



Oslo

Byrådslederens kontor

MOVE21 gevinstrealiseringsplan for Oslo kommune



Forventede gevinster og
nyttevirkninger med tilhørende
forslag til oppfølging for kommunen

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	3
2	Oppsummering	3
3	Kort om MOVE21	4
3.1	Piloter og aktiviteter i Oslo i regi av MOVE21	5
3.1.1	Samkjøring av varer og passasjerer i Ruters tilbud om aldersvennlig transport (pilot 1) ...	5
3.1.2	Integrering av bysykler i Ruter-appen (pilot 2)	5
3.1.3	En multiaktørkontrakt for bylogistikk (pilot 3)	6
3.1.4	Et mobilitetshotell på Filipstad (Kaia Mobility Hotel) (pilot 4)	6
3.1.5	Et nettverk av mobilitetspunkter på Grorud (pilot 5)	6
4	Hvordan gevinstrealisering forstås	7
4.1	Målsetninger, effektmål, prosjektleveranser og indikatorer i MOVE21	7
4.2	Hovedmålsetning og delmål	8
4.3	Effektmål.....	8
4.4	Sentrale prosjektleveranser	9
4.5	Indikatorer	9
5	Gevinstrealisering i Oslo kommune med utgangspunkt i effektmålene	10
5.1	Grupperinger av effektmål.....	10
5.2	Forutsetninger for gevinstrealiseringen	11
6	Effektmål gruppe 1: utslipp og forurensing	11
6.1	Oppfølgingsplan	13
7	Effektmål gruppe 2: Reisemidler og atferdsendring.....	14
7.1	Oppfølgingsplan	17
8	Effektmål gruppe 3: TEN-T tilknytning	17
8.1	Oppfølgingsplan	18
9	Effektmål gruppe 4: sektorintegrering og integrerte transportløsninger	19
9.1	Oppfølgingsplan	20
10	Effektmål gruppe 5: innovasjonskapasitet og testarenaer.....	21
10.1	Oppfølgingsplan	22
11	Effektmål gruppe 6: anskaffelser og konkurranseevne	23
11.1	Oppfølgingsplan	23

1 Bakgrunn

Bystyret behandlet i 2023 (sak 498/23) strategien for kommunens internasjonale arbeid. Det internasjonale arbeidet er et verktøy for å nå kommunens mål og skal være en integrert del av det løpende arbeidet i byrådsavdelingene og virksomhetene. EUs forsknings- og innovasjonsprogram er et prioritert verktøy i dette arbeidet. Oslo kommune deltar i EU-prosjekter som fremmer læring, innovasjon og utvikling for å styrke tilbudet til innbyggerne og næringslivets konkurranseevne og for å løse samfunnsflokker. Deltakelse i EU-prosjekter er også et virkemiddel i oppfølgingen av strategien for kunnskapsbasert utvikling, innovasjon og digital teknologi for Oslo kommune, behandlet av bystyret i 2023 (sak 84/23).

Byrådet har ambisjoner om at kommunen skal delta og tilrettelegge for flere internasjonale innovasjonsprosjekter i samarbeid med næringsliv og academia. MOVE21 er et slikt prosjekt. I tillegg ledes MOVE21 av Oslo kommune, og det er første gang en norsk kommune leder et Horisont 2020-prosjekt. Dette gir Oslo kommune både en bedre mulighet til, men også et større ansvar for, å ta ut læring og gevinster.

Byrådet vedtok i april 2024 at det skal utarbeides en gevinstrealiseringsplan for innovasjonsprosjektet MOVE21. Planen er utarbeidet av Byrådslederens kontor som prosjekteier, i et godt samarbeid med byrådsavdelingene for miljø og samferdsel, byutvikling, finans, og kultur og næring. Arbeidet legges frem av Byrådslederens kontor som en byrådssak.

Flere av momentene i planen og erfaringer som er gjort underveis i prosjektet sammenfaller med større strategiske og planmessige prosesser i Oslo kommune, og bidrag fra MOVE21-prosjektet vil kunne spille positivt inn i flere av disse prosessene. En del av arbeidet med oppfølging av prosjektlærdom handler om å synliggjøre mulige barrierer slik at kommunen kan ta stilling til om dette er noe man bør jobbe for å endre, slik at det er mulig å forsere disse barrierene senere. Det er denne forståelsen som legges til grunn i denne planen.

2 Oppsummering

MOVE21 er et stort internasjonalt innovasjonsprosjekt som ledes av Oslo kommune. Prosjektet tester nye mobilitetsløsninger som skal bidra til blant annet reduksjon av klimautslipp og til transportreduksjon. Prosjektet har testaktiviteter i seks europeiske storbyer: Oslo, Göteborg, Hamburg, München, Bologna og Roma. Pilotaktiviteter i Oslo har blant annet testet samkjøring av varer og passasjerer, integrering av bysykler i Ruters kollektivtilbud, et mobilitetshotell på Filipstad og mobilitetspunkter i Grorud.

Gevinstrealiseringsplanen tar for seg prosjektets effektmål, hoved- og delmål og oppsummerer en rekke erfaringer og resultater fra prosjektgjennomføringen i Oslo. Planen angir mulige gevinster og disse er både prissatte og ikke-prissatte gevinster. De kan være av forskjellig karakter, og vil for eksempel kunne knyttes opp til økonomi, miljø, organisasjon eller klima. Planen belyser forventede gevinster og nyttevirkninger og peker på hvordan oppfølgingen kan skje og inneholder 33 konkrete oppfølgingspunkter.

Flere av momentene i planen og erfaringen som er gjort underveis i prosjektet sammenfaller med større strategiske og planmessige prosesser i Oslo kommune, og bidrag fra MOVE21-prosjektet vil kunne spille positivt inn i flere av disse prosessene. Oppfølgingspunktene berører flere sektorer på flere nivåer. Berørte sektorer sorterer under byrådsavdelingene for miljø og samferdsel, byutvikling, finans, kultur og næring, samt byrådslederens kontor. Oppfølgingspunktene er knyttet til hvordan kommunen gjennom ulike tiltak og virkemidler kan:

- Bidra til en reisemiddelfordeling i favør av sykkel, gange og kollektivtransport.
- Bidra til en transportreduksjon gjennom egen praksis i kommunen og tiltak rettet mot det lokale næringslivet.
- Bidra til økt sektorintegrering mellom areal- og transportplanlegging og mellom persontransport og bylogistikk.
- Bidra til økt omstillingstakt gjennom å utvikle Oslo som testarena og gjennom egne rammer og rutiner for innovasjonsarbeid.

Oppfølgingen av planen forutsettes i stor grad håndtert gjennom ordinære budsjettprosesser, alminnelige driftsoppgaver og relevant plan- og strategiarbeid. Koordineringen av oppfølgingen mellom sektorer bør i størst mulig grad skje gjennom etablerte samarbeidsfora.

3 Kort om MOVE21

MOVE21 er et internasjonalt innovasjonsprosjekt finansiert av EUs rammeprogram for forskning og innovasjon Horisont 2020. Prosjektet ledes av Byrådslederens kontor, og fra Oslo kommune deltar Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Klimaetaten, Ruter, Bymiljøetaten og Utviklings- og kompetanseetaten. Bymiljøetaten leder piloteringsarbeidet som foregår i *Oslo Living Lab* i regi av prosjektet og har ansvaret for pilotene i Oslo. I senere tid har også Plan- og bygningsetaten gjennom BYLO-prosjektet, finansiert over Klimasats-midler i regi av Miljødirektoratet, blitt koblet inn på temaer som berører bylogistikk. MOVE21 avsluttes i april 2025.

MOVE21 tester nye mobilitetsløsninger innenfor både gods- og persontransport med det overordnede målet å bidra til å redusere klimautslipp og øke antallet miljøvennlige og sømløse reiser. Løsningene som utvikles i prosjektet skal resultere i økt effektivitet, kapasitetsutnyttelse, tilgjengelighet og innovasjonskapasitet for bytransport. Ulike løsninger testes i seks storbyer definert som urbane noder av EU.

MOVE21 har etablert *Living Labs* i Oslo, Göteborg og Hamburg mens München, Roma og Bologna er følgebys. I alle byene skal løsninger utvikles og oppskaleres gjennom bruk av smidige utviklingsmetoder og gjennom samarbeid mellom offentlige aktører, privat næringsliv, forskere og innbyggerne. Denne typen innovasjonsarbeid representerer på mange måter en ny arbeidsform for kommunen.

Alle de seks byene ligger langs den samme transportkorridoren på det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T). TEN-T er et standardisert transportnettverk med fokus på sømløse og intermodale løsninger som bidrar til at Europa når sine klimamål for samferdselssektoren.

Nettverket er selve ryggraden i EUs transportsystem og består av korridorer og knutepunkter av stor betydning for EUs indre marked. Norge deltar i det indre markedet gjennom EØS-avtalen.

