



# Rapport fra medvirkningsprosess for nullutslippssone i Oslo kommune

Oslo kommune

13. mai 2022

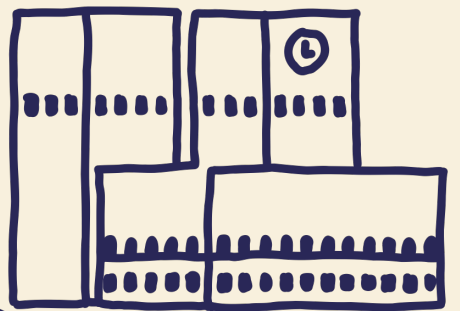
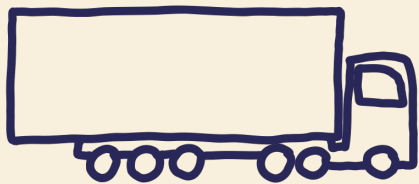
Halogen

FO°  
TPR  
INT

Multiconsult



Oslo



I 2019 vedtok bystyret i Oslo at Oslo kommune skal være utslippsfri innen 2030. Som et steg på vei til å nå dette målet, har bystyret derfor besluttet å utrede mulighetene for å innføre en nullutslippssone i Oslo. En nullutslippssone er et område hvor det kun er lov til å kjøre inn med kjøretøy som er utslippsfrie. Forslaget som har blitt presentert i medvirkningsarbeidet er å innføre nullutslippssonen i tre steg: først for lette kjøretøy innenfor Ring 1 i løpet av 2023 eller 2024, så for alle kjøretøy innenfor Ring 2 i løpet av 2026 og til sist for alle kjøretøy i hele Oslo innen 2030. Disse tidspunktene har blitt forskjøvet i forhold til bestillingen som Bymiljøetaten mottok fra Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel, på grunn av uavklarte juridiske rammer for nullutslippssonen.

Denne rapporten oppsummerer innsikt fra medvirkning med berørte næringsaktører, sysselsatte og besøkende innenfor området som inngår i første steg i innføringen av nullutslippssonen, i tillegg til deres medlemsorganisasjoner og berørte interesseorganisasjoner. Vi finner at det i hovedsak er tre temaer informantene snakker om: de er motiverte for en grønn omstilling, men det går for fort; de etterlyser tilrettelegging fra kommunen; de ønsker tettere dialog med kommunen og reell innflytelse. Disse innspillene har betydning for Bymiljøetatens forslag til hvilke politiske og økonomiske virkemidler som bør tas i bruk, samt det foreslåtte innføringstidspunktet og det geografiske området som inngår i første steg i innføringen av nullutslippssonen.

Innbyggerne i nullutslippssonen innenfor Ring 1 er ikke involverte i denne medvirkningsprosessen, da personbiltrafikken i denne sonen allerede er lav. Disse beboerne foreslås derfor unntatt fra tiltakene i første omgang. Innbyggerne innenfor Ring 2 bør involveres før en eventuell utvidelse av nullutslippssonen, ettersom personbiltrafikken innenfor Ring 2 er betraktelig større enn innenfor Ring 1.



Foto: Halogen

# Innhold

Nullutslippsone i Oslo	1
Oppdraget	3
Medvirkning som metode	4
Innsikt fra medvirkning og kvalitativ metode	5
46 intervjuer og 5 arbeidsmøter	7
Tre feltintervjuer: en lastebilsjåfør, en budbilsjåfør og en rørlegger	9
Tematisk analyse av intervjuene	11
Tre hovedfunn: dette mener informantene	13
Informantene er motiverte for en grønn omstilling, men det går for fort	15
Omstillingsprosessen går for fort	17
Informantene etterlyser tilrettelegging fra kommunen	19
Tiltak: Bygge ut ladeinfrastruktur både i og utenfor sonen	20
Tiltak: Støtte de små og mellomstore aktørene som driver seriøst	22
Tiltakene bør stimulere til bedre regulering av budbilbransjen	23
Tiltak: Stimulere til bedre bylogistikk	25
Tiltak: Sikre tilgang for grupper med særskilte behov	26
Informantene ønsker dialog med kommunen og reell innflytelse	27
Opplevelse av tiltakstretthet i sonen	29
Hva funnene betyr for tid og sted	31
1. Innføringstidspunkt	33
2. Geografisk område	34
Oppsummering	35
Referanser	39
Vedlegg 1: Oversikt over involverte interessenter	40

Intro

# Nullutslippsone i Oslo

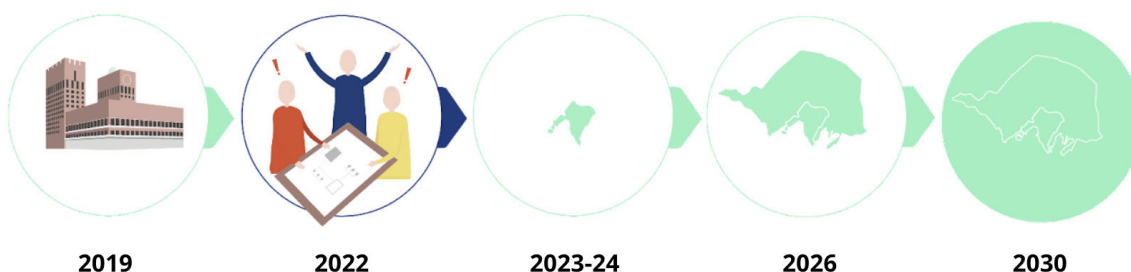
Oslo bystyre har i sin klimastrategi vedtatt at Oslo kommune skal være utslippsfri innen 2030 (Oslo bystyre, 2020). Målet med vedtaket er å redusere klimagassutslippene i kommunen og bedre bymiljøet for både innbyggere og næringsliv gjennom renere luft, mindre støy og enklere fremkommelighet. Som et steg på vei mot å nå dette målet har bystyret besluttet å utrede mulighetene for å innføre en nullutslippssone i Oslo. En nullutslippssone er et område hvor det kun er lov til å kjøre inn med utslippsfrie kjøretøy, som kjøretøy som går på elektrisitet, biogass eller hydrogen. Tiltaket er presentert som et forbud mot fossildrevne kjøretøy. Nullutslippssonen skal bidra til en raskere omstilling til nullutslippskjøretøy, og er et viktig steg på veien mot en oppgradert og utslippsfri by (Norconsult, 2020).

# Oppdraget

Våren 2021 lyste Bymiljøetaten ut et oppdrag om å utrede konsekvenser og muligheter knyttet til å innføre en nullutslippssone i Oslo. I utlysningen ble det geografiske området for Bilfritt byliv – altså området innenfor Ring 1 – foreslått som første nullutslippssone, og den opprinnelige planen var å fase inn lette kjøretøy i løpet av 2022 og tunge kjøretøy i løpet av 2023. Videre ble det foreslått at sonen skulle utvides til å også gjelde området innenfor Ring 2 innen 2026 (Oslo kommune, 2022). Prosjektgruppen som har fått i oppdrag å gjennomføre utredningen består av fagpersoner fra Bymiljøetaten, Klimaetaten, Multiconsult, Halogen og Footprint.

Gjennom oppstarten av prosjektet ble det raskt klart at gjennomføringstidspunktet for sonen innenfor Ring 1 måtte forskyves til 2023 eller 2024, som følge av manglende avklaringer knyttet til de juridiske rammene for nullutslippssonen. Videre ble det besluttet at beboerne i sonen innenfor Ring 1 ikke skulle involveres i denne delen av oppdraget, da disse utgjør en svært liten andel av bilistene i sonen (Transportanalyse AS, 2022; Multiconsult, 2022, vedlegg 2).

