering ved arbeidsplasser.

3. Innovasjon

Med stadig teknologiutvikling kommer også nye typer kjøretøy, både små elektriske kjøretøy og nye typer sykler. Det er ikke nødvendigvis hensiktsmessig at alle typer sykler og små elektriske kjøretøy reguleres på samme måte. Ny sykkelinfrastruktur må planlegges for at syklene kan bli både større og raskere enn i dag. Samtidig kan enkelte lastesykkel bli så store og tunge at de ikke nødvendigvis hører hjemme på sykkelveinettet. For å kunne differensiere reguleringen på en hensiktsmessig måte, må det opprettes egne kjøretøysklasser for kjøretøy som har høyere fart eller er mye større og tyngre enn vanlige sykler.

Hele veinettet er ikke tilrettelagt for små elektriske kjøretøy i dag. Dette vil bedre seg ved videre utvikling av sykkelveinettet. Kommunen skal jobbe for et generelt forbud mot bruk av el-sparkesykler og andre små elektriske kjøretøy på fortauene over hele byen. Vi har i dag store utfordringer knyttet til små elektriske kjøretøy med ulovlig høy toppfart, og at det store flertallet av privateide små elektriske kjøretøy ikke har gyldig ansvarsforsikring. For å få bukt med dette, vil kommunen jobbe for registreringsplikt for alle privateide små elektriske kjøretøy. Registreringen skal knyttes til ansvarsforsikringen, der forsikringsselskapene utsteder bevis for gyldig forsikring og kjøretøyregistrering.

Innovasjon strekker seg også til utforming av infrastruktur, testing av nye former for regulering og håndheving, og fleksible måter å bruke areal i byen. Terskelen for å teste nye løsninger skal være lav, og Oslo skal være en pådriver innen forskning og utvikling. Kommunen skal være proaktive i arbeidet med regulering av nye kjøretøytyper, og i tilrettelegging for at disse integreres i mobilitetsstilbudet på en hensiktsmessig måte.

Kollektivtrafikk

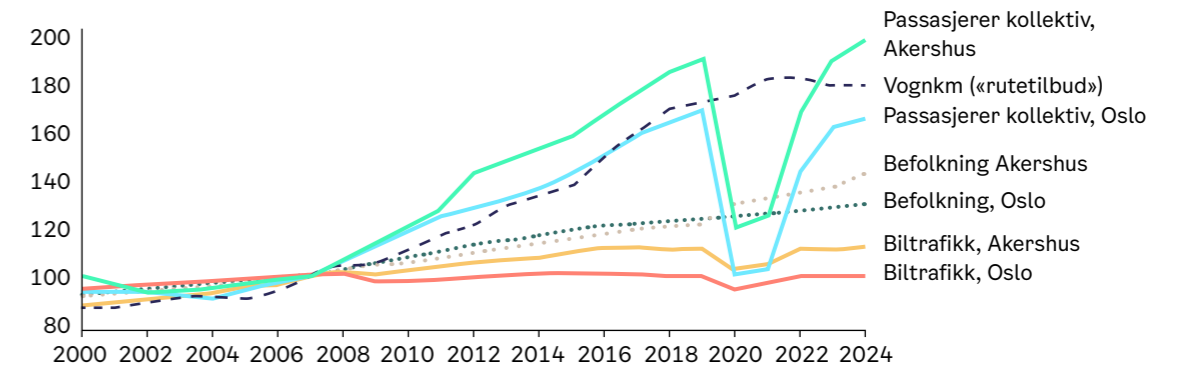
Oslo har et godt kollektivsystem, tatt i betraktning størrelsen på byen og antall innbyggere, arbeidsplasser og aktivitetstilbud. Kollektivtilbudet i Osloregionen er bygget opp av ordinære kollektivlinjer og ulike former for bestillingstransport. Lokaltog og T-banen er grunnstammen i kollektivsystemet. Sammen med trikker og «stambusser» med høy kapasitet danner de et nettverk av hovedlinjer som dekker de viktigste reisestrømmene i byområdet. Hovedlinjene er av stor betydning for effektiviteten i hele kollektivsystemet, og bør derfor ha høy kapasitet, frekvens og fremkommelighet. Transportmidler med lavere kapasitet og alternative transportløsninger mater inn til hovedlinjene og skal sikre flatedekning.

Kollektivlinjene danner et nettverk som gir mange og effektive reisemuligheter via knutepunkter. I et slikt nettverk har de ulike transportformene, tog, T-bane, trikk, buss og båt, ulike roller. Ved å utforme et nettverk med færre linjer med høy frekvens som kobles sammen i godt tilrettelagte knutepunkter, kan de reisende ta seg raskt og effektivt dit de vil ved å bytte underveis på reisen. Lokaltog og T-bane er kjernen i kollektivnettverket, og kollektivsystemet bygger på i stor grad at det mates inn til disse. Effektive og attraktive knutepunkter og kollektivterminaler i kombinasjon med høy frekvens er avgjørende for sømløse bytter. Et hensiktsmessig samspill og rolledeling må ta utgangspunkt i transportmidlenes styrker for å gi et mest mulig helhetlig tilbud. Kombinasjonen av å gå og reise kollektivt er sentralt i et bærekraftig mobilitetsnettverk.

I senere tid har bysykkeltilbudet, og til dels elsparkesyklene, blitt integrert i kollektivtilbudet. Delt mikromobilitet bør ses i sammenheng med, og som en del av, kollektivtransporten. Byen trenger mer kunnskap om hva integrering av mikromobilitet har å si for reisemiddelfordelingen i Oslo og Osloregionen, og Ruter skal arbeide videre med å innhente kunnskap og erfaringer fra integrasjonsarbeidet for å kunne estimere hva slags effekt integreringen av mikromobilitet i kollektivtilbudet har for reisemiddelfordelingen. Tettere integrasjon mellom

mikromobilitet og kollektivtransport vil også kunne få konsekvenser for fremtidige prising av turer og kollektivbilletter.

Med unntak av under pandemien, kan Ruter vise til jevn vekst i antall reisende siden 2008.²⁵ Kollektivtrafikken har over tid tatt betydelige markedsandeler fra personbilen. Kollektivandelen i Oslo lå i 2024 på 24 % (ned fra 29 % før pandemien). Få andre sammenlignbare byområder i Norden og ellers i Europa har hatt den samme utviklingen. Hver dag gjennomføres det over en million reiser med Oslo-regionens kollektivtilbud. Omtrent halvparten av landets kollektivreiser, skjer i Ruter-området.²⁶



