

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
1. Strakstiltak i forbindelse med akutt høy luftforurensning	1.1. Opprettholde dieselforbud for diesel personbiler og dieseldrevet varetransport med eldre enn Euro VI-teknologi som et strakstiltak på de mest forurensede dagene.	NO ₂ Kortvarig stor	BYM/ MOS	Gjennomføres som et ledd i beredskapsarbeidet
	1.2. Arbeide for at staten snarest reviderer «Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Oslo» slik at den omfatter alle bomsnittene, samtidig som nullutslippskjøretøy og kjøretøy med lavere utslipp ikke omfattes av økte takster i bomringen. Benytte beredskapskapasiteten til å styrke kollektivtilbudet på dager ved akutt luftforurensning.	NO ₂ Kortvarig stor	MOS	Om revidert forskrift: Det er i desember 2022 avgitt høringsuttalelse fra byråden til forslag til endringer i forskrift om beredskapstakster. Staten har fastsatt ny forskrift i 2023, men det er imidlertid utfordringer med innkrevningen av en slik avgift. Byrådsavdelingen jobber med å avklare hvordan dette skal løses og bystyret ble mars 2024 orientert om dette. Om beredskapskapasitet: Erfaring fra tidligere avvikssituasjoner viser at kollektivsystemet har kapasitet til å frakte de reisende uten at det oppstår store kapasitetsproblemer. Beredskapskapasitet benyttes dersom nødvendig.
	1.3. Gjøre enkeltbilletter i kollektivtilbudet gratis i perioder hvor det innføres dieselforbud eller beredskapstakster.	Liten	MOS	Dette er tidligere faglig vurdert av Ruter. Det har en høy kostnad og usikker effekt. Gratis enkeltbillett fratar kunden reisegarantien. Den faglige tilrådommen er at det heller anmodes om hjemmekontor på dager med høy luftforurensning. Tiltaket vil sikre tilstrekkelig kapasitet i kollektivtrafikken for dem som må fysisk på jobb/arbeid. Det kan potensielt også bidra til å redusere helsemessige

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
				konsekvenser ved luftforurensning ved at innbyggerne i mindre grad beveger seg utenfor sine hjem på de aktuelle dagene.
	1.4. Forsterket kommunikasjon om mulighetene for å benytte kollektivtransport og hjemmekontor i stedet for bil ved innføring av dieselforbud eller beredskapstakster.		MOS/ BYM	Gjennomføres som et ledd i beredskapsarbeidet
2. Tiltak for å redusere veistøv	2.1. Videreføre dagens renhold og støvdemping langs veier og gater og øke innsatsen i perioder der man forventer mye svevestøv.	NO ₂ Ingen PM ₁₀ Stor, men kortvarig PM _{2,5} Liten	BYM	Dette inngår i BYMs løpende driftsoppgaver. Veidrift og vedlikehold utfører nødvendige tiltak som renhold, støvdemping og vask av veier og gater. Veibane langs hovedvei feies minst hver 14. dag når værforholdene tillater det. Veidrift følger med på luftkvalitetsvarsler og utfører støvdempingstiltak dersom det er behov for det jamfør rutiner for dette. Det er kontraktskrav i veikontraktene om at en del av veinettet i Oslo skal være tidligere ferdig med vårrengjøringen enn annet veinett.
	2.2. Følge opp at Statens vegvesen viderefører ordningen med miljøfartsgrenser på hovedveier og arbeide for at det innføres flere steder. Vurdere økt bruk av dynamisk skilting eller andre tiltak i samarbeid med Statens vegvesen,	NO ₂ Liten PM ₁₀ Stor PM _{2,5} Liten	BYM	I vintersesongen 2024/25 har det vært miljøfartsgrense 60 km/t på følgende statlige veistrekninger i Oslo: Rv. 4 Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud, Rv. 163 Østre Aker vei mellom Økern og Stovner, Rv. 150 Ring 3 mellom Ryen og Granfosstunnelen, Ev. 18 mellom Hjortnes og Lysaker (hverdager mellom kl. 06-22). Miljøfartsgrensen ble iverksatt 1. november 2024 og avviklet natt til mandag 5. mai 2025. På rv. 4 er det miljøfartsgrense 60 km/t hele året,