Den internasjonale TEN-T-dimensjonen og integrasjonen mellom byer langs korridoren har fått fornyet viktighet med ferdigstillingen av en ny TEN-T forordning i juni 2024. Forordningen vil bli innlemmet i EØS-protokollen 31 ifølge Samferdselsdepartementet og således også gjelde for Norge. Forordningen stiller en rekke krav til 432 urbane noder, blant annet om utviklingen av multimodale mobilitets- og logistikkpunkter, datainnsamling og utviklingen av bærekraftige mobilitetsplaner (*Sustainable Urban Mobility Plans*). EU definerer en urban node som et byområde der deler av transportinfrastrukturen for transeuropeisk transport (typisk havner, flyplasser, jernbanestasjoner, bussterminaler og godsterminaler) er koblet til regionale og lokale transportsystemer (inkludert infrastruktur for sykkel og gange).

MOVE21-prosjektet har mål på både tiltaks- og systemnivå. På tiltaksnivå testes konkrete løsninger gjennom piloter. På systemnivå gir prosjektet anbefalinger innenfor politikkutvikling og innovasjonsarbeid slik at politikkutvikling og virkemiddelbruk henger sammen på tvers av berørte sektorer. Klimaledelse og innovativ styring er viktige elementer i dette, i tillegg til en helhetlig og integrert tilnærming til mobilitet og byutvikling.

Prosjektet er finansiert av EU med ni millioner euro i direkte overføringer. Prosjektet har lagt til rette for ytterligere investeringer i privat og offentlig sektor. Prosjektet består av 24 partnere i syv land. Disse representerer byer og regioner, næringslivet, forskning og organisasjonslivet.

3.1 Piloter og aktiviteter i Oslo i regi av MOVE21

Løsningene som er blitt utviklet i Oslo skal bidra til å nå klimamålene, redusere trafikk og optimalisere eksisterende areal og transporttjenester. I MOVE21 *Oslo Living Lab* er det utviklet piloter under Bymiljøetatens ledelse. Disse er:

3.1.1 Samkjøring av varer og passasjerer i Ruters tilbud om aldersvennlig transport (pilot 1)

Med utgangspunkt på kjøpesenteret CC Vest ble det pilotert samtransport mellom varer og passasjerer i Ruters tilbud om aldersvennlig transport. En minibuss brukt i aldersvennlig transport hentet passasjerer på sedvanlig måte mens kunder på kjøpesenteret kunne bestille hjemlevering av varer med bussen. Tanken var å maksimere lastekapasiteten ved å ta med pakker på bussene. Piloten ble nedskalert på grunn av tekniske og juridiske barrierer i selve testfasen.

3.1.2 Integrering av bysykler i Ruter-appen (pilot 2)

Kollektivreisende i Oslo har muligheten til å ta i bruk bysykler som en del av reisen og gjennom Ruter-appen. Kunder fikk i en piloteringsfase mulighet til å teste kjøp av enkeltreiser med bysykkel gjennom Ruter-appen, og tilbudet er i dag permanent. Etter lanseringen gjennomførte Oslo Bysykkel et pilotprosjekt for elsykler som en del av bysykkelordningen. Ruter vurderer nå å skalere opp tilbudet til kundene i Ruter-appen ved også å selge turer med elsykler og utforsker i

tillegg muligheten for salg av kombinasjonsbilletter for kollektivtransport og bysykler. Antall registrerte bysykkelbrukere i Ruter-appen var 3699 ved inngangen til 2025.

3.1.3 En multiaktørkontrakt for bylogistikk (pilot 3)

Piloten har endret seg gjennom prosjektets levetid fra etablering av en fysisk samleterminal til å fokusere på nye samarbeidsformer (multiaktørkontrakter) mellom privat og offentlig sektor. Multiaktørkontrakten skulle fungere som et virkemiddel for mer samordnet, bærekraftig og effektiv bylogistikk uten subsidier. Manglende interesse fra bransjen og tillit mellom aktører, økonomisk usikkerhet, og manglende målsetninger og prinsipper for bylogistikk i kommunen har gjort det utfordrende til å få denne piloten til å fungere.

3.1.4 Et mobilitetshotell på Filipstad (Kaia Mobility Hotel) (pilot 4)

Mobilitetshotellet er et offentlig-privat samarbeid mellom MOVE21 (Oslo kommune), Mobility Solutions, Posten/Bring, Wolt og Nordic FM Group. Partnerskapet har en opt-in-klausul slik at flere bedrifter og produsenter har muligheten til å bli delaktig i hotellet. Målsetningen er å tilrettelegge for mer sykkelbasert bylogistikk i Oslo sentrum og særlig i området tiltenkt som en fremtidig nullutslippssone. Mobilitetshotellet tilbyr varelagring og omlast, lading, batteriswapping, pausefasiliteter og verkstedsmuligheter, i tillegg til finansiering, leasing-avtaler, service og modifikasjoner av sykler for bedriftsspesifikke behov. Mobilitetshoteller må ikke forveksles med mobilitetspunkter. En av hensiktene med piloten er å undersøke hvilken effekt et slik hotell kan ha på klimautslipp og bedrifters mulighet til å ta i bruk mer byvennlige kjøretøy gjennom at flere bedrifter bytter ut fossilbiler med mindre elektriske kjøretøy og lastesykler.

3.1.5 Et nettverk av mobilitetspunkter på Grorud (pilot 5)

I denne piloten ble samlokalisering av mikromobilitet (elsparkesykler, elsykler og sykkelshare), delebiler og kollektivtransport testet ut. En minimumsdefinisjon av et mobilitetspunkt er at det er multimodalt punkt som inkluderer minst to reisemidler som muliggjør mer sømløse reiser. På Grorud var hensikten å undersøke om det var mulig å oppnå færre reiser med privatbil i ytre by og vri om reisemiddelfordelingen i favør av mer bærekraftige reiser (sykkel, gange, kollektivtransport). Under piloten ble elsparkesyklene brukt på lengre avstander enn i sentrumsområder. Fra erfaringene ser kommunen at det var få vekslinger mellom kollektiv og elsparkesykler, og at elsparkesyklene i seg selv var populære blant yngre. Bildelingsaktørene har meldt om bruk over forventning.

I tillegg til pilotene beskrevet over har Oslo sammen med de andre byene fått i oppdrag å utvikle testarenaer langs to akser:

- Utforske samarbeidsmodeller for lokale og bærekraftige testarenaer mellom offentlige og private aktører innen transport og arealforvaltning.
- Samarbeide med andre byer om en felles TEN-T plattform som skal fungerer som en testarena for å identifisere og fremme nye former for styringssamarbeid og innovasjon på TEN-T-korridornivå for urbane noder.

4 Hvordan gevinstrealisering forstås

Gevinstrealisering er definert som forandring som har oppstått hos en bruker, virksomhet eller i samfunnet som en følge av et tiltak. Mulige gevinster kan være både prissatte og ikke-prissatte gevinster (kvantitative eller kvalitative). Disse kan være av forskjellig karakter, og vil for eksempel kunne knyttes opp til økonomi, miljø, organisasjon eller klima. En overordnet gevinstrealiseringsplan skal vise forventede gevinster og nyttevirkninger og knytte disse opp til konkrete effektmål, samt peke på hvordan oppfølgingen kan skje. De fleste gevinster realiseres etter at et prosjekt eller tiltak er ferdig mens noen kan realiseres underveis.

En gevinstrealiseringsplan er ikke det samme som en evaluering av et prosjekt. Det er heller ikke enkelt å måle gevinster, særlig hvis man forsøker å kvantifisere effekter eller knytte bestemte samfunnseffekter til bestemte forutgående prosesser. Slike målinger vil være heftet med usikkerhet knyttet til attribusjon (hvor mye av effekten skyldes prosjektaktiviteter kontra andre forhold eller aktiviteter), tidsperspektivet som legges til grunn, og kvaliteten på både data og indikatorene som blir brukt.

Det er heller ikke vanlig praksis at kommunen utarbeider egne gevinstrealiseringsplaner for EU-prosjekter eller for hvordan prosjektfunn og resultater omsettes inn i alminnelige driftsoppgaver. En profesjonalisering av prosjektstyring av EU-prosjekter vil imidlertid fordre økt fokus på gevinstrealisering og læringsmål. Forventninger knyttet til slikt arbeid bør utarbeides i eventuelle rammeverk for innovasjons- og FOU-prosjekter.

Gevinstrealisering defineres her bredt som å bruke innsikt som er opparbeidet i et prosjekt. Det kan være innsikt ervervet i gjennomføring av prosjektaktiviteter eller innsikt knyttet til strukturelle barrierer for måloppnåelse i prosjektet – og i forlengelsen av det, måloppnåelse for kommunen. Det kan også dreie seg om tapte sjanser til læring eller endring grunnet strukturelle barrierer. En del av arbeidet med oppfølging av prosjektlærdom handler om å synliggjøre mulige barrierer slik at kommunen kan ta stilling til om dette er noe man bør jobbe for å endre, slik at det er mulig å forsere disse barrierene senere. Det er denne forståelsen som legges til grunn i denne planen.

4.1 Målsetninger, effektmål, prosjektleveranser og indikatorer i MOVE21

I denne planen omtales prosjektets hovedmålsetning og delmål, en rekke effektmål og prosjektleveranser samt indikatorer. Disse kan gjenfinnes i prosjektbeskrivelsen til MOVE21, forarbeidet internt i Oslo kommune, og tilhørende bestilling fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel til underliggende etater ved prosjektstart i 2021.

