

Urbane byrom:

Er bysykler, elsparkesykler og delebiler virkemidler for å nå mål, eller mål i seg selv?

En drøfting av Oslo kommunes mål, tilrettelegginger og effekter i møte med nye delte mobilitetsløsninger.

Urban Spaces:

Are city bikes, electric scooters, and shared cars means to achieve goals, or goals in themselves?

A discussion of Oslo municipality's goals, facilitations, and effects of new shared mobility solutions.

Av Andrine Gran

Erfaringsbasert master i urbanisme

Veileder: Lisbet Harboe

30 studiepoeng

November 2023



Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo

The Oslo School of Architecture and Design

Forord

Det er med stor takknemlighet og glede at takke alle som har bidratt til gjennomføringen av denne masteroppgaven. Først og fremst går takken til veilederen min, Lisbeth Harbo, for den fantastiske støtten og oppfølgingen hun har gitt gjennom hele prosessen. Hennes kunnskap, engasjement og veiledning har vært uvurderlig, og jeg er takknemlig for å ha hatt henne som veileder. Takk også til biveileder Maja Karoline Rynning på TØI for god starthjelp.

Til min bedre halvdel, Thomas, er jeg evig takknemlig. Tålmodigheten din er uendelig. Du holder ut med mitt til tider skyhøye stressnivå og bunnløse fortvilelse knyttet til utallige eksamener og oppgaver, samtidig som vi begge har krevende jobber. Likevel støtter du meg når jeg har gått løs på nye studier, gang på gang. I tillegg har du tryllet fram både latter og de beste måltidene når jeg endelig forlater PC-en.

En stor takk rettes også til Anine Hartmann, Martin Bergheim og alle andre mobilitetseksperter som har lyttet, lest og diskutert med meg om de utfordrende problemstillingene jeg har valgt å utforske. Deres innsikt og faglige perspektiver har vært avgjørende for utviklingen av denne oppgaven. Her må også min kollega i It's tomorrow, Arne Lindelien nevnes, for sin erfaring og innsikt i bildelingens historie.

Denne masteroppgaven markerer avslutningen på mine tre år med spennende og viktige emner i urbanisme ved AHO. Takk til mine medstudenter og forelesere for en lærerik og inspirerende reise.

Til slutt håper jeg at diskusjonene om kommunenes rolle for å tilrettelegge for delte mobilitetstjenester kan fortsette, og at denne oppgaven kan bidra til en dypere forståelse av dette viktige feltet.

Andrine Gran

Innhold

Forord	2
Abstract	4
Oppsummering	4
1 Innledning	5
2 Forskningsdesign og forskningsspørsmål	9
3 Oppgavens struktur	12
4 Kunnskapsgrunnlag	13
4.1 Konflikter og endring i bruk av offentlige rom	17
4.2 Historisk utvikling av reguleringer i Oslo	20
5 Sentrale mål i Oslos planverk	24
5.1 Kommuneplanens samfunnsdel	26
5.2 Kommuneplanens juridiske arealdel	30
5.2.1 Bruk av offentlige arealer til deling av kjøretøy	33
5.3 Klimastrategi for Oslo	39
5.3.1 Hvordan miljøvennlige reiser blir påvirket	40
5.4 Byrådsplattformene og planstrategien	42
5.5 Reduksjon av klimagassutslipp	43
6 Formål vs. mål og effekter	47
6.1 Formål og effekter av bysykkelordningen	48
6.2 Formål og effekter av utleie av små elektriske kjøretøy	49
6.3 Formål og effekter på mål for bildeling	51
7 Funn og diskusjon	52
7.1 Offentlige arealer til parkeringsplasser	52
7.2 Delevasking og skillet mellom en “ordning”, “deling” og “utleie”	54
7.3 Bærekraftig transport og bærekraftig utvikling	55
7.4 Hvordan påvirker delte kjøretøy klimagassutslipp	56
7.5 Delte kjøretøy - en del av kollektivtilbudet	58
8 Konklusjon	59
9 Litteraturliste	65
10 Figurliste	73
11 Tabelliste	74

Abstract

Reserving public space for city bikes, car-sharing, and shared e-scooters in public streets can contribute to making travel without private cars more accessible. In compact cities, it can be a crucial tool for finding space-efficient solutions. At the same time, this may hinder flexible and simultaneous use of the spaces for residents in general. The challenge is not in establishing goals and determining how to facilitate shared vehicles on public grounds. The challenge lies in investigating what the facilitation contributes to. The thesis examines how the Oslo municipality discusses goals, facilitates, and measures the effects of city bikes, car-sharing, and electric scooters.

The study finds little evidence that shared vehicles are used to achieve overarching goals. A clearer anchoring and understanding of the positive contributions rental vehicles are expected to make to specific goals could lead to a more knowledge-based facilitation, involving requirements for rental providers, vehicles, and the areas where services should be offered.

Furthermore, the thesis emphasizes the need for clear goals, knowledge-based regulations, and measurement plans to effectively reach the city's transportation goals. The thesis argues for the necessity of strategic decisions regarding which business models and vehicles should have access to public spaces. The study also warns against the lack of connection between regulations and specific goals in the Oslo municipality and suggests improvements, including clearer consequence measurements and a cross-sectoral approach. The study highlights the need for more thorough evaluation of the regulations' actual effects on the goals of reducing greenhouse gas emissions and changing modes of transportation.

Oppsummering

Å reserverer plass til bysykler, bildeling og elsparkesykler i offentlige gater kan bidra til at det blir enklere å reise uten privatbil. I kompakte byer kan det være et viktig virkemiddel for å finne arealeffektive løsninger. Samtidig kan dette hindre en fleksibel og samtidig bruk av arealene for innbyggerne generelt. Det vanskelige er ikke å utarbeide mål og bestemme hvordan det skal tilrettelegges for delte kjøretøy på offentlig grunn. Det vanskelige er å undersøke hva tilretteleggingen faktisk bidrar til. I oppgaven undersøkes hvordan Oslo

kommune omtaler mål, tilrettelegger for og måler effekter av bysykler, bildeling og elsparkesykler.

Studien finner lite som tyder på at delte kjøretøy brukes som virkemidler for å nå overordnede mål. En tydeligere forankring og forståelse for hvilke mål utleiekjøretøyene skal bidra positivt til, kunne gitt en mer kunnskapsbasert tilrettelegging i form av krav til utleierye og kjøretøyene, samt hvilke områder tjenestene skal tilbys i.

Videre vektlegger den behovet for klare mål, kunnskapsbasert regulering, og måleplaner for å effektivt nå byens transportmål. Oppgaven argumenterer for nødvendigheten av strategiske beslutninger om hvilke forretningsmodeller og kjøretøy som skal få tilgang til offentlige arealer. Studien advarer også mot manglende kobling mellom reguleringer og konkrete mål i Oslo kommune og foreslår forbedringer, inkludert tydeligere konsekvensmålinger og en tverrsektoriell tilnærming. Studien understreker behovet for grundigere evaluering av reguleringsenes faktiske effekter på målene om redusert klimagassutslipp og endret transportmiddelbruk.

1 Innledning

Denne oppgaven skrives som avsluttende masteroppgave i studiet videreutdanningsmaster i urbanisme på Arkitektur og designhøgskolen i Oslo (AHO), som gir graden erfaringsbasert master i urbanisme.

Å bedre utnytte kjøretøy og infrastruktur som allerede er produsert, er mer bærekraftig enn å hele tiden erstatte det vi allerede har med noe nytt. Derfor er det bred enighet om at deling av kjøretøy er noe som kan bidra til et mer bærekraftig mobilitetssystem.

Verdenskommisjonen for miljø og utvikling (Brundtlandkommisjonen) definerte bærekraftig utvikling i 1987 som en utvikling som sikrer behovene til dagens generasjon uten å sette framtidige generasjoners behov i fare. Bærekraftig utvikling hviler på tre pilarer; økonomiske forhold, sosiale forhold og miljøforhold som alle må være tilfredsstillende ivaretatt.

Utslipp fra transportsektoren er en stor kilde til klimagassutslipp. Dette har stor påvirkning på klimaendringer over hele jordkloden, noe truer framtidige generasjoners behov. Derfor er reduksjon av klimagassutslipp et høyt prioritert mål i mange land. Samtidig er tilgang til effektiv transport av stor betydning for utvikling av byer og samfunn. FN har laget 17 mål for bærekraftig utvikling, hvor mål 13 er reduksjon av klimagassutslipp. Det er også et eget

delmål for bærekraftig transport i delmål 11.2. Sustainable Development Solutions Network (SDSN) er underlagt FNs generalsekretær og jobber for å mobilisere for handling mot bærekraftsmålene (SDG) og Parisavtalen. SDSN har utviklet et rammeverk for at myndigheter og andre skal forstå og måle utviklingen av bærekraftsmålene. For FNs mål 11.2, er det spesifisert

By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons (Sustainable Development Solutions Network, u.å.)

Er det å frikoble bruk av kjøretøy fra eierskap et virkemiddel som bidrar til å nå disse målene? Det er det mange byer som gjør og derfor gir flere byer sentrale arealer til utleie av kjøretøy som sykler, biler og elsparkesykler. Offentlige arealer er knappe, og det er en global trend at stadig flere bor i byer. Dette gir økt press på de offentlige arealene. En parkeringsplass kan reserveres til enten én bil, opptil ti sykler, eller opptil 20 sparkesykler (Cenex, 2020). Lett tilgang til parkeringsarealer har stor betydning for bruk, fordi det er nødvendig å ha tilgang på en parkeringsplass både for å starte og for å slutte en reise. Enkelt forklart betyr det at jo flere tilgjengelige parkeringsplasser som finnes, jo enklere er det å bruke de kjøretøyene som har rett til å bruke disse plassene. Dette gjelder for alle typer kjøretøy, uavhengig eierskap.

I tillegg til urbaniseringstrenden, står verden ovenfor en delingstrend. Analyseselskapet Fluctuo overvåker data fra utleieselskaper i hele Europa. I 2022 registrerte de lanseringer av nesten 200 nye delte mobilitetstjenester. Dette bidro til 550 millioner reiser over hele kontinentet, med ca. 3,1 milliarder euro i inntekter fra sluttbrukere (Fluctuo, 2023).

Mange byer og tettsteder tilbyr lokale myndigheter verdifulle offentlige arealer til delte kjøretøy. Dersom dette bidrar til reduserte klimagassutslipp og økt tilgang på bærekraftig transport, vil det være en bruk av offentlige arealer som bidrar til å nå målene. Men bidrar all deling til reduksjon av klimagasser - og til en mer bærekraftig utvikling? Noen undersøkelser viser at delingsformer også kan bidra til å øke forbruket, og føre utviklingen i en mindre bærekraftig retning (Curtis & Lehner, 2019; Santos, 2018; Vélez, 2023).

For eksempel kan tilgang på delte biler med utslipp bidra til økning av klimagassutslipp dersom det erstatter en kollektivreise. Parkeringsplasser for biler eller begrenser også muligheten for at arealet kan brukes til andre formål, som sykkelparkering, sykkelfelt eller et bredere fortau. Dette er transportformer som er tilgjengelig for en større del av befolkningen, siden det ikke er aldersgrense eller krav til førerkort for å gå eller sykle.

I den offentlige debatten møter kommunale myndigheter ofte protester når offentlige arealer reserveres til selskaper som leier ut biler, sykler og elsparkesykler. Noen innbyggere fortviler over færre gater å parkere privatbilen sin i og opplever ikke behov for å dele en bil. Gående er lei av at elsparkesykler parkeres på fortauet og hindrer dem i å komme fram. Syklister med privateide sykler har ikke et stativ til parkering, mens tomme bysykkelstativer kan stå i samme gate. For å møte denne type kritikk fra enkeltindivider er det viktig å forstå hva som er hensikten med å bruke offentlige arealer til delte biler, elsparkesykler og sykler. Byer over hele verden regulerer delte kjøretøy på offentlig grunn. Med begrepet regulere her menes ikke bare å regulere et areal til parkeringsplass for utleie av kjøretøy. Byer stiller også krav og betingelser til selskapene som får eksklusiv rett til å benytte parkeringsplassene.

De fleste myndigheter er opptatt av å gi innbyggere og andre god tilgang på effektiv transport. I Nasjonal Transportplan er "effektivt" nevnt som det første målet (*Nasjonal transportplan 2022–2033*, 2021). Tilgang på effektiv transport gir store gevinster, særlig økonomisk. Derfor er befolkningens tilgang på effektiv transport nedfelt i FNs bærekraftsmål 11.2. Det internasjonale analyseselskapet Fluctuo måler bruk av delte kjøretøy i både USA og Europa. De viser at delte kjøretøy også kan bidra til økt næringsvirksomhet med 500 nye mobilitetstjenester i 2022 og med 3,1 milliarder kroner i inntekter fra reiser med delte kjøretøy i Europa (Fluctuo, 2023). Samtidig har ulike transportløsninger også negative konsekvenser, som luftforurensing, støy, arealbeslag og ulykker. Å tilrettelegge for et effektivt transportsystem, samtidig som de negative effektene minimeres, er derfor et kontinuerlig arbeid som er fullt av målkonflikter og aldri helt i balanse.

Hvordan deling av kjøretøy kan bidra til å oppnå bærekraftige transportmål, spesielt med fokus på klimagassutslippsreduksjon, og hvordan reflekteres dette i praksis i Oslo kommune er en problemstilling jeg har jobbet med i flere år. I min tidligere jobb hadde jeg fagansvar for tilrettelegging for delt mikromobilitet i Bymiljøetaten i Oslo kommune. Det er også en relevant problemstilling i jobben jeg har mens jeg skriver denne masteroppgaven. I dag er jeg ansatt i konsulentselskapet It's tomorrow, som består av rådgivere og planleggere som arbeider med framtidens delte mobilitetsløsninger. Jeg bruker min erfaring som fagperson, men er bevisst min rolle her som forsker og student. Jeg bekrefter i den forbindelse at jeg ikke har økonomiske gevinster av resultatene jeg er kommet fram til.

Deling av biler nevnes i flere studier som noe som har *potensial* til å redusere bilbruk og erstatte bileierskap (Nenseth & Ellis, 2022). Det er likevel ingen automatikk i at de faktisk gjør det. Bærekraften i deling av kjøretøy vil blant annet avhenge av *hva* slags kjøretøy som blir delt, *hvordan* de deles og *hva* det *erstatte*r. Som denne oppgaven viser, kan deling også

bidra til å undergrave viktige mål. Jeg vil bruke Oslo kommune som case for å undersøke sammenhengen mellom strategi og handling når byer regulerer delte kjøretøy på offentlig grunn. Målet er å undersøke sammenhengen mellom strategiske mål for klimagassutslippsreduksjoner og tilrettelegging for og tilrettelegging for delte kjøretøy.

Oslo kommune uttaler på sine egne nettsider:

Kommuneplanen inneholder en rekke målformuleringer som alle er samstemt med innholdet i FNs bærekraftsmål. De overordnede målene fra kommuneplanen konkretiseres og følges opp i strategier, temaplaner og handlingsplaner. (FNs bærekraftsmål - Kommuneplan, 2023).

I kommuneplanens samfunnsdel er det også referanser til FNs bærekraftsmål, hvor det påpekes at lokale myndigheter har en viktig rolle i arbeidet mot bærekraftsmålene og at Oslo skal følge opp dette (*Vår by, vår framtid. Kommuneplan for Oslo 2018, 2019, s. 11*). FN har definert bærekraftig transport som: *The provision of services and infrastructure for the mobility of people and goods — advancing economic and social development to benefit today's and future generations in a manner that is safe, affordable, accessible, efficient, and resilient, while minimizing carbon and other emissions and environmental impacts* (United Nations, 2021). Med dette søker FN å både håndtere de negative og de positive sidene med transport. I tillegg sier FN at bærekraftig transport ikke er et mål i seg selv, men et middel for bærekraftig utvikling.

Sykler for deling har vært regulert i Oslo kommune siden 2002 gjennom "bysykkelordningen". Oslo kommune har dermed over 20 års erfaring med tilrettelegging for delte personkjøretøy. Taxitjenester og kollektivtrafikk kan også kalles delte kjøretøy, men de inngår ikke i denne oppgaven. I 2023 regulerer Oslo kommune tilgang, bruk og parkering av bysykler, delte biler og små elektriske kjøretøy¹ på offentlig grunn. De bruker alle offentlige gater og arealer i stadig større omfang, i hovedsak innenfor Ring 3. Med dette som bakteppe skal jeg se på om det er sammenheng mellom mål og praksis for tilrettelegging for delte kjøretøy.

I denne oppgaven vil jeg utforske hvordan deling av kjøretøy kan bidra til å oppnå bærekraftige transportmål, spesielt med fokus på reduksjon av klimagassutslipp, og hvordan denne tilnærmingen reflekteres i praksis i Oslo kommune. Etter å ha etablert bakgrunnen for deling av kjøretøy og dets mulige bærekraftige fordeler, vil jeg se nærmere på Oslos tilnærming, med den antakelsen at funnene kan ha overføringsverdi til andre byer. Gjennom

¹ Elsparkesykler og elsykler, definert som "liten elektrisk motorvogn" og "sykkel med hjelpemotor" i kjøretøyforskriften. Dette kalles også for "mikromobilitet" av mange.

dette arbeidet håper jeg å bidra til økt kunnskap om delte kjøretøy som et mulig virkemiddel for å nå klimamål og bærekraftige utviklingsmål

2 Forskningsdesign og forskningsspørsmål

Dette kapitlet tar utgangspunkt i behovet for økt kunnskap om hvordan kommuner påvirker muligheten til å nå målene de selv har vedtatt når det tilrettelegges for delte kjøretøy. For å undersøke dette vil jeg analysere hva som er vedtatt av mål, hvordan det er regulert, og hvordan effekter av reguleringen er målt i Oslo, som er min valgte case.

Forskningsspørsmålet mitt er derfor:

Hvordan bidrar Oslo kommunes tilrettelegging for bysykler, delte biler og elsparkesykler til målene om reduserte klimagassutslipp og bærekraftig transport?

For å svare på forskningsspørsmålet vil jeg gjøre en kritisk lesning av sentrale dokumenter i planverket som inneholder mål for klimagassutslipp og transport. Dette kalles en dokumentstudie eller litteraturstudie. Fordelen med denne metoden er at kildene og dokumentene er offentlig tilgjengelig. Dette gjør informasjonen lett tilgjengelig, etterprøvable og formelt korrekt. De er vedtatt i forsamlinger som er gitt et mandat for å ta beslutninger eller følge dem opp (bystyre, byråd, etater, og lignende). Dette er også noe som bidrar til økt troverdighet av kildegrunnet. Dokumentstudien gir mulighet til å undersøke historiske dokumenter, som gjør det mulig å følge utviklingen av hvordan den offentlige styringen av bysykler, bildeling og små elektriske kjøretøyer har utviklet seg over tid. Dette er til hjelp når jeg vurderer hva mål og intensjoner har vært, opp mot resultater. Bredden av tilgjengelige dokumenter som jeg har valgt ut, vil kunne gi en dypere forståelse av hvordan offentlig styring av delte kjøretøy utvikler seg i praksis. Til slutt gir en dokumentstudie en mulighet for en analyse på flere nivåer, noe som gir et godt teoretisk grunnlag for undersøkelsen som gjøres her. I dokumentstudien analyserer jeg nyere forskning, evaluerer effektiviteten av gjeldende politikk og identifiserer områder som krever ytterligere forskning.

En dokumentstudie har også svakheter og ulemper. Ved at jeg ikke har direkte kontakt med informanter eller deltakere kan jeg gå glipp av manglende forståelse av kontekst og kulturelle nyanser. En omfattende feltundersøkelse kunne vært et godt supplement. Enkelte aspekter i dokumentene som omhandler mål, regulering og resultater, kan være dårlig dokumentert, noe som gjør at jeg ikke fanger opp alle nyanser av det som er vedtatt. Å kombinere et

dokumentstudie med andre forskningsmetoder kan bidra til å minimere ulempene ved å bare bruke én metode og gi en mer helhetlig forståelse av forskningstemaet. Denne oppgaven gjør ikke det.

International Transport Forum (ITF) er en organisasjon som er tilknyttet OECD, som har 66 medlemsland. ITF har som oppgave å hjelpe myndigheter å utvikle retningslinjer for bedre transport i tider med usikkerhet og raske endringer. ITF påpeker at når myndigheter ikke benytter et klart rammeverk for å regulere nye mobilitetstjenester, risikerer man å utvikle et regelverk som resulterer i mer trafikk, spenninger i forståelsen av bruk av offentlige rom og redusert livskvalitet (ITF, 2023). For å finne en god tilrettelegging for mobilitetstjenester, som delte kjøretøy er definert som, anbefaler ITF en metodisk tilnærming som består av tre trinn. 1) Først må myndighetene vurdere hvordan de delte kjøretøyene skal bidra til å nå målene for transportsektorene.

2) Deretter kan ønskelige effekter av reguleringen beskrives, inkludert hvilke negative effekter som oppstår i fraværet av en tilstrekkelig regulering.

3) Til slutt bør myndighetene bestemme seg for hvordan utviklingen skal måles.

Denne tredelte prosessen benytter jeg som rammeverk for å undersøke om det er sammenheng mellom mål og regulering, med Oslo kommune som case.

For å se hvordan Oslo kommune vurderer delte kjøretøy for å nå mål for transportsektoren, som ITF anbefaler, vil jeg kritisk lese relevante deler av kommunens planverk² og kartlegge hvordan kommunen omtaler og tar stilling til delte kjøretøy i disse dokumentene. I denne oppgaven omfatter det:

- juridisk arealdel (vedtatt i 2015)
- kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt i 2019)
- byrådserklæring (fra 2019 og 2023)
- planstrategi (vedtatt i 2020)
- klimastrategi (vedtatt i 2020)
- planprogram for ny arealdel (vedtatt i 2021)
- forslag til ny arealdel (på høring i 2023)
- bestemmelser med veiledning til ny arealdel (på høring i 2023).

Deretter vil jeg se på hva som er formålet med reguleringene for å vurdere om denne er i tråd med målene. For delte biler og elsparkesykler er formålet med regulering forankret i lokale forskrifter. For bysyklene er dette ikke like tilgjengelig informasjon. Jeg benytter derfor

² Helhet av (vedtatte, forpliktende) planer. www.Naob.no/ordbok/planverk

flere dokumenter for å klarlegge det vedtatte formålet. Til dels finnes det informasjon i tidligere politiske vedtak, som er offentlige på E-innsyn. Dette er en søketjeneste for alle som leter etter informasjon knyttet til offentlig sektor. Det er også tidligere skrevet en masteroppgave, som belyser formålet med bysykkelordningen grundig (Alsvik, 2009). Jeg vurderer også om det er gitt styringssignaler til Bymiljøetaten som har ansvar for reguleringene ved å se til Tildelingsbrev for Bymiljøetaten for 2023 (Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, 2023).

Oslo kommune har regulert offentlige arealer for delte personkjøretøy siden 2002, da kommunen for første gang inngikk en avtale om reklamefinansierte bysykler. I 2023 ble det gitt plass til 1000 delte biler, minst 3000 bysykler (med tilhørende stativer og reklame) og 8000 elsparkesykler. Til sammen benytter de store arealer til parkering, som ellers kunne vært benyttet til andre formål. Derfor er det viktig å undersøke om Oslo kommune fordeler parkeringsarealer og stiller krav til utleieselskapene i tråd med overordnede mål, slik at samfunnet utvikler seg mot de målene som er vedtatt, og ikke i motsatt retning. Som ITF påpeker er det risiko for at myndigheter utvikler et regelverk som resulterer i mer trafikk, redusert livskvalitet og spenninger i offentlige rom. Se for en oversikt over arealbruk i Tabell 3.

ITF anbefaler at effektene av delte kjøretøy måles. Jeg har ikke funnet en systematisk måling av effektene av reguleringene i Oslo i de dokumentene jeg har gått gjennom. Det er gjort enkeltstudier. Oslo kommune gjennomførte en evaluering av reguleringen av delte biler i 2022 (Haraldsen et al., 2022). Samme år ble det også publisert en rapport som oppsummerer erfaringer med "Lov om utleie av små elektriske kjøretøy" (Ydersbond et al., 2023a). I denne er det også gjennomført undersøkelser av forskriften i Oslo med samme navn. Denne er bestilt av Samferdselsdepartementet. Begge rapportene brukes som empirisk grunnlag for å si noe om effekter av reguleringen av bildeling og utleie av små elektriske kjøretøy i Oslo. For bysykkelordningen har jeg ikke funnet en tilsvarende evaluering fra Oslo. Her ser jeg til ulike undersøkelser og dokumenter for å si noe om effekter av reguleringen

Neste trinn er å se hva de politiske styringssignalene fører til i praksis. Hva er formålet med å regulere bysykler, delte biler og utleide små elektriske kjøretøy? Er det en klar sammenheng med mål for klima og transport i formålene i reguleringene, eller er formålene preget av mer kortsiktige behov og ønsker om å enten redusere eller øke antall kjøretøy, fordi det er et mål i seg selv? Til denne vurderingen er det også en oversikt hvilke styringssignaler som er gitt i

kommunale forskrifter, avtaler og tildelingsbrev til berørte etater. Ved å lese disse kan jeg se om styringssignalene følger opp målene i planverket.

Ved å benytte ITF sitt rammeverk for å utvikle en god offentlig regulering, kan sammenhengen mellom mål og regulering bli tydeligere. Den tredelte prosessen for å vurdere hva som er vedtatt, regulert og målt kan også vise eventuelle manglende sammenhenger. Dermed kan jeg finne bekreftelser eller kunnskapshull om det er en sammenheng mellom vedtatte mål og faktisk regulering.

Dette kapitlet har presentert forskningsdesignet, forskningsspørsmålet og metodologien for å undersøke hvordan Oslo kommunes tilrettelegging for delte kjøretøy påvirker målene for reduserte klimagassutslipp og bærekraftig transport. Dokumentstudien, samt ITFs rammeverk, vil danne grunnlaget for analysene som gjøres i påfølgende kapitler.

3 Oppgavens struktur

Oppgaven består av til sammen åtte hovedkapitler første kapittel er et innledende kapittel for hvor jeg beskriver overordnede problemstillinger, min rolle og hvorfor jeg synes problemstillingen er viktig å undersøke.

I kapittel 2 går jeg nærmere inn på forskningsspørsmålet og gjort rede for problemstillingen og forskningsspørsmålet som oppgaven tar utgangspunkt i. Jeg gir her en oversikt over hvilke dokumenter som blir analysert.

I kapittel 4 gir jeg en oversikt over ulike teorier om deling, delingsmodeller. Her er det også en forklaring på begreper og definisjoner av ord som er sentrale i oppgaven. Det er videre beskrevet teori om hvordan offentlig rom oppfattes og forstås som offentlig. I gjennomgang av teorien trekker jeg inn den konkrete konteksten i casen, for å få fram relevans og de viktigste poengene. Det er her også et underkapittel om offentlige arealer som er gitt til utleie av bysykler, bildeling og små elektriske kjøretøy og en presentasjon av hvordan Oslo kommune utmerker seg i bruk og tilrettelegging for delingsmobilitet.

Kapittel 5 består av en analyse av et utvalg strategiske dokumenter og forklarer hvordan disse er førende for utviklingen av Oslos mobilitetsmål. Jeg viser hvor og hvordan bysykler, delte biler og små elektriske kjøretøy blir omtalt, både som i seg selv mål og som virkemidler

for å nå mål. De mest sentrale målene er presentert i underkapitler. Som en avslutning oppsummerer jeg hvordan klimagassutslipp måles i Oslo, da dette er et mål for mobilitet som er gjennomgående i flere av dokumentene jeg har vurdert.

Kapittel 6 viser hva som er oppgitt som formålet med reguleringene. Her er fokuset å finne sammenhengen mellom overordnede mål og faktisk regulering. I kapitlet viser jeg også til enkelte evalueringer fra Oslo og i Norge i nyere tid som viser effekter på målene til Oslo.

I Kapittel 7 trekker jeg fram funn som både bekrefter teori og som viser kunnskapshull om reguleringen av bysykler, små elektriske kjøretøy og delingsbiler i Oslo. Dette diskuterer jeg som egne underkapitler.

I kapittel 8 ser jeg tilbake på studien som jeg har gjennomført og peker på sentrale resultater, vurderer om jeg har svart på forskningsspørsmålet og gir noen anbefalinger om hva Oslo og andre byer bør vurdere spesielt i videre arbeid med målbiler, tilrettelegging og måling av effekter for delte kjøretøy på offentlig grunn.

4 Kunnskapsgrunnlag

Deling av ressurser forstås som bærekraftig. Det venstreorienterte byrådet i 2019 - 2023 hadde klare mål for sin politikk som skulle bidra til *mer resirkulering, gjenbruk og deling* (R. Johansen et al., 2019). Også det høyreorienterte byrådet i 2023 - 2027 vil gjøre Oslo til et forbilde innen *deling, gjenbruk, ombruk og kildesorteringsteknologi* (Solberg & Bjørcke, 2023).

Forskere har studert begrepet delingsøkonomi for å forstå hvordan det brukes i sammenheng med bærekraft (Curtis & Lehner, 2019; Jesnes et al., 2016). De har funnet at delingsøkonomi er et bredt begrep som dekker ulike atferder og forretningsmodeller, og det er ofte vanskelig å skille mellom delingsøkonomi og leieøkonomi.

I 2019 publiserte Steven Kane Curtis og Matthias Lehner ved Universitetet i Lund en artikkel som heter "Defining the Sharing Economy for Sustainability" (Curtis & Lehner, 2019). Det er en metaanalyse av 151 forskningsartikler om delingsøkonomi og hvordan begrepet brukes av forskere. De fant store sprik i hvordan delingsøkonomien defineres. Ofte er det ikke mulig å skille mellom delingsøkonomi og leieøkonomi. Også forskerne Jesnes, Øistad og Nesheim ved Fafo påpekte i 2016 at begrepet delingsøkonomi forstås svært ulikt, både når det gjelder

hva tjenestene kalles og hva de inneholder (Jesnes et al., 2016). Begrepet deling kan dermed forstås som en overordnet term som dekker en rekke atferder og forretningsmodeller. Delt mobilitet kan defineres på flere måter. For eksempel har trafikkforskeren Cláudia A. Soares Machado, definert delt mobilitet som “reisealternativer som har som mål å maksimere utnyttelsen av mobilitetsressurser ved å koble bruken fra eierskap” (Machado et al., 2018). Dermed kan kollektivtrafikk sies å være en form for delt mobilitet. Det samme kan langtidsleie av biler kalles. Når begreper ikke har et klart innhold, kan det bli vanskeligere å forstå hva det rommer, og det kan forstås ulikt av ulike mennesker og fagretninger. Oslo kommune benytter også ulike begreper. Tilrettelegging for sykkelutleie kalles “bysykkelordning”, tilrettelegging for bilutleie kalles “bildeling”, mens tilrettelegging for “utleie av små elektriske kjøretøy” heter nettopp dette. Felles for dem alle er at Oslo kommune har gitt eksklusive tillatelser til bruk av offentlige arealer. Den varierte begrepsbruken kan bidra til å gjøre det vanskeligere for innbyggere å forstå hva kommunen faktisk regulerer. Hva kan innbyggerne forvente av en “ordning” på offentlig grunn? Er det en motsetning til “deling”, og hvordan skiller dette seg fra “utleie”? Dette har jeg ikke funnet noen forklaring på i Oslos planverk eller nettsider. Ordbøkens definisjoner av ordning, deling og utleie er klarere. Begrepet “ordning” har to betydninger; system og avtale. Deling har fem betydninger; stykke opp, dividere, fordele, felles eierskap og fortelle. Deling har altså mange betydninger. Utleie har kun en definisjon; “det å leie ut”³.

Å kalle noe en “ordning” kan indikere at hensikten er å inngå en avtale. Bysykkelordningen kan derfor forstås som en avtale om bysykler. Å kalle noe “deling” kan forstås som at hensikten er å dele på et eierskap eller en reise og at det kan koste mindre. Men reguleringen av bildeling inneholder ingen føringer om å dele på eierskap, reisen eller gir føringer om hva det skal koste å leie en bil. Å kalle noe for “utleie” er mer entydig, og det er også det Oslo kaller sin tilrettelegging for små elektriske kjøretøy (elsykler og elsparkesykler) Som Curtis & Lehner viser, har hva de ulike reguleringene *kalles* ingen betydning for om tjenesten er mer eller mindre bærekraftig. Men det kan føre til at det som reelt er utleie, men som blir kalt for deling, *oppfattes* som mer bærekraftig.

ITF skiller ny mobilitet i to hovedkategorier, “ride services” (kjøretjenester) og “fleet sharing” (flåtedeling) (ITF, 2023). Kjøretjenester er tjenester som gir den reisende tilgang til turer der den reisende er passasjer og ikke fører av kjøretøyet. Taxitjenester er et eksempel på kjøretjenester. Flåtedeling forklares av ITF slik: “Tjenester som gir midlertidig tilgang til

³ <https://ordbokene.no/>

kjøretøy og eies av en plattform”. Kunden betjener kjøretøyet selv på en eller flere turer og returnerer eller parkerer deretter kjøretøyet.

I 2023 har Oslo kommune tre reguleringer av delte kjøretøy, og de hører alle til kategorien flåtedeling, slik ITF definerer det. Reguleringene heter formelt *reklamefinansierte bysykler i Oslo* (avtale med Clear Channel), *prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling* (i forskrift) og *utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn* (i forskrift). Disse deleordningene, eller utleieordningene, har til felles at kjøretøyene er tilgjengelige på offentlig grunn for leie digitalt, for eksempel via apper og nettsider. Det er kun firmaer som får avtale med Oslo kommune, ikke privatpersoner som vil dele privatbilen sin med andre. I kommunens tilrettelegging for parkeringsplasser for bildeling er det flere tradisjonelle bilutleieselskaper, som Hertz og Bislet Bilutleie. Både delte kjøretøy og utleiekjøretøy er derfor samlebegreper som brukes i denne oppgaven.

Regulering er et nøytralt begrep som her benyttes for å beskrive at noen overstyrer en aktivitet som ellers ville fått et annet utfall. For eksempel temperaturregulering, trafikkregulering, vannregulering, m.m. Oslo kommune har regulert utleie av små elektriske kjøretøy og utleiebiler med ulike forskrifter. Dette har både juridiske og historiske årsaker. Begrepet “regulering” betyr i denne oppgaven hvordan kommunen påvirker og styrer utleietilbudet, gjennom krav, betingelser, goder og begrensninger av utleievirksomhetene. Oslo kommune bestemmer for eksempel i alle reguleringene hvor delte kjøretøy kan parkeres, hvor mange som skal få tilby kjøretøy, hvor mange kjøretøy det kan eller skal være, og kommunen stiller betingelser til utleiefirmaene som må kvalifisere seg til ordningene.

Fortetting i byene og urbaniseringstrender øker behovet for deling av transportmidler. Dette er mer plassbesparende enn å finne oppbevaringsplasser til alles personlige kjøretøyer når disse ikke er i bruk. I takt med urbaniseringstrenden er det også en økende trend å dele på kjøretøy i både Europa og USA, viser statistikk fra analyseselskapet Fluctuo (Fluctuo, 2023, s. 31–34). Oslo kan bidra til en slik overgang ved å gjøre mer areal tilgjengelig for utleie av kjøretøy. Selv om det kan diskuteres om det er mer utleieøkonomi enn deleøkonomi, skiller ikke Oslo kommune på dette. Derfor benytter jeg teori som har et kritisk blikk på delingsøkonomien, for å vurdere om Oslo kommunes tilrettelegging for delte kjøretøy bidrar til en mer bærekraftig utvikling. Deling eller leie kan redusere vårt samlede forbruk og vår ressursbruk, men det er ikke automatisk gitt at det skjer, slik at klimagassutslippene reduseres. Som nevnt tidligere har Curtis et al. (2019) analysert 151 forskningsartikler for å se hvordan begrepet “Sharing economy” (delingsøkonomi) brukes ulikt og hva det rommer.

Et funn var at ikke alle delingsmodeller er like bærekraftige, selv om det kalles for delingsøkonomi. Når “deling” brukes om ordninger som ikke bidrar til bærekraft, blir bærekraftspotensialet i delingsbegrepet truet. En offentlig tilrettelegging for “bildeling” trenger derfor ikke bidra til økt bærekraft, kun fordi reguleringen heter bildeling. Det er innholdet i reguleringen og *effektene* som avgjør om målene om redusert personbiltrafikk og klimagassutslipp nås.

Curtis et al. (2019) viser til at deling ikke trenger å være bærekraftig, hvis dette i praksis bidrar til “share-washing” (delingsvasking). Begrepet innebærer at delingen i realiteten benyttes som markedsorientert forretningsmodell som har til hensikt å tilby en rask og enkel måte å øke forbruk på. Relevansen til bildeling er blant annet at tilgang på bildeling kan ideelt føre til færre produserte biler fordi flere kan dele den samme bilen. Dette bidrar til mindre forbruk av jordens ressurser og mer effektiv arealbruk ved at færre har en bil stående ubrukt. Men tilgang på delebil kan også gjøre at man kan kjøre en bil når man ellers ikke ville gjort det. “Tilbakevirkningseffekt” er et begrep som beskrives i artikkelen “Rebound effects on price differences” av Thiesen (Thiesen et al., 2008) og av Vélez i artikkelen “Economic impacts, carbon footprint and rebound effects of car sharing” (Vélez, 2023). Begge forskerne viser at klimagassutslippene som reduseres ved en mer effektiv ressursutnyttelse, veies opp av at forbruket øker. Dette blir mer aktuelt når relativt store investeringer blir frigjort, som ved at man selger en privatbil og går over til å benytte en delt bil av og til. Nasjonale og lokale variasjoner kan sikker variere, men Vélez har funnet at bileiere som går over til bildeling kan redusere sitt karbonutslipp med ca. 40 %. Bildelingsbrukere som ikke eier bil i utgangspunktet kan øke sitt karbonavtrykk fra 0,42 % til 0,7 %. Tilbakevirkningseffekten av at man får frigjort midler til annet forbruk kan være så høye som 70 - 80 %. Undersøkelsen viser kompleksiteten som ligger i det å måle klimagassutslipp. Myndigheter må ta et valg om hva som skal måles og hvorfor, for å følge ITFs anbefaling om å finne indikatorer for å måle effekter av tilretteleggingen av delt transport på offentlig grunn (ITF, 2023) I tillegg vil det spare både indirekte klimagassutslipp og areal dersom det blir produsert færre biler. Dersom delte biler kommer i tillegg til allerede eksisterende biltrafikk og bileierskap, og det er biler med fossilt utslipp, kan det være vanskelig å se de store positive gevinstene på kort sikt. Lignende effekter er også funnet i Sverige (Harris et al., 2021).

Hvordan utleien eller delingen er organisert har betydning for bærekraft. Georgina Santos undersøkte i 2018 fire delingsmodeller i forskningsartikkelen “Sustainability and Shared Mobility Models” (Santos, 2018). Hun fant at de vanligste bildelingsformene var

- 1) person-til-person (p2p) med et selskap som mellomledd,
- 2) kortsiktig leie av et kjøretøy som eies og administreres av en leverandør,

- 3) selskap som ikke eier biler selv, men som leier inn sjåførere med biler (f.eks. Uber), og
- 4) samkjøring på forespørsel.

Santos fant at de tre første modellene var godt egnet til å gi fortjeneste til private aktører, men at de ikke hadde samme potensial til å redusere bilkjøring med trafikkork eller CO₂-utslipp. Den fjerde modellen gir mest utslag på bærekraft ved at ressurser blir best utnyttet, men er vurdert til å være minst attraktiv for reisende, på grunn av ulemper som ventetid, reisetid og komfort.

Det er modell 2 som inngår i Oslos regulatoriske modell når det gjelder bildeling, bortsett fra at det ikke er noe krav til kortsiktighet. Det er også dette som er modellen for bysykkelordningen og utleie av små elektriske kjøretøy. Santos viser at denne bildelingsmodellen kan redusere behovet for privatbiler, men viser at modellen fremdeles legger opp til individuell bilbruk. Det kan fortsatt føre til økt trafikkbelastning og CO₂-utslipp. Santos peker på at denne modellen kan gjøres mer bærekraftig ved å vurdere drivstoffeffektivitet, brukeradopsjon, utnyttelsesgrad og samspill med kollektivtrafikk lokalt.

Denne kunnskapsoppsummeringen danner grunnlaget for å vurdere hvordan Oslos reguleringer av delte kjøretøy kan påvirke målene om redusert personbiltrafikk og klimagassutslipp. I kapittel 4 blir de faktiske effektene av Oslos tilrettelegging av delte biler, sykler og små elektriske kjøretøy sammenstilt for å vurdere deres bidrag til en mer bærekraftig utvikling.

4.1 Konflikter og endring i bruk av offentlige rom

Offentlige rom som gater, fortau, og plasser anses som et offentlig gode, men hvordan de oppleves som offentlig tilgjengelige avhenger av folks oppfatning av bruksmulighetene. Terje Holsen beskriver i en forskningsartikkel fenomenet "neoliberal urbanitet". Han påpeker at eierskap, utforming og forvaltning kan begrense bruken og privatisere de offentlige rommene (Holsen, 2018). Folks oppfatning av bruksmulighetene er derfor viktig for at byrom skal oppleves som offentlig tilgjengelig. En offentlig parkeringsplass er noe som tradisjonelt har blitt forstått som en skiltet parkeringsplass som hvem som helst kan benytte for å parkere sitt privateide kjøretøy. Men så lenge parkeringsplassen brukes av et privateid kjøretøy, vil den være eksklusivt tilgjengelig kun for eieren av kjøretøyet. Altså er plassen privatisert i dette tidsrommet. For et kjøretøy for utleie vil det være motsatt. Så lenge kjøretøyet står parkert, kan den være like tilgjengelig for alle. Når kjøretøyet er i bruk, vil imidlertid plassen ikke

kunne brukes av andre. Holsten argumenterer for at det offentlige rom kan forstås som et offentlig gode, og tilgjengeligheten definerer hvor offentlig vi oppfatter arealet.

Hvis én persons bruk av en ressurs (et gode) ikke reduserer andres muligheter for samtidig bruk, er ressursen til fri benyttelse. Motsatt, om én persons bruk hindrer andres samtidige bruk, er ressursen rivaliserende (Holsen, 2018).

Når det gjelder eksempelet parkering, vil enhver parkering av kjøretøy virke rivaliserende på andre aktiviteter i en gate, som for eksempel ferdsel. En offentlig parkeringsplass som alle kan benytte forhindrer i like stor grad samtidig bruk for annen aktivitet, som et utleiekjøretøy, selv om dette kan benyttes av flere. Tilrettelegging for parkering er også tilrettelegging for bruk – til parkering. Kommuneplanens samfunnsdel sier den ene siden at gange, sykling og bykvaliteter skal prioriteres foran personbiltransport og at kommunen vil legge til rette for en nedskalering av bilbruk i byen. På den andre siden sier kommuneplanen at beboerparkering, elbilparkering og delebilparkering skal prioriteres (*Vår by, vår framtid. Kommuneplan for Oslo 2018*, 2019). Dette kan oppfattes som uklart og til dels motstridende. For etatene som skal gjennomføre de strategiske planene, blir slike motstridende ønsker gjerne håndtert gjennom særskilte styringssignaler, for eksempel gjennom mer konkrete bestillinger og forventninger i årlige tildelingsbrev fra regjerende politiske organer.

Offentlige arealer er under press som følge av at byer blir mer kompakte. Dette fører til at flere må dele på de samme offentlige arealene. Når enkelte blir gitt større del av de offentlige rommene kan det skape frustrasjon og opplevd utenforskap. ITF påpeker at feil tilrettelegging for nye mobilitetstjenester kan bidra til redusert livskvalitet (ITF, 2023). I lokalavisene har flere innbyggere gitt uttrykk for frustrasjoner over parkering av små elektriske kjøretøy i offentlige rom i Oslo (Harms, 2021) (Karlsen et al., 2023), i tillegg til at dette også er gjentatte oppslag i lokale aviser. Undersøkelsen "Elsparkesykler og tilgjengelighet i bymiljø" viser også at det for blinde og svaksynte er like mange andre elementer i bymiljøet som hindrer fremkommelighet (Karlsen et al., 2023). Det har ikke fått like mye oppmerksomhet. Forklaringen på dette kan være at vi er mer oppmerksomme på nye elementer, enn det vi er vant til å se. Dette kalles også bias, eller skjevhet (Staff, 2015). Både forskere og respondenter kan ha bias. Elsparkesykler er et nytt element i byrommet og vi blir derfor mer oppmerksomme på disse elementene på fortauet, sammenlignet med for eksempel lastebiler, reklameskilt og søppelsekker som også kan oppta plass på fortauene.

Elsparkesykel-racet

Sabotasjemetode gjør elsparkesykler i Oslo ubrukelige

Elsparkesykler i Oslo blir tagget ned, sabotert og kastet i Akerselva. I det siste har mange sykler fått malt over QR-kodene slik at de ikke kan brukes.



Mange blir så sinte på elsparkesyklene at de saboterer dem. Foto: Annika Byrde / NTB scanpix

Av NTB

Oppdatert 1. august 2020

Figure 1 Mange elsparkesykler parkert i byrom har ført til mye frustrasjon. Det kan ha vært en årsak til at det ble utført mye hærverk på elsparkesykler fram til Oslo kommune regulerte ned antallet i 2021 (skjermklipp fra Nettavisen.no).

Parkeringsplasser er det som Holsen (2018) kaller en rivaliserende ressurs, enten det er et privat kjøretøy eller et delt kjøretøy. I begge tilfeller vil personer som ikke kan eller vil benytte det angitte kjøretøyet, føle seg ekskludert. Offentlige reguleringer skal sikre offentlige rom mot uønsket trengsel og overforbruk (Holsen 2018). Når det gjelder parkeringsplasser for utleiekjøretøy står offentlige myndigheter i et dilemma. På den ene siden er det høye ambisjoner om å skape klimavennlige og effektive transportsystemer og trolig et ønske om at delte kjøretøy skal bidra til å løse dette. På den andre siden er det allerede trengsel på veinettet og en etablert bruk, som skaper lite forståelse for å gi plass til noe nytt på bekostning av den etablerte bruken, eller i tillegg til den etablerte bruken.

Kapitlet diskuterer konflikter knyttet til endringer i bruk av offentlig rom, med fokus på parkering og tilrettelegging for nye mobilitetstjenester. Neoliberal urbanitet, rivaliserende ressurser, og motstridende mål i byplanlegging blir utforsket for å forstå kompleksitetene i å opprettholde offentlige rom som tilgjengelige og inkluderende områder. Konflikter rundt parkering og tilrettelegging for nye mobilitetstjenester påvirker opplevelsen av bylivet og livskvaliteten, og dilemmaene rundt bruken av offentlige arealer blir synliggjort.

4.2 Historisk utvikling av reguleringer i Oslo

Oslo, Norges største og mest kompakte by, har over 20 års erfaring med tilrettelegging for delte kjøretøy på offentlig grunn. Dette inkluderer bysykler, små elektriske kjøretøy, og bildeling. Oslo kommune har satt ambisiøse mål for transport og klimagassutslipp, noe som reflekteres i kommuneplanens samfunnsdel og klimastrategi. Dette kapitlet går gjennom reguleringstidspunktene og hensiktene med reguleringene på tidspunktene de ble innført.

Delte kjøretøy på offentlig grunn er et fenomen som har vokst fram i Oslo siden bysyklene ble etablert høsten 2002 (Alsvik, 2009, s. 11). Det vil si at kommunen har over 20 års erfaring med tilrettelegging for delte mobilitetstjenester.

	Bysykler⁴	Bildeling⁵	Små elektriske kjøretøy⁶
Regulert siden	2002 ⁷	2019 ⁸	2021 ⁹
Sist avtale inngått	Mai 2015	Fortløpende	April 2022
Varighet, nåværende avtale	13 år, regnet fra 2017 til 2030	1 år pr. parkeringstillatelse	1 år fra 1. april
Avtaletype	Anskaffelse/konsesjon	P-tillatelser	Tillatelsesordning

⁴ (Kontrakt 15-BYM-2014 Oslo bysykkel, 2015)

⁵ (Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune, Oslo, 2019)

⁶ (Ny tillatelsesperiode for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn 2023, 2022)

⁷ (Reklamefinansiert bysykkelordning—Orientering om utvidelse av ordningen, 2010)

⁸ Ny forskrift er på høring fra oktober 2023 - januar 2024.

⁹ (Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo, 2021)

	Bysykler⁴	Bildeling⁵	Små elektriske kjøretøy⁶
Inntekter til kommunen (pr kjøretøy) i 2023	0 kr	Pr. oppstillingsplass for fossildrevne kjøretøy (6000 kr), for elbil med lade plass (3000 kr + 3 000 kr i strøm). Allsonetillatelse for fossildrevne kjøretøy (1000 kr) og for elbil (500 kr).	969 kr pr kjøretøy
Kommunen gir	Reserverte plasser til bysykler og reklame og finansierer legging av strømkabel til stativer	Fast oppstillingsplasser til 1000 biler + allsonetillatelser til andre biler mens bilen er utleid.	Tillater utplassering på kommunal grunn med maksbegrensninger i soner.
Antall kjøretøy totalt 2023	Krav om minst 3000	Byrådet har bestemt at det skal tilrettelegges for 1 000 oppstillingsplasser. Et ubegrenset antall allsonetillatelser kommer i tillegg. (Krav om antall tilgjengelige kjøretøy er foreslått i ny forskrift.)	Max 8000 tillatt
Antall utleiery	1	Ubegrenset (foreslått avgrenset til inntil 6 aktører per tillatelsesperiode i forslag til revidert forskrift.	3

Tabell 1 En oversikt over regulering av delte kjøretøy i Oslo, med reguleringstidspunkt og ulike forskjeller.

Tradisjonelt er både bruk og utleie av personkjøretøy en aktivitet som foregår fra private arealer og uten at det offentlige tar en annen rolle enn å kreve arealer avsatt til parkering når eiendom reguleres etter plan- og bygningsloven. Både alminnelig sykkelutleie og bilutleie foregår også fra private arealer i Oslo i dag, og sistnevnte etter betingelser som kan være helt like de som leies ut fra offentlig grunn. Reguleringene av bysykler, små elektriske kjøretøy og bildeling i Oslo kommune skiller seg på noen punkt, og det gjelder særlig varighet og antall kjøretøy og antall utleiery som kan få tillatelse. Dette kan forklares med situasjonen som gjaldt på tidspunktet reguleringene ble innført. Bysykler ble regulert inn etter politiske ønske om at flere skulle sykle. Bysykkelfordningen har ingen øvre grense for antall kjøretøy, men tillatelsen er kun gitt til én utleier. Varigheten er satt til 15 år, og utleieren kan i tillegg ta inntekter fra reklameflater.

For reguleringen av små elektriske kjøretøy inngår også sykler, nærmere bestemt elsykler og elsparkesykler. Sistnevnte var definert som sykler i kjøretøyforskriften på reguleringstidspunktet. Varigheten ble satt til ett år og det kan maksimalt være 8000 fordelt på tre utleiere. Utleierne må betale ca. 1000 kroner til kommunen pr utplasserte kjøretøy (i 2023). Reguleringen av små elektriske kjøretøy ble innført på et tidspunkt hvor det var over 25 000 elsparkesykler innenfor Ring 3 (2021), og det var et stort behov for å rydde plass i offentlige rom (Ydersbond et al., 2023b). Dette kan forklare hvorfor forskriften for elsparkesykler regulerer tilbudet *ned*, mens bysykkelreguleringen har til hensikt å regulere tilbudet *opp*. Bildeling var opprinnelig en kollektiv ordning som tok utgangspunkt i hensyn til økonomi og miljø. Bilkollektivene benyttet egne parkeringsplasser, uten hjelp fra myndighetene. Forskriften i Oslo, som bidro til å gjøre bildelingsbiler mer tilgjengelig, kom i 2019. Forskriften har ingen antallsbegrensning, hverken av utleiere eller kjøretøy, men parkeringstillatelsene gis for kun ett år av gangen. Også tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy gis for ett år av gangen. Forskriften definerer ikke hva bildeling er, og flere ordinære bilutleiefirmaer har fått tillatelse til å benytte parkeringsplasser for bildeling. Dette er ikke endret i høringsforslag til ny forskrift (*Høringsnotat Forslag til forskrift om parkeringstillatelser for bildeling i Oslo kommune, 2023*).

Osloborgere har utmerket seg internasjonalt når det gjelder bruk av blant annet elsparkesykler. I flere år på rad har Oslo ligget på topp i Europa når det gjelder antall turer og antall turer pr. kjøretøy (Fluctuo, 2023), som vist i Figure 2. Figure 2 Fluctuos årsrapport for 2022 viser at Oslo er byen med høyest bruk av elsparkesykler blant 100 byer i Europa (bilde hentet fra European shared mobility index 2022).











TOP 5 TRIPS PER CAPITA 2022	TOP 5 TRIPS PER VEHICLE 2022
1 st  LISBON	1 st  OSLO
2 nd  OSLO	2 nd  ANTWERP
3 rd  BRUSSELS	3 rd  BORDEAUX
4 th  FRANKFURT	4 th  PARIS
5 th  STOCKHOLM	5 th  STOCKHOLM

Figure 2 Fluctuos årsrapport for 2022 viser at Oslo er byen med høyest bruk av elsaprkesykler blant 100 byer i Europa (bilde hentet fra European shared mobility index 2022).

Bysyklene har tapt markedsandeler til delte sparkesykler. I en artikkel i Aftenposten i juni 2023 tallfestes den dramatiske nedgangen. I mai måned, i 2018, var antall turer med bysyklernesten 500 000. Sammenligner man med mai i 2023, er det syklet 347 000 turer mindre. Clear Channel, som har bysykkelkontrakten med Oslo kommune, opplyser til Aftenposten.no at det totalt var 1,2 millioner turer i 2022 og at de vil fortsette kontrakten til ut 2030. Årsaken er at de også får inntekter fra reklame, så til tross for reduserte brukerinntekter, er det nok reklameinntekter til at Clear Channel går med overskudd på kontrakten (Drabløs et al., 2023).

Oslo anses som en av de europeiske storbyene med best tilrettelegging av bildeling, og mye antas å være på grunn av den offentlige tilretteleggingen som i 2023 skal romme 1000 oppstillingsplasser. I tillegg kommer alle private oppstillingsplasser som finnes i byen, men som det er vanskelig å virkelig tallfeste. Fluctuo oppgir imidlertid at Oslo tilbyr 2500 bildelingsbiler, mens byer som Stockholm, Madrid og Barcelona tilbyr henholdsvis 1000, 2200 og 1000 bildelingsbiler¹⁰. En utfordring i målingen av bildeling er at konseptet er vagt definert. I noen sammenhenger forstås konseptet som et kooperativ der delingen foregår uten økonomisk gevinster, mens det i nyere tid er mye mer vanlig å inkludere kommersielle bildelingsaktører, teknologiske plattformer som muliggjør deling og økonomiske transaksjoner mellom privatpersoner, samt tradisjonell bilutleie. Det er rimelig å anta at

¹⁰ <https://citytransit.uitp.org/oslo/shared-mobility-vehicles>

brukere i Oslo ikke er så opptatt av tilbydernes forretningsmodell så lenge den passer til ens eget behov, men lange utleieperioder kan gi mindre forutsigbarhet for andre som dermed mister tilgang i samme tidsrom. I en devaluering av forskriften i 2022 anbefales det at det settes en tidsbegrensning på hvor lenge delingen/utleien foregår, slik at bildelingen blir brukt "etter hensikten". Det er likevel ikke foreslått en slik begrensning i forskriften som for tiden er på høring.

Dette viser mange dilemmaer med offentlig tilrettelegging for bildeling. På den ene siden er det ønskelig at bildeling skal erstatte privatbilbruk. På den andre siden viser evalueringen av reguleringen i Oslo kommune at potensialet for bildeling er større jo mer bildelingsbilen ligner privatbilen (Haraldsen et al., 2022).

Kapitlet gir en historisk gjennomgang av Oslo kommunes tilrettelegging for delte kjøretøy. Fra pionerfasen med bysykler til dagens utfordringer med nedgang i bysykkelbruk og suksess i deling av små elektriske kjøretøy. Dette viser kommunens engasjement i å forme en bærekraftig og delt fremtid for bytransport. Utfordringene i å balansere reguleringer, markedsbehov, og miljømål blir tydelige, og kapitlet gir innsikt i den komplekse dynamikken som påvirker utfallet av hvordan delte mobilitetstjenester blir offentlig styrt.

5 Sentrale mål i Oslos planverk

I dette kapitlet rettes blikket mot Oslo kommunes overordnede planverk, bestående av kommuneplanens samfunnsdel, arealdel, planstrategi, og klimastrategi. Dette danner ryggraden i styringen av byens utvikling og påvirker direkte eller indirekte alle som bor, jobber, og ferdes i Oslo. Fokuset ligger spesielt på de delte kjøretøyene og deres plass i byens strategiske plandokumenter.

Kommuneplanen, som det sentrale styringsdokumentet, gir retning for byens langsiktige utvikling. Samfunnsdelen, med sin overordnede visjon, gir en bred forståelse av de overordnede målene, mens arealdelen knytter sammen samfunnsutvikling og arealbruk. I tillegg gir planstrategien et innblikk i hvordan byen planlegger å håndtere utviklingsutfordringer, mens klimastrategien setter klimamål som veivisere for bærekraftig utvikling.

En nøye gjennomgang av disse planene gir innsikt i hvordan Oslo som by har tilrettelagt for delte kjøretøy og hva som vektlegges i deres integrasjon i byens struktur. Videre utforskes

hierarkiet og sammenhengen mellom disse plandokumentene for å forstå hvordan de samlet sett former byens fremtidige utvikling.

Alle kommuner er forpliktet til å ha en kommuneplan, og den skal lages etter plan- og bygningsloven § 11. Til kommuneplanen skal det også lages en arealdel som skal vise sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk, og angi hovedtrekkene i arealdisponeringen. Det betyr ikke at alt som skal skje på offentlig grunn skal stå i arealdelen.

I tabellen under, Tabell 2, har jeg satt opp relevante planer i 2023 for å vise hvor delte kjøretøy omtales. Hva som står på sidene som er omtalt kommer fram lenger ned. Tabellen med sidereferanser er til hjelp for å se hvilke dokumenter som har de hyppigste omtalene av hvilke delte kjøretøytyper. Ut fra tabellen kan det se ut til at det er Klimastrategien som har flest beskrivelser av delte kjøretøy totalt, og særskilt bildeling. Ut fra tabellen er det også mulig å se at etter at Klimastrategien ble vedtatt i 2020 er bysykler, elsparkesykler og bildeling i liten grad omtalt i plandokumentene.

	Vedtatt	Bysykler	Bildeling	Elsparkesykler
Juridisk arealdel	2015	Side 41, 43	(ikke regulert)	(fantas ikke)
Kommuneplan for Oslo 2018	Jan. 2019	Side 18	Side 18 og 19	(fantas ikke)
Byrådsplattform	Okt. 2019	Side 17	Side 17,18, 19	17
Klimastrategi mot 2030	Mai 2020	Side 28	Side 29, 31, 33, 34, 35, 37	Side 28
Planstrategi 2020-23	Nov. 2020	Ikke nevnt	Ikke nevnt	Ikke nevnt
Planprogram for k.planens arealdel	2021	Ikke nevnt	Ikke nevnt	Ikke nevnt
Planbeskrivelse Kommuneplanens arealdel	Til off. ettersyn 2023	Ikke nevnt	Ikke nevnt	Ikke nevnt
Bestemmelser med veiledning til kommuneplanens arealdel	Til off. ettersyn 2023	Side 12	Ikke nevnt	Side 12
Byrådsplattform	Okt 2024	Side 19	Side 18, 19	Side 19

Tabell 2 Oversikt over hvor delte kjøretøy er beskrevet i kommuneplanen og tilhørende plandokumenter som er vurdert i denne oppgaven.

En mulig forklaring på at bysykler, delingsbiler og små elektriske kjøretøy i mindre grad er omtalt etter at Klimastrategien ble vedtatt i 2020, er at det kan ansees som ivaretatt i denne strategien. Dermed er det heller ikke nevnt i planstrategien fra 2020, planprogram for kommuneplanens arealdel (2021) eller i Planbeskrivelsen for kommunedelplanens arealdel 2024 (2023), som er forslag til ny arealdel.

I henhold til plan- og bygningslovens §11-1 skal kommunene ha en samlet kommuneplan med en samfunnsdel og en arealdel. Disse strategiske plandokumentenes sammenheng er hierarkisk vist i Figure 3.

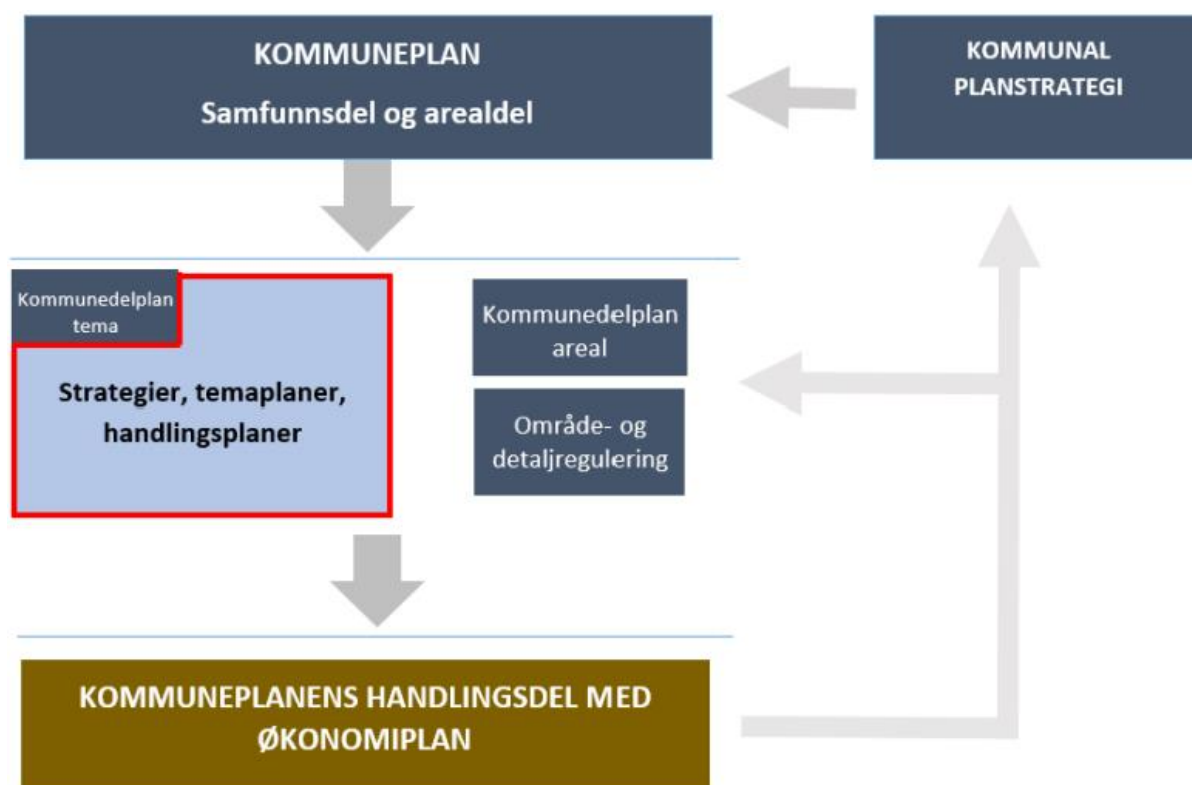


Figure 3 Plandokumentenes hierarki. Illustrasjonen viser sammenhengen mellom plandokumentene etter plan og bygningsloven. Dokumenter som ikke følger plan- og bygningsloven, er merket rødt. Oslo har i tillegg en direkte kobling til kommunal planstrategi fra byrådsplattformen. Illustrasjonen er hentet fra rapporten «Storbyenes samfunnsplanlegging (Hernes & Plathe, 2018). I denne oppgaven vurderes Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, Klimastrategi, planstrategi og byrådsplattform.

5.1 Kommuneplanens samfunnsdel

I dette kapitlet går jeg gjennom hvordan kommuneplanens samfunnsdel omtaler enkelte mål for transport generelt og bysykler, bildeling og små elektriske kjøretøy spesielt.

Som tabellen over viser omtaler kommuneplanens samfunnsdel både bildeling og bysykler.

Det er verdt å nevne at planen ble vedtatt i januar 2019, flere måneder før de første elsparkesyklene for utleie kom til Oslo. I samfunnsdelen er dette omtalt som virkemidler for at

Oslo skal bli en nullutslippsby, og at det er klimastrategien som skal vise veien til hvordan dette skal nås. Konkret nevnes **bildeling** to steder i kommuneplanens samfunnsdel (2019): *Parkeringsplasser for sykkel og elbil, bildeling, samt beboerparkering skal prioriteres* (s 18), samt

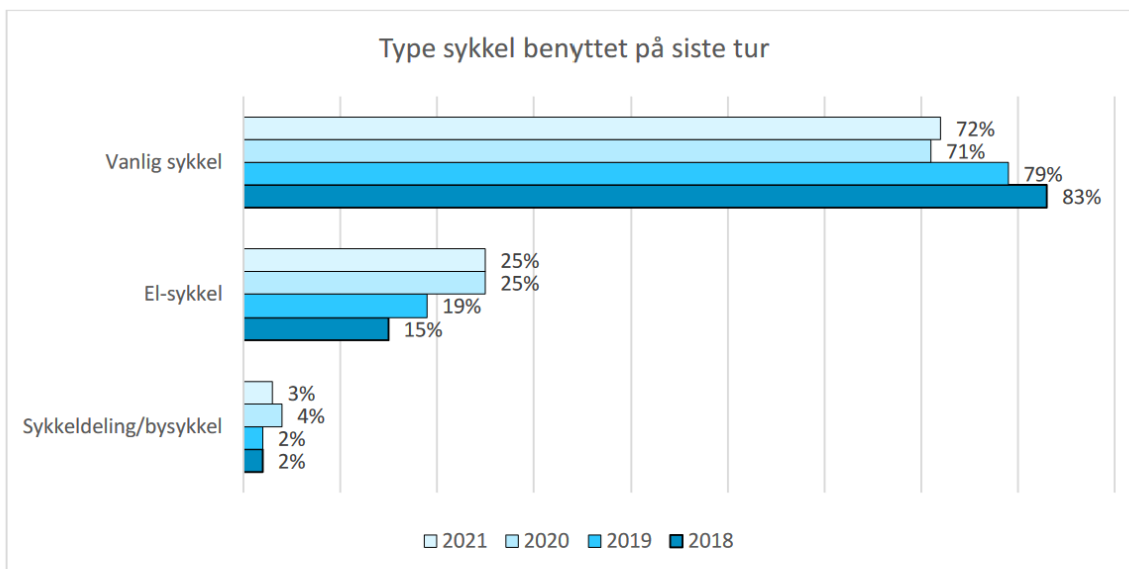
I nærmiljøet skal vi legge til rette for bildeling, bruktmarkeder, reparasjoner og [...] (s. 19).

Samme år ble også bildeling regulert med forskrift, som vist i Tabell 1. I 2023 er det 1000 reserverte bildelingsplasser. I tillegg er det delt ut allsonetillatelser som gir parkeringstillatelse i alle beboerparkeringsområder i hele Oslo. I 2022 (da det var 600 bildelingsplasser) ble det delt ut 824 allsonetillatelser (*Notat 711—Beboerparkeringsordningen, 2022*). Enkelte bildelingsselskaper benytter seg av allsonetillatelser uten å ha fast oppstillingsplass på offentlig grunn. Dette gjaldt for Bærum Bilutleie som i 2022 fikk 100 allsonetillatelser til fossilbiler av Oslo kommune uten å ha en fast parkeringsplass på offentlig grunn. De må da ha fast plass på privat grunn, men dette lar seg vanskelig kontrollere av Bymiljøetaten (*Orientering—Devaluering av prøveordning for bildeling, 2022*). Samfunnsplanen gir ingen føringer om at bildeling skal benyttes til reduksjon av klimagassutslipp eller annen luftforurensning. Men reduksjon av klimagassutslipp er likevel et overordnet mål for kommunen og i kommuneplanens samfunnsdel. Likevel er det ikke slik at forskriften slår fast at det er nullutslippsbiler som skal benyttes i bildelingsordningen. Forskriften sier “Byråden for miljø og samferdsel fastsetter hvor stor andel av oppstillingsplassene som skal forbeholdes biler med nullutslipp etter denne forskriften”. Bildelingsselskapene som har deltatt i undersøkelsen gir uttrykk for at elbiler ikke fungerer like godt som fossilbiler som delingsbil. Årsaken er at det kan ta lang tid å lade en bil, og at det er liten betalingsvilje for å leie en bil mens den lader. En devaluering som Bymiljøetaten selv gjennomførte i 2022 viser at bildelingsaktørene har påvirket kravet om nullutslippsbiler i stor grad. I 2018 var det dialog med aktørene for å utforme bildelingsforskriften. De mente at hensikten med prøveordningen for bildeling ikke var å definere bilparken, men å stimulere til økt bruk av bildeling som konsept. Dette var årsaken til at kravet ble satt til 20 % i januar 2020 (*Orientering—Devaluering av prøveordning for bildeling, 2022*). Dette tyder på at det er en ulik forståelse mellom utleieselskapene og Oslo kommune om hva som er formålet med å bruke offentlige arealer til bildeling. Forskriften for bildeling har en formålsparagraf. Den peker på at formålet er blant annet å redusere klimagassutslipp. Bilbransjen mener imidlertid at formålet med bildeling er å stimulere til økt bruk av bildeling som konsept. I gjeldende forskrift § 3 er det bildelingsselskapenes behov som skal være førende for valg av parkeringsplasser og selskapene skal foreslå parkeringsplasser selv. Dette er fjernet i høringsforslaget til ny forskrift (*Høringsnotat Forslag*

til forskrift om parkeringstillatelser for bildeling i Oslo kommune, 2023). Hvordan dette påvirker videre utvikling av bildelingstilbudet på offentlig grunn i Oslo gjenstår å se.

Bysykkelordninger blir nevnt i samfunnsdelen som et virkemiddel for å få flere til å sykle. *For å få flere til å sykle skal vi satse på sykkelveiutbygging, helårsdrift og vedlikehold av sykkel-veier, og bysykkelordninger (Vår by, vår framtid. Kommuneplan for Oslo 2018, 2019, s. 18).* Hva det betyr at kommuneplanen sier at det skal satses på bysykkelordninger (i flertall) er uklart. Samfunnsdelen er vedtatt i 2019, fire år etter at Oslo kommune inngikk en avtale med Clear Channel som ga enerett til å drive en reklamefinansiert bysykkelordning i Oslo i 13 år (*Kontrakt 15-BYM-2014 Oslo bysykkel, 2015*). Fenomenet elsparkesykler kom til Oslo først noen måneder etter at kommuneplanen ble vedtatt, men i 2018 var både sykler og elsparkesykler i fri flyt, en utfordring i flere amerikanske og kinesiske byer. Det kan ha vært dette som ble vurdert som en mulig ny bysykkelordning i Oslo. I 2019 var også elsparkesykler klassifisert som sykkel i nasjonalt regelverk, noe som varte til 2022. Da ble den klassifisert som "liten elektrisk motorvogn" (Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, 2022).

Selv om bysykkelordningen i Oslo trolig øker antall sykkelreiser er det vanskelig å finne dokumentasjon på sykkelandelen. Dette kan tyde på bruken av bysykler og elsparkesykler er så liten av det totale antallet reiser at det ikke gir utslag på statistikker. Det kan også forklares med at de tradisjonelle måtene å registrere sykkelreiser på ikke fanger opp bysykkelbruk. Fyhri et al. gir grundige beskrivelser av hvordan de tradisjonelle reisevaneundersøkelsene i liten grad ser ut til å fange opp reiser med sykkel og elsparkesykler (Fyhri et al., 2023). Statens vegvesens Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2021 viser at bysykler brukes lite sammenlignet med privateide sykler (Statens vegvesen, 2022). Dette er tall fra hele Norge og tallene kan se annerledes ut i Oslo.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

Figure 4 Oversikt over hvor ofte bysykler brukes i Norge versus elsykler og vanlig sykkel (Statens vegvesen, 2022).

Bruk av bysykler i Oslo er også nevnt i evalueringen av Oslos tidligere sykkelstrategi, hvor det sies at:

Sannsynligvis har bysykkelordningen ingen større påvirkning, siden mange som velger å sykle til arbeid og skole regelmessig har egen sykkel. Systemet er imidlertid bra for gjester, turister og som ekstrasykkel, og det legger dermed til rette for sykkelreiser som ellers ville blitt utført med annet transportmiddel (Kummel et al., 2014, s. 52).

Også i nyere undersøkelser fra andre byer er det vanskelig å finne klare konklusjoner om at bysykkelordninger er viktig for å øke sykkelandelen. Men flere undersøkelser viser at sykkeldeling ofte brukes i kombinasjonsreiser, at bysyklene ofte erstatter gåturer, og ofte inngår som del av en kollektivreise (Böcker et al., 2020; Cheng et al., 2023; Kosmidis & Müller-Eie, 2023; Wilkesmann et al., 2023; Zhou et al., 2023).

Av andre mål for transport i samfunnsdelen framheves reduksjon av klimagassutslipp som et viktig mål. *For å bidra positivt til klimamålene, må trenden med økt klimagassutslipp i Oslo og hovedstadsregionen snus. Veitrafikk er den største kilden til klimagassutslipp, og også til luftforurensning, og mange osloborgere må holde seg inne om vinteren på grunn av dårlig luft. Byen har et stort potensial for å redusere forurensningen hvis kjøretøyflåten blir nullutslipp og vi får en overgang fra bil til kollektivt, sykkel og gange.*

Samfunnsdelen har tydelige mål for klimagassutslipp, satsing på nullutslippsbiler og økt bruk av sykkel, gange og kollektivtransport. At bildelingsbiler skal få parkeringsplasser omtales som et mål i seg selv og ikke som et virkemiddel for å nå mål. Det kan være en forklaring på at det ikke er et krav til nullutslippsbiler som skal benytte offentlige biloppstillingsplasser. Bysykkelordninger omtales som et virkemiddel for å få flere til å sykle. Det er en logisk slutning at tilgjengelige sykler bidrar til at flere sykler.

5.2 Kommuneplanens juridiske arealdel

Alle kjøretøy krever et parkeringsareal. I dag går betydelige arealer med til parkering av privateide kjøretøy i mange byer. Dette bidrar til lav tomteutnyttelse, byspredning, reduserte muligheter for å tilby et godt kollektivtilbud og ofte dårligere betingelser for gående og syklende. Plan- og bygningsloven beskriver at kommunen kan vedta bestemmelser til kommuneplanens arealdel om parkering, både på privat og offentlig grunn. I dette kapittelet går jeg gjennom hvordan gjeldende arealplan i Oslo fra 2015 omtaler areal til delte kjøretøy. En ny arealdel er på høring, og jeg har derfor også sett til beskrivelser i "Planbeskrivelse KPA2024" og "Bestemmelser med veiledning KPA2024". Begge er forslag til offentlig ettersyn datert 22.06.2023.

Den samlede arealbruken som Oslo kommune benytter til delte kjøretøy utgjør i dag ca. 29 800 m², som vist i Tabell 3. Ca. 30 mål med parkeringsareal innenfor Ring 3 er mye samlet sett, men hver for seg oppdages ikke den totale arealbruken. Arealene i byer som fortettes er verdifulle og skal romme mange mennesker og behov. I den offentlige debatten er det også mange kritiske røster mot delte kjøretøy på offentlig grunn. Protestene mot det store antallet elsparkesykler som befant seg i sentrumsområdene fram til 2021 er godt kjent. Men det er også mindre protester der hvor beboerparkering erstattes med bildeling, og det har også vært debatter om plassering av reklameflater og bysykkelstativer, siden 2002, eksempel er vist i Figure 1 og Figure 12. Arealene som benyttes til delte kjøretøy totalt øker år for år, og det skjer i hovedsak i gater og områder som er kompakte og som fortettes ytterligere.

Kommuneplanens arealdel skal vise sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling, arealbruk og angi hovedtrekkene i arealdisponeringen. I juni 2023 ble en ny arealdel sendt på høring i Oslo. Mens samfunnsdelen ble vedtatt i 2019, er den gjeldende juridiske arealdelen fra 2015. På dette tidspunktet var bildeling noe som skjedde på private arealer og som kollektive løsninger som skilte seg fra tradisjonell bilutleie. Elsparkesykler var et kjent

fenomen. Derfor er det naturlig at arealplanen kun omtalte bysykler, som kommunen hadde regulert siden 2002. I arealplanen fra 2015 er bysykler nevnt to steder

For å legge bedre til rette for effektive kollektivtransportreiser, er tilrettelegging av sykkelparkeringsplasser og bysykkelstativer i kollektivknutepunkter og ved strategisk viktige holdeplasser sentralt. Dette må følges opp i regulering av områdene (Juridisk arealdel. Kommuneplan 2015. Oslo mot 2030, 2015, s. 41). Arealplanen viser altså til bysyklene som et virkemiddel for mer effektive kollektivreiser, mens samfunnsplanen viser til bysykkelordninger for å øke sykkelandelen. Dette er nødvendigvis ikke det samme, og det får konsekvenser for hvordan det er planlagt å måle resultater. Flere undersøkelser viser at både bysykler og elsparkesykler ofte benyttes i kombinasjon med kollektivreiser (Böcker et al., 2020; Cheng et al., 2023; Kosmidis & Müller-Eie, 2023; Wilkesmann et al., 2023; Zhou et al., 2023). Det er gjennomført flere undersøkelser for Oslo spesielt som også støtter dette (Bakke, 2018; Böcker et al., 2020; Fearnley et al., 2020a; Holen & Michelsen, 2023; V. T. Johansen, 2021). Det er færre undersøkelser av hvor mange av kollektivbrukerne som benytter elsparkesykler og bysykler. På Kolsås stasjon i Bærum kommune, rett på utsiden av Oslo kommune, ble det gjort en studie av andelen T-banereisende som benyttet elsparkesykler. Kun 0,41 % av de reisende benyttet seg av elsparkesykler (Holen & Michelsen, 2023). Størrelseforholdene mellom kollektivreiser og elsparkesykkelreiser er undersøkt av Fearnley et al. i 2019 ved hjelp av data fra Entur.no fra i tre uker i juni og juli. I dette tidsrommet ble det daglig gjennomført ca. 30 000 turer med elsparkesykler. Til sammenligning ble det gjennomført 145 000 daglige turer med trikk, 12 000 fergeturer, 115 000 lokaltog-reiser og 315 000 lokale bussturer (Fearnley et al., 2020b). Forholdet mellom kollektivreiser og elsparkesykkelreiser er dermed 20 til 1. Dette er estimerte tall og trolig med noe usikkerhet. Likevel sier det mye om elsparkesyklens potensial til å ta en langt større del av reisene i Oslo. Elsparkesykler har eksistert kun i fire år, og mottar ingen offentlig støtte. Snarere tvert imot, utleieselskapene betaler nesten like mye i avgift til Oslo kommune pr elsparkesykkel (ca 1000 kr) som bildelingselskapene betaler pr. elbil (1500 kr), til tross for at de kun benytter en brøkdel av parkeringsarealet.

En annen studie, også gjennomført i Bærum, viser at tilbudet av små elektriske kjøretøy har ført til en vesentlig positiv opplevelse av tilgjengelighet. Andelen som opplever reisen til kollektivknutepunkt som tidkrevende er redusert, mens andelen som opplever reisen som komfortabel har økt (V. T. Johansen, 2021). De ulike resultatene kan forklares og er ikke nødvendigvis motstridende. De viser begge at hvordan man bestemmer seg for å måle resultater, bør designes ut fra hvordan man ønsker å måle effekter, slik som ITF anbefaler at

byer bør gjøre for å sikre riktig tilrettelegging for delt mobilitet - identifisere mål, regulere etter hva målene sier og til slutt måle effekten (ITF, 2023).

I forslag til ny arealplan er verken bysykler, elsparkesykler eller delte biler nevnt i selve planen (*Planbeskrivelse KPA2024—Forslag til offentlig ettersyn 22.06.2023*, 2023). I ett av de 39 vedleggene som hører til planbeskrivelsen finner vi "Bestemmelser med veiledning". Her er bysykler og elsparkesykler nevnt, men mer generelt enn i arealplanen fra 2015 (*Bestemmelser med veiledning KPA2024—Forslag til offentlig ettersyn 22.06.23.pdf*, 2023).

Ordlyden i planbestemmelsene er:

Kollektivknutepunkt og byttepunkt skal etableres med korte, effektive, attraktive og trafikksikre gangavstander mellom ulike kollektivmidler, og mellom kollektivmidler og sykkelparkering, bysykler, elsparkesykler og lignende (Bestemmelser med veiledning KPA2024—Forslag til offentlig ettersyn 22.06.23.pdf, 2023, s. 12).

Hvordan dette skal peke ut en retning for en utvikling og arealbruk for bysykler og elsparkesykler er mer uklart enn arealplanen i 2015, hvor det sies at bysykkeltilbudet skal følges opp i reguleringsplanene. En undersøkelse som ble gjennomført i 2018 viser at det er utfordrende for etater i Oslo å følge opp kommuneplaner (Hernes & Plathe, 2018, s. 30), se også Figure 3. I rapporten "Storbyenes samfunnsplanlegging" finner Hernes & Plathe at det er uklart for de kommunale etatene hvordan de skal samarbeide tverrsektorielt om de overordnede planene. Formuleringen om gangavstander mellom kollektiv og bysykler i veiledning til bestemmelsene er et godt eksempel på noe som flere etater trolig vil finne utfordrende å nå. For hvem har ansvaret for at det avsettes arealer til bysykler, små elektriske kjøretøy og bildeling? Det er ikke lenger noe som skal ivaretas i reguleringsplanene for kollektivknutepunkt. Kollektivknutepunkter i Oslo er ofte eid av Sporveien as (kommunalt eid) og Bane Nor Eiendom as (statlig eid).

At det er mulig å både finne en bysykkel eller elsparkesykkel fysisk i nærheten av holdeplassen, samt å parkere dem, er nødvendig for å benytte disse som en del av en kollektivreise. I tillegg til at det må avsettes areal, må også transporttilbudet reguleres slik at det er et forutsigbart tilbud. Studien til Johansen fra Bærum, nevnt tidligere, viser at når kollektivselskap og kommuner samarbeider om hvordan små elektriske kjøretøy skal fungere med kollektivtrafikk, kan det gi en vesentlig positiv opplevelse av tilgjengelighet. Også FN peker på befolkningens tilgang til kollektivtrafikk som en god indikator for å måle bærekraftig utvikling av samfunn, (mål 11.2).

Å koble delte sykler til et sømløst tilbud til kollektivtransporten nevnes som et endringstiltak som kan bidra til mer bærekraftig mobilitet (Sustainable Development Solutions Network, u.å.; United Nations, 2021). Det er ikke bare plassering av bysykler og små elektriske kjøretøy kan gjøre kollektivtrafikken mer effektiv. Det er også hvordan kommune og kollektivselskap samarbeider for at det skal bli sømløst, som har betydning. Ruter er et kollektivselskap som er eid av Viken fylkeskommune og Oslo kommune, henholdsvis med 40 og 60 prosent. Ruter uttalte i sin årsrapport for 2021 at det er viktig å planlegge for mobilitet som kan komplementere kollektivtrafikken. Ruter samarbeider med flere kommuner i Viken om nye mobilitetsformer. Et slikt samarbeid med Oslo er ikke omtalt. Det kan se ut til at det er et stort ønske fra Ruter å styrke kollektivtransporten med nye transporttilbud:

Ved å tilgjengeliggjøre en rekke ulike transportmidler og reisemåter på ett sted, utforsker vi forskjellige brukerbehov, og hvordan nye mobilitetsformer best kan komplementere eksisterende kollektivtransport. I tillegg til sykkelhotell, kiss & ride, mikromobilitet, bildeling og taxi, testet vi selvkjørende kjøretøy mellom Ski stasjon og Hebekk (Ruter, 2022, s. 75–76).

Etater i Oslo styres ikke direkte av kommuneplaner. Byrådsavdelingene utarbeider årlige tildelingsbrev til sine virksomheter hvor oppgaver og ansvarsområder blir prioritert i tråd med budsjett og økonomiplan. Tildelingsbrevene beskriver byrådsavdelingenes forventninger til og krav og føringer for virksomhetene med bakgrunn i vedtatt budsjett. I tildelingsbrevet for 2023 er ikke Bymiljøetaten gitt i oppdrag å samarbeide med Ruter eller andre kollektivselskap om delte kjøretøy for å styrke kollektivtrafikken, kun å reservere 400 nye plasser til bildeling, i tillegg til de 600 som allerede fra før (Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, 2023, s. 23).

Hverken bysykler, bildeling eller små elektriske kjøretøy er nevnt i Planstrategi for Oslo kommune 2020 - 2023, som skal peke ut hvilke strategier som skal fornyes eller utarbeides. Delte kjøretøy er heller ikke nevnt i Planprogram for kommuneplanens arealdel (2021), som gir rammene for endringer i arealdelen.

5.2.1 Bruk av offentlige arealer til deling av kjøretøy

Bysyklene, små elektriske kjøretøy og delebiler bruker store offentlige arealer som ellers kunne blitt brukt til andre formål. Utleiekjøretøy kan føre til mer effektiv arealbruk, ved at flere

slipper å kjøpe et eget kjøretøy og kan dele på utleiekjøretøy ved behov. På offentlig grunn i Oslo har kommunen reservert eksklusive plasser til både delte biler og bysykler. Det vil si at det er plasser som er reservert for utleiefirmaenes kjøretøyer og som ikke er tillatt å benyttes av andre. En oversikt over disse plassene kan sees i Figure 5 og Figure 6.

Pr. januar 2023 er det 600 reserverte parkeringsplasser for bildeling og det er gitt en politisk bestilling på at det skal bli 1000 i løpet av 2023 (Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, 2023). I tillegg kan alle bildelingselskapene som er godkjent etter forskrift om prøveordning om bildeling § 5, få en allsonetillatelse. Det er en tillatelse til å kunne parkere bilen i alle beboerparkeringssoner i perioden bilen er utleid. Nesten all gateparkering innenfor Ring 3 er i beboerparkeringssoner. I Oslo er det pr. mars 2022 gitt 824 slike allsonetillatelser (*Notat 711—Beboerparkeringsordningen*, 2022). En del-evaluering av Oslo kommunes bildelingsordning viser at ett selskap har fått 100 allsonetillatelser til fossilbiler uten å ha fast biloppstillingsplass på offentlig grunn (*Orientering—Devaluering av prøveordning for bildeling*, 2022). Se også [Table 2](#) for arealbruk.

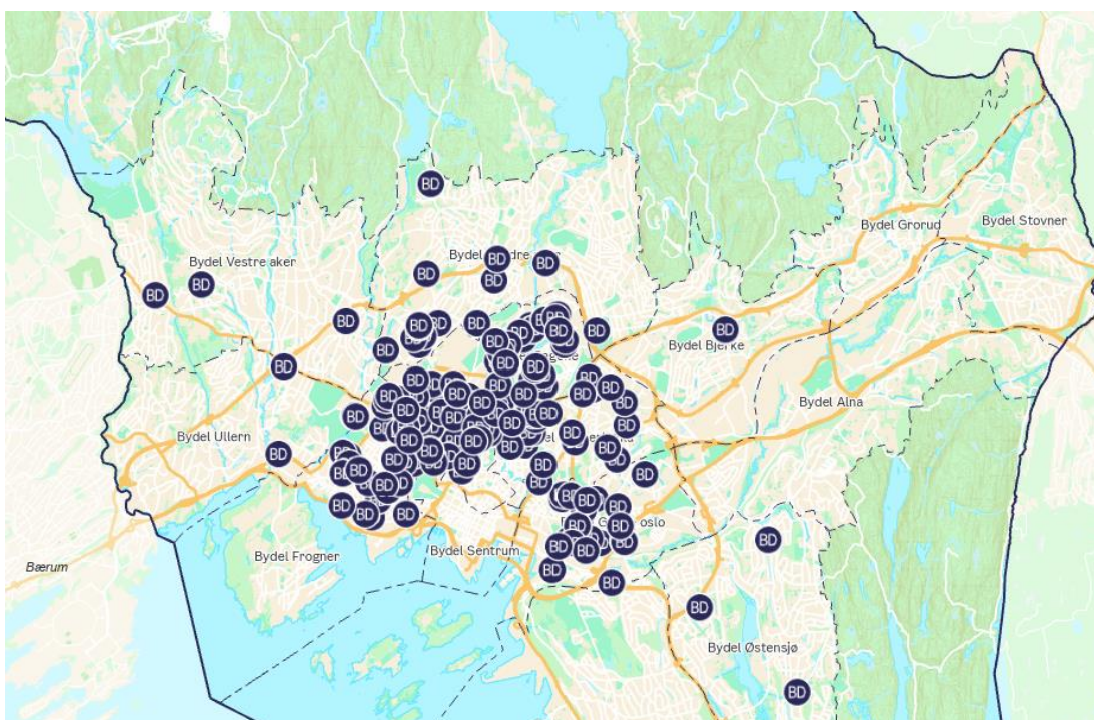


Figure 5 Skjermbilde fra Oslo kommunes nettsider, som viser hvor det er tilgjengelige bildelingsplasser i Oslo. De befinner seg i hovedsak innenfor Ring 3. Skjermbilde tatt 10.9.2023 (Oslo kommune, 2023)

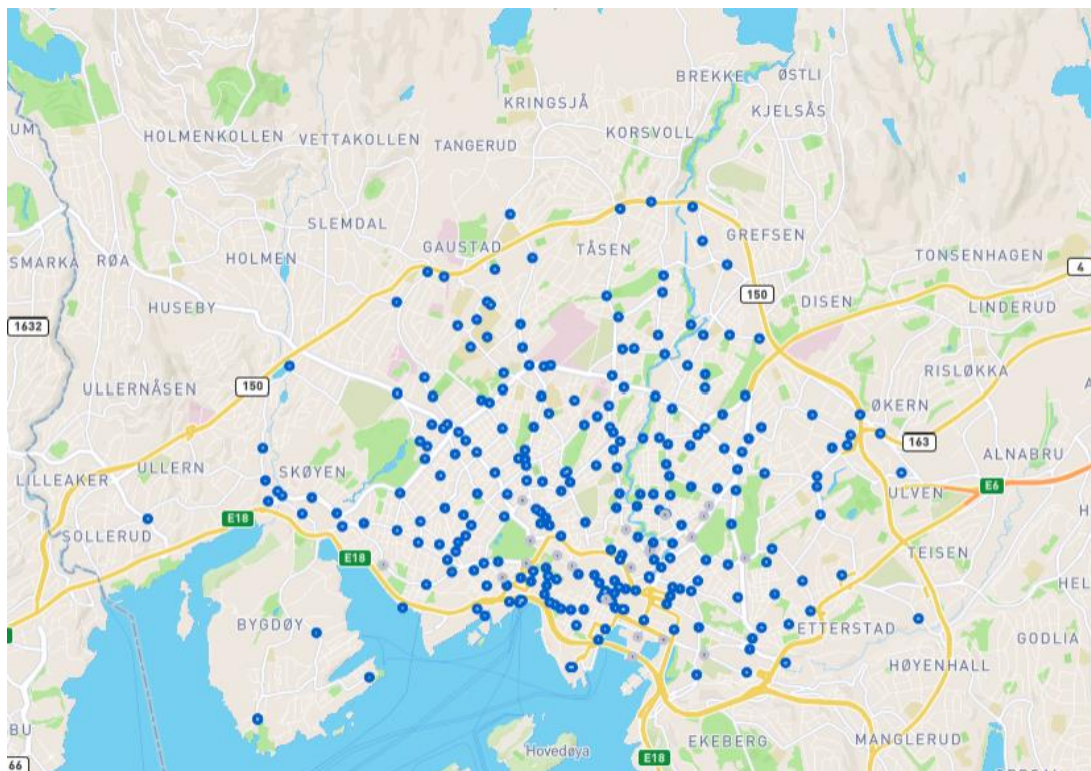


Figure 6 Stasjoner for bysyklene. Skjermklipp fra <https://oslobysyssel.no/stasjoner/parking>, tatt 10.9.2023. Oslo bysykkelordning er i hovedsak plassert innenfor Ring 3. Det er ca 270 stativer i Oslo som til sammen kan romme 3000 sykler. 20 % av stasjonene står på andre arealer enn kommunen.

Små elektriske kjøretøy kan parkeres både i sykkelstativer for private sykler, samt på alle andre arealer der de ikke hindrer annen trafikk. Oslo kommune krever likevel en viss fordeling av kjøretøyene, beskrevet i "forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy, Oslo kommune". I praksis betyr sonefordelingen at en utleier kan ha maks 400 kjøretøy i sone 1, maks 1067 i sone 2, maks 800 i sone 3 og maks 1067 kjøretøy i sone 4, som vist i Figure 7. Sonefordelingen er beskrevet under. Det totale tallet kan likevel ikke overstige 2667 kjøretøy pr. aktør.

§ 6. Vilkår for bruk av tillatelsen

a. Utleiers kjøretøy skal være fordelt slik i Oslo kommune:

Sone	Sonebeskrivelse	Maksimal andel av utleiers kjøretøy i %
Sone 1	I all hovedsak innenfor Ring 1	15 %
Sone 2	I all hovedsak mellom Ring 1 og 2 utenom Bygdøy	40 %
Sone 3	I all hovedsak mellom Ring 2 og 3 inkludert Bygdøy. Fra Ryenkrysset følger grensen Enebakkveien, veisystemet ned til Ekebergskrenten og videre ned til Grønlikaia	30 %
Sone 4	I all hovedsak utenfor Ring 3. Fra Ryenkrysset følger grensen Enebakkveien, veisystemet ned til Ekebergskrenten og videre ned til Grønlikaia	40 %

Figure 7 Skjermklipp fra "forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy, Oslo kommune. Det er lagt opp til at det kan være et større maksimalt antall i ytre by, om utleievirksomheten ønsker det. I praksis vil alle utleiere ha flest kjøretøy der det er flest mennesker og dermed høyest bruk. Derfor blir det få sykler i sone 4, utenfor Ring 3. Dette er vist i Figure 8 under som viser fordelingen av små elektriske kjøretøy i Oslo på et tidspunkt i august.

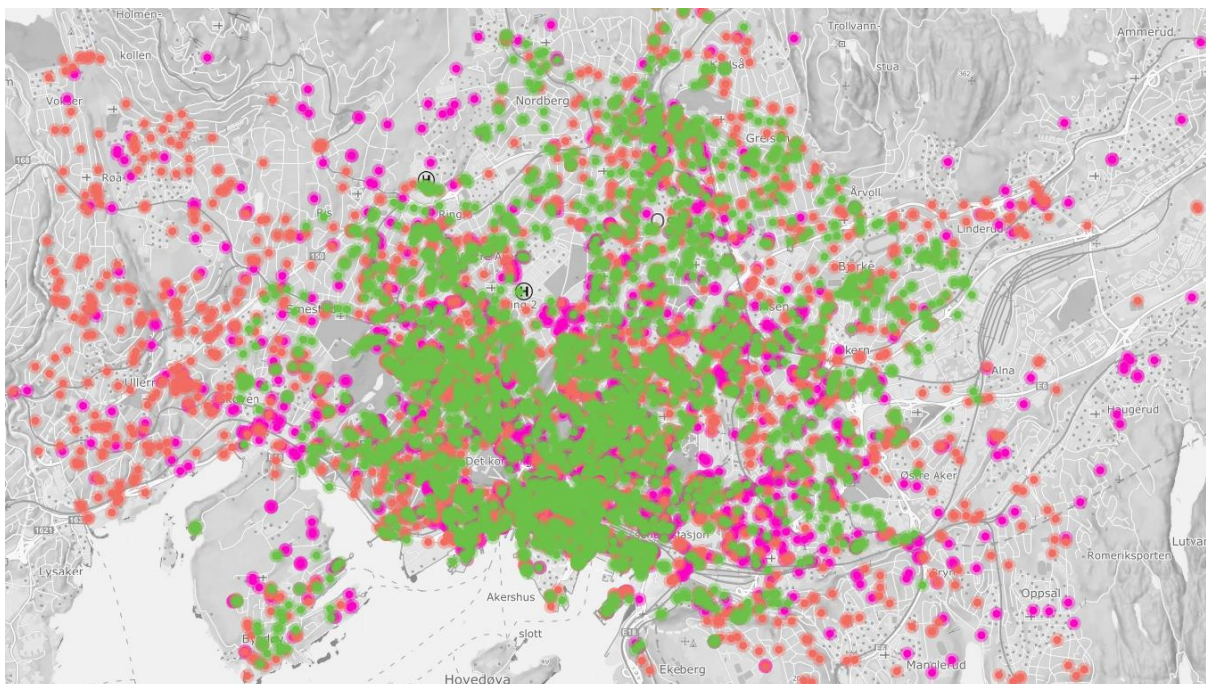


Figure 8 Fordeling av må elektriske kjøretøy (elsparkesykler og elsykler) på en dag i august. Det er i praksis få kjøretøy utenfor Ring 3.

Statens vegvesen anbefaler at en bilparkeringsplass for personbil er 5 meter lang og minst 2 meter bred. Hvis det er mer enn tre plasser skal det i tillegg settes av 1,5 til 2 meter til manøvreringsareal mellom annenhver plass¹¹. Det er sjelden at det kun står ett eller to kjøretøy parkert i en gate, derfor regner jeg at hver parkeringsplass opptar ca. 12 kvadratmeter. For elsparkesykler er det ingen dimensjonerende retningslinjer. En elsparkesykkel er ikke lenger enn 120 cm, og er målt til ca. 60 cm bred. De kan parkeres inntil hverandre og spare plass, men kan også stå skjevt og ta mer plass. Elsparkesykler er ofte bredest ved styret, og jeg har målt bredden til å være ca. 60 cm. De er 120 cm lange. Dermed opptar de for seg selv 0,72 m². I reguleringen av utleie av elsparkesykler inngår også elsykler. En elsykkel tar like stor plass som en vanlig sykkel. Oslo kommune har definert at én sykkel opptar 65 x 180 cm, eller 1,17 m² (Bymiljøetaten, 2021). Når det gjelder bysyklene blir det mer riktig å beregne arealet som stativene benytter, selv om bysyklene ikke er større enn andre sykler, 65 cm bred og 180 cm lang, totalt 1,17 m². Hver bysykkel trenger minst to plasser i et stativ, ett i begynnelsen og ett til slutten av reisen. I tillegg kommer reklameflatene. Bysykler trenger derfor mer enn dobbelt så stor plass enn andre sykler. I tillegg kommer reklameflater. Bysykelstativ står ikke bare på offentlige arealer. Noen stativer er etablert på arealer som er eid av andre grunneiere (som f.eks. Sporveien, Statens vegvesen, Bane Nor, Universitetet i Oslo m.m). Antall

¹¹ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/parkering/for-parkeringstilbydere/utfylling-av-felter/>

åpne stativer påvirker hvor mange sykler som kan være tilgjengelig. Avtalen tilsier minst 3000 sykler, og jeg tar derfor utgangspunkt i dette (*Kontrakt 15-BYM-2014 Oslo bysykkel*, 2015). Oslo gatenormal angir at ensidige bysykkelstativer er 2 meter brede. Et gjennomsnittlig stativ er 18–20 meter langt (Bymiljøetaten, 2021). Det er i 2023 ca. 270 stativer i Oslo kommune (20 % står på arealer som eies av andre enn Oslo kommune, men som likevel oppfattes som offentlig tilgjengelig). Totalt har jeg beregnet at bysykler, bildelinglassene og små elektriske kjøretøy opptar ca. 29 800 m².

Estimert arealbruk for bysykler,					
			Små elektriske kjøretøy		Totalt
	Bysykel med stativ	Bidlingsplasser	El-sparkesykler	Elsykler	
Ca. pr. Stk. m²	3,6	12	0,72	1,17	
Antall kjøretøy	3000	1 000	5 333	2 666	10 999
Estimert arealbruk m²	10 800	12 000	3840	3 119	29 759
Fordeling	Innenfor Ring 3	Utleiere velger plasser	Fordeling i soner	Fordeling i soner	

Tabell 3 Tabellen viser et estimat på arealbruk for parkerte kjøretøy i Oslo. Arealet som totalt benyttes til parkering av delte kjøretøy er estimert til 29 759 m². Biler som har allsonetillatelse er ikke tatt med.

Til sammenligning er det gitt et langt større areal til parkering av privatbiler i bydelene innenfor Ring 3, som vist i tabellen under. Målt i antall kvadratmeter er forholdstallet mellom privatbiler og delte kjøretøy 11:1. Jeg har sett bort fra Bydel Stovner som har 906 beboer-p-plasser. Det er verken delebiler, bysykler eller små elektriske kjøretøy i denne bydelen. Mine beregninger må ansees som estimater med stor usikkerhet.

Bydel	P-plasser for privatbiler	Areal (12 m)
Gamle Oslo	3 410	40 920
Grünerløkka	4 127	49 524
Sagene	3 399	40 788
St. Hanshaugen	3 150	37 800
Frogner	6 181	74 172
Ullern	1 390	16 680
Vestre Aker	229	2 748
Nordre Aker	2 181	26 172
Bjerke	1 641	19 692
Alna	602	7 224
Totalt	26 310	315 720

Tabell 4 oversikt over beboerparkeringsplasser for privatbiler i bydeler. Det er svært mange parkeringsplasser og arealbruk for parkering av privatbiler på offentlig grunn, sammenlignet med delte kjøretøy, som vist i tabell 3.

Dette kapittelet har hatt til hensikt å vurdere om arealbruken til bysykler, bildeling og små elektriske kjøretøy er i tråd med styringssignalene som er gitt i arealplanen. Mens samfunnsdelen fra 2019 er tydelig på at parkeringsplasser for beboerparkering skal videreføres og utvikles, er ikke beboerparkering nevnt i arealplanen fra 2015. Det er heller ikke høringsdokumentet "Planbeskrivelse KPA2024" eller tilhørende "Bestemmelser med veiledning KPA2024". Å erstatte parkeringsplasser for privatbiler til delte kjøretøy er noe som ofte skaper debatter og kritikk i nabolag. En klar strategisk tilnærming for bruk av parkeringsarealer og hvordan det skal brukes for å nå strategiske mål som klimagassreduksjon og bærekraftig utvikling, kunne bidratt til økt forståelse og bedre forankring for endringsprosessene som skal skje framover. Det er vanskelig å se at det er ivaretatt i kommuneplanens arealdel. Dermed kan det oppfattes at fjerning av beboerparkeringsplasser er i strid med kommuneplanens samfunnsdel, som påpeker at beboerparkering skal utvikles, i likhet med bysykkelordningen og bildeling. Når alt skal prioriteres på de samme arealene, uten at det tydeliggjøres hvor og hvordan dette skal skje, mister planverket litt av sin hensikt som å gi forutsibarhet og nå strategiske mål.

5.3 Klimastrategi for Oslo

Som kommuneplanens samfunnsdel peker på, er klimagassreduksjon og utarbeidelse av en klimastrategi viktig. Jeg ser derfor også på hvordan Klimastrategien vurderer bysykler, bildeling små elektriske kjøretøy som virkemidler for å nå klimamål. Oslo kommune vedtok sin Klimastrategi i 2020. Den tydeliggjør kommuneplanens visjon om en grønn by og gir et målbilde mot 2030 i tråd med kommuneplanen. Klimastrategien omtaler både bildeling, bysyklene og elsparkesykler. Klimastrategien nyanserer bildelingen og erkjenner at ikke alt som kalles bildeling bidrar til å nå kommunens mål:

Bidlingsordninger kan redusere behovet for å eie egen bil i byen. Dette reduserer behovet for parkeringsplasser og kan mulig også gi redusert trafikk. Det er imidlertid ikke slik at enhver bildelingsordning vil ha en trafikkreduserende effekt, enkelte bildelingsstilbud kan utgjøre konkurranse mot sykkel, gange og kollektivtransport. Oslo kommune ønsker deleordninger knyttet til miljøvennlige transportformer (Klimastrategi for Oslo mot 2030, 2020, s. 31).

Klimastrategien gjentar her bildelingsforskriftens formål om at bildeling skal stimulere til miljøvennlige transportformer. Men det utdypes ikke hva som regnes som miljøvennlige transportformer. Evalueringen av Oslos bildelingsordning, viser at nær 80 % av bilene er fossilbiler med utslipp, og opptil 64 % av reisene med bildelingsbilene ville ellers blitt foretatt med gange, sykkel og kollektivtransport (Haraldsen et al., 2022). Klimastrategien trekker fram et godt poeng likevel når det gjelder bysykler og elsparkesykler.

Selv om elsparkesykler og bysykler alene trolig i liten grad erstatter fossile bilturer, er de med på å sikre en utslippsfri mobilitet i byen som tilrettelegger for at man kan klare seg uten bil (Klimastrategi for Oslo mot 2030, 2020, s. 28).

Hensikten med evalueringen av bildelingsordningen er å undersøke effektene av reguleringen og den lander på en konklusjon om at bildelingsbiler bør være nullutslippsbiler, selv om bransjen har delte meninger om dette. I november 2023 er en ny forskrift på høring. Her er det krav om at “foretaket skal tilby en tjeneste med nullutslippkjøretøy som kun benyttes til bildeling” (Høringsnotat Forslag til forskrift om parkeringstillatelse for bildeling i Oslo kommune, 2023). Det er vanskelig å forstå hva dette egentlig betyr. Det kan tolkes på to måter. Enten at firmaene som skal få plass kun kan ha nullutslippsbiler i flåten. Eller at det kun er nullutslippsbiler som kan få plass på offentlige parkeringsplasser. Høringsnotatet gir ingen klarhet i dette.

Arealplanen viser til at kollektivtrafikk og bysykkelreiser skal sees i sammenheng for å tilby mer effektive kollektivreiser. Klimastrategien utdyper ikke dette, men nevner at Ruter skal satse på digitale løsninger som møter innbyggernes transportbehov og samtidig oppnår mål om grønn mobilitet og at bildelingstjenester i Ruters app er et eksempel på dette. Klimastrategien ble vedtatt i 2020, et halvt år etter at Oslo kommune regulerte biler på offentlig grunn for første gang. Det kan være en forklaring på at klimastrategien ikke er tydeligere på hvordan bildeling, bysykler og elsparkesykler skal være virkemidler for å redusere klimagassutslipp, men viser til disse tjenestene som en mulighet.

Dette kapitlet går gjennom hvordan Klimastrategi for Oslo omtaler bildeling, bysykler og små elektriske kjøretøy som virkemidler til å redusere klimagassutslipp. Strategien viser en ambisjon om å tilrettelegge for delte kjøretøy og åpne for innovative løsninger for å bidra til dette. Klimastrategien konkretiserer målene i kommuneplanens samfunnsdel og arealplan og viser at det er både muligheter og bekymringer for delte kjøretøy.

5.3.1 Hvordan miljøvennlige reiser blir påvirket

Klimastrategien i Oslo ser ut til å vurdere elsparkesykler og bysykler som positivt, fordi det gir utslippsfrie reisealternativer til bilen i byen. I den offentlige debatten er det mange som har kritisert spesielt elsparkesykler (små elektriske kjøretøy) fordi det er en "passiv" reise som erstatter gåturer. Hva slags reiser som blir erstattet med tilgang på delte elsparkesykler er interessant, men det gir best innsikt dersom det kan sammenlignes med andre transportmidler. En slik sammenstilling bør optimalt sett gjøres i samme undersøkelse slik at svarene kan stilles likt og behandles likt med det samme geografiske utgangspunktet. Det er ikke slik at undersøkelser av reisevaner er direkte overførbare til Oslo. En metaanalyse av 33 undersøkelser i Europa og USA viser store variasjoner i hva slags reiser som elsparkesykler erstatter. De erstatter mellom 3-46 % bilreiser, 5-80 % gåturer og 1-59 % kollektivreiser (Wang et al., 2023). Det er mange faktorer som spiller inn når

I denne oppgaven sammenstiller jeg svar fra ulike undersøkelser i nyere tid i Norge eller Oslo for å vise at det ikke er bare elsparkesykler som erstatter gåturer.

For å vise ulike resultater av hva slags reiser som bysykler, elsparkesykler og bildeling erstatter, har jeg sett til tre ulike undersøkelser om henholdsvis bysykler, elsparkesykler og bildeling. Alle tre har stilt spørsmål om hva man ville valgt dersom <delte

kjøretøyet> ikke var tilgjengelig. Resultatene fra undersøkelsene “Elsparkesykler i Norge” (Fearnley et al., 2022). “Evaluering av bildeling i Oslo” (Haraldsen et al., 2022) og “Sykkelpotensial og bysykler” (Pritchard & Lovelace, 2022) er samlet i tabellen under. I kolonnen til venstre sees hvilke reiser som ville blitt tatt dersom reisealternativene i øverste rad <by sykler, bildeling, elsparkesyklel> ikke var tilgjengelig.

	Bysykler¹² %	Bildeling¹¹ eier ikke bil %	Bildeling¹³ eier bil %	Elsparkesykler¹⁴ %
Gåtur	55 Trondheim 51 Bergen	36	24	47
Sykkeltur	-	2	2	6
kollektiv	33 Trondheim 32 Bergen	36	24	32
Bil/taxi	6 Trondheim 3 Bergen	28/1	44/4	8/5
Ville ikke reist	-	11	11	2,5

Tabell 5 Hva slags reiser erstatter bysykler, bildeling og elsparkesykler?

Oversikten viser at både bysykler, bildeling og elsparkesykler erstatter gåturer. Bildeling og elsparkesykler erstatter i liten grad sykkelturer. Reiser med bildelingsbiler erstatter ca. $\frac{1}{3}$ av reiser som ellers ville blitt foretatt med en privatbil, litt avhengig av om bildelingsbrukeren har en bil i husstanden eller ikke. Det er usikkert om det med dette kan argumenteres for å si om delte kjøretøy bidrar til å redusere klimagassutslipp generelt. En litteraturstudie gjennomført av Liao et al. i 2020, viser at delte elbiler, elsykler og elsparkesykler brukes ganske likt av de samme personene. De brukes på relativt korte avstander, av en relativt homogen gruppe som kjennetegnes av høy inntekt og utdanning (Liao & Correia, 2022). Dersom alle korte reiser kunne blitt foretatt med gange eller det minste kjøretøyet, som er elsparkesykkel, ville det gitt mindre CO²-utslipp enn med en høy grad av delte elbiler. Klimagassutslipp i produksjon og drift av kjøretøy vil alltid være større for en elbil sammenlignet med elsykler, gitt at karbonintensiteten er den samme. Uten å vite mer om hva formålet med reisene er, er det ikke mulig å si hvor stor andel av reisene med delte biler som kan erstattes med mindre kjøretøy.

¹² “Sykkelpotensial og bysykler” (Pritchard & Lovelace, 2022)

¹³ “Evaluering av bildeling” i Oslo (Haraldsen et al., 2022)

¹⁴ “Elsparkesykler i Norge” (Fearnley et al., 2022)

Spørsmålet er isolert sett trolig ikke det beste for å konkludere om delte kjøretøy reduserer klimagassutslipp eller ikke. Spørsmålene viser kanskje først og fremst at personer som ikke eier bil vil være avhengig av andre transportmidler hvor kollektiv, delte personkjøretøy, taxitjenester, sykkel og gange kan inngå i de alternative valgmulighetene. Hva slags kjøretøy som kommunen skal gi plass i det offentlige rom, vil avhenge av formålet med å legge til rette for delte personkjøretøy. Er det å redusere klimagassutslipp fra veitrafikken med direkte utslipp, er det å redusere bruk av en eid personbil, eller skal det bidra til bærekraftig utvikling, som FN definerer det?

5.4 Byrådsplattformene og planstrategien

Jeg har nå vist hvordan kommuneplanens samfunnsdel, arealplan og Klimastrategien omtaler mål for delte kjøretøy og klimagassutslipp. I Oslo har også byrådsplattformen en innvirkning på planverket, ved at de gir styringssignaler til planstrategien. Formålet med en planstrategi er å klargjøre hvilke planoppgaver kommunen bør starte opp eller videreføre for å legge til rette for en ønsket utvikling i kommunen. Dette er også beskrevet i plan- og bygningsloven. I denne oppgaven omtaler jeg to byrådsplattformer. Den mest sentrale er den som ble utarbeidet i 2019 og som var gjeldende til 2023 (Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstre). I oktober 2023 ble det laget en ny byrådsplattform (Høyre og Venstre) i forbindelse med lokalvalget i september. Byrådsplattformen fra 2019 omtaler bysykkeldordningen og elsparkesykler som noe de vil integrere i ruterappen sammen med bildeling. Både bysykler og elsparkesykler er i 2023 integrert i Ruter-appen ved at man kan se disse i appen til Ruter. I tillegg vil byrådet skjerme utleien av elsparkesykler for fotgjengere. Å regulere elsparkesykler ble gjort i 2021. Fra å være over 25 000 elsparkesykler ble antallet redusert ned til 8 000. Det hadde en god effekt på fremkommeligheten til gående (Ydersbond et al., 2023a). Bildeling er i tillegg nevnt flere steder. To steder står det at byrådet ønsker å prøve ut en støtteordning for bildeling, og i tillegg står det at byrådet ønsker å reservere flere parkeringsplasser for bildeling. Flere bildelingsplasser er etablert på offentlig grunn, og i 2022 ble parkeringsnormen til Oslo kommune oppdatert til å inkludere bildelingsbilder. For boliger med over 100 boenheter er det nå krav til å etablere minst en bildelingsplass, og i felles parkeringsanlegg skal op mot 10 % av bilparkeringsplassene være avsatt til bildeling (*Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune, 2022b*).

For klimagassutslipp har byrådsplattformen fra 2019 tydelige mål. For veitrafikk er det tydelige mål om å redusere både utslipp og biltrafikk. Haraldsen et al. har evaluert bildelingsordningen og funnet at bildelingsordningen trolig har redusert samlet bilbruk i Oslo

kommune (Haraldsen et al., 2022; *Orientering—Delevaluering av prøveordning for bildeling*, 2022). Flere studier viser at mange bildelingstjenester kan redusere personbiler, og at det er stasjonsbasert utleie som i størst grad erstatter privatbiler. Oslo kommunes regulering har i 2023 omtrent like mange stasjonsbaserte parkeringsplasser, som de har allsonetillatelser. Sistnevnte gir rett til parkering av bildelingsbiler i alle soner med beboerparkering.

Den nye byrådsplattformen

Byrådsplattformen fra 2023 har også mål for delte kjøretøy. Her blir delt mobilitet sett som en del av en helhet og det er et politisk ønske om å utvikle en strategi for mobilitet som inkluderer delte kjøretøy. *Byrådet vil legge frem en grønn mobilitetsstrategi for Oslo, som skal vise hvordan kommunen kan nå målet om at gange, sykkel og kollektivtrafikk skal være førstevalgene for reiser i Oslo. Strategien skal inkludere gående, syklende, kollektivtrafikk, bildeling, mikromobilitet og annen transport* (Solberg & Bjercke, 2023).

Den nye byrådsplattformen viser også et ønske om å satse mer på de ytre bydelene, hvor det er få delte biler, bysykler og små elektriske kjøretøy i dag. I tillegg er det ambisjoner om å integrere delingsmobilitet i kollektivtilbudet. Dette betyr en økt satsing på samordning av tilbudet, som er mer enn integrering i appen.

Byrådserklæringene er ikke en del av det formelle planverket, men er viktige dokumenter fordi de gir styringssignaler til planstrategien, som igjen viser hva slags planer og strategier som skal endres eller utvikles i løpet av byrådsperioden. Ordlyden i byrådserklæringen fra 2023 tyder på at neste planstrategi kommer til å peke på et behov for å lage en mobilitetsstrategi. Dette kan ha stor betydning for den videre utviklingen av hvordan mobilitetssystemet utvikles, hvordan transportetatene i Oslo skal samarbeide for å nå mål for transport, og ikke minst identifisere et målhierarki som transportmidlene skal bidra til å nå.

5.5 Reduksjon av klimagassutslipp

Å redusere klimagassutslipp er beskrevet som et sentralt mål i alle overordnede styringsdokumenter som er undersøkt i denne oppgaven. Transportsektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge (*Nasjonal transportplan 2022–2033*, 2021, s. 68), og i Oslo er veitrafikk det den største kilden til klimagassutslipp isolert, som vist i Figure 9.

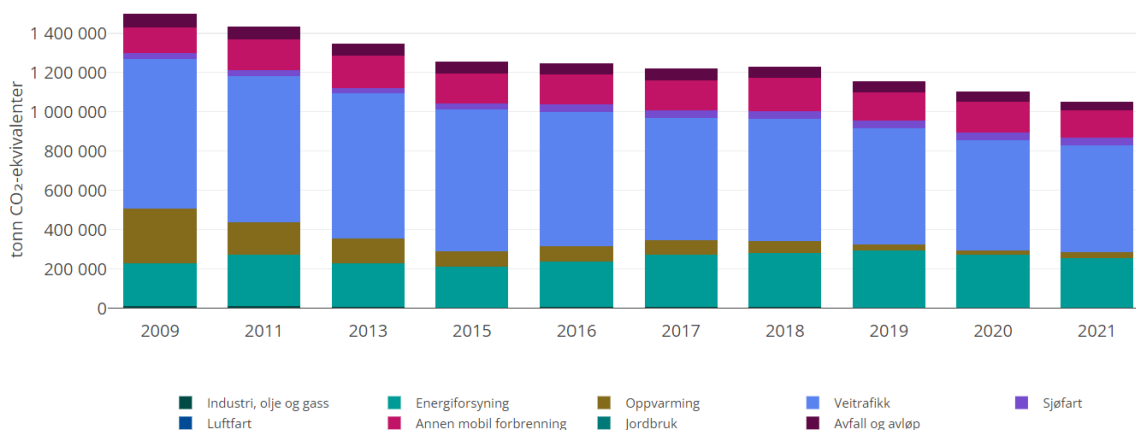


Figure 9 Utslipp fra veitrafikken er den største kilden til klimagassutslipp i Oslo ¹⁵ (skjermklipp fra miljødirektoratet.no).

Klimagasser bidrar til økt global oppvarming. