

## **Byrådssak 1078/23**

### **Oslo kommunes handlingsplan for en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025**

#### **Sammendrag:**

I denne saken vedtar byrådet en handlingsplan for hvordan Oslo kommune skal oppnå en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025. Handlingsplanen inneholder konkrete tiltak for hvordan kommunens virksomheter skal innrette sin praksis for anskaffelser og forvaltning av egne kjøretøy, maskiner og utstyr.

Tiltakene innebærer en koordinert innsats og skal sikre en effektiv gjennomføring som reduserer klimagassutslipp og bidrar til en økt delingskultur både internt i kommunen og ut mot innbyggerne. Viktige forutsetninger for at kommunen skal lykkes er at arbeidet systematiseres ved at alle virksomhetene utarbeider utskiftningsplaner for egen flåte og at det planlegges for etablering av fyller- og ladeinfrastruktur.

Byrådsavdeling for finans (FIN) har det overordnede ansvaret for gjennomføring av handlingsplanen. Oppfølging av handlingsplanens tiltak koordineres av Utviklings- og kompetanseetaten (UKE).

#### **Saksfremstilling:**

##### *1. Innledning*

Oslo kommune har satt ambisiøse klimamål og skal redusere utslippene innenfor byens grenser med 95 prosent innen 2030. Utslipp fra kjøretøy og anleggsmaskiner utgjør til sammen over 65 prosent av byens utslipp, ifølge kommunefordelt utslippsregnskap fra Miljødirektoratet (2021-tall). Oslo kommunes anskaffelsesstrategi (byrådssak 1104/17), klimastrategi (byrådssak 109/20) og klimabudsjett 2023 gir sterke føringer for at kommunen skal bruke sin innkjøpsmakt strategisk for å nå målet om at Oslo skal bli en utslippsfri by.

For å nå klimamålene går Oslo kommune foran og brøyter vei for statlige og private selskaper ved å stille strenge klimakrav i anskaffelser, både til transport av varer og tjenester og til egen bygg- og anleggsvirksomhet samt til investeringer i egen kjøretøy- og maskinpark. I byrådssak 1091/19 Standard miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser og byrådssak 1123/19 Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser fastsettes det strenge krav til bruk av utslippsfrie maskiner og kjøretøy.

Denne handlingsplanen viser hvordan Oslo kommune skal stille tilsvarende strenge krav til egne kjøretøy- og maskiner som de som stilles til leverandørene. En del av grepene som

fremkommer av handlingsplanen er allerede vedtatt, og denne planen tar også sikte på å gi en samlet og ordnet fremstilling av arbeidet Oslo kommune gjør på området. Målet om at kommunens maskin og kjøretøypark skal være utslippsfri innen utgangen av 2025 fremkommer blant annet av kommunens klimastrategi frem mot 2030, og klimabudsjetten for 2023. I sistnevnte fremkommer det at anleggsmaskiner og kjøretøyparken skal være 100 % utslippsfri innen 2025. Dette er gjenspeiles i tildelingsbrevene for 2023 til relevante virksomheter, og virksomhetene er allerede i gang med arbeidet med utskiftningsplaner.

Handlingsplanen er et viktig bidrag for å nå klimamålene og har en viktig rolle i mobilisering av tilsvarende innsats hos andre offentlige innkjøpere i Norge og internasjonalt. I arbeidet med byrådssaken har det vært dialog med aktuelle virksomheter om hvordan kommunen best kan nå sine målsettinger for området.

Arbeidet med en delingsbasert kjøretøy- og maskinpark er i større grad nybrottsarbeid. Det er satt av midler til flåtestyringssystem for kommunens kjøretøy og maskiner. At maskin- og kjøretøyparken skal være delingsbasert innebærer at flere virksomheter kan dele på kjøretøy og maskiner der disse benyttes lite av den enkelte virksomhet. Det vil i dette arbeidet være nødvendig å hensynta en rekke forhold som begrenser muligheten for deling, for eksempel beredskapshensyn, krav om spesielle førerkort for enkelte kjøretøyklasser, osv. Den endelige utformingen av delingsordning vil legges frem i en egen byrådssak.

## 2. Oslo kommunes handlingsplan

Nedenfor følger Oslo kommunes handlingsplan for en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025.

### **Oslo kommunes handlingsplan for en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025**

#### **Hovedformål**

Kommunen skal fremover kutte utslipp ved å anskaffe kjøretøy, maskiner og utstyr med nullutslipps- og biogassteknologi, dele disse internt, samt anskaffe delingstjenester der det er hensiktsmessig. Samlet sett skal tiltakene redusere Oslos direkte og indirekte klimagassutslipp, lokal forurensing, støy og svevestøv. Tiltakene skal også bidra til å fremme sirkulærøkonomi ved å endre kommunens rolle som forbruker til å eie mindre og dele mer, uten at dette går på bekostning av tjenestetilbudet.

#### **Definisjoner**

Definisjoner	
Utslippsfri / nullutslipp	Drivstoffteknologier som i bruk ikke avgir noen form for utslipp, verken CO <sub>2</sub> eller andre gasser som påvirker lokal luftkvalitet (slik som partikkelutslipp og svevestøv). Utslippsfrie drivstoffteknologier er elektrisitet og hydrogen.
Fossilfri	Drivstoff som ikke slipper ut ny CO <sub>2</sub> til atmosfæren ved bruk. Fossilfrie drivstoff i denne sammenhengen er biodiesel, bioetanol, biogass, elektrisitet og hydrogen.
Biogass	Drivstoff i gassform som er fremstilt av biologisk materiale. Komprimert biogass (CBG) er mest utbredt, men biogass finnes også i flytende form (LBG). Den fossile ekvivalenten til biogass er naturgass.
Flytende biodrivstoff	Drivstoff som er fremstilt av biologisk materiale, som for eksempel biodiesel og bioetanol. Benyttes i forbrenningsmotorer som erstatning