I tillegg beskriver fremstillingen erfaringer, læring, muligheter og hinder slik de er identifisert av Byrådslederens kontor, Bymiljøetaten, Klimaetaten, Utviklings- og kompetanseetaten og Ruter i løpet av prosjektet. Planen forutsetter at kommunen fortsetter å høste gevinster fra prosjektet også etter prosjektslutt, og inneholder 33 konkrete oppfølgingspunkter. Planen forutsetter også at berørte sektorer vurderer ressursbruk for oppfølgingen og hensiktsmessig fremgangsmåte.

4.2 Hovedmålsetning og delmål

Hovedmålsetningen i prosjektet er å bidra til omstillingen av europeiske byer til klimanøytrale og multimodale knutepunkter for person- og godstransport. Dette gjøres gjennom en integrert og helhetlig tilnærming som skal resultere i økt effektivitet, kapasitetsutnyttelse og tilgjengelighet av transportløsninger samt økt innovasjonskapasitet i deltakende byer.

Videre har prosjektet fem delmål som skal bidra til at hovedmålsetningen nås. Disse er:

1. Teste og oppskalere fire samskapte nullutslippsløsninger for person- og godstransport samt kopiere én løsning fra en annen by.
2. Kombinere teknologiske og ikke-teknologiske innovasjoner for å gjøre det lettere å implementere nye løsninger.
3. Øke livskvalitet ved å fokusere på sosial rettferdighet i implementeringen av nye transporttilbud.
4. Etablere en plattform for koordinering, samarbeid og datadeling på TEN-T korridornivå og en samarbeidsmodell for varige testarenaer mellom offentlige og private innen transport og arealforvaltning.
5. Forsterke opptaket av gode løsninger gjennom formidlingsaktiviteter.

4.3 Effektmål

Effektmålene konkretiserer formålet for deltakelse og definerer mulige gevinster for organisasjonen som følge av å gjennomføre prosjektet: hvilken nytte kan vi høste som et resultat av prosjektet på sikt? Effektmål er ikke konkrete leveranser i prosjektet, men tas ut i linjeorganisasjonen underveis og særlig etter at prosjektet er avsluttet – som regel på systemnivå. Dette er ofte langsiktige positive gevinster og effekter og kan være både kvantitative og kvalitative. Selve gjennomføringen av prosjektet kan også bidra til positive effekter på lang sikt. Det er viktig å påpeke at effektmål også kan inkludere ikke-forutsatte virkninger. Effektmålene står beskrevet i forarbeidet til prosjektet og i prosjektmandatet.

1. Langsiktige utslippsreduksjoner
2. Bedre luftkvalitet, reduksjon av transportrelatert støy og økt trafiksikkerhet
3. Økning i andel bærekraftige reisemidler (sykkel, gange, mikromobilitet, kollektiv)
4. Langsiktige atferdsendringer med en dreining mot mer bærekraftige transportmidler
5. Økt tillit til nye mobilitetsformer
6. Forbedret tilgang til tjenester i områder med lav dekning av transporttjenester
7. Forbedret tilknytning mellom lokale transportnettverk og TEN-T nettverket
8. Forbedret effektivitet av lokale transportnettverk som har tilknytning til TEN-T nettverket
9. Økt sektoriell integrering og politikkutvikling
10. Økt kunnskap og erfaring fra integrerte transportløsninger
11. Økt innovasjonskapasitet
12. Forbedrede anskaffelseskriterier innenfor bytransporttjenester
13. Mer konkurransedyktige nullutslippsløsninger i flere byer
14. Styrket konkurranseevne til europeiske mobilitetsselskaper

4.4 Sentrale prosjektleveranser

Prosjektleveranser er definert i prosjektbeskrivelsen til prosjektet og beskriver hvilke resultater man forventer å få i prosjektet. Disse definerer hva prosjektet skal levere innenfor prosjektperioden og omfanget av disse leveransene. De inkluderer ofte flere delleveranser som ikke er omtalt her. Leveransen av disse skjer gjennom arbeid i prosjektorganisasjonen og måles også av prosjektorganisasjonen. De omtales i egne leveranser fra prosjektet til EU.

- Nye nullutslippsmobilitetsknutepunkter inkludert integrerte energilagings- og lademuligheter
- Integrerte transporttjenester (flere transportmidler) og teknologisk integrasjon av disse på tvers av offentlige og private tilbydere
- Forretningsmodeller som støtter integrasjon slik som beskrevet over
- Sektorpolitisk integrering som tas opp i strategi- og plandokumenter
- Styringsmodeller for validerte løsninger og oppskaleringer
- Simuleringer med digitale tvillinger
- En referansearkitektur for interoperabilitet på tvers av transportmidler og tilbydere
- Verktøy for innbyggerinvolvering
- Plattformen Scan-Med Observatory for koordinering, samarbeid og datadeling mellom urbane noder og andre styringsstrukturer for TEN-T korridorer
- Samarbeidsmodeller for bærekraftige og varige testarenaer mellom offentlige og private aktører innen transport og arealforvaltning
- Et lærings- og kapasitetsutbyggingsprogram for byer
- En emneveileder for mobilitetspunkter som tilfredsstiller TEN-T krav

4.5 Indikatorer

Kun de indikatorene fra prosjektet som er relevante for Oslo kommune er tatt med i denne fremstillingen. Utelatte indikatorer inkluderer indikatorer for andre byer og deltakende bedrifter samt kunnskaps- og nettverksorganisasjoner. Indikatorene som er inkludert her er både kvalitative og kvantitative.

- Utslippstall fra lokal veitransport (annethvert år)
- Transportrelatert støy (annethvert år)
- Transportrelatert NO_x (annethvert år)
- Transportrelatert PM_{2.5} (annethvert år)
- Antall oppskalerte tiltak eller innovasjoner (selvrapportering årlig)
- Kapasitet til datadrevne tilnærminger i mobilitetsplanlegging (exit-intervjuer)
- Selvopplevd tillit til nye løsninger (spørreundersøkelse 2024)
- Selvopplevd sikkerhet i transporttjenester (spørreundersøkelse 2024)
- Økning i sykkel og gange (reisemiddelfordeling, årlig)
- Antall implementerte løsninger og innovasjoner (selvrapportering årlig)
- Antall nye mobilitetspunkter (selvrapportering årlig)
- Antall brukere av mobilitetspunkter (tellere, statistikk fra operatører)
- Antall godskjøretøy som kjører i byen (årlig)

- Antallet kollektivreisende, inkludert de som bruker nye konsepter som en del av Ruters tilbud (statistikk fra Ruter/Urban Sharing)
- Frekvens og kvalitet på samarbeid mellom byer på TEN-T nivå (spørreundersøkelse)
- Frekvens og kvalitet på samarbeid mellom private og offentlige aktører (spørreundersøkelse)
- Selvpoplevd forståelse for hindringer og drivere for nye løsninger og tiltak (spørreundersøkelse)
- Politikktutvikling i form av reguleringer, virkemidler, strategier, planer eller vedtak (selvrapportering årlig)
- Økonomiske sektorbidrag (brutto verdiøkning)
- Antall synergier med andre initiativer og kapasitetsutbygging (selvrapportering årlig)

5 Gevinstrealisering i Oslo kommune med utgangspunkt i effektmålene

De fleste effektmålene forutsetter langsiktig arbeid hvor nytten eller gevinstene kan høstes på lang sikt. Disse er ikke konkrete leveranser i prosjektet, men må tas ut i linjeorganisasjonen underveis og etter at prosjektet er avsluttet. Dette vil kunne inkludere utilsiktede positive virkninger, og bør i flere tilfeller sees i sammenheng med potensialet for oppskalering av bestemte piloter eller tester.

5.1 Grupperinger av effektmål

I planen har flere effektmål blitt gruppert sammen. Dette fordi flere av effektmålene er delvis overlappende. Dette grepet er også gjort for fremstillingens skyld og for en mer oversiktlig plan. Effektmålene omtalt i planen er gruppert i seks grupper:

- **Gruppe 1:** Langsiktige utslippsreduksjoner (1), bedre luftkvalitet, reduksjon av transportrelatert støy og økt trafiksikkerhet (2). Heretter kalt utslipp og forurensing.
- **Gruppe 2:** Økning i andel bærekraftige reisemidler (3), langsiktige atferdsendringer med en dreining mot mer bærekraftige transportmidler (4), økt tillit til nye mobilitetsformer (5), og forbedret tilgang til tjenester i områder med lav dekning av transporttjenester (6). Heretter kalt reisemidler og atferdsendring.
- **Gruppe 3:** forbedring av tilknytningen mellom lokale transportnettverk og TEN-T nettverket (7), forbedring i effektivitet av lokale transportnettverk som har tilknytning til TEN-T nettverket (8). Heretter kalt TEN-T tilknytning.
- **Gruppe 4:** Økt kunnskap og erfaring fra integrerte transportløsninger (10), økt sektoriell integrering og politikktutvikling (9). Heretter kalt sektorintegrering og integrerte transportløsninger.
- **Gruppe 5:** Økt innovasjonskapasitet (11). Heretter kalt innovasjonskapasitet.
- **Gruppe 6:** Forbedrede anskaffelseskriterier innenfor bytransporttjenester (12), mer konkurransedyktige nullutslippsløsninger i flere byer (13), og styrket konkurranseevne til europeiske mobilitetsselskaper (14). Heretter kalt anskaffelser og konkurranseevne.

