

Oslo Kommune

Høringsinnspill i forbindelse med Grønn mobilitetsplan for Oslo, saksnr: 26733196

Vi viser til Oslo kommunes forslag til grønn mobilitetsplan, og tillater oss med dette å komme med våre innspill i forbindelse med den pågående høringen.

Våre viktigste innspill er:

- Oslo er et viktig knutepunkt for Østlandet og resten av Norge. Dette må også gjenspeiles i planens mål, virkemidler og prioriteringer.
- Et førende prinsipp for mobilitetsplanen til Oslo kommune må være at den bidrar til å *fremme trygg, effektiv og utslippsfri mobilitet*. Dette innebærer også at man må utnytte de ulike transportformenes kapasiteter og kapabiliteter på en best mulig måte, uten å sette de opp mot hverandre.
- Oslo kommune bør ta initiativ til en revisjon av nullvekstmålet sett i sammenheng med at en stor og stadig økende andel av bilparken består av nullutslippskjøretøy. Vi anbefaler også at hovedmålene i planen erstattes av ett eller flere effektmål, og at disse baseres på ambisjonen om en så trygg, effektiv og utslippsfri mobilitet som mulig.
- Vi er positive til at Oslo kommune ønsker å innføre nullutslippssoner. Samtidig bør det også vurderes om personbiler skal omfattes av forbudssonene. Innføring av sonene må skje i tett dialog og samarbeid med næringslivet for å unngå handelslekkasje eller utilsiktede tilpasninger.
- Vi vil anbefale Oslo kommune å kartlegge og utrede hvordan et system for distansebasert brukerbetaling kan utformes og implementeres, med tilhørende

vurdering av hvilke samfunnsgevinster et slikt system vil bidra til når det gjelder målet om trygg, effektiv og utslippsfri mobilitet.

- Parkerings- og bompengesatsene bør fremdeles differensieres med utgangspunkt i forhold knyttet til bilens utslipp. Lar man satsene delvis være avhengig av vekt, vil det kunne innebære redusert bruk av nullutslippskjøretøy som følge av at disse kjøretøyene gjennomgående veier mer enn biler med forbrenningsmotor.
- Det er viktig at man i forbindelse med den endelige mobilitetsplanen også vurderer hvordan det samlede mobilitetssystemet kan styrkes ved å anerkjenne mulighetene som følger av personbilparken og nyttekjøretøyparken både i freds- og krisetid.

Om oss

Bilimportørenes Landsforening (BIL) representerer majoriteten av bilimportørene i Norge. Våre medlemmer utgjør bindeleddet mellom verdens bilprodusenter og det norske markedet, og importerer personbiler, varebiler og tunge nyttekjøretøy. Sammen med våre medlemmer deler vi en felles ambisjon om en moderne, trygg og utslippsfri bilpark.

Våre innspill i anledning forslag til grønn mobilitetsplan

Vi vil innledningsvis gi Oslo kommune ros for arbeidet med å utforme en grønn mobilitetsplan. Planen legger til rette for en helhetlig tilnærming til et samfunnsområde av stor betydning for innbyggere og næringsliv, og av sentral betydning for aktivitet, arbeidsplasser og verdiskaping i hovedstaden.

Vi vil samtidig minne om at Oslo ikke bare er en by som skal fungere for egne innbyggere, men også representerer et viktig knutepunkt for Østlandet og resten av Norge. Det er viktig for oss at Oslo kommune tar hensyn til dette gjennom et bevisst forhold til veivalg og løsninger som bidrar til effektiv logistikk av mennesker og gods på tvers av Oslo og resten av regionen rundt og landet for øvrig. Dette innebærer at planen også må legge til rette for gode løsninger med hensyn til gjennomgangstrafikk, og for gode løsninger som gjør at tilreisende kan komme seg effektivt til og fra hovedstaden.

I likhet med OFV, vil også vi fremholde at det er grunn til å se felles regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus i sammenheng med grønn mobilitetsplan. Mål og strategier i denne planen bør henge tett sammen på tvers av planene.

Et førende prinsipp for mobilitetsplanen til Oslo kommune må være at den bidrar til å fremme trygg, effektiv og utslippsfri mobilitet for innbyggere og næringsliv i Oslo. Dette innebærer også at de ulike transportformene må sees i sammenheng, og at man i sum utnytter de ulike transportformenes kapasiteter og kapabiliteter på en best mulig måte.