Figur 12: Utvikling i transport og befolkning i Oslo og Akershus 2007-2024.²⁶

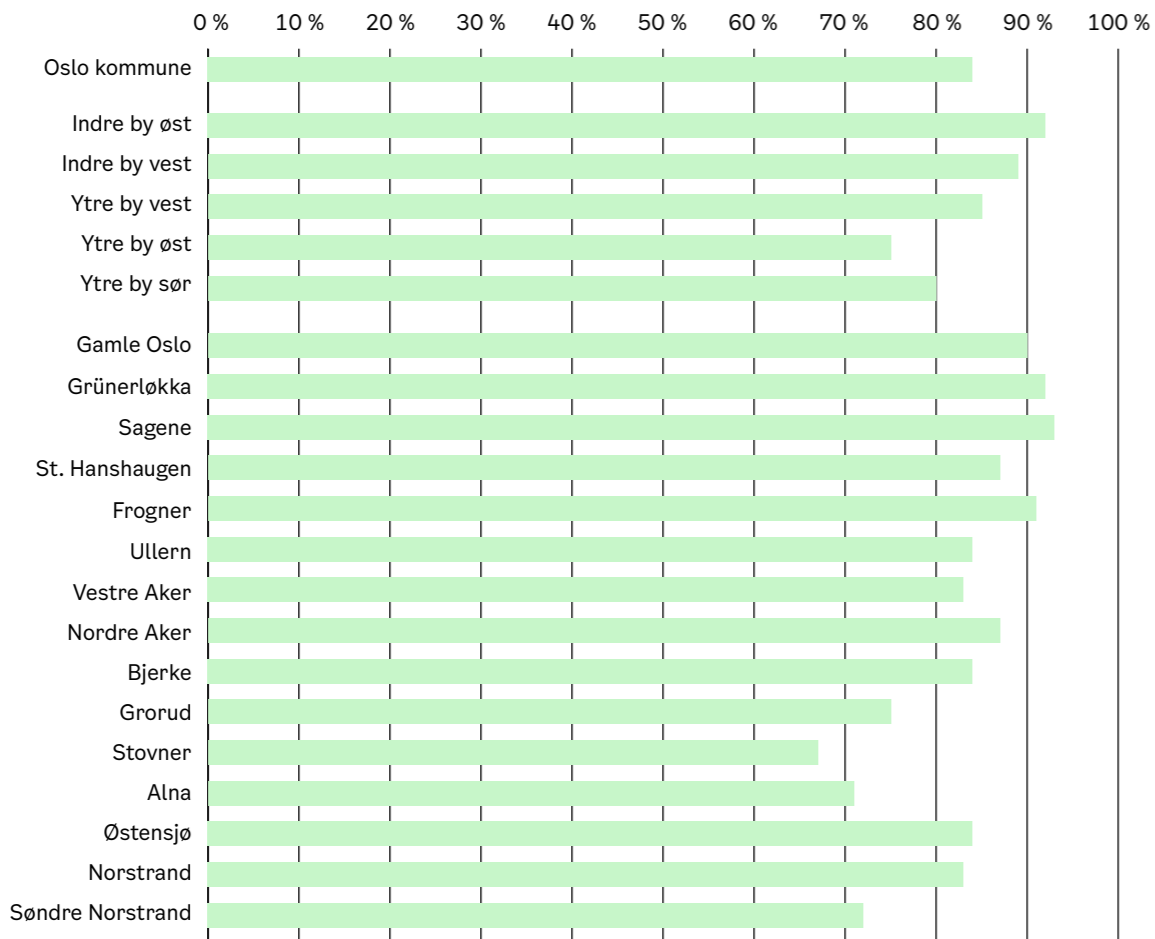
Til tross for en sterk befolkningsvekst i Oslo og Akershus, har biltrafikken holdt seg relativt stabil. I Oslo er biltrafikken noe lavere i 2024 enn i utgangsåret for beregningene i 2007. Dette skyldes flere forhold, blant annet en byutvikling som i all hovedsak har skjedd ved transformasjon av tidligere industriområder innenfor eksisterende bystruktur, fortetting i eksisterende knutepunkter og nær kapasitetssterk kollektivtrafikk. Dette gjør at en større andel av befolkningen kan gå, sykle eller reise kollektivt i sine daglige reiser, sammenliknet med om utviklingen hadde skjedd ved å la byen vokse i utstrekning (byspredning). Biltrafikken i Akershus viser en vekst og økt biltrafikk i Akershus påvirker også trafikken i Oslo og utfordrer Oslo kommunes måloppnåelse.

Grafen over viser at det er en sterk sammenheng mellom tilbudsforbedringer i kollektivtilbudet (målt som vogn-km, som er totale mengden av kilometer kjørt av alle kollektivkjøretøy i et tidsrom) og antall passasjerer. Rutetilbudet, særlig med buss, er gradvis forbedret i takt med befolkningsveksten i Oslo og Akershus. Investeringene som er gjort gjennom trikkeprogrammet, med oppgradering av infrastrukturen og kjøp av nye trikker, gir rom for en tilnærmet dobling i reisende med trikk. Det pågår nå et tilsvarende løft for T-banen, med bygging av Fornebubanen, oppgradering av Majorstuen stasjon, nytt signalanlegg og nye T-banetrokker. Dette gir mulighet for flere avganger på strekningene som i dag har kapasitetsutfordringer, ikke minst på Grorudbanen.

Selv om kollektivtilbudet er jevnt over godt i hele Oslo, er det forskjeller i tilbudet i ulike deler av byen. Samtidig finnes det et potensial for bedre utnyttelse av kapasiteten i kollektivsystemet, slik at investeringene som er lagt i infrastruktur og drift av buss, trikk og bane gir større nytte.

²⁵Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten, Klimaetaten og ruter. 2025. Faglig grunnlag til Grønn Mobilitetsplan

²⁶Ruter. 2024. Reisetall og markedsandeler – Årsrapport 2024



Figur 13: Prosentandel med svært god tilgang til kollektivtransport, basert på indeks for tilgang.
Kilde: RVU 2022/2023

Et viktig virkemiddel for både folkehelsen og kapasiteten i kollektivsystemet er å sørge for at flest mulig av de korte reisene foretas med sykkel og gange. Eksempelvis er T-banereiser noen få stopp i Oslo sentrum en lite effektiv bruk av kapasiteten. Om reisene foretas til fots eller med sykkel, frigis kapasitet til reisende som skal ta lengre reiser gjennom sentrum. Pris bør brukes aktivt for at kollektivtransport ikke erstatter aktive reiseformer. Dette kan eksempelvis innebære prismodeller som gjør korte reiser relativt sett dyrere. På samme måte er det lite strategisk med en holdeplassstruktur som oppfordrer til korte kollektivreiser internt i et lite geografisk område, eller svært korte delreiser med buss eller trikk. Dette bidrar også til at lengre reiser langs de samme rutene blir mindre konkurransedyktig mot personbilen.

Ruter startet i 2024 uttesting av bestillingstransporttjenester i et begrenset område av Oslo. Selvkjørende kjøretøy aktualiserer bruken av ulike former for bestillingstransport. Det kan forbedre mobilitetstilbudet på en sosial, økonomisk og miljømessig bærekraftig måte, og gi innbyggere som i dag bor i områder med lavere kollektivdekning et bedre og mer fleksibelt mobilitetstilbud. Det kan også bidra til å redusere bruken av privatbil på reiser som det er vanskelig for kollektivtrafikk, gange eller sykling å konkurrere med privatbilen.