5.2 Forutsetninger for gevinstrealiseringen

Dersom arbeidet med gevinstrealiseringen skal være vellykket må berørte sektorer ha ansvaret for oppfølgingen. Oppfølgingen forutsettes i stor grad håndtert gjennom ordinære budsjettprosesser og relevant plan- og strategiarbeid. Det kan også ligge til grunn særskilte forutsetninger som må være oppfylt for at spesifikke gevinster kan realiseres. Arbeidet videre må derfor være realistisk og også ta for seg usikkerheter, enten de er av intern eller ekstern karakter, for eksempel forhold knyttet til interessenter eller nasjonal lovgivning. Det understrekes at tverrsektorielt samarbeid også er en viktig forutsetning for gevinstrealisering og videre oppfølging av denne planen. Berørte byrådsavdelinger og sektorer bør vurdere i hvilken grad eksisterende samarbeidsfora kan utnyttes for tverrsektorielt samarbeid og oppfølging av planen.

6 Effektmål gruppe 1: utslipp og forurensing

Oslos mål for langsiktige utslippsreduksjoner er forankret i Oslos klimastrategi mot 2030 vedtatt av bystyret i 2021 (Sak 109 19/01534-2) og de årlige klimabudsjettene.

Pilotene i Oslo vil i pilotfasen ikke ha bidratt til utslippsreduksjoner av betydelig art. Dette er på grunn av pilotenes avgrensede varighet i tid og skala. Det vil være viktig for Oslo kommune å undersøke og avklare hvilke tiltak som kan gi betydelige utslippskutt dersom de settes i system og oppskaleres og hvilke forutsetninger som må legges til grunn ved en slik systematisering og oppskalering.

For denne gruppen av effektmål er de mulige gevinstene sannsynligvis størst for tre piloter som har testet hhv. nye nullutslippsmobilitetsknutepunkter i områder med underdekning av mobilitetstjenester, en ny forretnings- og samarbeidsmodell som skal legge til rette for mer sykkelbasert bylogistikk i sentrum av Oslo og uttestingen av samkjøring av varer og passasjerer. Disse pilotene er:

- Pilot 4: mobilitetshotellet på Filipstad
- Pilot 5: mobilitetspunkter på Grorud
- Pilot 1: Samkjøring av varer og passasjerer i Ruters tilbud om aldersvennlig transport

For pilot 4 er det viktig å påpeke at rundt halvparten av varebilene som sirkulerer i Oslo sentrum i dag leverer service- og håndverkstjenester. Ifølge tall i TØI-rapporten «Framskrivinger av varetransport i Oslo» fra 2023 er det sannsynlig at den reelle og store verdien av lastesykler vil komme gjennom bruk i service- og håndverkstjenester og annen bylogistikk som går utenom pakkelevering. Beregninger for Oslo i rapporten viser at varedistribusjon utgjør 18% av varebilkilometer i Oslo (innenfor ring 2), mens service- og håndverkstjenester utgjør 58%. Innenfor Oslo sentrum (innenfor ring 1) er forskjellen enda større med 68% av varebilkilometer som kjøres for service- og håndverkstjenester og bare 6% for varetransport. Den samme TØI-rapporten peker også på at trafikkveksten i Oslo frem mot 2030 er beregnet som betydelig, samtidig som innfasingen av nullutslippskjøretøy for næringstransport henger etter. Næringstransport er heller ikke underlagt nullvekstmålet, og flere føringer for næringstransport

legges også på nasjonalt nivå. En effektiv dreining av næringstransport i Oslo krever derfor en variert portefølje med virkemidler som kommunen selv disponerer over.

En annen TØI-rapport, «From Niche to Mainstream? The role of a mobility hotel in advancing the commercial use of cargo bikes» fra 2025, peker på at den høye aktiviteten med flere nye kommersielle aktører på Kaia Mobility Hotel på Filipstad siden oppstarten i 2024 kan tyde på et betydelig potensial i å skifte ut kjøretøyparken for næringstransport i Oslo. Det er viktig å understreke at kommunen aktivt kan endre egen praksis og i større grad utvikle egne virkemidler og tilnærming til lastesykler i bylogistikk og andre deler av kommunens oppgaver som i stor grad løses med et kjøretøy. Dersom kommunen selv signaliserer at det er viktig å erstatte person- og varebiler med lastesykler, gir det mer troverdighet dersom dette integreres i kommunens egen praksis. Dette omtales nærmere under effektmål gruppe 6. Det er også viktig å påpeke at mobilitetshotellet på Filipstad og tilsvarende tiltak vil kunne være viktige støttetiltak i arbeidet med å etablere en nullutslippssone i Oslo. Se effektmål gruppe 2 for mulige gevinster knyttet til transportmiddelfordeling av pilot 4.

For pilot 5 som omhandler mobilitetspunkter i Grorud antas det at et nettverk av sammenkoblede mobilitetspunkter kan bidra til en reduksjon av fossilbiler til fordel for en økning i bærekraftige reisemidler. Hvor vellykket et slikt tilbud vil være for å få ned klimautslipp vil avhenge av hvor utbredt et slikt tilbud blir og med hvilken forutsigbarhet tilbudet kan gis. Hensikten med piloten i MOVE21 har vært å teste om man kan redusere behovet for privatbil og tilrettelegge for alternative transportformer som kan utfylle manglende tverrgående forbindelser i Groruddalen. Beregninger foretatt i MOVE21 indikerer følgende potensiale ved oppskaleringer av mobilitetspunkter i hele Oslo jamført med dagens situasjon: 13% nedgang i utslipp av CO₂ og 12% nedgang i luftforurensing (NO_x og PM_{2.5}). Disse beregningene bør legges til grunn i prioriteringen av fremtidige tiltak, og bør suppleres av flere beregninger som en del av arbeidet med det årlige klimabudsjettet og gjennom bestillinger i relevant sektor. Potensialet for utslippsreduksjoner og trafikkreduksjon må vurderes dersom piloter eller tiltak skal oppskaleres. Disse vurderingene bør ligge til grunn for fremtidig prioritering av tiltak. Andre tilstøtende effekter til langsiktige utslippsreduksjoner, slik som bedre luftkvalitet, reduksjon av transportrelatert støy og økt trafikk sikkerhet vil i all hovedsak være avledede effekter av utslippsreduksjoner.

Det har vært krevende å få til en god pilotering av mobilitetspunkter i Grorud. Dette skyldes i stor grad begrensninger i tidligere forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune (ELS-forskriften) som gjorde det lite attraktivt for tjenestetilbyderne å utvikle et mikromobilitetstilbud utenfor Oslo sentrum. En ny forskrift trådte i kraft fra 2025. Den nye forskriften tar høyde for mikromobilitet i ytre by og hvordan det kan knyttes til kollektivtilbudet, men det er ennå usikkert om en ny forskrift i større grad vil muliggjøre utviklingen av selve mobilitetspunkter i ytre by. Det bør også undersøkes nærmere hvilke reisemidler som erstattes gjennom utviklingen av slike mobilitetspunkter i ytre by. Kuttene i eventuelle utslipp kan være små dersom bærekraftige reisemidler erstattes av andre bærekraftige reisemidler heller enn bilreiser gjennom utviklingen av slike punkter. Erfaringer fra delebilsaktører tilsier at bruken av delebil i Grorud er større enn antatt.

Pilot 1 som omhandler samkjøring av varer og passasjerer ble møtt med betydelig interesse hos kjøpesenteret som ble brukt som base for å gjennomføre piloten ved bruk av materiellet som ellers disponeres til Ruter aldersvennlig transport. I korthet gikk piloten ut på å tilby kunder ved kjøpesenteret CC Vest anledning til å frakte hjem varer kjøpt ved kjøpesenteret ved å samkjøre dette med Ruter aldersvennlig transport. CC Vest ble valgt ut som base da en del av bestillingstransporten hadde kjøpesenteret som stopp- og startsted. Piloten har vært heftet med en rekke forsinkelser og problemstillinger, blant annet knyttet til kapasitetsutfordringer i Ruters aldersvennlige transport, for lav forespeilet tjenestekvalitet, juridiske begrensninger knyttet til anskaffelsen av bestillingstransport i Ruter og forankring hos byrådsavdeling for helse, samt problemstillinger knyttet til den teknologiske integrasjonen mellom bestillingstransport og varelevering. Piloten ble begrenset i omfang, og det er derfor vanskelig å si noe bestemt om potensialet av slik samkjøring i Oslo på lang sikt. En simulering foretatt i 2022 med en digital tvilling indikerte at en slik løsning kan være med å redusere CO₂-utslipp med om lag 3 % hvis den kombineres med en økning i parkeringsavgifter og tilbud om delemobilitet.