	for fossilt drivstoff. HVO som er en type biodiesel, er det biodrivstoffet som har størst utbredelse.
Bildeling / maskindeling	Konsept hvor kjøretøy eller maskiner benyttes av flere brukere enn de som eier dem. Deling bidrar til at samme arbeid kan utføres med færre kjøretøy og maskiner, såfremt bruken ikke sammenfaller i tid.
Flåtestyrings-system	I denne sammenheng forstås det som et system som brukes til å forvalte og holde oversikt over eiendeler som kjøretøy, maskiner, utstyr, mm. Et flåtestyringssystem kan inneholde funksjonalitet for deling, og kan kobles til hardwareløsninger for nøkkelfri opplåsing og start, samt sporing ved hjelp av GPS-enheter.
Delings-tjeneste	Tjeneste som tilbys av private aktører hvor det gis tilgang til kjøretøy og maskiner innenfor avtalte tider eller ved behov. Tilbudet for delingstjenester er i økende vekst og er mest utbredt for personbilmarkedet. Både privatpersoner, bedrifter og offentlige aktører benytter seg av delingstjenester i dag.

### **Oslo kommunes maskin- og kjøretøypark**

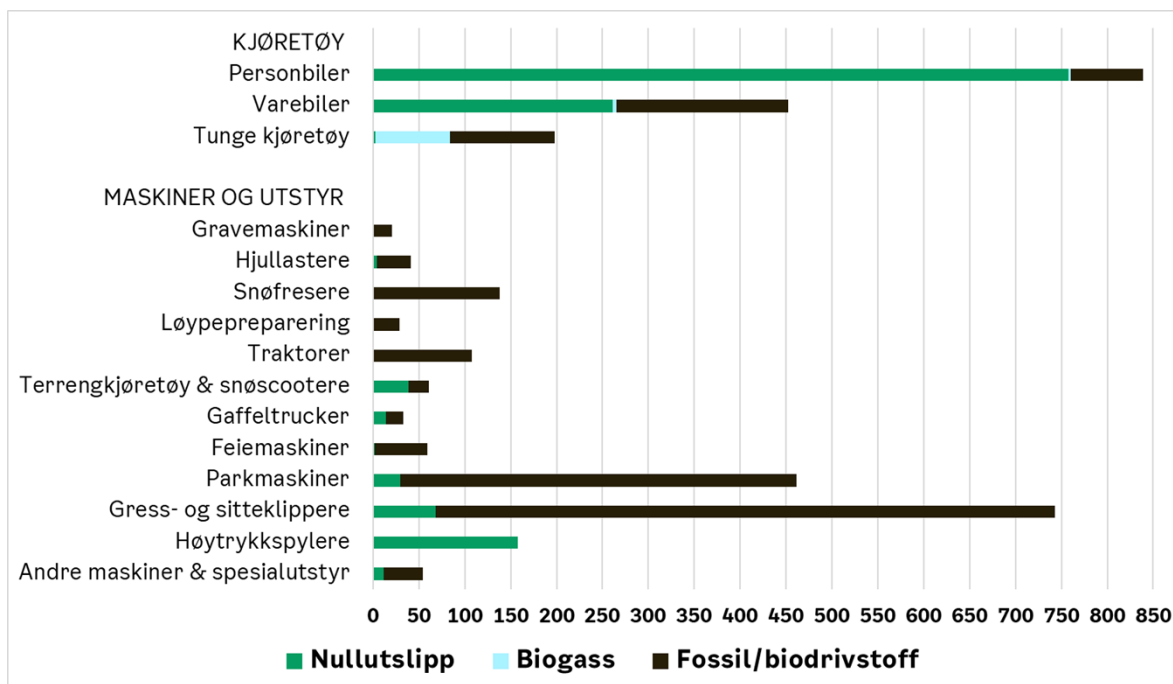
Kommunen har om lag 1 500 kjøretøy og 2 000 maskiner og utstyr. Høsten 2022 er den samlede andelen utslippsfrie og biogasskjøretøy 74 prosent. For maskinparken viste beregninger fra 2021 at 17 prosent av maskinene var utslippsfrie. En stor andel av de fossile kjøretøyene og maskinene benytter flytende biodrivstoff. I klimabudsjettet for 2023 er utslipp fra kommunes kjøretøypark beregnet til 1 100 tonn CO<sub>2</sub> årlig, og utslipp fra maskinparken beregnet til å være 1 300 tonn CO<sub>2</sub> årlig.

Kommunens kjøretøy og maskiner er ulikt fordelt på kommunens virksomheter. Det er til sammen 36 virksomheter som har kjøretøy. Bydelene har flest personbiler og minibusser, mens etatene og eiendomsforetakene har flest varebiler og lastebiler. Renovasjon- og gjenvinningsetaten (REG) har i underkant av 70 prosent av lastebilene, som i hovedsak er innsamlingskjøretøy for husholdningsavfall. Gjennomsnittsalderen for kommunens kjøretøy er seks år, og om lag halvparten av kjøretøyene er åtte år eller eldre. Den gjennomsnittlige årlige kjørelengden er beregnet til å være i underkant av 10 000 km. Om lag en fjerdedel av kjøretøyene har en årlig kjørelengde som er 3 000 km eller lavere. Andelen nullutslipp er høyest for personbilene, mens andelen biogass er høyest for lastebilene.

Det er kun ni virksomheter som har maskiner og utstyr av betydning. Over 65 prosent av maskinene tilhører Utdanningsetaten (UDE) og er mindre maskiner og utstyr som brukes på skolene i Oslo. Øvrige virksomheter med store maskinflåter er Gravplassetaten (GPE) og Bymiljøetaten (BYM). Til sammen har disse tre etatene over 90 prosent av alle kommunens maskiner. Kommunen har om lag 100 traktorer som til sammen er estimert å stå for nesten halvparten av utslippene fra maskinparken. Markedsmodenheten er lav for dette segmentet, med få tilgjengelige varianter med utslippsfri teknologi og biogass.