Dagens kollektivtrafikk er særlig konkurransedyktig på arbeidsreiser, men for flere andre reisemål opplever folk at privatbilen har store fordeler. Dersom flere velger bort privatbil til fordel for en delt bestillingstjeneste, vil potensialet for å redusere antall kjøretøy være

stort. For å oppnå en reduksjon i transportarbeidet bør belegget i hvert bestillingskjøretøy i snitt være betydelig høyere enn for privatbilen. Dersom bestillingstransporten i stor grad fylles opp av de som tidligere reiste med kollektiv, sykkel og gange, øker transportarbeidet med bil på bekostning av de andre transportformene. Det er derfor viktig å avdekke i hvilke markeder bestillingstransport kan konkurrere direkte med bilen, og dermed bidra til reduksjon i transportarbeidet uten at det går på bekostning av sykkel og gange.

Det samme prinsippet gjelder for mikromobilitet. Å flytte reisende fra gange og sykkel til mikromobilitet, er hverken positivt for folkehelsen eller for bylivet. Erfaringene med mikromobilitetsløsningene i Oslo, er at disse blir godt tatt imot av mange brukere, men også at det skaper utfordringer med tanke på trygghet særlig for gående og syklende. Erfaringene viser også at det er behov for reguleringer av tilbudet, både knyttet til atferd blant brukerne og arealbruk/parkering. Mikromobilitet kan være en viktig del av kollektivtilbudet, men det skal ikke være et alternativ til å gå til buss og bane for de som kan. Integrasjonen av mikromobilitet i kollektivtilbudet skal bidra til å styrke kollektivtransportens konkurransevne mot bilen.

Det er også potensial for å styrke kollektivtrafikkens konkurranseforhold mot personbilen ytterligere. Et tett nettverk av holdeplasser gir kort gangavstand for de reisende, men samtidig gir mange stopp lang reisetid. I mange tilfeller vil økt avstand mellom holdeplassene, gi et samlet sett mer konkurransedyktig kollektivtilbud. I et folkehelseperspektiv er det hensiktsmessig at de som kan, går litt lenger, samtidig må det balanseres mot behovet noen grupper har for å reise mest mulig dør-til-dør

Forsinkelser oppleves som en stor ulempe for trafikantene, fordi det skaper usikkerhet om man vil komme frem i tide og hvor lang den ekstra reisetiden blir. Et svært sentralt virkemiddel for å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt, er derfor å bedre fremkommeligheten for buss og trikk. Bedre fremkommelighet for buss og trikk er blant de mest lønnsomme tiltakene som kan gjennomføres i større byområder.²⁹ Det er de siste årene gjennomført en rekke tiltak gjennom samarbeidet «kraftfulle fremkommelighetstiltak» mellom Ruter og Bymiljøetaten. Bedre fremkommelighet gir kortere reisetid, men er også sentralt for å effektivisere driften for buss og trikk. Med bedre fremkommelighet kan det kjøres flere avganger uten å øke driftskostnadene. Gjennom fremkommelighetstiltakene «Frem 2005», ble trikkedriften effektivisert slik at frekvensen på trikkens grunnrute økte fra 4 til 6 avganger i timen, uten behov for flere trikker og førere.

Kollektivtransporten har lenge hatt stabile billettinntekter. Siden pandemien har denne trenden snudd og billettsalg står for en stadig mindre andel av inntektene. For å ivareta et robust kollektivtilbud, må kollektivøkonomien være bærekraftig. Billettpris har en betydning for om folk velger kollektiv framfor andre transportmidler. Samtidig er det uheldig hvis kollektivtransporten prises på en måte som gjør at færre velger å gå og sykle. Kollektivpris som virkemiddel må finne balansen mellom kollektivtransportens konkurransevne mot bilen på de lengre reisene uten å gå på bekostning av gåing og sykling på de kortere reisene.

Det omfattende kollektivsystemet i Oslo-området er en forutsetning for å opprettholde dagens mobilitetstilbud for alle. Samtidig medfører kollektivtransporten betydelige drifts- og investeringskostnader. Det fremtidige kollektivtilbudet er avhengig av en vedvarende, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering av nødvendig vedlikehold og reinvesteringer i infrastrukturen, utvikling av tilbudet og drift av kollektivtrafikken. For å sikre at kollektivtilbudet fortsetter å være attraktivt med god punktlighet og regularitet, er godt vedlikehold av infrastrukturen vi allerede har, avgjørende. Det er behov for å redusere dagens vedlikeholds- etterslep for å opprettholde ønsket kvalitet på infrastrukturen og for å kunne hente ut gevinstene investeringer som blant annet Fornebubanen og nytt signal- og sikringsystem vil kunne gi.

²⁹Kjørstad, Ellis, Berg, Betanzo og Norheim. 2014. Nullvekstmålet - Hvordan kan den forventede transportveksten fordeles mellom kollektivtransport, sykkel og gange

Bilens rolle

Det er omtrent 247 000 personbiler i Oslo, det vil si 341 biler per 1000 innbygger, og dette tallet har gått noe ned siden toppåret 2021 med 374 biler per 1000 innbygger.³⁰ Andelen elektriske biler i Oslo er 46 % og stigende, og passeringene over bomringen viser en elektrisk andel på 60 % for personbiler.³¹ Trafikken totalt har ligget stabilt de siste årene med et snitt liggende 0,6 % over nullvekstmålet.³² Virkemidlene må justeres dersom samlet nullvekst for biltransport og trafikkreduksjon for personbiltransport skal oppnås.¹⁹ I tillegg til tiltak som reduserer bilbruken direkte, skal kommunen også jobbe aktivt for å gjøre alternativene til privatbil mer attraktive, tilgjengelige og effektive. Oslo innbyggere skal oppmuntres og belønnes for å ta valg som er positive for klimaet, bymiljøet og folkehelsen. En reduksjon i biltrafikken vil gjøre det enklere å oppnå Oslo kommunes klimamål. Samtidig må den gjenværende kjøretøyparken elektrifiseres og unngå at virkemidler for dette fører til større og tyngre kjøretøy.

Det skal være lett å leve uten bil i Oslo. Bilen er et nødvendig transportmiddel for noen, men også ofte et hinder for andre transportformer. Et generelt prinsipp i Oslos gater er at fremkommeligheten for bil ikke skal gå på bekostning av fremkommeligheten og tryggheten for gående, syklende og kollektivtransporten. Der fremkommelighet for bil ikke er prioritert, er bilen en gjest. Likevel har bilen en rolle som en del av mobilitetssystemet, og er en absolutt nødvendighet for noen, og det skal fortsatt være mulig å kjøre bil i Oslo.

Biltrafikk krever mye areal til veiinfrastruktur, bilene bidrar til støy og utfordringer med lokal luftkvalitet. Dekkslitasje bidrar til mikroplast. Miljødirektoratet anslår at slitasje av bildekk utgjør halvparten av totalutslippet av mikroplast i havet fra land i dag.³⁴

Reduksjon i biltrafikken vil gjøre det mulig å omdisponere areal fra bil til gående, syklende, kollektivreisende og til grønt og økt byliv, noe som igjen bidrar til en mer gange- og sykkelvennlig bystruktur og mer attraktive omgivelser. Færre biler vil også kunne bidra til økt trafiksikkerhet, mindre støv og støy. Mindre biltrafikk vil sikre fremkommelighet for de somer avhengig av bil for å kunne delta aktivt i samfunnet og bedre fremkommeligheten for nærings- og nyttekjøretøy.