For en eventuell oppskalering av samkjøring av varer i Ruters tilbud om aldersvennlig transport må juridiske barrierer og valg av samarbeidspartnere vurderes nøye. En eventuell oppskalering, eller videreføring vil også få konsekvenser for Ruters oppdrag og rammevilkår. Samtidig kan oppsiden undersøkes nærmere. Oslo har godt over 500 butikker fordelt på 10 kjøpesenter, og en beregning fra prosjektet tilsier at inntektsmuligheten ligger på cirka 23 MNOK med et volum på 2 pakker dagen. Ruter planlegger å endre kravspesifikasjoner i fremtidige anskaffelser av bestillingstransport for å skape de juridiske rammevilkårene for å bedre muliggjøre varetransport i fremtiden. I et kortsiktig perspektiv var en av lærdommene at samkjøring av pakker og mennesker ikke er aktuelt i Ruters tjenesteområde. Dette er blant annet på grunn av juridiske barrierer. Dette gjelder for anskaffelsen av bestillingstransport, men også for mulig ulovlig konkurransevridning der et offentlig subsidiert kollektivselskap konkurrerer med private aktører på vareleveranser.

6.1 Oppfølgingsplan

Oppfølgingen vil i stor grad kunne skje gjennom prioriterte tiltak og virkemidler i temaplanen for grønn mobilitet, men også gjennom de årlige klimabudsjettene. I forbindelse med klimabudsjettet gjøres det årlig beregninger av ulike virkemidler. En del virkemidler er krevende å effektberegne, slik som mobilitetshoteller og delebiler, blant annet fordi det er vanskelig å isolere effekten av et bestemt virkemiddel fra andre virkemidler. Pilotene i MOVE21 må legges inn i oppskalerte formater i den grad de skal legges inn med utslippseffekter i klimabudsjettet.

For tiltak og erfaringer under effektgruppe 1 bør kommunen:

1. Vurdere hvordan mobilitetshoteller kan oppskaleres og hvordan disse skal omtales i temaplanen for grønn mobilitet.
2. Beregne effektene av mobilitetshoteller på klimautslipp og lokal forurensing.
3. Vurdere hva kommunens rolle skal være i utviklingen av mobilitetshoteller.

4. Vurdere hvordan mobilitetshoteller kan være et tilbud som bidrar til omstillingen til fremtidig nullutslippssone.
5. Beregne effekten av mobilitetspunkter i ytre by på klimautslipp og lokal forurensning.
6. Vurdere hva slags tilbud som skal inngå i mobilitetspunkter og hvordan slike punkter skal omtales i temaplanen for grønn mobilitet.
7. Vurdere hvordan delebiler i større grad kan knyttes til andre mobilitetstilbud som mikromobilitet og kollektivtransport og hva de mulige gevinstene antas å være i form av utslippskutt og reduksjon av forurensning.
8. Vurdere å utrede samkjøring av varer og kollektivtransport.

7 Effektmål gruppe 2: Reisemidler og atferdsendring

Oslos mål for reisemiddelfordeling og tiltak for atferdsendringer med en dreining mot mer bærekraftige transportmidler er forankret i Oslos klimastrategi mot 2030, vedtatt av bystyret i Sak 109 19/01534-2. Videre har byrådet en ambisjon om å integrere elsparkesykler og annen delemobilitet i kollektivtilbudet, og utvide ordningen til de ytre bydelene (Hammersborgerklæringen). Arbeidet med integrering av el-sparkesykler i Ruter-appen har pågått en stund, mens integrering av bysykkelordningen har skjedd i MOVE21. Gjennom MOVE21 har også utvidelsen av mikromobilitet til ytre by begynt å skje, med utgangspunkt i Grorud stasjon.

Det antas at alle piloter i MOVE21 *Oslo Living Lab* vil kunne bidra til effektmål gruppe 2, om i noe ulikt omfang. Effektmålet om økt tillit til nye mobilitetsformer henger nøye sammen med dette – innbyggere og bedrifter må tørre å velge bort bilen til fordel for mer bærekraftige transportmidler og kommunen må langt på vei gjøre det lett og attraktivt å velge slik. Tre av pilotene innebærer i all hovedsak et skifte fra bil til sykkel og andre mer bærekraftige transportmidler, og disse har potensiale for å levere langsiktige endringer i transportmiddelfordeling i den grad de blir oppskalert:

- Pilot 2: Integrering av bysykkel i Ruter-appen
- Pilot 4: mobilitetshotellet på Filipstad
- Pilot 5: mobilitetspunkter på Grorud

Pilot 2 er allerede oppskalert i Oslo i den forstand at tilbudet er tilgjengelig for alle som benytter seg av Ruters tilbud i Oslo i dag. Ruter har tidligere antydnet at integrering av elsparkesykler og bysykler i Ruters tilbud kan til en viss grad komme på bekostning av den tradisjonelle kollektivandelen. Samtidig har Ruter et uttalt mål om å tilby sømløse reiser som også dekker tilbud om elsparkesykler og bysykler og et mål om å senke kapasitetspresset i kollektivtransport i rushtiden gjennom alternative transportformer. Det er på nåværende tidspunkt uklart om integrasjonen bidrar til et skifte fra bil til kollektiv og andre bærekraftige reisemidler. Data fra pilotfasen viser at 30% av de som har testet tilbudet bruker tilbudet flere ganger. Før en eventuell ytterligere oppskalering eller utvidelse av tilbudet bør det vurderes om Ruter skal forsøke å kvantifisere i hvilken grad integrering av mikromobilitet i billettløsningen til Ruter har en effekt på reisemiddelfordelingen, på tross av åpenbare usikkerheter knyttet til attribusjon.

I den grad pilot 2 kan og bør oppskaleres bør fokus sannsynligvis være på prisstrategier som også tar høyde for bruk av elsparkesykler og bysykler gjennom Ruters tilbud. Dette vil kunne få konsekvenser for forretningsmodeller som blir valgt av Ruter og eventuelle føringer fra Ruters eiere Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Premisset er at Ruter skal kunne tilby betalingsløsninger på vegne av de private mikromobilitetsaktørene. Med dagens regelverk vil en slik løsning måtte basere seg på frivillighet. Det vil også kunne være hensiktsmessig å vurdere om det er kommunen eller Ruter som bør håndtere anbud for elsparkesykler i fremtiden. Dette vil også kunne få konsekvenser for en eventuell videreføring eller oppskalering av mobilitetspunkter (pilot 5).

For pilot 4 legges det til grunn at potensialet for å muliggjøre et bytte fra varebiler og personbiler til sykkel og mindre elektriske kjøretøy er betydelig i sentrumsområdet og for den samlede bylogistikken i området. Denne antakelsen understøttes av beregninger gjort av TØI og beskrevet under effektmål gruppe 1. Dersom et slikt eller tilsvarende tiltak skal gi ønskede effekter gjennom bytte av transportmiddel fra bil til sykkel må kommunen også legge til rette for oppskalering og for flere slike hoteller ved strategisk viktige plasser i Oslo. Det er stor rift om areal, samtidig er det viktig å understreke at slike løsninger også kan gi betydelige arealbesparelser på sikt gjennom mer hensiktsmessig organisering av transportaktiviteter og tilknyttede tjenester. Kommunen bør derfor vurdere å igangsette beregninger som kan gi noen mer håndfaste antakelse om hhv. arealbeslag og arealbesparelser ved slike tiltak. Dette kan gjøres i forbindelse med arealbehovskartleggingen som kommunen gjennomfører annethvert år. Det anbefales at det utarbeides nærmere kravspesifikasjoner for aktuelle behov knyttet til mobilitetshoteller i samråd med relevante selskaper og transportører. På generelt grunnlag må kommunen sørge for å sette av tilstrekkelige arealer for bylogistikkformål i fremtidig arealplanlegging og hvor retningen angis på overordnet nivå i arealdelen til kommuneplanen og den kommende oppdateringen av regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.

Dersom mobilitetshoteller skal bli et varig tilskudd i Oslo bør kommunen ha en formening om de juridiske, økonomiske og infrastrukturmessige rammebetingelsene og virkemidlene. TØI-rapporten «From Niche to Mainstream? The role of a mobility hotel in advancing the commercial use of cargo bikes» fra 2025 vil kunne danne grunnlag for videre arbeid på dette feltet, særlig for lastesykler, da den angir en rekke mulige virkemidler kommunen kan ta i bruk. Lastesykler og nyttetransport på sykkel bør også omtales i mulige, fremtidige sykkelstrategier kommunen utarbeider.

For pilot 5 har det vært krevende å få til en god pilotering av mobilitetspunkter i Grorud. Elsparkesykkelaktørene har vært skeptiske til å sette ut noen av det begrensede antallet kjøretøy de har tillatelse til å ha i nettopp Groruddalen innenfor rammene av den tidligere ELS-forskriften. Aktørene har ansett området som markedsmessig lite attraktivt sammenlignet med markedet i indre by og det er også et nytt marked fra et driftsperspektiv. Samtidig har man fått til en pilotering med elsparkesykkelaktørene, men de har i stor grad ikke overholdt egne forpliktelser. Forpliktelsen om å rebalansere antall el-sparkesykler før morgen- og ettermiddagsrushet ble ikke fulgt ifølge Bymiljøetaten. Videre innførte operatørene streng geofencing i Groruddalen, spesielt på tvers av dalen. Dette reduserte brukernes mulighet for fri

bevegelse, og begrenset dermed muligheten til å evaluere i hvilken grad elsparkesykler kan erstatte det manglende behovet for transport på tvers av Groruddalen.

Samtidig viser data fra piloten at det finnes et potensielt marked for både mikro- og delemobilitet i Groruddalen. Generelt er den lokale og særlig den yngre delen av befolkningen positiv til mobilitetspunkt og muligheten til å benytte seg av tilbudet. Likevel er tiltaket nytt og det tar tid å venne seg til elsparkesykler og å danne vaner rundt bruken. Tall fra selskapene som har deltatt i piloteringen viser at bruk under høstsesongen 2023 var betydelig høyere enn forventet. Elsparkesyklene ble også brukt på lengre avstander – i Groruddalen lå gjennomsnittet på 15 minutter mot 8 minutter i indre by. Basert på erfaringer i MOVE21 antas det at dersom det opprettes mobilitetspunkter rundt knutepunkter som Grorud senter og Stovner senter, hvor det er en mer naturlig gjennomstrømming av folk enn på Grorud stasjon, så vil man kunne se en enda større bruk av dele- og mikromobilitet som kan mate inn fra småhusområdene som per i dag mangler kollektivforbindelser til T-banestasjonene og kollektivknutepunktene. Beregninger foretatt i MOVE21 indikerer et potensiale for endring av reisemiddelfordeling på 18% i favør av mer bærekraftig reisemidler (sykkel, gange, kollektivtransport) dersom piloten oppskaleres. Det er viktig at disse erfaringene omsettes i videre arbeid med å øke andelen bærekraftige reiser i Oslo, og beregninger som er gjort viser at slike mobilitetspunkter, særlig hvis de inkluderer delebiler, kan være med på å dreie reisemiddelfordelingen i Oslo bort fra privatbiler.

Logikken for bruksmønsteret i ytre by skiller seg også fra indre by. I indre by handler forskriften i stor grad om påbud som vil hjelpe på å holde bybildet ryddig, mens det i ytre by handler om en organisering av tilbudet som gir forutsigbarhet for brukeren. I ytre by er det lengre avstander, noe som resulterer i at turene i Groruddalen i gjennomsnitt lå på det dobbelte målt i antall minutter jamført med indre by. Et elsparkesykkeltilbud i ytre by vil også bety at tilbudet befinner seg på et større område og kan dermed gi en bredere spredning av elsparkesykler. Organiseringen av elsparkesyklene i mobilitetspunkter vil gi en større forutsigbarhet for brukeren og et mindre driftspress for operatøren. Det er viktig at man legger til grunn en annen type tilnærming til hvordan mobilitetspunkter, med sine ulike tjenester, utformes og benyttes i ytre by kontra indre by. Det kan også være hensiktsmessig å evaluere hva slags tjenester som samles på et mobilitetspunkt, blant annet basert på lokasjonen til det enkelte punktet. Dette vil kunne inkludere samordning av andre formål slik som ladeinfrastruktur og andre behov knyttet til bydrift. Dette bør tas hensyn til i mulige fremtidige revideringer av ELS-forskriften.

Det er viktig at kommunen lager en helhetlig plan i samarbeid med Ruter og andre sentrale aktører for hvordan mobilitetspunkter skal utvikles og evalueres i Oslo. Ruter er allerede i gang med egen merkevarebygging for mobilitetspunkter, og det er viktig at dette arbeidet i større grad samkjøres med flere aktører for å skape et tilbud som oppleves som helhetlig. I den grad det er mulig bør et slikt arbeid ta sikte på å skape helhetlige transportforbindelser i den funksjonelle storbyen.

Til slutt er det viktig å påpeke at det finnes en betydelig kunnskapssamling og taksonomi på mobilitetspunkter i Europa som også er blitt beriket gjennom konkrete leveranser og anbefalinger i MOVE21. På europeisk nivå er ideen om mobilitetspunkter og multimodale knutepunkter svært sentral i «New Urban Mobility Framework» fra den europeiske kommisjonen.

Dette understrekes også gjennom den reviderte TEN-T forordningen som stiller en rekke krav til europeiske byer og byområder om utviklingen av multimodale knutepunkter for å forbedre første- og sistemilskoblinger og sømløse overganger mellom langdistansetransport langs de transeuropeiske transportnettverkene og lokale transportsystemer i byer og byområder.

7.1 Oppfølgingsplan

Oppfølgingen vil i stor grad kunne skje gjennom prioriterte tiltak og virkemidler i temaplanen for grønn mobilitet med tilhørende handlingsplaner, regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus, samt gjennom oppdraget til Ruter.

For tiltak og erfaringer under effektgruppe 1 bør kommunen:

1. Vurdere om ansvaret for oppfølgingen av elsparkesykkeltilbudet i Oslo skal legges til Ruter.
2. Beregne hva slags effekt inkludering av mikromobilitet i Ruters tilbud har på reisemiddelfordelingen i Oslo.
3. Lage en helhetlig plan for mobilitetspunkter som inkluderer ulike tilbud slik som elsparkesykler og delebiler sammen med Ruter og andre aktører og vurdere hvordan mobilitetspunkter skal omtales i temaplanen for grønn mobilitet.
4. Beregne effekten av mobilitetspunkter på reisemiddelfordelingen i Oslo og særlig i ytre by.
5. Vurdere hvilke økonomiske insentiver som kan gis til aktører innenfor bylogistikk og mobilitetshoteller særlig og hvordan kommunen kan vri om bruk av kjøretøy til mer egnede kjøretøy og særlig lastesykler.
6. Utrede arealspesifikasjoner for mobilitetshoteller med utgangspunkt i dagens løsning på Filipstad.
7. Utrede ytterligere mulige lokasjoner for mobilitetshoteller i byen sammen med mulige arealbeslag og arealbesparelser og gjøre dette i forbindelse med arealbehovskartleggingen som gjennomføres annethvert år.
8. Beregne effekten av mobilitetshoteller på reisemiddelfordeling og trafikksikkerhet i Oslo.

8 Effektmål gruppe 3: TEN-T tilknytning

Alle de seks byene i MOVE21 (Oslo, Göteborg, Hamburg, München, Roma og Bologna) ligger langs den samme transportkorridoren på det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T Scan-Med korridoren). TEN-T og tettere integrasjonen mellom byer langs korridoren er et selvstendig mål i MOVE21. Her har prosjektet etablert et samarbeidsforum og plattform for byer langs Scan-Med korridoren som skal leve etter at prosjektet er avsluttet. Denne plattformen har kommet til kort i å skape en arena for byer, og prosjektet erfarer at det er relativt lav bevissthet og modenhet rundt TEN-T spørsmål i byene, Oslo inkludert. Det har også vært liten bevissthet i Oslo kommune rundt hvordan pilotene i Oslo skaper ringvirkninger på TEN-T nivå, og det har vært krevende for

Bymiljøetaten og Klimaetaten å vurdere hvordan lokale tiltak i Oslo spiller inn på TEN-T forbindelser.

Samtidig har TEN-T som eget politikkområde for europeiske byer fått fornyet viktighet med ferdigstillingen av ny TEN-T forordning i juni 2024. Den nye forordningen stiller en rekke krav til 432 europeiske «urbane noder», og denne planen legger til grunn at disse også vil gjelde for Oslo. Det vil sannsynligvis være en fordel at Oslo kommune inntar en fremoverlent rolle i det regionale og nasjonale samarbeidet når det gjelder utviklingen av Oslo som urban node i tråd med forventningene i den nye TEN-T forordningen. Planleggingen av urbane noder er i stor grad delegert til statlige, regionale og lokale myndigheter i tråd med subsidiaritetsprinsippet i EU. Det vil være viktig å ha en god dialog med nasjonale myndigheter på dette feltet for å ivareta viktige interesser for kommunen og den funksjonelle storbyen Oslo.

For Oslo blir det særlig viktig å ha en tydelig strategi for hvilke knutepunkter eller terminaler som oppfyller kravene i den nye TEN-T forordningen for hhv. gods og persontransport, og hvordan Oslo skal sørge for effektive forbindelser mellom europeiske transportkorridorer og det lokale transportnettverket. I dette arbeidet blir det viktig å være samstemt og tett påkoblet det regionale arbeidet, og vurdere krav og muligheter i lys av den funksjonelle storbyen Oslo. Dette blir særlig viktig for bylogistikk hvor det blir viktig å se behovet for konsolidering på strategiske lokasjoner og grensesnitt slik som Filipstad, Grønlikaia og Alnabru mellom hhv. det europeiske og nasjonale hovedveinettet og det lokale transportnettverket. Videre blir det et krav om lokale SUMPs (Sustainable Urban Mobility Plans) og at de i større grad må ta for seg kritiske TEN-T forbindelser i byene.

Oslo bør også innta en fremoverlent rolle på EU-nivået der Oslo kan forvente en rekke nye muligheter til påvirkning på korridornivå. I tillegg til at den stiller en rekke krav, byr den nye forordningen også på mulige positive virkninger. Byer må nå i større grad få selvstendig representasjon i EU på TEN-T området. Tidligere har dette blitt forbeholdt nasjonale myndigheter. Dette kan bli en viktig arena for Oslo å fremme viktige grenseoverskridende prosjekter slik som togforbindelsene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. Den nye forordningen kan gi Sverige tilgang til EU-midler, og motivere nasjonal finansiering på norsk side. Norge kan også velge å delta i nye finansieringsprogrammer i det neste flerårige økonomiske rammeverket («multiannual financial framework») som kan utløse nye finansieringsmuligheter for viktig TEN-T infrastruktur og politikkutvikling.

8.1 Oppfølgingsplan

Temaplanen for grønn mobilitet bør ta høyde for kravene i TEN-T forordningen. Noe av kravene vil også være sentrale for den reviderte regionale planen for areal og transport for Oslo og Akershus.

For tiltak og erfaringer under effektgruppe 1 bør kommunen:

1. Koordinere den kommende temaplanen for grønn mobilitet sammen med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus på en slik måte at planene sammen oppfyller kravet om en SUMP.
2. Vurdere ulike tiltak for å øke den lokale forståelsen rundt TEN-T spørsmål og hvordan de treffer Oslo kommune og det regionale og nasjonale samarbeidet.
3. Kartlegge hvilke terminaler og knutepunkter i den funksjonelle storbyen Oslo som tilfredsstiller kravene i TEN-T forordningen.
4. Påse at utviklingen av mobilitetspunkter er i tråd med krav i TEN-T forordningen og i henhold til europeisk best practice. For dette har MOVE21 utarbeidet en rekke anbefalinger i en SUMP Temaguide om mobilitetspunkter som vil kunne danne grunnlaget for videre arbeid.
5. Kartlegge mulige finansieringskilder i EU som kan gå til fysiske arbeider og politikktutvikling knyttet til TEN-T spørsmål.

9 Effektmål gruppe 4: sektorintegrering og integrerte transportløsninger

Prosjektet har et uttalt mål om en integrert og helhetlig tilnærming til person- og godstransport. Dette krever i stor grad en sektorovergripende tilnærming. En overordnet erfaring fra prosjektet er at manglende sammenheng og samkjøring mellom sektormål og politikkområder gjør det krevende å teste nye løsninger som krever samarbeid på tvers av virksomheter. Dette gjelder både for persontransport og bylogistikk, men er mest krevende innenfor bylogistikk. Bylogistikk defineres som enhver transportaktivitet som ikke inkluderer forflytting av innbyggere og er en helt essensiell del av bylivet. Denne definisjonen av bylogistikk favner også service- og tjenestereiser. Samtidig er det viktig å understreke at fragmenteringen innenfor transportplanlegging i Oslo har gjort at det også har vært krevende å samarbeide målrettet innenfor persontransport mellom flere sektorer i kommunen ifølge involverte etater.

Flere virksomheter jobber i dag med tematikk som hører hjemme innunder paraplyen bylogistikk, men Oslo mangler prinsipper for hvordan byen skal hanskkes med bylogistikk. Vi vet at utslippene og trafikken fra varebiler og lastebiler øker, samtidig som omstillingen til nullutslippskjøretøy for nyttetransport går for tregt. Prinsipper for bylogistikk er nå varslet at kommer på plass gjennom temaplanen for grønn mobilitet. Det er positivt, men samtidig vil ikke alle utfordringer knyttet til manglende sektorintegrering løses gjennom Oslos grønne mobilitetsplan.

Fra prosjektets ståsted har det vært krevende å finne gode løsninger i grensesnittet mellom transportplanlegging -og utvikling og arealplanlegging -og bruk. For prosjektet ville det vært en klar fordel om den grønne mobilitetsplanen, BYLO-prosjektet og regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus i større grad kan legge føringer for hvordan sektorintegrering mellom byutvikling og transport skal skje og hva de prioriterte områdene er.

Det har også vært krevende å ta i bruk lokasjoner og arealer som kommunen selv disponerer på midlertidig basis. Dette gjelder også tomme lokaler som Oslo kommune eier. Prosjektet har opplevd liten forståelse for viktigheten av bylogistikk, og bylogistikktiltak har blitt nedprioritert

når det er snakk om å utprøve nye løsninger på midlertidige lokasjoner. Det har vist seg at det i praksis også er vanskelig å gi konkret prioritering til sektorovergripende tiltak og hensyn. Kommunen mangler en helhetlig strategi for hvordan man skal effektivt ta i bruk arealer som er under regulering, tomme lokaler eller midlertidige lokasjoner for å teste ut ting enten i samarbeid med næringslivet eller alene. Dette gjelder ikke kun for transportsektoren, men er relevant for alle typer innovasjonsprosjekter som krever fysiske arealer i byrommet. Det ville vært en klar fordel for Oslo om en slik strategi foreligger slik at veien fra ide og hypotese til fysisk test blir enklere og kortere. Dette vil kunne gagne kommunen på sikt og også bidra til økt innovasjonskapasitet (se effektmål gruppe 5) ved å gjøre det enklere å ta Oslo i bruk som fysisk testarena for nye løsninger.

Nasjonale lover regulerer i dag mobilitetstjenester primært basert på geografiske områder snarere enn som helhetlige mobilitetstjenester. Dette ser vi blant annet gjennom ELS-forskriften som gjør det svært krevende eller umulig å tilby tjenester på tvers av kommunegrenser. For mobilitetspunktet i Grorud (pilot 5) ville det vært en betydelig styrke om tilbudet ville tillatt bruk på tvers av kommunegrensen og opp mot Lørenskog kommune. Dette er noe som lokale og nasjonale myndigheter bør vurdere i fremtiden, nettopp for å sikre integrerte mobilitetstjenester for innbyggere i et storbyperspektiv. En slik integrering på tvers av forvaltninger er også i tråd med forventningene i den nye TEN-T forordning om mer sømløse tjenester på tvers av funksjonelle storbyer (se effektmål gruppe 3).

9.1 Oppfølgingsplan

Det er viktig at sektorintegrasjonen mellom by- og arealplanlegging og transportplanlegging skjer gjennom eksisterende planprosesser. Det er videre viktig at bylogistikk blir omtalt i temaplanen for grønn mobilitet gjennom en integrert tilnærming til både persontransport og bylogistikk slik at den angir en tydelig retning og forventninger til kommunen på tvers av sektorer og fagavdelinger. Bylogistikk er også et viktig tema i et byutviklingsperspektiv. Dette vises gjennom innsatsen blant annet i BYLO-prosjektet og i utkastet til nytt planprogram for regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. Samtidig bør det vurderes om kommunen kan ta grep som vil minske fragmenteringen innenfor transportplanlegging i Oslo.

For tiltak og erfaringer under effektgruppe 1 bør kommunen:

1. Sørge for at prinsipper for bylogistikk kommer på plass i temaplanen for grønn mobilitet og at disse gjenspeiles i regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.
2. Utvikle en plan for hvordan midlertidige lokasjoner, tomme lokaler og områder under regulering kan benyttes for tidsbestemte piloter og tiltak som vil kunne øke Oslos omstillingstakt til en mer bærekraftig by. Dette bør sees i sammenheng med ledige-byggporteføljen som koordineres fortløpende og arbeidet med å utvikle Oslo som en testarena – se effektmål gruppe 5.
3. Vurdere hvordan reguleringer på tvers av kommunegrensene kan harmoniseres slik at innbyggerne i Stor-Oslo får et mer helhetlig tilbud, for eksempel innenfor mikromobilitet, og diskutere mulighetsrommet med andre kommunale og nasjonale aktører. Dette

arbeidet bør også sees i sammenheng med spørsmålet om håndtering av anbudsprosesser for mikromobilitet i fremtiden.

10 Effektmål gruppe 5: innovasjonskapasitet og testarenaer

Prosjektet har et uttalt mål om å arbeide med temaer som er med på å øke byers egen innovasjonskapasitet. Innovasjonskapasitet betyr i denne sammenhengen i hvilken grad Oslo kommune er i stand til å drive frem nyskaping og utvikle nye tilnærminger til komplekse samfunnsutfordringer, altså byens egen kapasitet til å aktivt forme en ønsket samfunnsutvikling.

Prosjektet erfarer at det er et behov for å systematisere arbeidet innenfor innovasjon og utvikling. Erfaringer fra prosjektet understreker at Oslo mangler tydelige rammebetingelser og et rammeverk for innovasjonsarbeid, herunder hvordan kompetanseutvikling og kompetansedeling foregår, inkludert operative retningslinjer og forventninger til tverrsektorielt samarbeid i innovasjonsprosjekter. Dette står beskrevet i mer detalj i flere formelle og offentlige leveranser fra prosjektet sammen med konkrete forslag til tiltak som kan gjennomføres av kommunen.