Hensikten med oppdraget er å avklare om det foreslåtte geografiske omfanget vil gi ønsket effekt på klimagassreduksjon, og om tidsrammene er realistiske. Utredningen skal ta utgangspunkt i en analyse av trafikken i området og en konsekvensanalyse av bylogistikken. Videre ønsker oppdragsgiver å involvere interessenter, aktører og publikum gjennom en medvirkningsprosess med kommunikasjonstiltak. Denne rapporten baserer seg på innsikt fra medvirkningsprosessen, og inngår som et grunnlag for anbefalinger i utredningen av en nullutslippssone i Oslo (Multiconsult, 2022).



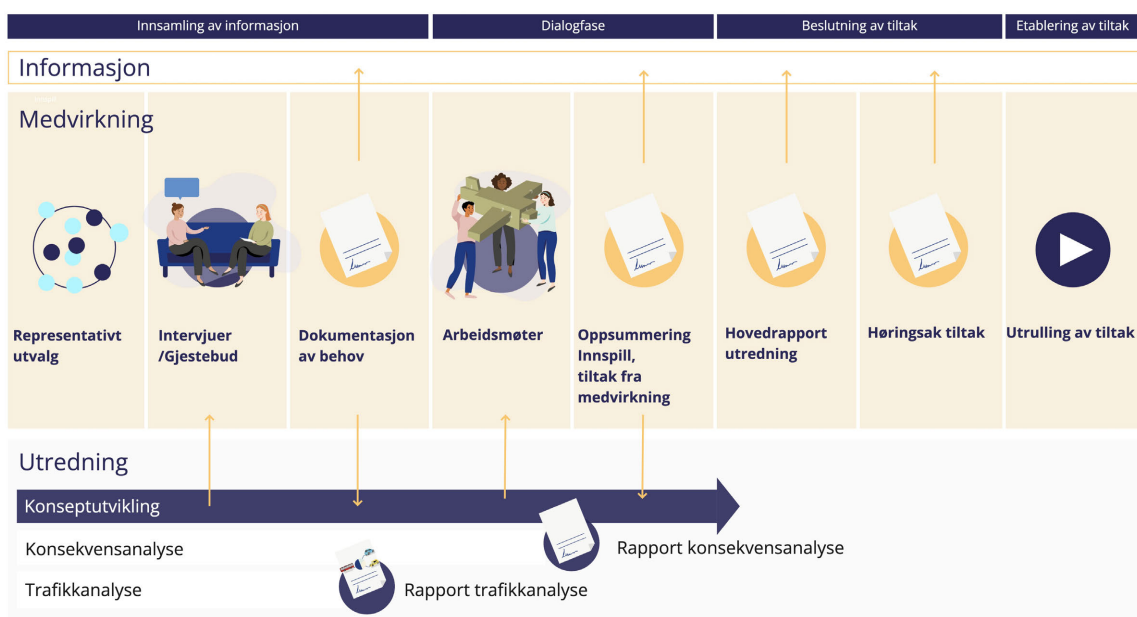


# Medvirkning som metode

For at Oslo skal lykkes med sine mål om reduserte klimagassutslipp og mindre biltrafikk, må byens befolkning og næringsliv ta del i små og store endringer. Mange av tiltakene vil ha direkte inngripen i befolkningens hverdag. Derfor har Halogen, Footprint og Multiconsult fått i oppdrag å gjennomføre en medvirkningsprosess som bygger på involvering av berørte næringsaktører, sysselsatte og besøkende innenfor den første foreslåtte nullutslippssonen. Næringsvirksomhetenes medlemsorganisasjoner og interesseorganisasjoner har også blitt involvert. Målet med medvirkningen er å kartlegge disse gruppenes behov og skape deltakelse i utviklingen av løsninger. Behovene som kommer frem av analysen vil danne grunnlag for utarbeidelse av løsninger som både gjør overgangen til utslippsfri transport bedre, og minimerer eventuelle ulemper for de som berøres av tiltaket.

Denne rapporten presenterer innspill og forslag fra berørte parter i nullutslippssonen innenfor Ring 1, hvor hovedvekten av informantene er næringsaktører. Som nevnt er ikke beboerne i sonen involverte i denne medvirkningsprosessen, da det er få beboere som ferdes med bil i Oslo sentrum i dag. Ved en eventuell utvidelse av nullutslippssonen til området innenfor Ring 2, anbefaler vi at innbyggerne i sonen involveres i en større medvirkningsprosess.

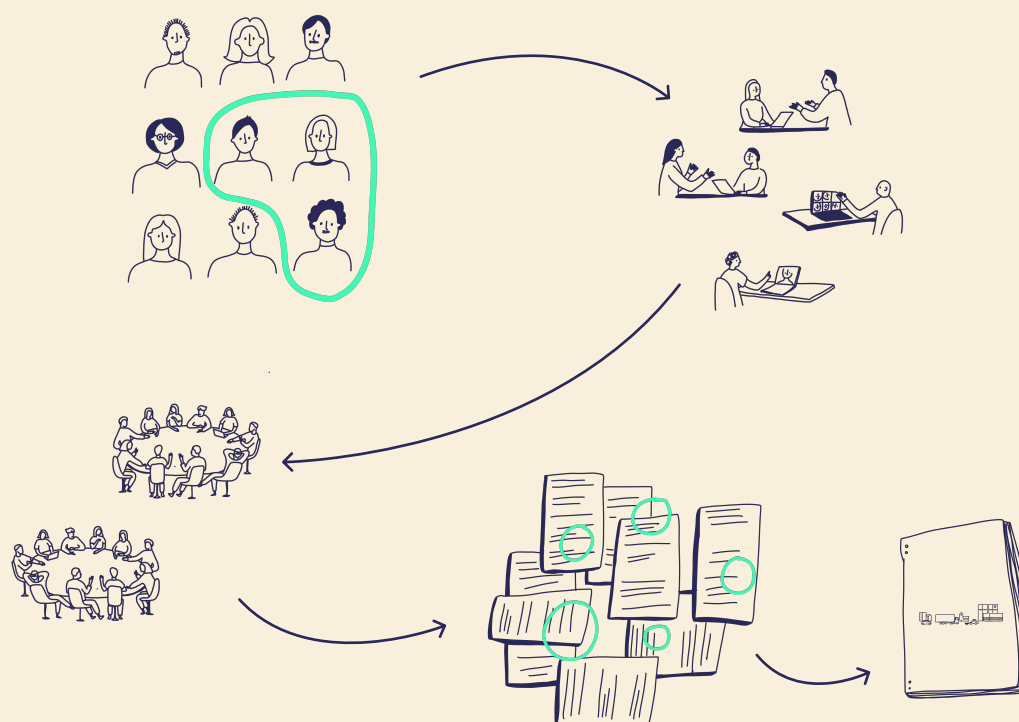
Analysen av innspillene fra informantene vi har snakket med i medvirkningsprosessen, inngår i det videre utredningsarbeidet som skal ferdigstilles høsten 2022.