Dette er særlig viktig nå som en stor og økende andel av bilparken er 100 % utslippsfri, og persontransport med bil i større grad enn før bør sees på som et viktig supplement til øvrige transportformer uten at det innebærer økte utslipp. I tillegg representerer bilen også et viktig verktøy for å oppnå effektiv flerpassasjertransport gjennom bildelingstjenester, samkjøring og bruk av selvkjørende biler (med henting og levering av flere passasjer) som del av kollektivtrafikksystemet.

Vi vil ellers bemerke følgende i anledning forslag til mobilitetsplan:

- Etter vårt syn bør Oslo kommune ta initiativ til en revisjon av nullvekstmålet med mål om å identifisere et nytt transport/mobilitetsmål som er knyttet til det man egentlig har til hensikt å oppnå mer/mindre av. Vi ønsker oss et eller flere effektmål til (erstatning for dagens nullvekstmål) relatert til ambisjonen om en så trygg, effektiv og utslippsfri mobilitet som mulig. I tillegg kan det eventuelt settes mål/tak knyttet til de negative samfunnseffektene man ønsker å begrense, som eksempelvis støy, lokal forurensning, redusert bokvalitet og lignende.

Dagens nullvekstmål fremstår som utdatert i møte med at en stor og økende andel av bilparken er utslippsfri. Nullvekstmålet er også til hinder for at bilen kan spille en større og mer betydningsfull rolle i det samlede mobilitetssystemet i Oslo på områder der dette er hensiktsmessig ut fra betraktninger knyttet til blant annet samfunnsøkonomi, klima/miljø og trafikksikkerhet.

Basert på overnevnte, vil vi også anbefale Oslo kommune å etablere andre hovedmål for mobilitetsplanen enn de som nå er foreslått. Vår anbefaling er at hovedmålet om at trafikk med personbil, varebil og lastebil samlet sett ikke skal øke i Oslo, erstattes av et nytt hovedmål som ikke gjør enkelte transportformer mer foretrukket enn andre. Et revidert hovedmål bør samtidig bygge opp under planens uttalte ambisjon om at Oslo skal være en levende og grønn by med mer

mobilitet for mindre. Dette kan eksempelvis løses ved å oppstille et hovedmål om at utslippene fra veitrafikken skal reduseres med minst 50 prosent sammen med et supplerende hovedmål knyttet til mer tidseffektiv mobilitet.

Tilsvarende bør hovedmålet om at en større andel av korte reiser skal tas med gange og sykkel, erstattes av et mål om at korte reiser skal skje på en mest mulig trygg, effektiv og utslippsfri måte. Med en slik tilnærming vil kommunens satsinger og prioriteringer også til enhver tid måtte være i takt med valgene som innbyggerne selv tar når det gjelder transportformer, og ikke de kommunen selv har en preferanse for. Sett i lys av erfaringene relatert til økt omfang og bruk av el-sparkesykler blant byens innbyggere, er det særlig viktig at planen har mål som ivaretar behovet for god trafikksikkerhet, fremfor at mest mulig bruk av gange og sykkel gjøres til et mål i seg selv.

Ved å endre hovedmålene til å være nøytrale med hensyn til transportformer, men tydelig med hensyn til effekten man vil oppnå (bedre fremkommelighet, økt trafikksikkerhet m.m.), vil man også få et helt annet fokus i Oslo kommune når det gjelder innretning av virkemidler og tiltak på mobilitetsområdet. Vi tror dette er hensiktsmessig all den tid kommunen forvalter knappe ressurser, og det er i samfunnets klare interesse at disse midlene benyttes på en måte som gjør at de gir størst mulig samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Innbyggerne i Oslo kommune vil i større grad få en forståelse for hva de kan forvente av kommunen på mobilitetsområdet dersom målene gjøres effektorienterte. Vi tror dette kan bidra til at interessen og engasjement for mobilitet og samferdsel øker blant byens innbyggere. Dette er noe vi anser som viktig, og er et perspektiv vi savner i mobilitetsplanen.

- Vi stiller oss positiv til at Oslo kommune ønsker å innføre nullutslippssoner med forbud mot bruk av nyttekjøretøy med forbrenningsmotor i forbindelse med næringstransport. Vi vil be kommunen vurdere om nullutslippssonene også skal omfatte personbiler/privatkjøring, ettersom det fremdeles er et betydelig potensial for å øke antall utslippsfrie personbiler i bilparken. Tilsvarende vil det være hensiktsmessig å la personbilene bli omfattet av forbudssonene for å nå målet om at alle personbiler på Oslos veier skal være utslippsfrie i 2030 (ref Oslo kommunes eget mål på dette området).