Bystyret har bevilget 140 millioner kroner til utskifting av fossile maskiner og utstyr med utslippsfrie alternativer over de siste tre årene. Budsjettmidlene bidrar til ytterligere investeringer, men det tar noe tid, fordi markedet for slike maskiner har vært begrenset og utvalget lite.

Som figuren under viser har overgangen til utslippsfritt kommet lengst for de mindre kjøretøykategoriene og små maskinene.



Figur 1: Oversikt over Oslo kommunes kjøretøy (Kilde: UKE 2022) og maskiner (Kilde: Endrava 2021)

I Norge har elektriske løsninger stor utbredelse og da særlig innenfor kjøretøysegmentet. Oslo kommune var tidlig ute og anskaffet de første elektriske personbilene som kom på markedet for litt over ti år siden. Siden den gang har tilgangen på elektriske kjøretøy økt betraktelig. Utvalget er fortsatt størst for personbiler og varebiler, men flere kjøretøyprodusenter har de siste årene lansert tyngre kjøretøy, slik som elektriske lastebiler. Utviklingen går raskt, og det vil innen få år finnes elektriske varianter i alle størrelser som dekker de fleste behov. Ruter har i mange år hatt søkelys på elektriske bybusser, og har med sin strategiske satsing både gått foran og vist at teknologien er levedyktig.

For elektriske maskiner har det frem til nylig kun vært mindre maskinkategorier som hjullastere, minigravere og parkmaskiner som har vært tilgjengelige i serieproduksjon. Utviklingen har derimot akselerert de aller siste årene, godt hjulpet av Oslo kommunes standardkrav for utslippsfrie bygge- og anleggsplasser. Antallet elektriske gravemaskiner over 10 tonn i Norge har økt fra rundt 20 i 2019 til om lag 200 ved utgangen av 2021. Tyngre maskiner over 10 tonn blir i dag ombygget til elektrisk drift hos spesialiserte leverandører. Imidlertid igangsetter nå flere maskinprodusenter serieproduksjon også på de tyngre maskinsegmentene.

Biogass som drivstoff har eksistert i lang tid og brukes i andre land i både lette og tunge kjøretøy. I Norge har biogass stort sett blitt brukt i lastebiler og busser, hvilket også er tilfelle for kommunens egne kjøretøy. For Oslo som helhet er andelen nye tunge biogass og elektriske kjøretøy i 2022 til sammen på 34 prosent (per 31.10). Med bompengefritaket for biogass i bomringen rundt Oslo fra høsten 2022 forventes det økt interesse for å kjøre på biogass.

Hydrogen som energibærer er lite utbredt i Norge. Ruter har tidligere testet hydrogenbusser, men dette prosjektet er avsluttet. Markedet for maskiner som bruker biogass eller hydrogen har vært tilnærmet fraværende, med unntak av enkelte pilotmaskiner som har blitt utviklet. Begge teknologiene kan likevel spille en rolle i fremtiden for maskiner som krever uavbrutt driftstid eller for maskiner som skal brukes i områder hvor ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig.

Det er i dag store forsinkelser på leveranser av kjøretøy og maskiner. Leverandører og produsenter melder om leveringstider fra ni til 18 måneder for mye av det som kommunen etterspør. Leveringsutfordringene skyldes globale forhold som Oslo kommune har liten mulighet til å påvirke.

Tabellen under viser forventet utvikling i markedet for utslippsfrie maskiner, innenfor de viktigste maskinkategoriene som Oslo kommune eier.

Maskinkategori	Type	Segment	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gressklipper	Kantklipper	Ingen	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Gressklipper	Dytteklipper	Ingen	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Gressklipper	Sitteklipper	Ingen	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Gressklipper	Gresstrimmer	Ingen	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Parkmaskin	Løvblåser	Ingen	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Parkmaskin	Hekksaks	Ingen	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Parkmaskin	Motorsag	Ingen	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Snømaskiner	Snøfreser	Ingen	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Snømaskiner	Løypeprepmaskin	<250 hk	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Snømaskiner	Løypeprepmaskin	>250 hk	P	P	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP
Traktor	Traktor	25-75hk	P	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Traktor	Traktor	>75hk	P	P	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP
Traktor	Minitraktor	<25hk	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Terrengkjøretøy	El-bil	Ingen	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Terrengkjøretøy	ATV	Ingen	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Terrengkjøretøy	Andre	Ingen	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Hjullaster	Hjullaster	<10 tonn	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Hjullaster	Hjullaster	10-25 tonn	P	P	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP
Hjullaster	Hjullaster	>25 tonn	P	P	P	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP
Gravemaskiner	Gravemaskin	<10 tonn	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Gravemaskiner	Gravemaskin	10-25 tonn	P	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
Gravemaskiner	Gravemaskin	>25 tonn	P	P	P	TP	TP	SP	SP	SP	SP	SP

SP = Serieproduksjon

TP = Tidlig serieproduksjon

P = Pilot

Figur 2: Markedsmodenhet for maskinkategorier. Kilde: Endrava (2021) Utslippsfrie maskiner mot 2025

En høy andel av kommunens kjøretøy har lav årlig kjørelengde. Det antas også at det er lav kapasitetsutnyttelse av mange av maskinene. En stor utfordring med den desentraliserte maskin- og kjøretøyforvaltningen som kommunen har i dag, er at det ikke finnes systemer eller registre med samlet informasjon om hva kommunen eier. Kommunen har heller ikke informasjon om bruken av maskinene eller kjøretøyene, eller hvor de befinner seg. Dette gjør det utfordrende å forvalte og planlegge for en optimal bruk av den samlede maskin- og kjøretøyflåten.

Et flåtestyringssystem vil kunne gi bedre forutsetninger for å planlegge og gjennomføre tiltak på konsernnivå. Det vil gi muligheter for mer presise analyser for optimalisering av forvaltning, eierskap og plassering. Ikke minst vil analyser av bruksdata kunne benyttes til å identifisere kjøretøy og maskiner som er egnet for interndeling eller som kan erstattes ved bruk av eksterne delingsordninger, forutsatt at dataene håndteres i tråd med personopplysningsloven og arbeidsmiljøloven.