Prosess og metode

# Innsikt fra medvirkning og kvalitativ metode

En viktig del av utredningen er å få innspill på hvilke konkrete tiltak og løsninger som er nødvendige for å ivareta interessene til gruppene som berøres av nullutslippssonen. For å kunne gi innspill til slike tiltak og løsninger er det nødvendig å kartlegge hvilke behov, barrierer og muligheter som rører seg blant de berørte partene. I denne medvirkningsprosessen har det derfor vært avgjørende å få informasjon fra et så bredt spekter av berørte som mulig.



# 46 intervjuer og 5 arbeidsmøter

I denne medvirkningsprosessen har vi hentet inn informasjon fra to informantgrupper: de som er direkte berørte av innføringen av nullutslippssonen, enten gjennom å drive en næringsvirksomhet, jobbe eller besøke den planlagte nullutslippssonen, og de indirekte berørte som snakker på vegne av gruppen med direkte berørte, nemlig medlemsorganisasjonene.



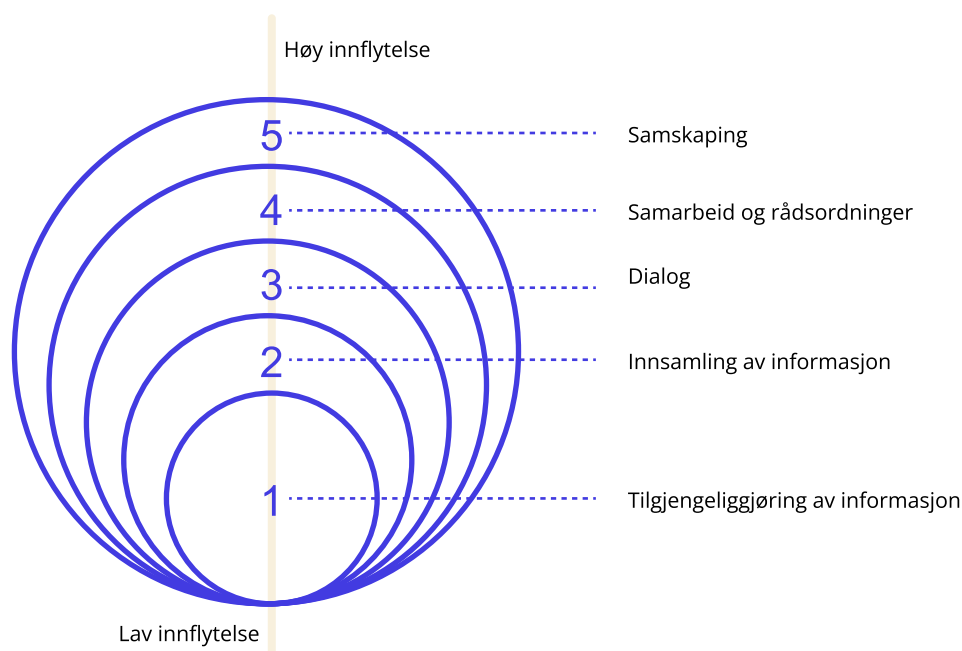
Gjennom intervjuer og feltintervjuer har vi fått innspill fra 34 direkte berørte aktører innenfor handelsstanden, servicenæringen, logistikkbransjen og håndverkerbransjen, i tillegg til andre berørte virksomheter, sysselsatte og besøkende innenfor den første nullutslippssonen. Videre har vi intervjuet 12 medlemsorganisasjoner, hvorav 7 er næringsorganisasjoner og 5 er interesseorganisasjoner. I tillegg til intervjuene har vi gjennomført fem arbeidsmøter, hvor vi har samlet relevante næringsaktører og medlemsorganisasjoner for å diskutere utvalgte tema. En oversikt over informantene kan finnes i vedlegg 1.

Informantene har blitt valgt ut basert på en interessentanalyse. Denne analysen har foregått på følgende måte: Først har vi kartlagt hvilke interessentgrupper som primært blir berørt av tiltaket. Disse gruppene består av:

- 1 Logistikkaktører
- 2 Handelsnæringer
- 3 Håndverkere
- 4 Aktører innen servering, overnatting og transport
- 5 Sysselsatte
- 6 Besøkende

Videre har vi delt opp hver av disse interessentgruppene i ulike underkategorier, hvor et utvalg aktuelle aktører har blitt identifisert. Dette utvalget er på i underkant av 150 aktører. Fra disse 150 har vi så plukket ut et representativt utvalg aktører som har blitt kontaktet for medvirkning. Av disse aktørene, har de som antas å bli mest berørt av tiltaket blitt involvert i størst grad. Dette er et medvirkningsprinsipp som baserer seg på innflytelsessirkelen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014).

Vi har også kommunisert innsikt fra medvirkningsprosessen underveis. Dette har vi gjort for å sikre at så mange interessenter som mulig får kjennskap til nullutslippssonen og medvirkningsprosessen. Innsikten er publisert som artikler hos næringsorganisasjoner, interesseorganisasjoner og på kommunens nettsider, samt som innlegg i sosiale medier. Artikkene er basert på intervjuer og arbeidsmøter med informanter.

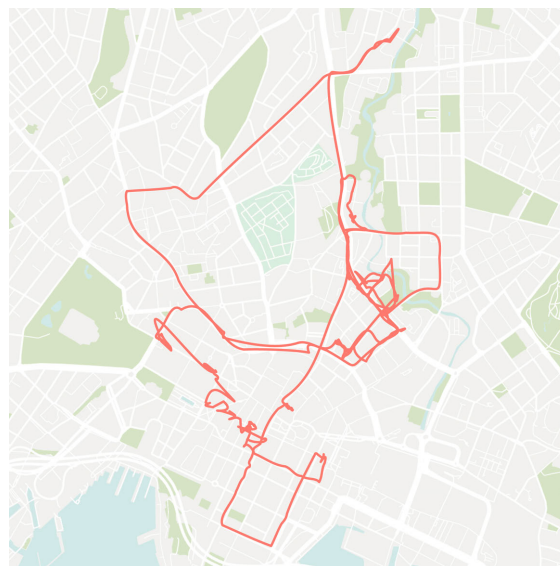


## Tre feltintervjuer: en lastebilsjåfør, en budbilsjåfør og en rørlegger

Vi ble med en lastebilsjåfør, en budbilsjåfør og en rørlegger på oppdrag i Oslo sentrum. Kartene under viser forskjellene i kjøremønsteret til lastebilsjåføren og budbilsjåføren.



Leveringsruten til lastebilsjåføren bærer preg av god planlegging. Sjåføren leverer varer til flere mottakere per stopp, og avstanden mellom hvert leveringssted er kort. Kartet viser leveranser gjennom en hel arbeidsdag. Sjåføren kjører elektrisk lastebil, som han ikke trenger å lade gjennom arbeidsdagen.