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
	for å øke respekten for miljøfartsgrensen .			som følge av et pilotprosjekt mot støy med varighet til april 2027. Dynamisk miljøfartsgrense har ikke gitt økt etterlevelse og miljøfartsgrensen vil derfor inntil videre være fast på disse strekninger i perioden 1.11.-1.5. Statens vegvesen har også vurdert miljøfartsgrense som et strakstiltak i perioder med mye støv langs E6 nordover, men har konkludert med at dette ikke vil bli innført per nå begrunnet i veiens funksjon.
	2.3. Jobbe mot staten for å få formålstjenlige og effektive virkemidler som kan bidra til å øke piggfriandelen i Oslo, ved justering av lovverk, økte gebyrsatser, ny teknologi eller andre tiltak.	NO ₂ Liten PM ₁₀ Stor PM _{2,5} Liten	BYM/ MOS	Piggfriandelen i Oslo var på 90 % i 2022. Disse tallene er basert på den siste tellingen av piggdekkandel. I 2024 var piggdekkbruk en del av Nasjonal reisevaneundersøkelse for første gang. Ifølge denne har Oslo en piggdekkandel på 8 %. Samferdselsdepartementet vurderer nå en revisjon av gjeldende regelverk for piggdekk. Oslo kommune ved BYM har tidligere og nå kommet med innspill. Dette er statlig myndighet.
3. Tiltak for å redusere utslipp fra Oslo havn	3.1. Videreføre arbeid med overgang til nullutslipp i Oslo havn i tråd med «Handlingsplan Oslo havn som nullutslippshavn».	NO ₂ Middels PM ₁₀ Liten PM _{2,5} Liten	NOE/ Oslo havn	Utslippstallene for 2024 viser at utslippene har gått noe ned. I tillegg har Oslo havn gjennomført en statusrapport på nullutslippsplanen nå i 2025. Rapporten viser hvordan Oslo havn jobber med å nå målet om 85% reduksjon i 2030 og hvor man har kommet. Oslo havn jobber med bransjen om å legge til rette for nullutslippsskip i havna, samt å fortsette med elektrifisering og landstrømsanlegg.
4. Tiltak for å redusere utslipp fra vedfyring	4.1. Gjennomføre kampanjer for bedre fyringsteknikk og fremme ettersyn	NO ₂ Ingen PM ₁₀ Liten PM _{2,5} Middels/stor	BRE/ BYM	Pågår. BRE og BYM har laget informasjonsmateriell om riktig fyring. BRE har fokus på riktig

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
	og vedlikehold av ildsteder.			fyring og luftkvalitet i sine kanaler, både sosiale medier og media. BRE har i 2024 vært i totalt 14.216 boliger og snakket med eier om korrekt fyringsteknikk. 1.270 skorsteiner ble feid i 2024. At en skorstein har behov for feiing, indikerer klart at fyringsanlegget ikke benyttes riktig og det avgis unødvendig mye forurensede utslipp som forringer luftkvaliteten.
	4.2. Utrede effektive og målrettede tiltak for å betydelig redusere utslippene fra vedfyring i ildsteder.		BRE/ BYM	BYM har gjennomført en utredning av forurensnings-situasjonen for PM _{2,5} i Oslo. Rapporten var ferdigstilt i mars 2023. Beregninger gjennomført i forbindelse med utredningen og målinger viser at grenseverdiene stort sett overholdes i Oslo. Unntaket er at beregningene viser overskridelser i et lite område ved den vestre munningen av Operatunnelen. Forurensningsproblematikk knyttet til tunneler inngår i punkt 8 i tabellen. Utover dette er det foreløpig ikke krav om særskilte tiltak mot utslipp fra vedfyring.
	4.3. Vurdere mulige incentiver for å forsere utskifting av vedovner.		BRE/ BYM	Tilskuddsordning til utskifting til rentbrennende ovner i Oslo ble avvirket fra 1.1.21. (se også punkt 4.2.)
5. Generelle tiltak for å bedre Oslos luftkvalitet	5.1. Oslo kommune vil jobbe for å utvikle kunnskap og forskning om utslipp og forurensning fra kjøretøy, vedovner, skip og andre kilder med mål om å iverksette mest		BYM	Løpende. Følges opp kontinuerlig, bl.a. gjennom deltakelse i nasjonale og europeiske fora der metoder for kartlegging av utslipp undersøkes. BYM er bl.a. med i Eurocities i Working group Air Quality hvor BYM også er chair. BYM er også med i forskningsprosjektet URBANITY (https://urbanity.nilu.no/) der det bl.a. også skal ses på forbedret utslippsestimering.