Menon Economics anslår i rapporten «Potensialet for deling av Oslo kommunes egen kjøretøypark» at om lag 50 prosent av kommunens tjenestebiler har et potensial for å deles. I rapporten «Utskiftningsplan maskiner» utarbeidet av Endrava er potensialet for deling av maskiner undersøkt, men konklusjonen er at dette er mer begrenset enn for kjøretøy.

Deling av maskiner og kjøretøy kan enten oppnås gjennom at Oslo kommune selv legger til rette for deling internt i kommunen ved å ta i bruk et flåtestyringssystem eller ved at kommunen kjøper tjenester for deling av kjøretøy og maskiner av private aktører. I budsjett 2023 er det satt av midler til et flåtestyringssystem og til piloter for kjøp av bildelingstjenester fra private aktører. Eierskapet og forvaltningsansvaret vil variere alt etter hvilke løsninger som tas i bruk. Kommunen har begrenset erfaring med deling av egne maskiner og kjøretøy, men det er enkelte virksomheter som benytter seg av bildelingstjenester.

Markedet for bildelingstjenester er i sterk vekst. I 2015 var det kun et fåtall selskaper med et begrenset utvalg av biler, mens det i 2018 var ni bildelingsselskaper med over åtte tusen biler. I motsetning til markedet for bildelingstjenester, er markedet for maskindelingstjenester ikke særlig utviklet. Tilbydere av bildelingstjenester har ulike modeller for hvordan kjøretøy gjøres tilgjengelige for bruk. For bedrifter og offentlige virksomheter er det vanlig å inngå avtaler der en reserverer en fast brukstid for kjøretøy, da gjerne innenfor normal arbeidstid. Slike ordninger kan gi god kapasitetsutnyttelse da offentlige ansatte som regel har behov for kjøretøy på dagtid på hverdager, mens privatpersoner ofte har behov på kveldstid og i helger.

Økt deling som reduserer antall maskiner og kjøretøy kommunen må eie, vil både kunne gi besparelser ved reduserte innkjøpskostnader og reduserte faste kostnader ved at disse fordeles på flere brukere. I tillegg vil det kunne gi reduserte utslipp som følge av at færre kjøretøy og maskiner produseres. Ved å dele med andre aktører som innbyggere og næringsliv, vil kommunen også kunne bidra til å redusere direkte utslipp ved at færre blir avhengige av fossile kjøretøy og maskiner. En reduksjon i antall kjøretøy og maskiner som behøves i kommunen vil også frigjøre areal som kan benyttes til andre formål.

Flåtestyring og deling av kjøretøy og maskiner innebærer lagring og behandling av persondata. Prosesser knyttet til innføring av GPS-enheter skal gjennomføres i dialog med de ansattes organisasjoner.

En del av Oslo kommunes kjøretøy og maskiner vil være uegnet for deling. Dette vil spesielt gjelde kjøretøy og maskiner som står i beredskap, har spesialinnredning, fastmontert utstyr eller som brukes over store deler av døgnet. Det vil også for enkelte kjøretøy, for eksempel store kjøretøy og maskiner hvor det behøves førerkort eller kompetansebevis, være færre muligheter for deling.

Klimaetaten (KLI), BYM, UKE og Ruter er involvert i prosjekter som ser på nye innovative metoder for å videreutvikle Oslo kommunes satsing på bærekraftig mobilitet. Dette gjøres i samarbeid med ulike private og offentlige aktører i byen og regionen. Økt deling av kommunens kjøretøy og maskiner bør i størst mulig grad dra veksel på pågående prosjekter, og det bør fremover søkes samarbeid med eksterne for å sikre at kommunen bidrar til å utvikle fremtidens løsninger.

BYM har en pågående prøveordning hvor etaten legger til rette for at inntil 1000 parkeringsplasser på offentlig gategrunn i Oslo blir forbeholdt bildeling. Formålet med prøveordningen er å redusere privat bilbruk, stimulere til miljøvennlige transportløsninger og redusere behovet for areal til parkering på offentlig grunn. Erfaringene fra prøveprosjektet blir viktige å ta inn i kommunens videre satsing på økt bruk av delingstjenester.

### **Handlingsplanens satsingsområder og tiltak**

Arbeidet for å oppnå en utslippsfri og delingsbasert kjøretøy- og maskinpark skal prioriteres høyt. Kommunens virksomheter er selv ansvarlige for å dekke sitt behov for kjøretøy og maskiner.

For å lykkes med omstillingen er det vesentlig at arbeidet med utskiftning og deling koordineres på en mer effektiv og overordnet måte enn tidligere. Enkelte virksomheter har i 2022 laget utskiftningsplaner for egen kjøretøy- og maskinpark. Fremover skal utarbeidelse av utskiftningsplaner omfatte alle kommunens virksomheter. Dette for å muliggjøre samarbeid om leverandørdialoger og utviklingsprosjekter hvor flere virksomheter har sammenfallende behov.

For å sikre en rask og effektiv gjennomføring av tiltakene som handlingsplanen legger opp til gis UKE en større rolle. UKE skal være ansvarlig for å se virksomhetenes behov på tvers ved å initiere og koordinere felles anskaffelsesprosesser. Etaten skal også iverksette utviklingsløp for fossile maskiner og kjøretøy hvor det er lav markedsmodenhet for utslippsfrie og biogassløsninger. UKE skal videre gjennomføre felles markedsdialoger, planlegge og anskaffe systemer og løsninger for flåtestyring og deling og utvikle maler for utskiftningsplaner som virksomhetene skal ta i bruk.

Oslo kommune har som mål at trafikken i Oslo skal reduseres med en tredel innen 2030. Dette betyr at kommunens virksomheter må intensivere arbeidet med å tilrettelegge for at flest mulige arbeidsreiser gjøres med sykkel, til fots eller kollektivt. Det er viktig at virksomhetene tilrettelegger for dette, slik at behovet for investeringer i kjøretøy som benyttes til persontransport reduseres.