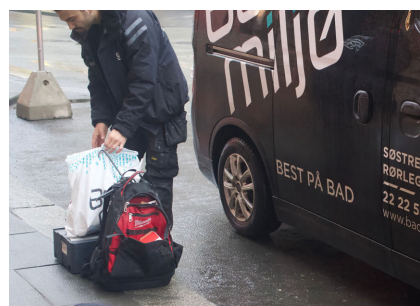
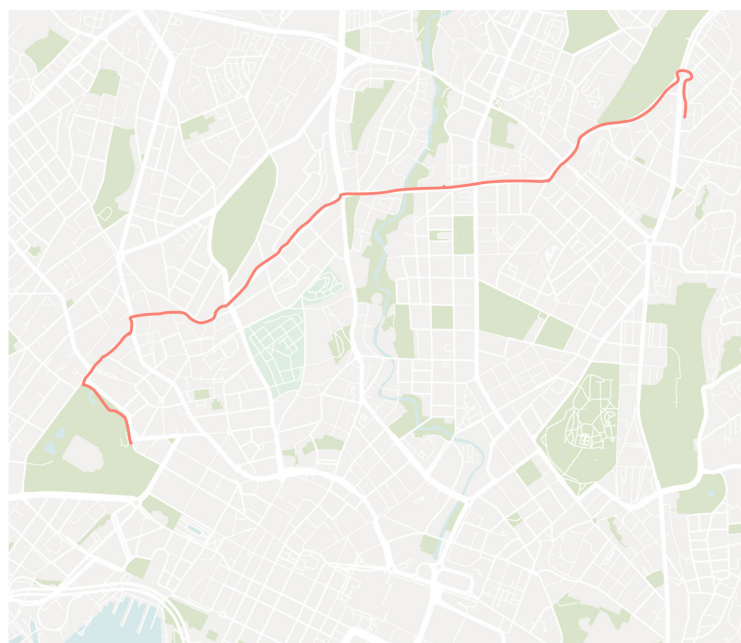
For budbilsjåføren kommer oppdragene på løpende bånd gjennom arbeidsdagen. Sjåføren leverer til én mottaker per stopp, og kjører lengre avstander mellom hvert leveringssted. Kartet viser tre leveranser.



Den siste etappen fra den elektriske lastebilen til leveringsstedet må gjennomføres på tralle. Da er det en fordel å kunne stå parkert så nærme leveringsstedet som mulig.



Å finne parkeringsplass i nærheten av leveringsstedet er ikke alltid like enkelt. Her parkerer budbilsjåføren foran en kranbil.



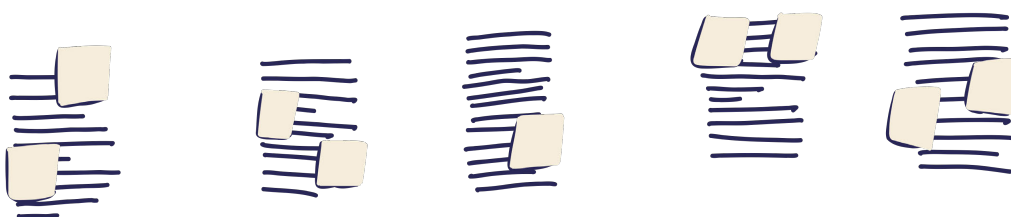
Når rørleggeren tar oppdrag i Oslo sentrum, går kjøreturen fra arbeidsstedet utenfor Ring 1 og inn til sentrumskjernen. Ofte er det ikke ledig parkering i nærheten av oppdragsstedet. Da lempes som regel av utstyret utenfor oppdragsstedet, før han parkerer bilen i et parkeringshus. Flere håndverkere parkerer i parkeringshusene i sentrum.

Den største ulempen med å parkere et stykke unna oppdragsstedet, er at det ikke alltid er lett å vite hva slags utstyr man trenger for å gjennomføre arbeidet. I løpet av oppdraget vi var med på, måtte rørleggeren tilbake til bilen i parkeringshuset for å hente utstyr til å installere såpedispenseren, da baderomsflisene viste seg å være tykkere enn antatt.

# Tematisk analyse av intervjuene

Med kvalitative analyseverktøy har vi undersøkt og analysert informasjonen fra intervjuene og arbeidsmøtene. Målet har vært å forstå hva som driver de berørte partene og hvordan nullutslippssonen kan utformes for å møte deres behov.

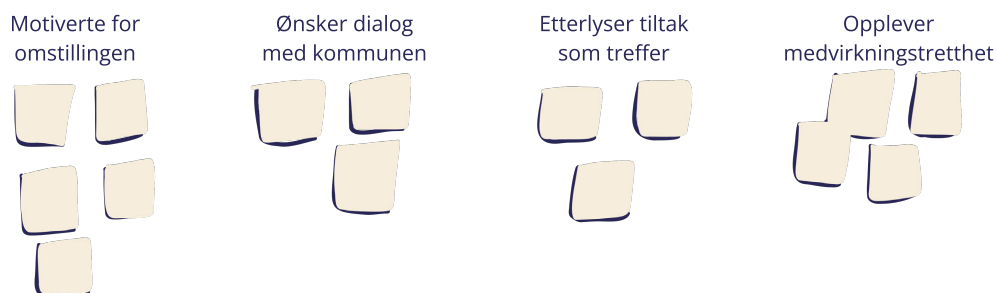
I utgangspunktet vil de to informantgruppene av direkte og indirekte berørte snakke ut ifra ulike erfaringer og perspektiver. Direkte berørte informanter vil i større grad påvirkes av nullutslippssonen i hverdagen, og deres hverdags erfaringer danner gjerne grunnlaget for deres perspektiver. Medlemsorganisasjonene snakker ofte ut fra politiske holdepunkter og erfaringer i stedet. For å sikre at erfaringene fra begge informantgruppene får like mye plass i analysen, har vi derfor valgt å behandle innspillene fra disse to gruppene separat i analysearbeidet.



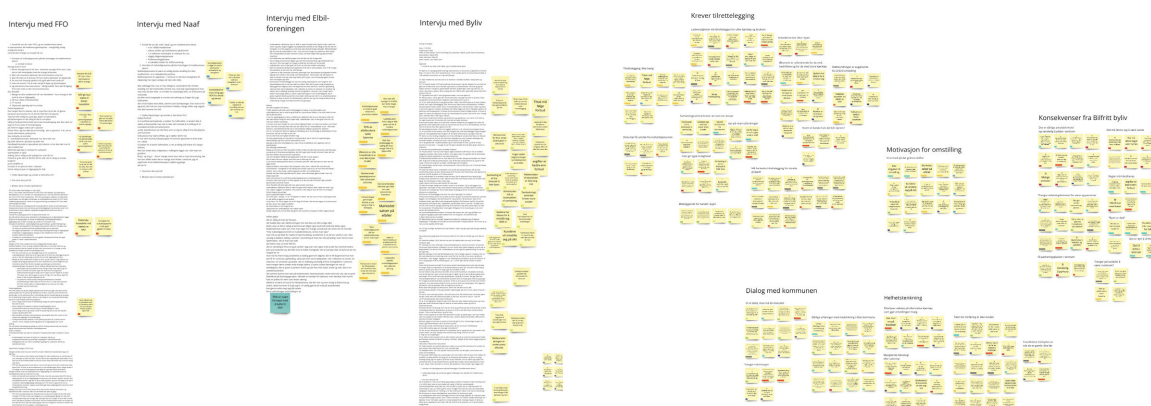
Vi har brukt metoden *tematisk analyse* for å analysere intervjuene. Tematisk analyse går ut på å kode sitatene fra informantene for å oppdage underliggende, sentrale tema i samtalen. Arbeidet har blitt utført i tråd med gjeldende retningslinjer innen samfunnsvitenskapelig forskning (Braun & Clarke, 2006).



Ved å sortere kodene har vi funnet små og store tema som er viktige for en vellykket innføring av nullutslippssonen. Slik lar analysemetoden oss forstå hva informantene egentlig snakker om.



Selv om vi i analysen har behandlet direkte og indirekte berørte informanter i to ulike grupper, overlapper den overordnede fortellingen fra begge gruppene i svært stor grad. I det videre har vi derfor valgt å kun presisere forskjeller mellom disse to gruppene dersom det er relevant.



I den tematiske analysen har vi løftet blikket fra hvert intervju for å se sammenhenger, samtidig som vi har sørget for at funnene samsvarer med det som har blitt sagt i intervjuene. Bildet viser et utdrag fra analysen.

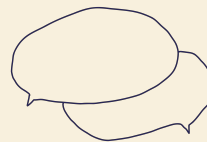
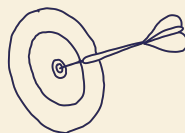
Funn

**Tre hovedfunn: Dette  
mener informantene**

Analysen viser tre hovedfunn fra det kvalitative arbeidet:

- Informantene er motiverte for en grønn omstilling, men det går for fort.
- Informantene etterlyser tilrettelegging fra kommunen.
- Informantene ønsker tettere dialog med kommunen og reell innflytelse.

I den neste delen underbygger vi funnene fra analysen med representative sitater, før vi ser funnene i lys av tidspunktet for innføring og den geografiske avgrensingen av nullutslippssonen.



# Informantene er motiverte for en grønn omstilling, men det går for fort



Informantene uttrykker en stor grad av velvilje knyttet til å omstille sine kjøretøy til å bli utslippsfrie. Velviljen vises blant annet gjennom pågående prosesser internt hos både de store næringsaktørene og næringsvirksomhetenes medlemsorganisasjoner, som har sine egne målsetninger og strategier for å bidra til å redusere klimautslippene. To av aktørene omtaler seg selv slik:



*Vi er i front for omstilling til nullutslipp*

Kollektivselskap

*Gitt omstillingsprosessen vi allerede står i, vil det ikke være noen store utfordringer for oss dersom det blir vedtatt en nullutslippssone i Oslo sentrum*



Stor logistikkaktør

Fra interesseorganisasjonene ønskes også omstillingen velkommen, så lenge universell utforming er sikret og det tas hensyn til behovene til deres medlemmer. Mindre utslipp fra biler i sentrum vil løfte luftkvaliteten, noe som blant annet trekkes frem som en positiv utvikling for astmatikere og allergikere.

Bedriftene forteller at de gjerne vil hjelpe til med omstillingen. De foreslår blant annet å drifte en samlastingssentral inn til Oslo, leie ut egne ladeplasser når disse ikke er i bruk og stille parkeringshusene i sentrum til disposisjon for utbygging av ladeinfrastruktur. En av aktørene beskriver motivasjonen slik:



*Vi har plassene og kan løse en del av utfordringene med ladeinfrastruktur i Oslo, men det har ikke vært noe initiativ fra myndighetenes side i denne prosessen*

Parkeringsaktør

Sitatet indikerer et behov for at kommunen må vise interesse og tilrettelegge for de ulike initiativene som finnes.

Blant informantene fra de store butikkene, servicenæringene og leverandørene finner vi at de allerede er i gang med å omstille sine egne kjøretøyparker. De store transportselskapene har i all hovedsak omstilt kjøretøyene sine til utslippsfrie kjøretøy innenfor ring 1. Samtidig uttrykker informantene en bekymring for de små og mellomstore aktørene som ikke har økonomisk kapasitet til å omstille seg fort nok.

## Omstillingsprosessen går for fort

Selv om informantene i det store og hele er motiverte for omstillingen, viser analysen at de mener at prosessen går for fort. De peker også på at mye av omstillingen kommer til å skje av seg selv innen 2030, og opplever fristene satt til 2023 og 2024 som unødvendig kompliserende.

I analysen finner vi at tempoet for innføringen av nullutslippssonen er den største utfordringen for Oslo kommune. Spesielt nevnes innføringen innenfor Ring 1 i 2023 eller 2024 og utvidelsen til Ring 2 i 2026 som utfordrende.

Informantene trekker frem at informasjonen om innføringen av nullutslippssonen kommer for sent til at de klarer å omstille seg i tide. En av informantene beskriver utfordringen slik:



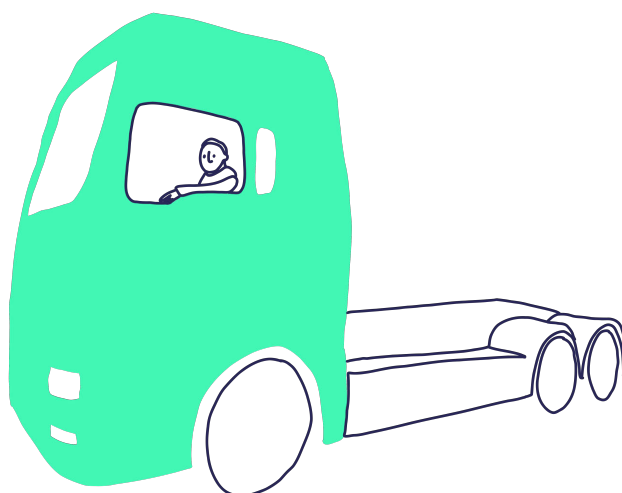
*Leveringstiden på nullutslippslastebiler er veldig lang – rundt 12 måneder. Å sette fristen for innføring til 2030 ville gitt større trygghet knyttet til omstilling og kjøp av maskiner*

Medlemsorganisasjon for logistikkaktører

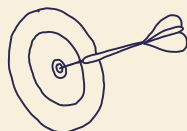
Sitatet peker på at det å bytte ut en hel kjøretøypark til nullutslippskjøretøy krever planlegging og må være økonomisk mulig å gjennomføre. Videre vil tempoet for omstillingen avhenge av at markedet og teknologien er på plass. Både manglende teknologiske fremskritt og lav internasjonal interesse for store nullutslippskjøretøy (inkludert store maskiner, lastebiler og ekspressbusser) utgjør barrierer for å nå målet om å være utslippsfrie i løpet av de neste to årene.

Ikke overraskende trekker også informantene frem pandemi og krig i Europa som ytterligere utfordringer knyttet til innføringen av nullutslippssonen. Disse hendelsene påvirker bedriftenes kjøpekraft og tilgang på nødvendige komponenter til å bygge ulike utslippsfrie kjøretøy.

Ønsket om å omstille seg er der, men det må skje innen rimelig tid, og *samtidig* med endringer og tiltak fra kommunens side.



## Informantene etterlyser tilrettelegging fra kommunen



Det andre funnet i analysen er at informantene er opptatte av hvorvidt kommunen iverksetter de riktige tiltakene for å få til omstillingen til utslippsfrie kjøretøy. Temaet opptar både de direkte berørte og medlemsorganisasjonene. Generelt er det også et ønske at kommunen innfører virkemidler som sikrer at de aktørene som må omstille seg i første runde opplever at det lønner seg, og at det ikke skal være mulig å finne smutthull som gir useriøse aktører en konkurransefordel. En medlemsorganisasjon forteller om useriøsitet i håndverkerbransjen slik:



*Det er i dag flere håndverksbedrifter som unngår bøter ved å kjøre utenlandsregistrerte biler. Dette gjør konkurransen krevende for de som følger reglene. Det må lønne seg å være seriøs*

Medlemsorganisasjon for håndverkere

I det følgende oppsummeres tiltak som kommunen kan iverksette for å gjøre nullutslippssonen mer attraktiv. Tiltakene har både kommet frem i intervjuene og blitt presentert for informantene i arbeidsmøter.



## Tiltak: Bygge ut ladeinfrastruktur både i og utenfor sonen

Informantene ønsker ikke å bytte ut kjøretøyparken sin før de vet at ladeinfrastrukturen er bygget ut for å dekke deres behov. En interesseorganisasjon kommenterer situasjonen på følgende måte:

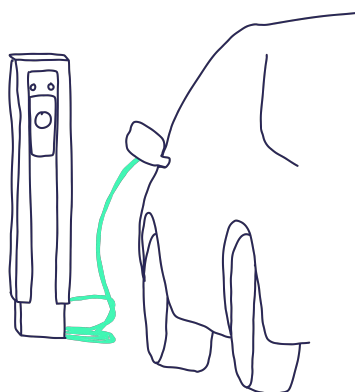
“ *Man bør tilrettelegge for lading før man tvinger folk til å kjøpe elbil*

Interesseorganisasjon

Utbygging av ladeinfrastruktur er et av de viktigste tiltakene Oslo kommune kan gjøre for å legge til rette for nullutslippssonen i Oslo. Utviklingen må kommuniseres tydelig til markedet.

De fleste aktørene veksler mellom kjøring i og utenfor sonen. Behovet for ladepunkter strekker seg derfor utover sonen, og gjelder i hele Oslo og nasjonalt.

Mangel på lademuligheter kan få negative konsekvenser for aktørene. God infrastruktur er særlig viktig for de som ikke har lademuligheter hjemme. Noen kjøretøy blir brukt over flere skift gjennom døgnet, noe som også øker behovet for hurtiglading.

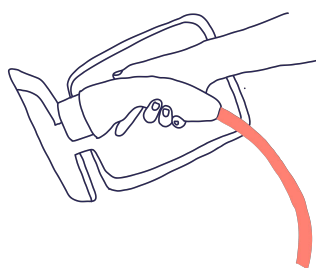


En sjåfør beskriver behovet slik:



*Det bør være dedikert ladekapasitet til næringstransport i og rundt nullutslippssonen for å sikre at yrkessjåførene får ladet. Dette gjelder særlig de selvstendige aktørene, som ikke har en arbeidsgiver å lade hos*

Selvstendig næringsdrivende lastebilsjåfør



Håndverkere etterlyser både egne ladeplasser og parkering i tilknytning til kollektivtransport. En håndverker beskriver sitt behov som følger:



*Drømmescenariot er at det kommer flere parkeringsplasser med lading tildelt håndverkere*

Håndverker

## Tiltak: Støtte de små og mellomstore aktørene som driver seriøst

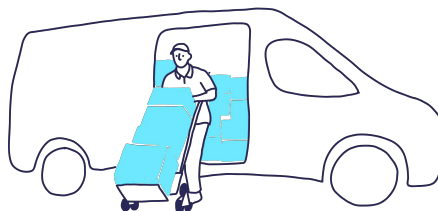
Små og mellomstore aktører forteller at de ikke har de økonomiske musklene som skal til for å omstille egen bilpark i løpet av noen få år. Dette gjelder blant annet sjåførere og håndverkere i byen, som ofte er organiserte i mindre selskaper. En håndverker beskriver det slik:



*Håndverkerbransjen består for det meste av små og mellomstore bedrifter som ikke har økonomiske muskler til å bytte ut dagens bilpark i løpet av få år. I ytterste konsekvens kan det bety et dårligere servicetilbud av håndverkertjenester innenfor nullutslippssonen*

Håndverker

Sitatet peker på en bekymring for at aktører som ikke har tilstrekkelig økonomisk kapasitet til å omstille seg raskt, vil presses ut av sonen – en bekymring som deles av de store, så vel som de små og mellomstore bedriftene.



Selv om det i dag finnes flere økonomiske støtteordninger for næringsaktører i Oslo, som Enova-støtte til hjemmeladere og tunge elektriske kjøretøy, rapporterer informantene at disse støtteordningene ikke alltid er tilstrekkelige. En selvstendig næringsdrivende lastebilsjåfør beskriver det på følgende måte:



*En elektrisk lastebil med de samme egenskapene som den jeg har i dag, koster tre ganger så mye. Selv med Enovastøtte blir det for mye*

Selvstendig næringsdrivende lastebilsjåfør

Fra samtalene kommer det også frem at ikke alle selvstendig næringsdrivende kjenner til hvilke støtteordninger som gjelder for dem.

Disse forholdene vil gjøre det krevende for små og mellomstore aktører å omstille kjøretøyene sine til nullutslippskjøretøy, og det er en risiko for at de små og mellomstore aktørene ikke kan ta oppdrag i sonen dersom de ikke klarer omstillingen.

### **Tiltakene bør stimulere til bedre regulering av budbilbransjen**

Hovedparten av budbilsjåførene i Oslo er selvstendig næringsdrivende. Budbiltjenester utgjør et stort marked innenfor nullutslippssonen. Sjåførene arbeider ofte som underleverandører til budbilfirmaer, men tar også løpende oppdrag uten faste kontrakter. Disse aktørene vil gjerne ikke ha økonomi til å bytte ut sine egne kjøretøy med nullutslippskjøretøy.

Et budbilfirma forteller følgende om den økonomiske situasjonen til budbilsjåførene:

**“ Aktørene som jobber for oss har ikke penger til å kjøpe en elektrisk varebil. Mange har lav kredittverdighet og lite arbeidserfaring i Norge, noe som gjør det vanskelig for dem å få billån**

Budbilfirma

Samtidig påpeker en representant fra et fagforbund at økonomiske støtteordninger til selvstendig næringsdrivende budbilsjåfører ikke nødvendigvis fører til bedre arbeidsvilkår for sjåførene. Vedkommende forteller at en lav ansettelsesgrad i budbilbransjen fører til at budbilsjåførene har få rettigheter, noe som gjør dem mer utsatte for utnyttelse. Informanten beskriver forholdene slik:

***Budbilbransjen er en presset bransje med tøff konkurranse og små marginer. Bransjen er dårlig regulert, med lav organisasjonsgrad og består av mange sjåfører med privat bil*** ”

Fagforbund

Representanten fra fagforbundet etterlyser videre at tiltakene som innføres i forbindelse med nullutslippssonen, stimulerer til forretningsmodeller som fremmer gode arbeidsforhold og sørger for at bransjen blir bedre regulert – blant annet gjennom fast ansettelse av budbilsjåførene. Eksempelvis kan innføringen av nullutslippssonen bidra til at budbilfirmaene selv må anskaffe elektriske kjøretøy, som følge av at budbilsjåførene ikke har økonomi til å bytte ut sine egne biler. Når budbilfirmaene eier kjøretøyene selv, må de ansette sjåfører til å kjøre dem. For sjåførene betyr ansettelse bedre arbeidsbetingelser.

## Tiltak: Stimulere til bedre bylogistikk

For å opprettholde tjenestetilbudene i sentrum kreves mye varetransport. Transportbransjen skaper stor trafikk i sentrum, og spesielt gågatene blir høyt belastet.

Gårdeiere uttrykker et ønske om mindre trafikk rundt lokalene. Samtidig beskriver de utfordringer knyttet til små varemottak hvor leietakere i dag henter varer direkte fra leverandør. De peker på at handelsstanden og kjedene må tilpasse seg, gjerne med å koordinere vareleveransene bedre og benytte varelevering direkte til sluttkunde fra eksternt lager.

Et tiltak for å redusere belastningen på gatene i sentrum er å videreutvikle samlastingssentraler og omlastingssentraler, slik at varene fraktes helt frem av utslippsfrie kjøretøy.

Aktørene som allerede har sentrumsnære sentraler kan utvide tilbudet til å gjelde flere aktører, og er motiverte til å tilby disse tjenestene. Ved å inkludere flere aktører i å opprette samlastingssentraler, kan man redusere trafikken i sentrum. Arbeidet vårt viser at medlemsorganisasjonene ønsker at kommunen tar ansvar for kostnader, koordinering og utdeling av areal knyttet til sam- og omlastingssentraler, hvis dette er noe kommunen planlegger å innføre.



Når varer skal leveres til butikkene på Egertorget fylles hele torget med varebiler, mens fotgjengerne forsøker å snirkle seg rundt dem. Foto: It's tomorrow AS

## Tiltak: Sikre tilgang for grupper med særskilte behov

Overgangen til et utslippsfritt sentrum vil utgjøre en positiv utvikling for astmatikere og allergikere, og vil bedre folkehelsen til alle som oppholder seg i sentrum. Utfordringene er knyttet til mulighetene for å bevege seg i sentrum for personer med særskilte behov.

Informantene beskriver at det mangler finansiering av nullutslippskjøretøy for de som trenger det. De forteller at Nav kun finansierer diesel- og bensindrevne kjøretøy til rullestolbrukere i dag, og at kjøretøyene har en kontraktfestet brukstid på 8 år. Innføringen av en nullutslippssone vil derfor begrense mobiliteten til denne gruppen. Kommunen bør samarbeide med Nav om et unntak frem til Nav tilbyr elektriske kjøretøy. Videre er det strenge krav for å få HC-kort i Oslo kommune, noe som gjør at flere med særskilte behov faller utenfor denne ordningen.

Behovet for universell utforming gjelder også ladestasjoner, og en interesseorganisasjon beskriver situasjonen slik:

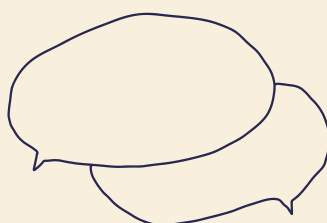


*Hvis du bruker rullestol er ladestasjoner umulige å bruke*

Interesseorganisasjon

Oslo kommune bør derfor sikre at regelverk og krav møter behovene til de mangfoldige innbyggerne som bruker bysentrum.

## Informantene ønsker dialog med kommunen og reell innflytelse



Det tredje funnet i analysen er at informantene vil bli inkludert i beslutningsprosessen i større grad, og på den måten bidra til omstillingen. En av aktørene beskriver behovet for dialog slik:



*Vi må få klar og tydelig informasjon, i god tid, for å kunne føre en god dialog med butikker, kontorer og beboere i området*

Eiendomsselskap

Selv om de fleste av medlemsorganisasjonene vi har snakket med har deltatt i medvirkningsprosesser med Oslo kommune tidligere, virker det å være en kollektiv opplevelse at innspillene deres ikke får noen konsekvenser for beslutningene som tas. En av medlemsorganisasjonene forteller følgende:

*Dette er jo en medvirkningsprosess. Det har vært vanskelig å medvirke i Oslo kommune. Man blir invitert for å applaudere*



Medlemsorganisasjon for handelsnæringer



Aktørene ønsker å motta nødvendig informasjon om omstillingen til rett tid, slik at de kan spille inn sine innvendinger før viktige avgjørelser blir endelige. Vi finner at aktørene etterlyser kontaktpunkter med beslutningstagerne i kommunen. Aktørene ønsker å involvere seg dersom de har mulighet til å påvirke, og en gårdeier kommenterer behovet slik:



*Torggata er full av varebiler. Vareleveringen burde flyttes til bakgatene, som for eksempel Møllergata*

Gårdeier

Informantene etterlyser også en mer helhetlig plan knyttet til omstillingen. Blant annet oppleves det som lite gjennomtenkt å bytte ut et velfungerende fossildrevet kjøretøy til fordel for et utslippsfritt kjøretøy, hvis det fører til større klimautslipp totalt. Dersom kommunen åpner for at man kan bruke lavutslippskjøretøy i nullutslippssonen, som lastebiler på biodiesel og hybridbiler for varelevering, mener aktørene at de kan få forrang i omstillingen. En medlemsorganisasjon beskriver hvordan de ønsker å bidra til utviklingen slik:

*Vi ønsker en infrastruktur som gjør at vi bør omstille til biodiesel. Da kan vi omstille allerede i dag*



Medlemsorganisasjon for håndverkere

Informantene ytrer behov for informasjon på flere områder. De ønsker:

- synliggjøring av retningsvalg
- helhetlig tenkning rundt kommunens arbeid med å redusere klimautslipp
- klargjøring av hvilken type infrastruktur kommunen vil satse på i tiden fremover
- tydeliggjøring av hvorvidt markedet skal kunne påvirke valgene kommunen tar

## **Opplevelse av tiltakstretthet i sonen**

Det geografiske området som er valgt ut til å bli den første nullutslippssonen i Oslo sammenfaller med sonen som ble brukt i Bilfritt byliv. Næringsaktørene som vil bli berørt av den første nullutslippssonen utgjør derfor i stor grad den samme gruppen som ble berørt av tiltakene i satsingen Bilfritt byliv.

Vi finner at informantene bruker erfaringene sine fra tidligere medvirkningsprosesser, og da særlig fra Bilfritt byliv, som en sentral del av vurderingene av arbeidet med å etablere en nullutslippssone i Oslo. De trekker frem en rekke uheldige konsekvenser fra Bilfritt byliv:

- usikkerhet knyttet til færre parkeringsplasser i bykjernen
- mangel på avlessingslommer for varer og mennesker
- generelt dårlige arbeidsforhold som følge av flere omkjøringer og færre parkeringsplasser i sentrum
- et folketomt sentrum
- håndheving av regler som kun treffer seriøse aktører

Vareleverandører og håndverkere beskriver mangelen på parkeringsplasser i sentrum som en utfordring. En informant forklarer det slik:



*Det er ikke lett å finne parkeringsplass når jeg er ute på oppdrag i Oslo sentrum. Å parkere i parkeringshus er en mulighet jeg benytter meg mye av, men det er upraktisk dersom gåavstanden til oppdragsstedet blir lang – særlig med mye utstyr*

Håndverker

Situasjonen fører til at aktører som jobber i byen ofte må bryte loven for å få jobben gjort. Bekymringen er at nullutslippssonen vil forsterke denne effekten og gjøre det mindre attraktivt å ta oppdrag i sentrum.

Informanter innenfor blant annet servicenæringen og handelsstanden rapporterer for øvrig at kunder og besøkende i sonen i større grad kommer dit til fots eller med kollektivtransport etter Bilfritt byliv. Dette trekkes i hovedsak frem som en positiv utvikling.

Tolkning

# Hva funnene betyr for tid og sted

Analysen viser at informantene er motiverte for å omstille seg til å bli mer utslippsfrie, men at omstillingen krever god tilrettelegging fra kommunens side og tett dialog mellom kommunen og de berørte. I denne delen ønsker vi å diskutere hva funnene kan bety for foreslått innføringstidspunkt og geografisk omfang.

# 1. Innføringstidspunkt

Et viktig funn fra medvirkningsprosessen er at de planlagte tidspunktene for innføringen av nullutslippssonen innenfor Ring 1 og utvidelsen til området innenfor Ring 2 kommer for fort for de små og mellomstore aktørene.