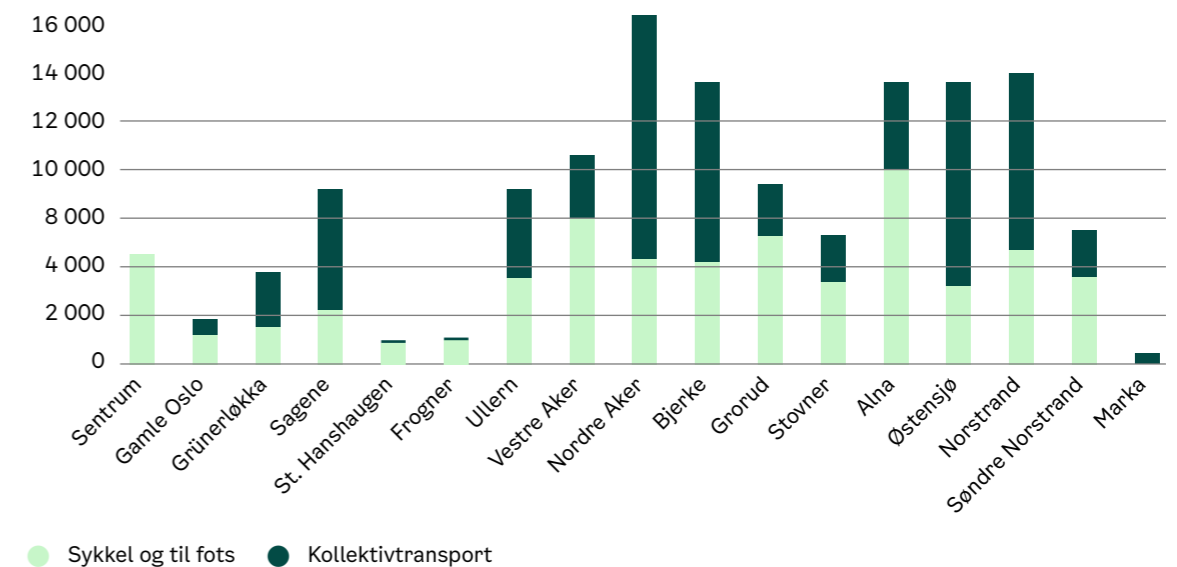
Noen bilreiser er vanskeligere å erstatte med andre transportmidler, for eksempel fritids- og feriereiser. Bildeling kan være en løsning for noen av disse reisene, hvor biler deles fremfor at de eies av den enkelte som har behov for bil av og til. Oslo kommune har en prøveordning for bildeling på offentlig grunn. Kommunen ønsker at alle bilene i ordningen skal være nullutslippsbiler og at plassene og tilhørende ladeinfrastruktur utnyttes mer effektivt. Kommunens rolle bør legge til rette for at bildeling kan fungere som et reelt alternativ til å eie bil uten å øke bilbruken. Dette gjøres ved strategisk plassering av bildelingsplasser. Bransjen selv har også et ansvar for å sikre rasjonell drift og de må derfor også sørge for avtaler med private parkeringsplasser slik de gjør i dag.

Biler i Norge står i gjennomsnitt stille 98 % av tiden, og de blir stadig større, tyngre og kraftigere.³⁵ Parkering langs kommunale gater og regulering av dette parkeringstilbudet er noe kommunen i stadig større grad har benyttet som et virkemiddel for å redusere bilbruk og gjøre nullutslippsbiler mer attraktive enn fossilbiler. Beboerparkering gir billigere og enklere tilgang til avgiftsbelagte parkeringsplasser. Avgiftsparkering bidrar også til å redusere bilens attraktivitet, skaper inntekter til kommunen og brukes for å motivere til overgang til nullutslippsbiler. Større biler tar mer plass og bidrar til dårligere trafiksikkerhet for gående

og syklende. Derfor skal kommunen vurdere om det er hensiktsmessig å innføre en vekt- og størrelseskomponent i parkeringsavgifter (dette er gjort i Paris³⁷ og i Storbritannia^{38,39}) og i bomringen for personbiler. Kommunen skal også jobbe for å sikre mer effektiv virkemiddelbruk mot statlige og private parkeringsarealer, for eksempel en kommunal hjemmel til å pålegge parkeringsavgifter.

Oslo kommune har over lang tid tilrettelagt for elektrifisering ved å opprette over 2200 offentlig tilgjengelige gateladere. Med støtte av kommunens energi- og klimafond er det også bygget en rekke hurtigladdere, både for lette og tunge kjøretøy. Byggingen av et grunnleggende ladetilbud har vært en essensiell del av overgangen til elektriske biler. Kommunen skal vri innsatsen fra ladeutbygging basert på måltall for antall ladere, til økt utnyttelsesgrad av det eksisterende ladetilbudet, lokal kapasitetsstyring og bygge der ladebehovet er underdekket. Kommunen skal i tillegg jobbe videre med utbyggingen av ladeinfrastruktur der det er hensiktsmessig. Varebiler er en kjøretøykategori hvor overgangen til utslippsfritt går tregt. Kommunen skal sørge for at elektriske varebiler betaler mindre for lading og parkering enn andre kjøretøygrupper for å bidra til at omstillingen går fortere.

I tråd med prinsippet om en områdevis tilnærming bør kommunen se på geografiske områder hvor potensialet for trafikkreduksjon er størst. Det er en stor forskjell på markedspotensialet for gange, sykkel og kollektiv fra område til område. Kommunen må også feie for egen dør og redusere ansattes bilreiser til og fra, og i arbeid. 26 % av kommunens ansatte kjører til jobb og parkeringstilgangen er svært god.⁴⁰



Figur 14: Reiser i kategorien «mulige» fra bil. Strategisk markedspotensialanalyse for sykkel og gange, og for kollektiv. Søylene viser hvor mange av dages bilreiser man potensielt kan overføre til gange/sykkel og kollektiv i de enkelte bydelene i Oslo, ved å innføre ulike tiltak.²⁶

³⁰Norsk klimastiftelse, Antall personbiler i Oslo

³¹Oslo kommune, Personbiler i Oslo

³²Statens vegvesen, Se utviklingen i indikatorene

³⁴Teknisk Ukeblad Media AS, Miljøproblemet elbileierne ikke snakker om

³⁵Nenseth og Ellis. 2022. Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter. TØI-rapport 1895/2022

³⁷Forbes, Paris Votes To Triple Parking Charges For SUVs

³⁸Forbes, Cardiff Becomes First UK City To Introduce SUV Surcharge

³⁹The Independent, SUV drivers face paying extra for parking under plans by Welsh council

⁴⁰Ellis, Nenseth, Lunke og Christiansen. 2023. Reisevaner blant ansatte i Oslo kommune. Sammendrag av TØI-rapport 1964/2023



Bylogistikk

Velfungerende og bærekraftig bylogistikk er en viktig forutsetning for en grønn, levende og attraktiv by og har stor innvirkning på hvordan byen og byområdet fungerer og utvikler seg. Bylogistikk omfatter forflytning av varer, utstyr, avfall og tjenester inn til, ut fra, gjennom, og internt i byen. Bylogistikk inkluderer et bredt spekter av transporttjenester knyttet til varelevering og netthandel, bygg- og anleggsarbeid, renovasjon, bydrift og tjenestetransport som eksempelvis service-, håndverker- og offentlige tjenester. Bærekraftig bylogistikk handler om at varer, avfall, utstyr og tjenester fraktes til rett sted, til rett tid og med rett kjøretøy.

I Oslo sto tunge kjøretøy og varebiler for 54 % av utslippene fra veitrafikken i 2023.⁴¹ Effektiv og utslippsfri bylogistikk er avgjørende for å redusere trafikkbelastningen i byen og oppnå vedtatte klimamål. En levende by er avhengig av gode vilkår for handel og næringsliv, og en utslippsfri og effektiv bylogistikk kan også bidra til å styrke næringslivets konkurransevne.

Det har vært en økning i netthandel og hjemlevering de siste årene og behovet for næringstransport fram mot 2030 anslås å øke videre, basert på framskrivninger gjort av Transportøkonomisk Institutt på vegne av Klimaetaten.⁴² En stor del av kjørte kilometer med varebiler gjøres i tilknytning til service- og håndverkertjenester (tjenestetransport). For å unngå at det økte transportbehovet fører til en kraftig trafikkvekst, må det settes inn tiltak for å effektivisere bylogistikken.

Næringstransport er ikke omfattet av statens nullvekstmål. Oslo kommune mener det likevel er nødvendig å se bylogistikk og persontransport i sammenheng, og at den samlede trafikkbelastningen må reduseres. At færre av byens innbyggere har egen bil, kan innebære større behov for hjemkjøring av varer. Skal den samlede trafikkbelastningen reduseres, må særlig personbiltrafikken ned. Samtidig må bylogistikken optimaliseres gjennom tilrettelegging for kortere varekjeder, redusert forbruk og økt ombruk. Tjenester bør også være tilgjengelige der folk bor. En videre vekst vil medføre utfordringer for kapasiteten på veinettet, fremkommelighet, byliv og trafiksikkerhet. En effektiv dreining av næringstransport i Oslo krever en variert portefølje med virkemidler. Kommunen rår over noen av disse virkemidlene, men må også jobbe aktivt for å påvirke nasjonale rammebetingelser og samarbeide tett med næringen.

Bærekraftig bylogistikk krever en tverrsektoriell innsats, og arealplanleggingen spiller en viktig rolle for å sikre tilstrekkelige og hensiktsmessige arealer. Samtidig skal bylogistikk utføres på en slik måte at den legger minst mulig beslag på arealer, for eksempel gjennom valg av kjøretøy eller tidspunkt. Oslo er en kompakt by med en samordna areal- og transportplanlegging hvor vekst skal skje innenfra og ut. Areal er et knapt gode som skal forvaltes på en effektiv måte gjennom bedre utnyttelse av areal og infrastruktur.

Mye av næringstransporten i Oslo starter eller stopper utenfor kommunens grenser. Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus fra 2015 legger føringer for lokalisering av arbeidsplasser, handel, service og senterstruktur, og lokalisering av gods- og logistikkvirksomhet. Evalueringen av planen peker på at bylogistikk også må ses i et regionalt perspektiv.⁴³ Ved å stille krav og gi overordnede føringer kan regional planlegging bidra til å forsere elektrifiseringen av næringstransporten og styre trafikkstrømmene inn til og gjennom kommunen. Regional plan for areal og mobilitet skal revideres i løpet av 2026.

I dag er det ofte konflikt mellom bylogistikk og annen mobilitet i byens sentrale områder. Bylogistikkoperatørene opplever at den ordinære driften tidvis blir presset mellom veitrafikkloven, økte krav til tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv, samt arbeidsmiljølovens krav til et forsvarlig arbeidsmiljø. Disse problemstillingene forsterkes ofte på vinteren.

En annen sentral utfordring, ifølge bylogistikkaktørene, er å finne areal for lovlig lasting og lossing. Aktørene sier at plass som i dag er avsatt for bylogistikkformål i byen, ikke fungerer optimalt, fordi det mangler sanntidsinformasjon om laste- og losseplasser, sambruk ikke er optimalisert, plasser brukes på lite gunstige tidspunkt på dagen (for eksempel i rushtiden) eller fordi plassene ikke er utformet i henhold til behovene. Dette bidrar også til omkjøring, letekjøring og feilparkering.

Disse funnene fra kommunens egen dialogvirksomhet med bransjen er i tråd med funn i en rapport utarbeidet av Norconsult på oppdrag av Klimaetaten. Rapporten beskriver bylogistikken i Oslo som preget av manglende koordinering mellom aktører, utilgjengelige lastesoner, ineffektive varemottak og improviserte løsninger for uforutsette hendelser.⁴⁴ Ved å planlegge for trygge og effektive logistikk-løsninger, kan risikoen for ulykker reduseres og arbeidsmiljøet for sjåførere og andre som jobber med bylogistikk og næringstransport, kan forbedres. Det er også viktig å redusere andre ulemper bylogistikk kan ha på byliv og mennesker, eksempelvis støy, trafikkomfang, kø og trafiksikkerhet. Videre er det behov for å sikre arealer og fremkommelighet til offentlige og private tjenester som er nødvendige for drift av byen, som for eksempel renovasjon, vedlikehold og drift av veinett og byrom.

Innen bylogistikk er det ofte mest oppmerksomhet rettet mot de som frakter varer, utstyr og avfall eller utøver tjenester, men det er også viktig å inkludere mottakere av varer, utstyr og tjenester. Mottakerne eller forbrukerne er de som skaper selve transportbehovet, og forbrukerne har makt ved å være innkjøper. Mottakere kan være alt fra privatpersoner som

⁴¹Miljødirektoratet, Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker

⁴²Pinchasik, Hovi og Steinland. 2023. Framskrivning av varetransport i Oslo. TØI-rapport 1967/2023

⁴³Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. 2023. Evaluering - Areal- og mobilitetsplan Oslo og Akershus

⁴⁴Norconsult. 2022. Effektivisering av vare- og nyttetransporten i Oslo kommune

bestiller hjemlevering, til private og offentlige virksomheter, organisasjoner eller arrangører som gjennomfører større innkjøp av varer og tjenester. Det er viktig å bevisstgjøre og ansvarliggjøre denne gruppen som en viktig premisseleverandør for å sikre mer bærekraftig bylogistikk.

Kommunens ulike roller

Offentlig sektor har mange ulike roller knyttet til bylogistikk, og kommunen er både myndighetsutøver, samfunnsutvikler, innkjøper, tjenesteleverandør og eier av infrastruktur. Som myndighetsutøver tilrettelegger og regulerer kommunen bylogistikk gjennom arealplanlegging og trafikkforvaltning og ved å være vei- og skiltmyndighet på kommunale veier. Denne myndigheten er begrenset av statlig lov- og regelverk. Kommunen utøver også myndighet innenfor bygg- og anleggstransport ved for eksempel å stille krav til utslippsfrie anleggsplasser, utslippsfri transport til og fra byggeplass og massehåndtering.

Som samfunnsutvikler stimulerer kommunen til flere utslippsfrie kjøretøy ved å tilrettelegge for ladeinfrastruktur og insentivordninger. Kommunen har også en rolle i å sikre at ny kunnskap benyttes og som testarena for nye løsninger. Oslo kommune har vært involvert i ulike prosjekter sammen med utvalgte transportører, butikker, gårdeiere og vareeiere. Dette har i hovedsak vært prosjekter som har testet mindre tiltak på gatenivå, som for eksempel omkiltning av attraktive vareleveringarealer. Tiltakene har som oftest blitt utført isolert, og det har derfor vært utfordrende å vurdere virkningen på et systemnivå og samspillet med andre tiltak. Det er derfor behov for å systematisere uttesting og pilotering, dette arbeidet pågår i kommunen. Dette må inkludere systematisering av evalueringer for å vurdere oppskaleringspotensial, og det må baseres seg på en områdetilpasset tilnærming.

Oslo kommune har en utstrakt rolle som tjenesteleverandør. Kommunen har ansvar for bydrift på offentlige arealer. Dette inkluderer blant annet vinterdrift, vårrengjøring, veivedlikehold, vann- og avløpshåndtering og innsamling og håndtering av avfall til gjenvinning. Oslo kommune frakter også varer som en del av sin tjenesteproduksjon, som for eksempel i hjemmesykepleien, ved bibliotek tjenester eller som byggherre for kommunale prosjekter.

Oslo kommune er en av Norges største innkjøpere. Å vri om på egen innkjøpspraksis kan derfor ha en betydelig effekt på tjenestertransport og vareleveranser. Klimakrav i anskaffelser har redusert utslipp knyttet til kommunens transport og leveranser. Anskaffelsespolitikken kan også brukes som virkemiddel for å effektivisere kommunens leveranser og dermed redusere transportomfanget.

Å sikre tilstrekkelig areal for bylogistikkformål er en forutsetning for at byen skal fungere. Det er i dag for lite tilgjengelig areal i byrom til håndtering av varetransporter, tjenestetransporter og annen bylogistikk. Dette gir trengsel og mye feilparkering. En medvirkende forklaring er at bylogistikkaktører mangler insentiver til å effektivisere arealbruken. Kommunen må sikre tilstrekkelig areal, men samtidig må tilgjengelig areal utnyttes mer effektivt. Fremover ønsker kommunen at byrom i mindre grad prioriteres til grå arealer, og for å få dette til i praksis, må også bylogistikken effektiviseres.

Virkemidler

UFF-rammeverket, unngå, flytte og forbedre, kan på lik linje som for persontransport, anvendes for bylogistikk for å redusere både utslipp og trafikkomfang. Under følger beskrivelse av flere virkemidler og tiltak som Oslo kommune ønsker å jobbe videre med for å sikre en mer bærekraftig bylogistikk.

Etablere nullutslippssone for næringstransport

En nullutslippssone er definert som et geografisk avgrenset område der kun nullutslippskjøretøy har tilgang. Ved å innføre en nullutslippssone kan Oslo effektivt redusere utslipp og bidra til en raskere overgang til nullutslippskjøretøy. Samtidig vil de opplevde ulempene trafikk medfører for befolkning og byliv, som luft- og støyforurensning, minimeres.

Per i dag har ikke Oslo kommune hjemmel til å innføre en nullutslippssone, men regjeringen har varslet at den vil sende forslag til hjemmel på høring. Statens vegvesen har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utarbeidet forslag til lovendring og forskrift for å gi kommuner mulighet til å etablere nullutslippssone. I Oslo skal den tiltenkte nullutslippssonen i første omgang gjelde for næringstransport. I forbindelse med etablering av nullutslippssone må det vurderes hvilken infrastruktur som må være plass, eksempelvis ytterligere ladeinfrastruktur eller bylogistikkterminal(er) der transportører som ikke har nullutslippskjøretøy, har mulighet til å levere varer som skal inn i sonen. Det må også vurderes hvilke unntak som skal gjelde, for eksempel for spesielle grupper eller typer av transport, som for eksempel utrykningskjøretøy. Hvordan sonen konkret blir utformet og hvordan den skal håndheves, kan først avgjøres når de juridiske rammene er på plass.

Legge til rette for ladeinfrastruktur

Alle person- og varebiler skal være utslippsfrie i Oslo i 2030. Lastebiler kan gå på biogass eller bærekraftig flytende biodrivstoff, men det beste for klima og miljø er om de er utslippsfrie (elektriske/hydrogendrevne). For å sikre en akselerering i overgangen fra fossile kjøretøy til nullutslippskjøretøy for vare- og nyttetransporten, vil Oslo kommune fortsette å tilrettelegge for ladeinfrastruktur med utforming og plassering tilpasset ulike typer kjøretøygrupper og bylogistikksegmenter (tjenesteleverandører, sisteleddsdistribusjon). I tillegg skal det vurderes andre insentiver for å støtte opp under overgangen fra fossile kjøretøy til utslippsfrie kjøretøy. Virkemidler som bør vurderes inkluderer prioritert fremkommelighet, tilgang til parkeringsplasser og økonomiske insentiver.

Sikre areal til bylogistikk

Å sikre tilstrekkelig areal til bylogistikkformål er en forutsetning for en effektiv og vel-fungerende bylogistikk i Oslo. Bylogistikkformål blir ofte bortprioritert til fordel for andre funksjoner når nye bygg og byområder planlegges. Bylogistikken må derfor i større grad hensyntas i planfasen. Et tiltak er derfor å jobbe for at bylogistikk blir et eget reguleringsformål i plan- og bygningsloven. Kommunen må i tillegg ta mer hensyn til bylogistikkenes behov i egne planprosesser og arealbehovskartlegging. Lokale mobilitetsplaner skal inkludere bylogistikk.

Areal til bylogistikk skal være funksjonelle arealer som bidrar til effektiv drift og lasting og lossing. For å effektivisere arealbruken bør arealer til bylogistikk i størst mulig grad legge til rette for å samlokalisere ulike bylogistikkfunksjoner og ladeinfrastruktur der det er hensiktsmessig, og arealene må også sees i sammenheng med den øvrige mobilitetsplanleggingen.