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
	mulig målrettede tiltak.			BYM er videre med i forskningsprosjektet Net4Cities . I forbindelse med dette prosjektet har det blitt iverksatt målinger av nye komponenter (såkalt pollutants of emerging concern) for å øke kunnskapen om helseskadelig luftforurensning ytterligere. BYM har i tillegg vært med i prosjekter NILU har (more4nature) med måling av luftforurensning fra vedfyring i Oslo vest og Bærum øst for å øke kunnskap om vedfyringsutslipp (dette er også relatert til punkt 4.2).
	5.2: Sikre at daglige luftkvalitetsmålerne gjennomføres hele året og at flere målere er plassert i nærheten av boligområder og i områder hvor barn og utsatte grupper oppholder seg, samt evaluere og vurdere plassering, behov for nye målestasjoner, og bruk av ny teknologi for luftkvalitetsmåling.		BYM	Gjennomføres kontinuerlig. Per i dag måles det luftkvalitet ved Brynbanen og Vahl skole. Generelt er målestasjonene plassert både med tanke på utslipp og eksponering, så flere av målestasjonene måler i boligområder og der utsatte grupper oppholder seg og ferdes. BYM vurderer kontinuerlig målenettverket og har i samarbeid med Statens vegvesen etablert en ny målesteder i 2025; RV4 Linderud senter. I tillegg har det vært plassert ut ca. 50 mikrosensorer som måler luftkvalitet i byen. Disse målingene gjennomføres i forbindelse med forskningsprosjektene iFLINK og URBANITY (https://www.oslo.kommune.no/fag-og-utviklingsprosjekter/nye-mater-a-male-luftkvalitet/) der det arbeides med testing av ny teknologi og hvordan disse nye målingene kan brukes i arbeid med bedre luftkvalitet i Oslo. Målinger med mikrosensorer avsluttes ila. 2025.
6. Tiltak i veiutbygging og	6.1. Si nei til alle kapasitetsøkende motorveier, og		BYU	PBE er generelt negative til større veiprosjekter, men vurderer disse også ut ifra en helhetlig vurdering