Analysen viser at det er tre faktorer som påvirker opplevelsen av hastverk:

- informasjonen fra kommunen kommer for tett på tidspunktet for innføring
- det mangler en tydelig plan for ny og fremtidig infrastruktur
- små og mellomstore aktører har ikke økonomi til å omstille seg raskt nok

Vi finner også at de store aktørene jevnt over er klare for omstillingen, og at flere av de vi har snakket med allerede er omstilt. Videre er det en rekke aktører som ikke påvirkes av nullutslippssonen.

## 2. Geografisk område

Analysen gir et sammensatt bilde av hvordan informantene stiller seg til det geografiske området som er valgt ut til den første nullutslippssonen i Oslo. Synspunktene de spiller inn dreier seg i hovedsak om følgende:

- De berørte aktørene opplever tiltakstretthet etter å ha vært gjennom prosessen med Bilfritt byliv.
- Folk kommer hovedsakelig til fots eller med kollektivtransport inn til sonen, så innføringen av den første nullutslippssonen vil ikke medføre dramatiske endringer for persontransporten og kundegrunnet til handels- og servicenæringen.
- Siden størsteparten av beboerne med privatbil i bykjernen er bosatt på Aker brygge og Tjuvholmen, og dette området ligger helt i grensen av sonen, er det et ønske fra gårdeierne i området at innkjøringen til parkeringshusene unntas fra nullutslippssonen.
- Ladeinfrastrukturen må bygges ut både i og utenfor sonen for at det skal være attraktivt å bytte til elektriske kjøretøy. Spesielt bør utbygging av ladeinfrastruktur ved innfartsårene inn til byen prioriteres.

Utover disse punktene har det ikke kommet større innvendinger til den geografiske utstrekningen av den første nullutslippssonen. Den mulige utvidete nullutslippssonen, som strekker seg til Ring 2, er ikke prioritert i denne medvirkningsprosessen.

# Oppsummering



Gjennom tematisk analyse av innspillene fra intervjuer, feltintervjuer og arbeidsmøter med berørte aktører, har vi funnet at informantene i hovedsak snakker om følgende tre punkter knyttet til å innføre en nullutslippssone i Oslo:

1. Informantene er motiverte for en grønn omstilling og de store aktørene er allerede i gang, men de små og mellomstore aktørene har ikke økonomi til å omstille seg tidsnok.
2. Informantene etterlyser at kommunen innfører virkemidler som sikrer at de aktørene som omstiller seg opplever at det lønner seg. Det innebærer blant annet at kommunen:
  - tilrettelegger for ladeinfrastruktur både i og utenfor sonen
  - bidrar med økonomiske støtteordninger til små og mellomstore bedrifter
  - tar ansvar for kostnader, koordinering og utdeling av areal knyttet til samlasting- og omlastingssentraler
  - sikrer at regelverk og krav møter behovene til de mangfoldige innbyggerne som bruker bysentrum
3. Informantene ønsker en tettere dialog med kommunen for å finne gode, helhetlige løsninger som passer for dem. Da trenger de å motta nødvendig informasjon om omstillingen til rett tid, slik at de kan spille inn sine innvendinger før viktige avgjørelser blir endelige. De har også behov for å oppleve at innspillene deres fører frem og at de har reell innflytelse.

Disse innspillene har betydning både for det foreslåtte innføringstidspunktet og det foreslåtte geografiske området til nullutslippssonen. Ikke alle aktører har mulighet til å omstille seg til å bli utslippsfrie innen innføringen av den første nullutslippssonen. Derfor kan det være nødvendig å unnta noen grupper fra sonen, i tillegg til å hjelpe andre med omstillingen ved å iverksette stimulerende støtteordninger. Det geografiske området til den første nullutslippssonen sammenfaller med tiltaksområdet for Bilfritt byliv, og informantene som holder til i denne sonen opplever tiltaktstretthet i møte med nullutslippssonen. Samtidig uttrykker disse informantene et behov for å bli tilstrekkelig involvert i prosessen. En annen konsekvens av at den første nullutslippssonen sammenfaller med området for Bilfritt byliv, er at de fleste besøkende til denne sonen kommer til fots eller med kollektivtransport og vil derfor ikke rammes betydelig av tiltakene.

Dersom nullutslippssonen utvides til å også gjelde for området innenfor Ring 2 bør et omfattende medvirkningsarbeid gjennomføres med innbyggere innenfor sonen, ettersom dette tiltaket vil berøre mange flere privatbilister enn i nullutslippssonen innenfor Ring 1.



ASKO

ASKO

ZONIN  
Desserts

MAGGI

CONTINENTAL

# Referanser

Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology* 3(2), 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). Medvirkning i planlegging. Hvordan legge til rette for økt deltakelse og innflytelse i kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven. [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b\\_veileder\\_medvirkning.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf)

Multiconsult. (2022). Valg av hovedløsning for nullutslippssone i Oslo. Bymiljøetaten. Ikke publisert.

Norconsult. (2020). Utslippseffekter av nullutslippssoner i Oslo. Oslo kommune Klimaetaten & Bymiljøetaten. [https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2021/06/Nullutslippssoner\\_Norconsult-rapport\\_2021-05-28.pdf](https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2021/06/Nullutslippssoner_Norconsult-rapport_2021-05-28.pdf)

Oslo bystyre. (2020). Klimastrategi for Oslo mot 2030. Oslo kommune. [https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2020/09/Klimastrategi2030\\_langversjon\\_web\\_enkeltside.pdf](https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2020/09/Klimastrategi2030_langversjon_web_enkeltside.pdf)

Oslo kommune. (2022, 24. mai). *Nullutslippssone: Hvem jobber med nullutslippssone?* <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/nullutslippssone/>

Transportanalyse AS. (2022). Trafikale konsekvenser av nullutslippssoner. Ikke publisert.

# Vedlegg 1: Oversikt over involverte interessenter

## Logistikkaktører

### Medlemsorganisasjoner:

- Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter
- NHO Transport Norges Lastebileier-Forbund
- Norges Parkeringsforening

### Aktører:

- Posten Norge
- Bring
- Asko
- Schibsted
- Best transport
- DB Schenker
- Cargotron Transport AS
- Ringnes
- Tine
- Selvstendig næringsdrivende lastebilsjåfør
- Budbilsjåfør
- Lastebilsjåfør

## Handelsnæringer

### Medlemsorganisasjoner:

- Oslo Handelsstands Forening
- Handelsorganisasjonen Virke
- Byliv

### Aktører:

- KLP Eiendom
- Promenaden Management
- Norwegian Property
- Steen & Strøm Department Store
- Glassmagasinet
- Illums Bolighus Oslo
- Hanske-Hallén
- Jernia Torggata
- Rema 1000 Torggata

## Håndverkere

### Medlemsorganisasjoner:

- Oslo Håndverks- og Industriforening
- Maskinentreprenørenes Forbund

### Aktører:

- Bravida Norge AS
- Søstrene Amundsen Rørleggerbedrift
- Harry Martinsen AS
- Rørlegger

## Aktører innen servering, overnatting og transport

- Akershusgruppen
- Grand hotell
- Hotel Bristol
- WB Samson
- Taverna'n
- Himkok
- Vy
- Ruter

## Sysselsatte

- Danske Bank
- Aimo Park Norway
- Stortinget

## Besøkende

- Tre tilfeldige besøkende i sonen
- Domkirken

## Interesseorganisasjoner

- Norges Automobil-Forbund
- Norsk elbilforening
- Norges Handikapforbund
- Norges Astma- og Allergiforbund
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
- Fellesforbundet