Legge til rette for dynamisk bruk av areal

Varelevering bør skje utenom rushtiden og særlig på kvelds- og nattestid, såkalt «off-peak deliveries». Da forskyves særlig vareleveranser til et tidspunkt på døgnet med best fremkommelighet og mindre trafikksikkerhetsutfordringer. Nattelevering vil kunne bøte på topper for opptatte laste- og lossesoner og minimere letekjøring. Kommunen vil vurdere å skilte varelevering i tråd med dette. Mottaksløsninger må også etableres, og det må tas hensyn

til støy, særlig i områder med boliger. Her kan kommunen gå foran og teste ulike former for leveranseforskyving og samordning i egne leveranser.

Som et ledd i dette ønsker kommunen å samarbeide med nasjonale myndigheter om et pilot-program for dynamisk skilting. Dette krever blant annet en endring av, eller dispensasjon fra, dagens skiltforskrift. Hensikten med dynamisk skilting er å tillate for eksempel døgn- eller tidsspesifikke bylogistikkfunksjoner på areal som ellers er regulert til andre formål.

Legge til rette for økt bruk av lastesykler og bytilpassede mindre kjøretøy

Det er mulig å overføre flere reiser fra varebil til lastesykkel og andre bytilpassede kjøretøy. Dette gjelder spesielt for tjenestetransport og i sentrumsnære områder hvor det er mindre ønskelig med store kjøretøy. Flytting av flere transportoppdrag over på aktive transportformer kan også gi folkehelsegevinster for dem som utfører transporttjenester i Oslo. Tjenester kommunen selv yter, kan i større grad utføres uten bruk av personbil, varebil og lastebil. I flere sentrale bydeler benytter allerede eksempelvis hjemmesykepleien elektriske sykler fremfor personbil.

Som et eget tiltak skal kommunen utrede hvordan den kan stimulere til økt bruk av lastesykler og bytilpassede, mindre kjøretøy i tett by og sentrumsnære områder, eksempelvis gjennom bylogistikkterminaler for omlastning til lastesykler og bytilpassede mindre kjøretøy eller gjennom andre insentivordninger. Dette vil også være viktige tilretteleggningstiltak i forbindelse med innføring av en nullutslippssone.

Det vil også kunne dukke opp nye bytilpassede kjøretøy som vi i dag ikke er kjent med. Dette har kommunen blant annet erfaring med fra introduksjonen av elsparkesykler. I andre byer blir leveringsroboter tatt i bruk. Dette er selvkjørende roboter som kan levere varer, som mat eller mindre pakker. Det er viktig at kommunen bruker forsknings- og utviklingsarbeid aktivt og målrettet for å tilegne seg kunnskap om, og være forberedt på, nye løsninger som kan dukke opp i bybildet. Kunnskap om nye løsninger er viktig for å dra nytte av ny teknologi, samtidig som kommunen er forberedt til å håndtere eventuelle negative konsekvenser.

Sikre tilfredsstillende utforming og informasjon om laste- og losseplasser

Bylogistikkaktørene uttrykker behov for detaljert informasjon om eksisterende laste- og losseplasser. Disse plassene må være utformet på en hensiktsmessig måte, og alle laste- og losseplasser på kommunal grunn bør angis med detaljert informasjon om størrelse og utforming, slik at aktørene på forhånd vet om de kan bruke plassen for sitt kjøretøy.

Kommunen skal vurdere behovet og mulighetene for et sanntidssystem hvor laste- og losseplasser kan reserveres gjennom et digitalt reservasjonssystem. Dette kan gjennomføres som en pilot på utvalgte laste- og losseplasser før oppskalering vurderes.

Sikre fremkommelighet på vinterstid

Det er viktig å sikre fremkommelighet for bylogistikk, særlig på vinterstid. Dette gjelder for blant annet laste- og losseplasser, fortausarealer for frakt med traller, rullekteinere, søppeldunker og lignende, i tillegg til sykkelfelt og areal for lossing og lasting med lastesykler.

Definere hensiktsmessig datainnhenting

Det blir ofte trukket frem at det vanskelig å få tilgang til reisedata fra transportaktører, men det er mindre bevissthet om hvilke data som er relevante og hva de skal brukes til av offentlig sektor. Hvis kommunen ønsker tilgang til data fra privat næringsliv, bør kommunen også være tydelig på hva dataene skal brukes til. Oslo kommune må jobbe videre med å definere hvilke data som er viktig for kommunen for å kunne tilrettelegge og nå målene som er satt for bylogistikk. Dette er et arbeid som bør gjøres i samråd med næringen. Relevante data kan inkludere data på trafikkomfang, kjørte kilometer, letekjøring og tomkjøring, reisemiddelfordeling (eksempelvis lastesykkel, varebil) for ulike grupper vare- og tjenestetransport.

Det mangler gode data om varebiler. Det er behov for en egen varebilundersøkelse for å kartlegge varekategorier, transportformål og rutevalg med mer. Kommunen skal se på mulighetene for å samarbeide med Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune om en slik undersøkelse.

Utrede et rammeverk for toleddsdistribusjon

Det ligger store muligheter i å dele opp distribusjon av varer og innsamling av avfall i to ledd for å utvide bruken av bytilpassede kjøretøy. Med «to ledd» menes én transportetappe fra hovedterminal/depot til bylogistikkterminal, og én transportetappe fra bylogistikkterminal til destinasjon. Det kan være en stor mulig besparelse i antall kjørte kilometer og arealbeslag på hovedvei fra hovedterminal til bylogistikkterminal. I stedet for mange halvstore distribusjonsbiler, brukes en til to semitrailere eller lastebiler til bylogistikkterminalen. Internt i byen og sentrumsområder brukes mindre kjøretøy og man optimerer på en annen måte, slik at det samlede arealbeslaget i indre by blir vesentlig redusert. Samme logikk kan også anvendes i større boligområder.

«Bylogistikkterminaler» er et samlebegrep for ulike typer av bylogistikkfunksjoner som samles ett sted. Disse kan variere i størrelse, tilgjengelige tjenester, funksjoner, eierskap, og forretnings- og prisingsmodeller. Det finnes mange, og delvis overlappende begreper, for slike terminaler. Tidligere anslag tilsier at bylogistikkterminaler i sentrumsnære områder har potensial for å redusere utslipp og kjøretøykilometer med omtrent 10 %.⁴⁵ Gjennomsnittlig fyllingsgrad i kjøretøyene som blir brukt er avgjørende for den endelige reduksjonen i trafikk. Samtidig vil kjøring kunne øke ved bruk av mindre kjøretøy med lavere lastekapasitet. I sentrumsområder på dag- og kveldstid kan det likevel være ønskelig med mindre kjøretøy.

Med utgangspunkt i tilgjengelig informasjon og kunnskap fra eksisterende bylogistikkterminaler i Oslo, samt erfaringer fra andre europeiske byer, skal kommunen utarbeide et Oslo-rammeverk for bylogistikkterminaler som sier noe om tjenester, funksjoner, størrelse, innretning, prismodeller og arealbehov. Et slikt rammeverk skal ta høyde for nødvendig infrastruktur som må bygges ut, særlig ladeinfrastruktur og batteriskap for elektriske kjøretøy. Dette arbeidet skal gjøres i samarbeid med næringslivet, tjenesteytere og interessenter på både utøver og innkjøpersiden og med utgangspunkt i prinsippet om en områdevis tilnærming som tar hensyn til lokale forskjeller og typiske bestemmelsessteder for bylogistikkoperasjoner. Kommunen skal utarbeide arealspesifikasjoner for terminaler som beskriver både arealbeslag, men også antatte arealbesparelser. Arbeidet bør sees i sammenheng med etableringen av nullutslippssone.