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
byggeprosjekter	arbeide for at veiprosjekter skal sikre lokalmiljøer og boligområder mot forurensning i form av støy og støv.			om byutvikling, luft- og støykonsekvenser. PBE jobber også for en omgjøring/ nedgradering av veier til gater mer langsiktig og strategisk. PBE følger opp anbefalinger fra de statlige retningslinjene på luft og støy ved etablering av slike prosjekter og setter krav i bestemmelser. Bestemmelsene er ofte tatt inn i flere punkter for eksempel støyskjerming og andre avbøtende tiltak, og krav om miljøoppfølgingsplan. Miljøoppfølgingsplanen skal belyse støy, utslipp til luft, vann og grunn i både anleggs- og driftsfase. Den tar for seg en rekke temaer i anleggsfasen, bl.a. avbøtende tiltak for å unngå luftforurensning. I driftsfasen vil vegetasjon være en viktig faktor for luftkvaliteten, for eksempel trær som fanger opp svevestøv og inngår ofte i reguleringsbestemmelsene under "utomhusplan".
	6.2. Sørge for at utbygging skjer utslippsfritt i kommunens egne byggeprosjekter, og stille krav i reguleringsplaner og byggesaker om at private og statlige byggeplasser skal være fossilfrie og ha tiltak for støvreduksjon.	Liten, større på sikt (NO2)	BYU/ NOE	PBE har vedtatt et kriteriesett for klima som skal bidra til at målene i Oslos klimastrategi nås innen klimakutt og klimatilpasning som legges til grunn i etatens plan- og byggesaksbehandling. Et av de seks kriteriene omhandler fossilfri byggefase. Krav om utslippsfri byggeaktivitet i kommunens egne prosjekter er det UKE og/eller de byggende etatene som har ansvar for (OBF, BYM, VAV). PBE har fortsatt å legge inn bestemmelse om fossilfrie bygge- og anleggsplaner i reguleringsplaner, men følger ikke opp dette kravet, med bakgrunn i lovtolkning i departementet og instruks fra BYU. I april 2025 ble det innført hjemmel i forurensningsloven til å lage lokal

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
				forskrift med krav om utslippsfrie bygge- og anleggsplasser innenfor kommunens grenser. PBE og KLI har fått i oppdrag å lage utkast til lokal forskrift, med frist 15. juni i år.
	6.3. Informere og veilede utbyggere om mulighetene for utslippskutt og støvreduksjon i byggeperioden i forbindelse med behandling av utbyggingssaker, samt jobbe for at all bygge- og anleggsvirksomhet som foregår innenfor kommunens grenser skal være utslippsfri i 2030.		BYU	Samme som 6.2.
7. Tiltak for å redusere trafikk	7.1. Jobbe for økte bomtakster og økt miljø- og tidsdifferensiering i bomringen for å redusere biltrafikken.	NO ₂ Middels-stor PM ₁₀ Middels-stor PM _{2,5} Liten-middels	MOS	I revidert avtale for Oslopakke 3 datert 24. mai 2024 ble partene enige om å øke bomtakstene i tre trinn: 01.01.2025, 01.01.2026 og 01.01.2028. Takstopplegget for personbiler innebærer moderate trinnvise økninger for både fossile og elektriske kjøretøy. Det skal være nullsats for tunge nullutslipps- og gasskjøretøy i bomringene til og med 2030, kombinert med økning for tunge fossile kjøretøy fra 2026. Det skal være nullsats for lette el- og hydrogenvarebiler i bomringene til og med 2030. Dobbel takst for nye fossile personbiler innføres i løpet av 2026, forutsatt at Stortinget har åpnet for et slikt virkemiddel Bystyret behandlet avtalen 19.06.2024.
	7.2. Jobbe videre med bylogistikkplan for å sikre en		BYM/ BYU	Både PBE og BYM deltar i grupper/prosjekter som omhandler bylogistikk for å øke kunnskap og styrke det strategiske arbeidet.