Tiltakene som handlingsplanen legger opp til krever store investeringer i ny fyll- og ladeinfrastruktur. Nødvendig infrastruktur må planlegges tidlig, og kommunens virksomheter må finne løsninger for sambruk med hverandre og andre aktører der forholdene ligger til rette for det.

Det foregår i dag liten grad av deling av kommunens kjøretøy og maskiner. Tiltakene i denne handlingsplanen skal medvirke til å skape en delingskultur innad i kommunen, og sørge for et mer helhetlig bilde av behovene som skal dekkes. Økt deling av maskiner og kjøretøy vil kunne medføre endringer i arbeidshverdagen for en del av kommunens ansatte. Det skal etterstrebes at nye løsninger og rutiner skal ha en positiv innvirkning og gi merverdier som forenkler de ansattes arbeid. De som i dag har det operative ansvaret for kjøretøy og maskiner i de ulike virksomhetene vil ha en nøkkelrolle i planlegging og implementering av nye systemer og metoder. Det er også avgjørende at det gis god opplæring til de som bruker kjøretøyene og maskinene når nye delingsløsninger tas i bruk.

#### Handlingsplanens satsingsområder:

- 1) Omstilling til nullutslipp eller biogass
- 2) Tilgang på tilstrekkelig fyll- og ladeinfrastruktur
- 3) Overgang til en delingsbasert maskin- og kjøretøypark

#### **OMSTILLING TIL NULLUTSLIPP ELLER BIOGASS**

Oslo kommune skal innen utgangen av 2025 ha kommet i mål med utskiftning av kjøretøy- og maskinflåten. Dette skal oppnås ved å anskaffe nye maskiner og kjøretøy som benytter biogass eller utslippsfrie drivstoff og ved å avhende de som er fossile.

Ikke alle løsningene som kommunen har behov for finnes i dag. For å lykkes med en fullstendig overgang til nullutslipp og biogass skal det på et tidlig stadium initieres utviklingssamarbeid

med leverandørmarkedet. På grunn av lange leveringstider er det viktig at kommunens virksomheter prioriterer dette arbeidet høyt, og allokterer ressurser riktig slik at arbeidet med utskiftning av flåten ikke forsinkes unødvendig.

Virksomhetene skal ha oppdaterte utskiftningsplaner som viser når fossile maskiner og kjøretøy skal byttes ut og skal melde inn budsjettbehov basert på dette. Behov for fyll- og ladeinfrastruktur skal være en integrert del av dette arbeidet og virksomhetene må derfor tidlig planlegge for hvordan energibehovet skal dekkes.

Brann- og redningsetaten (BRE) og Vann- og avløpsetaten (VAV) har kjøretøy og maskiner som inngår som en del av kommunens beredskapsfunksjon. En for rask omstilling til nullutslipp og biogass kan gå på bekostning av samfunnssikkerheten. Virksomhetene benytter også mange spesialtilpassede kjøretøy og maskiner, som vil kreve egne utviklingsløp før de kan bli aktuelle for nullutslipp eller biogass.

BYM gjennomfører aktiviteter i Marka som blant annet skogforvaltning og preparering av skiløyper. Det finnes imidlertid få tilgjengelige maskiner på utslippsfri teknologi og biogass innenfor maskinsegmentene som er relevante for ovennevnte aktiviteter, og det vil være krevende å etablere lade- eller fyllinfrastruktur i Marka.

Det er viktig at kommunen både vurderer kostnadseffektivitet ved valg av utskiftninger, og tar en ledende rolle for å utvikle markedet. Dette kan være motstridende mål med tanke på prioritering av hvilke investeringer som skal gjøres. Som hovedregel skal utstyr som er gammelt og har høyt klimagassutslipp byttes ut først. Potensialet for deling må alltid vurderes før det gjøres nye investeringer i kjøretøy, maskiner og fyll- og ladeinfrastruktur, slik at det ikke gjennomføres unødvendige anskaffelser.

#### **TILTAK:**

<b>Nr.</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Støtte</b>
<b>1</b>	Nye kjøretøy og maskiner som anskaffes skal være utslippsfrie eller gå på biogass.	Alle	
<b>2</b>	Frem mot 2025 tillates det kun å anskaffe brukte fossile kjøretøy og maskiner, eventuelt kan det inngås kortvarige leieavtaler for å dekke nødvendige behov.	Alle	
<b>3</b>	Dersom virksomhetene skal anskaffe nye fossile kjøretøy og maskiner eller beholde eksisterende fossile kjøretøy og maskiner etter 2025, skal det søkes overordnet byrådsavdeling om dispensasjon. Ved innvilget dispensasjon skal det benyttes flytende biodrivstoff for de aktuelle maskinene og kjøretøyene. Frem til 2025 skal det, så langt det er teknisk mulig, brukes flytende biodrivstoff på maskiner og kjøretøy som ikke er elektrifisert/biogassdrevet.	Alle	
<b>4</b>	Det skal gjennomføres anskaffelser av maskiner og kjøretøy som er på pilotstadiet for å sette fart på serieproduksjon for umodne teknologier.	Alle	UKE
<b>5</b>	Virksomhetene skal utarbeide utskiftningsplaner for hvordan maskin- og kjøretøyparken skal omstilles til utslippsfritt eller biogassdrevet i løpet av 2025. Behov for fyll- eller ladeinfrastruktur skal inngå i planene.	Alle	UKE



<b>6</b>	Utskiftningsplanene skal oppdateres løpende og skal rapporteres til overordnet byrådsavdeling som en del av den (utvidete) årlige miljø- og klimarapporteringen.	Alle	
<b>7</b>	Med utgangspunkt i utskiftningsplanene skal virksomhetene forberede budsjettinnspill for driftsmidler og investeringsbehov knyttet til kjøretøy, maskiner, utstyr, fyll-/ladeinfrastruktur, systemer og ressurser.	Alle	UKE
<b>8</b>	Virksomheter som har kjøretøy og maskiner med en beredskapsfunksjon, skal kartlegge hvorvidt og hvordan flåten kan omstilles samtidig som behovet for samfunnssikkerhet ivaretas.	BRE, VAV	UKE
<b>9</b>	Det skal lages veiledende retningslinjer for prioritering av hvilke maskiner og kjøretøy som skal byttes ut først og anbefalinger av hvilke maskiner og kjøretøy som kan inngå i delingsordninger.	UKE	

### **TILGANG PÅ TILSTREKKELIG FYLLE- OG LADEINFRASTRUKTUR**

Oslo kommune har i mange år tilrettelagt for fyll- og ladeinfrastruktur for sin egen virksomhet og for byens befolkning og næringsliv. En økning i antall kjøretøy og maskiner som er elektriske, hydrogen og biogass vil kreve at det fortsatt investeres i dette. Nødvendig infrastruktur må planlegges tidlig og kommunens virksomheter må finne løsninger for sambruk med hverandre og andre aktører der forholdene ligger til rette for det. Kommunen skal videreføre arbeidet med etablering av energistasjoner og utbygging av ladeinfrastruktur i byen.

Nye elektriske maskiner og kjøretøy vil kreve økt utbygging av ladeinfrastruktur. Behovene virksomhetene vil ha for hurtigladeløsninger fremover er usikre. Dette beror både på hvilke maskiner og kjøretøy som det skal investeres i, bruken som vil følge av økt deling, og utviklingen i batteriteknologier. Erfaringer fra enkelte anleggsplasser og fra Ruters arbeid med ladeinfrastruktur til kollektivtransporten viser at det i mange tilfeller er behov for oppgraderinger i strømmettet før nye ladepunkter kan etableres. Dette vil kunne påvirke kostnadsbildet og tiden som behøves for å etablere ladeinfrastrukturen. Battericontainere kan være en løsning som vil være aktuelt for enkelte virksomheter, og bør tas i betraktning når ladebehov skal kartlegges.

For å sikre rask framdrift og avlaste virksomhetene er det behov for et koordinert arbeid for å sikre tilstrekkelig kapasitet i strømmettet og utbygging av ladeinfrastruktur til kommunens elektriske maskiner og kjøretøy. Arbeidet skal ledes av UKE, med faglig bistand fra KLI og andre berørte virksomheter.

For at kommunen i større grad kan lykkes med en satsing på en utslippsfri og delingsbasert kjøretøy- og maskinpark, er det viktig at det investeres i infrastruktur som benytter løsninger som har åpne standarder og at proprietære løsninger unngås. Dette er nødvendig for å sikre at utstyr kan brukes på tvers av kommunens virksomheter og at fremtidige investeringer i maskiner og kjøretøy er kompatible med eksisterende infrastruktur-løsninger.

### **TILTAK:**

<b>Nr.</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Støtte</b>
------------	---------------	---------------	---------------

<b>10</b>	Virksomhetene skal kartlegge behovet for fyll- og ladeinfrastruktur og strømforsyning før det anskaffes nye kjøretøy og maskiner.	Alle	UKE, KLI
<b>11</b>	UKE skal bistå virksomhetene med innkjøpsfaglig rådgivning og markedsdialog for etablering av nødvendig fyll- og ladeinfrastruktur.	UKE	
<b>12</b>	UKE skal ha koordinert dialog med nettselskap om fremtidige behov for strømforsyning til kommunens maskiner og kjøretøy.	UKE	KLI
<b>13</b>	Kommunen skal etterstrebe deling av fyll- og ladeinfrastruktur både mellom virksomhetene og med eksterne.	Alle	UKE, KLI

### **OVERGANG TIL EN DELINGSBASERT MASKIN- OG KJØRETØYPARK**

Byrådet har i kommunens klimastrategi fremhevet bildeling som en ønsket utvikling for Oslo kommune. Deling av kjøretøy og maskiner inngår som en del av satsingen på en mer sirkulær økonomi, ved at ressurser deles mellom flere brukere. Klimastrategien har også mål om at Oslos bidrag til klimagassutslipp utenfor kommunen (indirekte utslipp) er betydelig lavere i 2030 enn i 2020. Økt deling vil redusere de indirekte utslippene.

Kommunens virksomheter blir fremover en viktig bidragsyter til denne utviklingen ved at normen for egen kjøretøy- og maskinpark skal være at kommunens virksomheter deler. Oslo kommune skal bygge opp en delingskultur som reduserer behovet for å eie. Grunnprinsippet i kommunen skal være at kjøretøy og maskiner som kommunens virksomheter eier også skal kunne disponeres av andre virksomheter i den grad det er forsvarlig og hensiktsmessig. For kjøretøy og maskiner som har lave kjørelengder eller lav driftstid skal kommunen i større grad dekke behovet gjennom eksterne delingsordninger. En slik innretning av flåten fordrer at det etableres rutiner og systemer for flåtestyring og for maskin- og kjøretøydelling. Oslo kommune må ha en oversikt over hvilke kjøretøy og maskiner som disponeres og ha styringsinformasjon som sikrer at målet blir nådd.

For å lykkes med omstillingen til en delingsbasert maskin- og kjøretøypark er det viktig med en god prosess. De som blir berørt av endringene dette medfører må involveres og gis medvirkning i prosessene. Det er maskin- og kjøretøyforvaltere og brukere som i størst grad vil påvirkes av den nye måten å organisere flåten på. God kommunikasjon med tydelig informasjon om hvilke gevinster som kan oppnås, er viktig for å sikre rask gjennomføring og måloppnåelse.

### **TILTAK:**

<b>Nr.</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Støtte</b>
<b>14</b>	UKE skal sørge for at det gis god opplæring i systemer for deling av kjøretøy og maskiner, og involvering av forvaltere og brukere i kommunen.	UKE	
<b>15</b>	Oslo kommune skal ha et felles flåtestyringssystem hvor alle kommunens maskiner og kjøretøy skal registreres, for å tilrettelegge for deling mellom kommunens virksomheter.	Alle	UKE
<b>16</b>	Det skal investeres i komponenter og løsninger for nøkkelfri bruk og GPS-sporing av kjøretøy i den grad det er hensiktsmessig.	Alle	UKE

17	UKE skal pilotere kjøp av delingstjenester for kjøretøy og maskiner for å avdekke muligheter og barrierer før det potensielt rulles ut til øvrige virksomheter.	UKE	
18	Det skal etableres felles rutiner for ivaretagelse av personvern ved bruk av flåtestyringssystem og delingstjenester.	UKE	

### 3. Byrådets vurdering

For å nå Oslo kommunes ambisiøse mål om en reduksjon av klimagassutslipp på 95 prosent innen 2030 er det nødvendig å få på plass kutt i alle sektorer, og særlig der hvor utslippene er størst. Vi vet at utslipp fra kjøretøy og anleggsmaskiner utgjør en stor andel av utslippene i Oslo kommune. Det er svært viktig å få til utslippsreduksjoner her. Vi stiller stadig strengere krav til våre leverandører om hvilke kjøretøy og maskiner de skal bruke. Det er ingen grunn til at vi ikke skal stille tilsvarende strenge krav til oss selv. I denne saken samles og systematiseres en del tiltak som allerede er igangsatt. De overordnede målene er allerede kjent for virksomhetene, og saken vil være en god hjelp i det pågående arbeidet for å nå dem. Denne saken vil bidra til å redusere kommunens klimagassutslipp, og vil også redusere tilstøtende problemer som støy, svevestøv og lokal forurensning. Samtidig er den et bidrag inn i kommunens omstilling til en mer sirkulær og delingsbasert økonomi. Jeg ser saken som viktig for å oppnå kommunens klimamålsettinger.

### 4. Myndighet og ansvarsfordeling

I budsjett 2023 er det satt av til sammen 2,5 millioner kroner til å anskaffe et felles flåtestyringssystem og til å gjennomføre piloter for kjøp av bildelingstjenester fra private aktører. FIN har ansvaret for å gjennomføre konsernovergripende tiltak som sikrer en effektiv og omforent prosess i arbeidet med å oppnå en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark. UKE ivaretar det operative ansvaret for implementering av handlingsplanens tiltak.

### 5. Lover og regelverk, tidligere vedtak

Forskrift om offentlige anskaffelser § 7-9 om minimering av miljøbelastning:  
Oppdragsgiveren skal legge vekt på å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger ved sine anskaffelser og kan stille miljøkrav og kriterier i alle trinn av anskaffelsesprosessen der det er relevant og knyttet til leveransen.

Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport § 4: Krav til kjøp av utslippsfrie personbiler og varebiler.

Oslo kommunes anskaffelsesstrategi, jf. byrådssak 1104/17:

Delmål 2: Oslo kommunes anskaffelser skal gjøre Oslo til en grønnere by.

Kommunen skal i all planlegging av anskaffelser ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by. Kjøretøy og bygg- og anleggsmaskiner som brukes i forbindelse med utførelse av arbeid for Oslo kommune, skal som en hovedregel ha nullutslippsteknologi.

Klimastrategi for Oslo mot 2030, jf. bystyresak 109/20:

Satsingsområde 3: Legge til rette for bildelingsordninger som bidrar til redusert biltrafikk, og stimulere til økt andel utslippsfrie bildelingsbiler.

Satsingsområde 5: Bruke innkjøpsmakt til å etterspørre nullutslipp eller biogassdrevne kjøretøy som hovedregel.

Satsingsområde 7: Kommunens egne anleggsmaskiner skal også være utslippsfrie eller gå på biogass innen 2025.

Oslo kommunes klimabudsjett 2023, jf. sak 1/2023, kapittel 2:

Tiltak 5: Nullutslipp/bærekraftig biodrivstoff i kommunens kjøretøy

Tiltak 13: Nullutslipp/bærekraftig biodrivstoff i kommunens maskinpark.

For kommunens egen kjøretøy- og maskinpark kan de indirekte utslippene reduseres, hvis virksomheter i større grad deler maskiner og kjøretøy internt og med hverandre, samt gjennom anskaffelser av delingstjenester der det er mulig.

Temaplan for sirkulærøkonomi mot 2030, jf. Byrådssak 162/23

Byrådets mål for det sirkulære Oslo:

i det sirkulære Oslo har vi: a) Et forbruk av jomfruelige naturressurser som er redusert til et nivå som kan anses som forenlig med et globalt bærekraftig forbruk.

Et av satsingsområdene er innen forbruk og varehandel, hvor det er synliggjort at vi må kjøpe færre produkter basert på nye (jomfruelige) råvarer og at vi må bruke det vi kjøper bedre.

Produktområdet kjøretøy og maskiner er listet opp som et av seks spesielt viktige produktområder. Foreliggende byrådssak omhandler tiltak som skal bidra til å nå målene i temaplanen for sirkulærøkonomi mot 2030.

Verbalvedtak S17/2010, Nullutslipp og klimanøytral bilpark:

Ved utskifting av kommunens bilpark skal det som hovedregel anskaffes tjenestebiler med nullutslipsteknologi eller klimanøytrale drivstofftyper.

#### 6. *Vurdering av sakens konsekvenser for mennesker med nedsatt funksjonsevne*

Handlingsplanen skal ikke medføre negative konsekvenser for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Ved målkonflikt skal ansattes behov for å benytte tilrettelagt kjøretøy eller maskin gis forrang.

#### 7. *Vurdering av sakens fordelingskonsekvenser*

Handlingsplanen gjelder forvaltning og utskifting av kommunens egen flåte og har dermed ingen fordelingskonsekvenser av betydning.

#### 8. *Rapporteringsordning*

Følgende rapporteringsordninger innføres ved denne byrådssaken:

- 1) Virksomheter som har fossile kjøretøy, maskiner og utstyr skal oversende oppdatert utskiftningsplan til overordnet byrådsavdeling som en del av den (utvidete) årlige miljø- og klimarapporteringen. Virksomhetene skal oversende innrapporterte utskiftningsplaner til FIN, Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel (MOS), UKE og Klimaetaten (KLI) som kopimottakere.
- 2) Der virksomheter søker om unntak for å likevel få anskaffe et fossilt kjøretøy, skal overordnet byrådsavdeling fortløpende oversende alle innvilgede dispensasjoner til FIN, MOS, UKE og KLI som kopimottakere.