En overordnet erfaring er at det er krevende for en etat å samhandle i et Living Lab-format med en rekke aktører internt i kommunen, deriblant flere byrådsavdelinger, som forholder seg til sin egen linjeorganisasjon. Dette krever stor grad av støtte og forpliktelse fra ledelse og erfarne prosjektledere. Det krever også at kommunen er tydelig på hvordan kommunen jobber sammen i tverrsektorielle innovasjonsprosjekter. Etatene har brukt betydelige ressurser på interne prosesser på bekostning av samhandling med eksterne interessenter, partnere og konkrete tiltak. Det bør derfor vurderes om det finnes mer hensiktsmessige organiseringsmodeller for store (internasjonale) innovasjonsprosjekter som krever stor grad av samhandling på tvers av sektorer, virksomheter og nivåer enn den tradisjonelle linjeorganisasjonen. Dette gjelder særlig prosjekter som ikke ledes av en ekstern part men av en virksomhet i kommunen.

Samtidig er det viktig å understreke at forventninger til slikt arbeid må tydeliggjøres. Dersom kommunen skal drive med innovasjonsarbeid så må det være en integrert del av kommunens oppgaver med tydelige mandater og forventninger til progresjon, oppfølging og resultater. Det bør vurderes om kommunen kan fremsette noen felles forventninger eller universelle måleindikatorer (KPIs) for innovasjon som skal gjelde for hele kommunen. Alle innovasjons- og transformasjonsprosjekter har sine egne indikatorer, men det bør vurderes om noen få universelle indikatorer bør gjelde hele kommunen som et ledd i profesjonaliseringen av kommunens innovasjons- og utviklingsarbeid.

Det er også nødvendig med tydeligere rammer og forventninger om hva som skjer ved oppstart og avslutning av innovasjons- og pilotprosjekter. Ansatte involvert i prosjektet har deltatt regelmessig i kunnskapsformidling på taktisk, strategisk og operasjonelt nivå, men opplever at det ikke stilles krav eller forventninger til læring eller gevinstrealisering fra innovasjonsprosjekter. Kommunen mangler rammeverk for utviklingen av læringsmål, gevinstrealiseringsplaner og for hvordan gode pilotløsninger implementeres i alminnelige

driftsoppgaver. Innovasjonsarbeid og piloteringsaktiviteter må i større grad systematiseres, og det bør utvikles noen felles forventninger til utformingen av læringsmål og gevinstrealiseringsplaner som gjelder hele kommunen. Forventninger knyttet til slikt arbeid bør utarbeides i et rammeverk for innovasjons- og forskningsprosjekter og for tverrsektorielt samarbeid i slike prosjekter, og faglig arbeid i MOVE21 vil kunne gi anbefalinger og retning for et slikt rammeverk.

Nært tilknyttet dette er målet om at deltakende byer skal opprette varige testarenaer. Oslo kommune har gjennom prosjektet forpliktet seg til å utforske samarbeidsmodeller for varige testarenaer mellom offentlige og private aktører innen transport og arealforvaltning. I Oslo skal dette være en arena der næringslivet og kommunen sammen kan utvikle gode og miljøvennlige løsninger. MOVE21 *Oslo Living Lab* har vært opptatt av å ikke etablere et nytt forum som potensielt konkurrerer med eksisterende fora eller pågående prosesser i kommunen. Det skal derfor etableres en undergruppe i Næring for Klima som vil utvikles til å bli en varig testarena for bylogistikk mellom kommunen og private aktører. Dette er i tråd med anbefalinger og forskningsfunn som slår fast at samarbeid mellom offentlig og privat sektor er helt avgjørende for å oppnå bærekraftig bylogistikk. En slik testarena vil i tillegg til å teste ut konkrete løsninger også være med på å identifisere konkrete tiltak og virkemidler kommunen kan innføre for å tilrettelegge for en bærekraftig bylogistikk i Oslo. Arbeidet i pilot 3 om en multiaktørkontrakt for bylogistikk har strandet på grunn av flere forhold, men erfaringer fra dette arbeidet vil kunne bidra inn i utviklingen av en varig testarena for bylogistikk.

Det pågår også et parallelt arbeid i kommunen med å utvikle Oslo som testarena. Her vil erfaringer fra MOVE21 særlig knyttet til organisering, samhandling gevinstrealisering, evaluering og behovet for fysiske testplasser bidra inn på en god måte. MOVE21 har også utarbeidet et betydelig kunnskapsgrunnlag i hvitboken «Working Together: Public-Private Collaboration in Urban Mobility and Logistics» fra 2024 om ulike privat-offentlig samarbeidsmodeller for testing og pilotering av nye løsninger gjennom utviklings- og innovasjonsprosjekter. En viktig erfaring er at kommunen kan i større grad ta i bruk samarbeidsavtaler for forskning og utvikling enn det som er tilfellet i dag. Dette bør også reflekteres i arbeidet med å følge opp strategien for kunnskapsbasert utvikling, innovasjon og digital teknologi.

10.1 Oppfølgingsplan

Kommunen bør vurdere hvordan den kan konkretisere forventninger til arbeidet med å utvikle Oslo som testarena og eventuelle rammebetingelser. Dette bør sees i sammenheng med hvordan kommunen kan ta i bruk det fysiske byrommet for å teste nye løsninger sammen med andre aktører eller alene (se effektmål gruppe 4). Her vil erfaring og kunnskapsgrunnlag fra MOVE21 brukes, særlig innenfor tema knyttet til organisering, samhandling, gevinstrealisering, evaluering og behovet for fysiske testområder.

For tiltak og erfaringer under effektgruppe 1 bør kommunen:

1. Vurdere hensiktsmessige tiltak for å øke egen innovasjonskapasitet. Dette bør sees i sammenheng med arbeidet som gjøres med å følge opp strategien for kunnskapsbasert utvikling, innovasjon og digital teknologi i ulike deler av kommunen og byrådsapparatet.
2. Vurdere om mer hensiktsmessige organisasjonsformer i større grad bør testes ved større og tverrsektorielle innovasjonsprosjekter.
3. Utarbeide noen få og sentrale indikatorer for innovasjonsprosjekter og innovasjonsarbeid som Oslo kommune selv igangsetter eller deltar i.
4. Utarbeide et rammeverk for innovasjonsarbeid som legger føringer for deltakelse og ledelse av innovasjonsprosjekter, deriblant utviklingen av læringsmål og gevinstrealiseringsplaner.
5. Utarbeide et tydelig rammeverk for Oslo som testarena og vurdere hvordan testarena for bylogistikk sammenfaller med dette arbeidet.

11 Effektmål gruppe 6: anskaffelser og konkurranseevne

Oslo kommune er en stor innkjøper. En konkret oppgave i prosjektet har vært å se på kommunens egne anskaffelser og varestrømmer for å bedømme om disse i større grad kan vris om for å få en reduksjon i trafikk eller reisemiddelfordeling. Kommunen står i en særklasse når det gjelder å stille krav til nullutslippsløsninger ved transport av varer og tjenester til kommunen og for massetransport i forbindelse med kommunens bygg- og anleggsplasser, mens en videre effektivisering av transportaktiviteter kanskje ikke har fått den samme oppmerksomheten. Dette vil være viktig for å tilrettelegge for transportreduksjon, særlig innen bylogistikk som er forventet å øke kraftig i årene som kommer. Dette kan gjøres for eksempel gjennom bedre bestillingsrutiner, færre leveringsdager, samme leveringsdag for virksomheter i samme område, ruteoptimalisering og samlastning. En slik effektivisering vil kunne gi færre kjørte kilometer og færre kjøretøy på veien.

Et annet og parallelt spor er hvordan kommunen selv tar i bruk eller prioriterer tilbud som tar i bruk sykler og lastesykler i nyttetransport for kommunen. Kommunen utfører hver dag mange transportoppdrag. Kommunen kan aktivt endre sin egen praksis og i større grad ta selv i bruk for eksempel lastesykler. Her kan kommunen i første omgang utvikle piloter for å teste når lastesykler er hensiktsmessige for ulike transportoppdrag og hva de mulige gevinstene kan være i form av tidsbesparelser, kostnadsbesparelser, helseeffekter og trafikksikkerhet. Det kan for eksempel piloteres bruk av lastesykler for kommunens egne transportaktiviteter, for eksempel innenfor hjemmetjenesten i enkelte bydeler, for å skaffe seg et bedre beslutningsgrunnlag og beregninger knyttet til mulige besparelser samt gunstige helseeffekter for ansatte. En slik pilotering vil for eksempel kunne dra nytte av Smart Oslo-ordningen.

11.1 Oppfølgingsplan

Kommunen bør etterstrebe å være en god innkjøper av transporttjenester slik at transportører kan planlegge transporter på en optimal måte. Samtidig bør kommunen selv undersøke og pilotere om den selv i større grad kan ta i bruk lastesykler.

For tiltak og erfaringer under effektgruppe 1 bør kommunen:

1. Vurdere ulike tiltak og virkemidler som innkjøper som kan bidra til transportreduksjon.
2. Vurdere hvordan kommunen selv kan understøtte tilbud som mobilitetshotell og en vridning av reisemiddelfordelingen over på sykkel ved å bruke sine egne varestrømmer og bylogistikk i egen regi.
3. Vurdere lastesykkelpilot for spesifikke transportoppdrag som gjennomføres av kommunen.
4. Kartlegge ulike anskaffelsesfaglige og juridiske avklaringer knyttet til utviklingen av mobilitetshoteller.