Samtidig ber vi kommunen sikre at innføring av nullutslippssoner ikke bidrar til omfattende handelslekkasje, eller til at næringsvirksomhet etablerer seg på nytt utenfor forbudssonen(e) for å omgå intensjonen bak reguleringen. Dette kan løses gjennom å involvere næringslivet tett i arbeidet med å definere nullutslippssonene og vilkårene for disse innenfor rammene som følger av nasjonalt regelverk.

- Vi merker oss at Oslo kommune gjennom forslag til grønn mobilitetsplan peker på at distansebasert brukerbetaling, som veipricing, er et mer presist og rettferdig enn dagens punktvis innkreving av bompenger. I tillegg viser man til at dette er et potensielt styringsverktøy for å påvirke kapasitetsutnyttelsen av veinettet.

Vi vil anbefale Oslo kommune å kartlegge og utrede hvordan et system for distansebasert brukerbetaling kan utformes og implementeres, med tilhørende vurdering av hvilke samfunnsgevinster et slikt system vil bidra til når det gjelder målet om trygg, effektiv og utslippsfri mobilitet. Vår anbefaling er at et system med distansebasert brukerbetaling baseres på en mest mulig presis pricing av samfunnskostnadene med bilbruk, og at man som del av dette differensierer brukerbetalingen ut fra forhold knyttet til bl.a. utslipp og trengsel.

Distansebasert brukerbetaling bør omfatte både personbiler og nyttekjøretøy, ettersom et slikt system kan vise seg å bli et av de beste og mest effektive virkemidlene for å fornye den delen av kjøretøyparken som fremdeles består av utslippsbiler. Samtidig er det viktig at man i arbeidet med å kartlegge og utrede et slikt system tar hensyn til at systemet både må fungere for byens innbyggere, og for alle tilreisende og gjennomreisende.

- Gjennom planen tas det til orde for å vurdere om det er hensiktsmessig å innføre en vekt- og størrelseskomponent i parkeringsavgifter og i bomringen for personbiler. Vi er bekymret for at en eventuell vektkomponent vil kunne virke mot sin hensikt, ettersom dette først og fremst vil innebære økte kostnader for husholdninger og næringsdrivende som velger å kjøre utslippsfrie kjøretøy med batteripakker som veier mer enn tradisjonelle biler med forbrenningsmotor.

Vår anbefaling er at man ved en eventuell endring av parkerings- og bompengesatsene, fremdeles legger vekt på differensiering ut fra forhold knyttet til bilens utslipp.

- Mobilitetsplanen inneholder en omfattende beskrivelse av bilens rolle. Vi konstaterer at beskrivelsen gjennomgående er problemfokuseret, og at de positive sidene ved bilen som transportmiddel knapt er nevnt. Dette svekker mobilitetsplanens kredibilitet, og innebærer også at man går glipp av en vurdering av hvilke aktuelle virkemidler og tiltak som kan tas i bruk for å bidra til at bilen kan utfylle de andre transportformene på en god måte.

Det er eksempelvis slik at privatbilen kan erstatte svært dyre kollektivløsninger i deler av Oslo med tynt passasjergrunnlag for offentlig transport. Det er også slik at privatbilen kan være å anse som et godt alternativ og/eller supplement til offentlig transport i de tilfeller samkjøring finner sted. Privatbiler og nyttekjøretøy er likeledes viktig i et sikkerhets- og beredskapsperspektiv, eksempelvis i forbindelse med behov for rask evakuering.

Vi mener man i den endelige mobilitetsplanen bør vurdere hvordan det samlede mobilitetssystemet i Oslo kan styrkes ved å anerkjenne mulighetene som følger av at byens innbyggere eier nærmere 250 000 biler, hvorav svært mange – og stadig flere – er nullutslipp. Planen bør også beskrive betydningen, viktigheten og mulighetene som følger av at næringslivet eier og disponerer en stor nyttekjøretøypark. Vurderingene knyttet til dette bør munne ut i en konkretisering av hvordan man best utnytter husholdningenes og næringslivets kjøretøypark for å sikre trygg, effektiv og utslippsfri mobilitet i Oslo i perioden frem mot 2040.

Oslo, 28.august 2026

Harald J. Andersen /s/

Direktør Bilimportørenes Landsforening



Iman Winkelman /s/
Leder næringspolitikk Bilimportørenes Landsforening