#### 9. *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Handlingsplanen er et virkemiddel for at kommunen skal oppnå tidligere vedtatte målsetninger. Det legges til grunn at kommunens virksomheter gjennomfører tiltakene i denne byrådssaken innenfor vedtatte budsjetter. Virksomhetene må melde inn eventuelle behov for økte investerings- eller driftsmidler i de ordinære budsjettprosessene. Eventuelle behov for økte investeringsmidler vil i all hovedsak gjelde for årene 2023, 2024 og 2025.

Investeringskostnadene som er oppgitt i handlingsplanen er usikre. For maskiner og utstyr har Endrava estimert at en total utskiftning av maskinparken vil koste fra 0,5 – 1 milliard kroner. For kjøretøyene har UKE estimert at kostnaden vil ligge rundt 0,7 milliarder kroner. Kostnader til investering i lade- og fyllinfrastruktur er inkludert i disse anslagene, og er estimert til å utgjøre 10 % av beløpene. Kostnadsnivået vil i stor grad avhenge om det velges normal- eller hurtigladeløsninger, og om det blir behov for å gjøre oppgraderinger i strømmettet for de stedene dette skal installeres. Det er større usikkerhet knyttet til kostnadene ved utskifting av maskinparken enn kjøretøyparken fordi markedet for utslippsfrie maskiner er mindre modent. En stor del av disse kostnadene ville også påløpt ved anskaffelse av fossile maskiner og kjøretøy, ettersom maskin- og kjøretøyparken uansett fornyes på jevnlig basis. Anslaget er ikke medregnet eventuelle bidrag fra statlige støtteordninger. Anslagene for investeringskostnadene er sensitive for prisstigninger og avhenger av hvilke drivstoffteknologier som velges. De vil også kunne påvirkes av endringer i nasjonale rammevilkår, slik som utforming av avgiftssystemet og statlige støtteordninger. Flere av investeringene kommunen skal gjennomføre er i dag på pilotstadiet. Dette gjelder spesielt for utslippsfrie versjoner av store maskiner slik som traktorer. Investeringskostnadene for disse vil derfor være betydelig høyere i starten, men vil gradvis avta etter hvert som de store maskinene blir serieprodusert.

Kostnadene vil bli lavere hvis kommunen lykkes i å redusere antall kjøretøy og maskiner, enten ved innføring av delingstiltak mellom kommunens virksomheter eller ved anskaffelse av eksterne delingstjenester.

Fremtidige driftskostnader for kjøretøy- og maskinparken vil avhenge av hvilke drivstoffteknologier som velges. Det forventes at elektriske alternativer fremover fortsatt vil ha lavere driftskostnader enn biogass og hydrogen, men en økning i elektriske kjøretøy og maskiner vil kreve investeringer i ny ladeinfrastruktur. Undersøkelser gjennomført av KLI for varebiler og lastebiler, viser at elektriske alternativer har opptil 25 % lavere totale driftskostnader sammenlignet med flytende biodrivstoff. Differansen skyldes i hovedsak lavere kostnader knyttet til drivstoff, bompenger og parkering.

Ved en overgang til nullutslipp og biogass må kommunens virksomheter avhende eksisterende fossile kjøretøy og maskiner. Inntekter fra salg vil bidra til å redusere nettoutgiftene.

Det er i perioden 2020-2022 bevilget til sammen 140 millioner kroner som i hovedsak skal benyttes til en forsert utskiftning av kommunens fossile kjøretøy og maskiner. 40 millioner kroner ble bevilget i revidert budsjett for 2020, 50 millioner kroner ble bevilget i revidert budsjett for 2021 og 50 millioner kroner ble bevilget i budsjett for 2022. Deler av midlene fra de to siste budsjettbevilgningene står fortsatt til disposisjon da de er tiltenkt utslippsfrie maskiner som ennå ikke er tilgjengelige i markedet.

I budsjett 2023 er det satt av til sammen 2,5 millioner kroner til å anskaffe et felles flåtestyringssystem og til å gjennomføre piloter for kjøp av bildelingstjenester fra private aktører. UKE er ansvarlig for gjennomføring av disse tiltakene og er i prosess med dette nå.

Handlingsplanens tiltak vil treffe kommunens virksomheter på ulik måte, siden omfanget, forvaltningen og bruken av maskiner og kjøretøy varierer mye. Implementeringen av tiltakene vil gå over flere år, og virksomhetene ressursbruk vil variere i denne perioden. Ved innføring av tiltak som påvirker arbeidsrutiner og behandling av personopplysninger i forbindelse med deling av kjøretøy og maskiner, vil de ansattes organisasjoner og tillitsvalgte bli involvert.

Ved innføring av flåtestyringssystem vil det for virksomhetene som ikke har slike systemer i dag, påløpe driftskostnader. Det antas imidlertid at effektiviseringsgevinster i form av økt deling og bedre forvaltning på sikt vil veie opp for dette.

#### 10. Vedtakskompetanse

Bystyret har i sak 186/19 Reglement for byrådet § 3-9 delegert til byrådet å vedta administrative regelverk som omhandler støttefunksjoner for administrasjonen. I byrådsreglementet § 3-2 andre ledd fremgår det at byrådet kan delegere til byrådets medlemmer å treffe vedtak i saker som ikke er av prinsipiell betydning.

#### **Byråden for finans innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:**

Byrådet vedtar *Oslo kommunes handlingsplan for en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025* slik den fremgår av punkt 2 i denne saken.

Byrådsavdeling for finans, den 31.08.2023

Einar Wilhelmsen

Byrådet tiltrådte innstillingen fra byråden for finans

Byrådet, den 07.09.2023

Raymond Johansen