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
	effektiv, trafikkssikker og miljøvennlig bylogistikk, og vurdere muligheten for å integrere dette i kommuneplanen.			PBE leder prosjektet Bylo - helhetlig bylogistikk. Dette er et tverretattlig, regionalt og tverrsektorielt utviklingsprosjekt som har som mål å samle kunnskap om bylogistikk, være en arena for kunnskapsutveksling og samarbeid på tvers av virksomheter og administrative grenser, og tydeliggjøre offentlige aktørers handlingsrom og rolle for å få til en helhetlig og bærekraftig utvikling av bylogistikk i Oslo-området. Kunnskapen som samles og produseres gjennom dette prosjektet legger et viktig grunnlag for utarbeidelsen av bl.a. kommuneplanen, regional plan og temaplan for grønn mobilitet. Hvorvidt det vil være behov for en bylogistikkplan, eller om dette best løses ved å integrere bylogistikk som en del av areal- og mobilitetsplanleggingen er ikke avklart enda. Bymiljøetaten deltar i nasjonale og internasjonale prosjekter og samarbeid innen bylogistikk, for å fremme kompetanseutvikling og styrke det strategiske arbeidet på feltet. Prosjektet BYLO er et eksempel på dette. Bymiljøetaten har i flere planer og prosesser foreslått strategisk fokus på bylogistikk og har aktivt bidratt til inkludering av bylogistikk i grønn mobilitetsplan.
	7.3. Jobbe for fortetting rundt knutepunkter med mål om å redusere transportbehov og gjøre det lettere å velge gange, sykkel og		BYU	Byutviklingsstrategien i kommuneplanens samfunnsdel vedtatt april 2025 viderefører prinsippet om fortetting i eksisterende områder og langs banenettet. Nye utviklingsområder vurderes også mot transportbehovet det genererer. Gjennom eget planarbeid og

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
	kollektiv samt å tilrettelegge for miljøvennlige reiser gjennom areal- og transportplanlegging.			behandling av innsendte planer, vurderer PBE planenes konsekvenser og muligheter for at innbyggerne kan velge gange, sykkel og kollektivtransport på bekostning av bil. Høyhusstrategien, som viser mulighet for høyhus på/ved knutepunkter, er vedtatt politisk. Revidert parkeringsnorm er vedtatt (2022). Normen legger til rette for at man ikke lenger trenger å etablere bilparkering ved nybygg, ombygging og bruksendringer. Den skal også tilrettelegge for økt sykkelbruk gjennom høyere krav til sykkelparkering, og kvalitetskrav til parkeringen. Dette gjelder overalt i Oslo, men maksimumskravene til bilparkering er lavest i sentrum og i tett by med knutepunkt.
	7.4 Fortsette arbeidet med tiltak som kan bidra til at folk er mindre avhengig av privatbil, blant annet gjennom tilrettelegging for bildeling, høy utbyggingstakt av sykkeltilrettelegging, etablering av flere sykkelparkeringsplasser og gjennomføring av tiltak for å gjøre det mer attraktivt å sykle om vinteren.		BYM	Bymiljøetaten viderefører prøveordningen for bildeling i Oslo, og opprettholder de reserverte bildelingsplassene som ble etablert i perioden 2020-2022 og 2023-2024. Det foreligger per nå ingen planer om å etablere ytterlige plasser. Per mai 2025 er det totalt 975 bildelingsplasser på offentlig grunn i Oslo, hvorav 233 er ladeplasser. Antallet plasser anses å være innenfor måltallet om inntil 1000 plasser, men på grunn av oppsigelser av plasser er ikke maksimumsantallet nådd. I 2024 ble det bygget og oppgradert 11,3 kilometer med sykkelinfrastruktur. Det ble etablert 403 nye og oppgraderte sykkelparkeringsplasser med oslostandard. I 2025 er målet å bygge og oppgradere 10 kilometer med sykkelinfrastruktur og etablere eller oppgradere minst 300 sykkelparkeringsplasser.

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
				I mange av sykkeltiltakene er det gjennomført kryssinnstramminger, som gir tryggere forhold for både fotgjengere og syklister. Det har også vært arbeidet med utbedring av snarveier for gående. For å gjøre det attraktivt å sykle og gå i vintersesongen driftes deler av det kommunale veinettet med ekstra høy standard og prioritet (standard A - barvei). Driften utføres på vei, i sykkelfelt og på fortau. 130 km av det kommunale sykkelveinettet har hatt driftsstandard A gjennom vintersesongen 2024/2025. 180 km av det kommunale sykkelveinettet er driftet med høy standard gjennom sommersesongen 2024. Det ble gjennomført et pilotprosjekt i 2022-2023 med fokus på å utvikle en tiltakspakke for økt sykling til og fra jobb. Det har resultert i en veileder som er rettet mot arbeidsplasser. I 2024 utarbeidet BYM et omfattende kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering i Oslo. Staten følger opp funnene fra dette, med mål om at forhold rundt sykkelparkering og -tyverier i minst mulig grad skal hindre sykkelbruk. For å øke kollektivtransportens attraktivitet og konkurransekraft gjennomførte BYM 10 tiltak i 2024 gjennom prosjektet Kraftfulle fremkommelighetstiltak (KFT). Tiltakene bidrar til å sikre bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.
8. Tiltak rettet mot	8.1. Følge opp resultatene av	NO ₂ Middels PM ₁₀ Middels	BYM	Statens vegvesen har gjennomført et prosjekt for å se på mulighetene

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
tunnelmunninger	Statens vegvesens prøveprosjekt om potensiale for å redusere utslipp fra tunneler.	PM _{2,5} Liten		for å redusere utslipp fra Bjørvikatunnelen/Ekebergtunnelen i 2021. Drift av ventilasjonstårnene ble funnet å ha en tydelig effekt på luftkvaliteten i dagsonen og på bakkenivå utenfor dagsonen. I Lørentunnelen ble tårnventilasjonen intensivert vintersesongen 2024/25, fortrinnsvis ved at tårnene ble aktivert ved høye målinger ved målestasjonen Ring 3 Økern. Oppstart av ventilasjon ved lavere måleverdier er den optimalisering som ventilasjon kan utgjøre.
	8.2. Følge opp at Statens vegvesen viderefører dagens nivå på renhold og støvdemping i tunneler, og jobbe for at det økes ytterligere uten at det blir mer tunnelstenginger som sender trafikken på lokalveiene.		BYM	Pågår. Statens vegvesen følger en plan for renhold i tunnelene i Oslo og gjennomfører støvdemping etter behov.
	8.3. Arbeide for å forhindre luftfølsomme formål i områder rundt tunnelmunningene, evt. gjennom kommunens byggesaksbehandling.		BYU	De statlige retningslinjene for luftforurensning og støy i arealplanleggingen, legger opp til at det utføres egne helseutredninger der følsomme formål plasseres i områder med høy samlet forurensning. PBE har i samarbeid med HEL og BYM utredet et faglig grunnlag for helseutredning i 2023 og innhentet en konsulentrapport i 2024. Vi regner med å formalisere og introdusere bruk av helseutredninger fra og med 2. halvår 2025. Kommunen kan dessuten velge å bruke bestemmelse i kommuneplanen om helseutredninger.

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
				Veitunnelmunninger vil i de aller fleste tilfeller være et område med høy samlet forurensning. Helseutredningen skal følge plansak på høring og til politisk behandling.
9. Tiltak for videre elektrifisering av kjøretøyparken	9.1. Videreføre krav til nullutslipp for leveranser av varer og tjenester til kommunen.	Liten, større på sikt (NO ₂)	FIN	Pågår. Reviderte klima- og miljøkrav for transport i kommunens vare- og tjenesteanskaffelser ble vedtatt 16. januar 2025, jf. byrådsak 1004/25. I saken ble det vedtatt at Oslo kommune stiller krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i alle kontrakter der transport er en del av ytelsen.
	9.2. Videreføre arbeidet med å prioritere nullutslippsvarebiler gjennom etablering av ladepunkter, reservere parkeringsplasser og vurdere ytterligere økonomiske insentiver til å kjøre nullutslippsvarebiler.		MOS/ BYM	Juni 2024 ble det inngått en avgjørende avtale for å sikre innfasing av nullutslippskjøretøy gjennom ny Oslopakke 3-avtale mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Nullutslippsvarebiler fikk forutsigbarhet for null takst gjennom bomringen til og med 2030. Bymiljøetaten har hittil etablert 122 ladepunkt for vare- og nyttetransport, inkludert 22 reservert for tungtransport. I løpet av 2025 skal det etableres 7 ladepunkt og disse vil i hovedsak være normalladere reservert for varebil i Osterhaus gate. Revidert Kunnskapsgrunnlag for ladeinfrastruktur viser at ladebehovet for varebiler vil være et svært viktig fokusområde for å nå klimamålene innen 2030. I 2024 dekket Klima- og energifondet inntil halve regninga til de som ville kjøpe og installere ladere for elvarebil i 2024. Det ble gitt 23 tilsagn til bedrifter som ville installere ladere for elvarebilene og ett tilsagn til hurtiglading for

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
				elvarebil. Klima- og energifondet fortsetter å gi tilskudd til elvarebiler i 2025. Januar 2025 ble Oslo kommunes Klima- og miljøkrav til transport ved kjøp av varer og tjenester revidert (byrådssak 1004/25. De reviderte kravene vil få anvendelse på flere kontrakter enn tilfelle er med gjeldende krav. Krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy skal stilles som kontraktskrav i alle kontrakter der transport er en del av ytelsen. Statens vegvesen er i gang med å utarbeide utkast til lov og forskrift for nullutslippssone. Grønn mobilitetsplan er under utarbeidelse. Den vil også vurdere prioriteringer og tiltak for næringstransporten.
	9.3. Videreføre tilskuddsordningen for ladepunkter i borettslag og sameier, etablere flere kommunale ladepunkter, inkludert ladepunkter forbeholdt drosjer, samt videreføre støtteordning for etablering av hjemmelading for drosjeeiere.		KLI	Pågår. Klimaetaten har så langt i 2025 gitt tilskudd til etablering av ladere i 28 borettslag og sameier. Støttesatsen er satt ned fra 50 til 30 prosent i 2025, og det er lavere søknadstall på denne ordningen enn i fjor. Så langt i år har KLI også gitt støtte til etablering av hjemmelading for 20 drosjesjåfører, samt 4 hurtigladestasjoner forbeholdt taxi.
10. Andre tiltak	10.1. Videreføre arbeidet med å legge til rette for bruk av sykkel og el-sykkel for kommunens ansatte.	Liten	FIN	Pågår. Oslo kommune stiller el-sykler og sykler til rådighet for sine ansatte i tjeneste og har km-godtgjørelse for bruk av sykkel i tjeneste.

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
	10.2. Fortsette arbeidet for at varetransport kan foregå ved bruk av lastesykler og andre nullutslippskjøret øy.	Liten	BYM/ KLI	I november 2023 ble 10 lasteplasser innenfor Ring 1 omskiltet til grønne vareleveringslommer. Formålet med å skilte for utslippsfrie lasteplasser er at varebilene/lastebilene som benytter disse er utslippsfrie. Evalueringen av denne piloten er nå ferdig, og Bymiljøetaten opprettholder inntil videre 8 av 10 lasteplasser. Gjennom EU-prosjektet MOVE21 har BYM bidratt til opprettelsen av KAIA mobilitetshotell på Filipstad, som tilbyr tjenester knyttet til lastesykler og utslippsfrie kjøretøy til varetransport og ulike tjenester. BYM vil fortsatt støtte driften av mobilitetshotellet frem til våren 2026. Dessuten er kommunens klima- og energifond et viktig virkemiddel som forvaltes av KLI. Der har det vært en egen tilskuddsordning for elektriske lastesykler siden 2018 og det finnes tre ulike tilskuddsordninger som gir støtte til lading av elektriske varebiler, busser og lastebiler. Så langt i 2025 har KLI gitt 4 tilsagn til bedriftsladere for lastebil og buss, og 6 tilsagn til ladere for elvarebil. I tillegg gjennomfører etaten en ny søknadsrunde for tilskuddsordningen for offentlig lading for tunge kjøretøy, med frist 2. juni 2025.
	10.3 Arbeidet med helt bilfrie gater og veier videreføres, både i og utenfor sentrum.		BYU/ MOS/ BYM	PBE jobber sammen med BYM om å gjennomføre bylivsgater, det vil si gater som midlertidig stenges helt eller delvis for biltrafikk og tilrettelegges for myke trafikanter og byliv. I 2024 gjaldt dette Gata Grønland, Søndre gate/Ankerbrua og Torshovgata. Høsten 2024 ble det

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
				besluttet at Søndre gate/Ankerbrua skal videreføres frem til den permanente oppgraderingen av Markveien/Søndre gate igangsettes i 2028. Gata Grønland, som er videreført som et trafikkreduserende tiltak i forbindelse med stenging av Ring1, vil bli opprettholdt gjennom hele stengeperioden, med en varighet på opptil fem år. Stenging av Gata Grønland har blitt brukt som et case i et forskningsprosjekt om luftkvalitet (https://urbanity.nilu.no/). PBE jobber også med prosjektet Levende Gater, som er en ordning der beboere eller andre kan søke bistand til å få stengt en gate midlertidig for trafikk.
	10.4. Videreføre samarbeid med Statens vegvesen om tiltak for bedre luftkvalitet, og følge opp Vegvesenet som anleggseier.		BYM	Pågår. BYM følger kontinuerlig opp Statens vegvesen som anleggseier. I 2024/25 har Oslo kommune sammen med Statens vegvesen, Bærum kommune og Akershus fylkeskommune utarbeidet nye tiltaksutredninger for bedre luftkvalitet i kommunene.
	10.5 Stimulere til at mer av tungtransporten på riksveiene gjennom Oslo blir fossilfri, blant annet ved økt prisdifferensiering.		MOS	I revidert avtale for Oslopakke 3 datert 15. mai 2024 ble partene enige om takstfritak for el-lastebiler, hydrogen og biogass til og med 2030, kombinert med økning for tunge fossile kjøretøy fra 2026. Bystyret behandlet avtalen 19.06.2024 Juni 2024 ble det inngått avtale som sikrer innfasing av tungtransport på biogass og nullutslipp gjennom ny Oslopakke 3-avtale mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Tungtransport på biogass og nullutslipp fikk forutsigbarhet for

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
				null takst gjennom bomringen til og med 2030. For fossile tunge kjøretøy vil bomtakstene øke betydelig i 2026 og 2028. Ruters busser og båter som kjører i Oslo vil i 2025 være tilnærmet utslippsfrie. I 2024 var 84 % av antall kjørte km med Ruters busser og båter utslippsfrie, opp fra 59 % i 2023. I 2025 ble Oslo kommunes standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser revidert (byrådssak 1014/25). Kommunen går fra å stille krav om minimum fossilfrie bygge- og anleggsplasser til minimum utslippsfrie bygge- og anleggsplasser. De reviderte kravene vil få anvendelse på flere kontrakter enn tilfelle er med gjeldende krav. Den 3. april 2025 fastsatte Klima- og miljødepartementet en ny forskrift om å begrense utslipp fra bygge- og anleggsplasser (FOR-2025-04-03-594). Forskriften er hjemlet i forurensingsloven og gir kommunene adgang til å påby bruk av nullutslippsløsninger og biogass også på private og statlige bygge- og anleggsplasser. Kommunene må lage en lokal forskrift, og Oslo kommune er i gang med å utarbeide en lokal forskrift.
Eget punkt	I samarbeid med partene legge til rette for at Oslo kommunes ansatte får mulighet for hjemmekontor og fleksibel kjernetid, for å redusere behovet		FIN	Mulighet for hjemmekontor er ivarettatt i rundskriv 38/2021. Det er ikke foretatt noen endringer i kommunens bestemmelser om kjernetid. Etter pandemien er det etablert en praksis blant kommunens ansatte med vesentlig høyere bruk av hjemmekontor enn før pandemien. Nevnte

Virkemiddel		Effekt	Ansvar	Status 1. juni 2025
	for arbeidsreiser, særlig i rushtiden.			rundskriv støtter opp om mulighet for økt bruk av hjemmekontor ut over det som tidligere har vært vanlig.