Regulering av tunge kjøretøy

Veinettet benyttes forskjellig ulike trafikantergrupper til ulike tider av døgnet. For å minimere ulykkesrisiko bør bruk av tunge næringskjøretøy og anleggsmaskiner begrenses til steder, og tider på døgnet, der risikoen for konflikt med de mest sårbare trafikantergruppene er minst. Dette kan for eksempel innebære restriksjoner for kjøring med tunge næringskjøretøy rundt skoler i skoletiden, langs barnetråkk og i bestemte områder i rushtiden.

Belastningen fra tunge kjøretøy kan også reduseres gjennom å stille krav til kjøretøyenes utforming. Kommunen bør stille krav til utformingen av tunge kjøretøy i egne anbud, og jobbe opp mot nasjonale myndigheter for å sikre at det stilles krav til utforming av tunge kjøretøy. Krav om nullutslipp vil bidra til å redusere støy og luftforurensing. Krav til utforming av førerhytte, siktlinjer, blindsoneteknologi og fotgjengerdeteksjon vil redusere ulykkesrisikoen.

Bydrift, avfallshåndtering og massetransport

Bydrift, frakt og håndtering av avfall i kommunal regi skal gjøres på en mest mulig klimavennlig måte. Oslo kommune stiller klimakrav i drift- og anleggskontrakter og bydriften foregår på el, hydrogen eller biogass. Det er fortsatt unntak når det kommer til enkelte spesialmaskiner og kjøretøy som benyttes til vinterdrift. Kommunen skal være en pådriver for å teste, pilotere og introdusere nye utslippsfrie maskiner og kjøretøy i samarbeid med entreprenører. Ved å øke etterspørselen av mer klimavennlige maskiner og kjøretøy i veidrift, kan kommunen fremskynde innovasjon og redusere merkostnader på sikt.

Bygging skaper ofte overskuddsmasser. Det kan for eksempel være berg som sprenges bort for å gi plass til en kjelleretasje. Massene som graves eller sprenges ut er sjelden mulige å gjenbruke uten bearbeidelse, og ender ofte opp på deponier og masseuttak i nærliggende kommuner. En mer sirkulær masseforvaltning, hvor masser i større grad gjenbrukes lokalt kan redusere transportbehovet og sikre at naturressurser brukes mer effektivt. For å redusere antall kjørte kilometer knyttet til massetransport skal det vurderes å vekte tonnkilometer i anbud som inkluderer massetransport.

Samordne innkjøp og øke bestillerkompetansen i kommunen

Oslo kommune har arbeidet målrettet med krav om nullutslippstransport i kommunens egne innkjøp. Samtidig er det viktig med en enhetlig tilnærming til bestillinger på tvers av kommunen som bidrar til å redusere antall leveringer og med det antallet kjøreturer. Dette krever økt bestillerkompetanse, samordnede ruter og tiltak som i større grad effektiviserer vareleveranser til kommunen. Dette inkluderer både samordna leveranser og innkjøp internt i kommunen.

Samordnede innkjøp krever at kommunen koordinerer egne innkjøpsrutiner. For dette kreves en standardisering, felles maler og digitale løsninger som et første tiltak. Samordnede innkjøp gir kommunen mulighet til å påvirke antall og type kjøretøy, tidsbruk, og arealer som benyttes. Dette bør sees i sammenheng med samordna leveranser. En samordning av leveranser i kommunen bestemmer hvordan transporten skal gjennomføres. Kommunen skal i sine innkjøp stille krav om at det som bestilles skal samordnes og konsolideres. Dette bør sees i sammenheng med toleddsdistribusjon, som også er omtalt i denne planen. Samordna leveranser er allerede tatt i bruk i flere kommuner i Sverige med lovende resultater når det gjelder reduksjon av antallet leveranser.

Påvirke forbrukeratferd og vareeiere

Fremveksten av netthandel har ført til økt mengde varer som fraktes til forbrukere. Det er viktig å øke bevisstheten til forbrukere rundt transportmengden og klimagassutslipp som skapes av å bestille og returnere varer. På den måten kan forbrukeratferden påvirkes for å minimere kjørte kilometer fra vareleveranser og returer til privatpersoner. Påvirkningsarbeidet må også rettes seg mot transportører og vareeiere, slik at det tilbys leveringsalternativ som er (mer) bærekraftige og gjør det enkelt for kundene/forbrukerne å velge disse alternativene og gir kundene/forbrukerne informasjon om hvor bærekraftige de ulike leveringsalternativene er.

Utvikle en strategisk tilnærming til hentepunkter

Varer kan bli levert helt hjem, til utleveringssteder eller pakkeskap. Ved å ikke levere helt hjem kan flere varer leveres til et felles hentepunkt noe som reduserer kjørte kilometer fra vareleverandøren. Pakkeskap og andre hentepunkter bør innlemmes i eksisterende infrastruktur og plasseres på lokasjoner som gjør at det å hente varer fra et pakkeskap i minst mulig grad fører til en ekstra reise for mottaker. Dette kan eksempelvis være i tilknytning til kollektivtransport eller i gåavstand til hjemmet.

Det er behov for en strategisk tilnærming til regulering av pakkeskap i Oslo, der målet om å redusere trafikkmengde og kjørte kilometer (fra vareleverandør og mottaker) og for å sikre trafiksikre løsninger samt ivaretagelse av offentlig areal er ivaretatt. En strategisk tilnærming innebærer å vurdere behovet for å utarbeide krav og retningslinjer knyttet til tillatelser, fysisk utforming, plassering, innkjøp og anskaffelser av pakkeskap og vurdering av hvor det bør være andre hentepunkter inkludert post i butikk eller hjemlevering.

Utvikle et offentlig-privat samarbeid og partnerskap med næringslivsaktører

Oslo kommune har en svært viktig rolle om pådriver for bærekraftig bylogistikk. En viktig del av dette arbeidet er å ha en tett dialog med næringslivsaktørene, både bylogistikkaktører som frakter varer, avfall, utstyr og utøver tjenester og med mottakerne som står for innkjøp. For å lykkes med tiltak som har varig effekt på systemnivå trengs det tett samarbeid mellom mange aktører.

Medvirkning og dialog med næringen er viktig for å sikre at den erfaringsbaserte kunnskapen til aktørene formidles og bidrar til å informere kommunens arbeid med bylogistikk. Samtidig er tett dialog mellom kommune og næring sentralt for å sikre forutsigbarhet for næringslivet.

Som en mulig videreutvikling av offentlig-privat samarbeid innenfor bylogistikk skal kommunen vurdere nærmere hvorvidt det bør etableres mer forpliktende partnerskap med aktører for å sikre mer bærekraftig bylogistikk.



Oslo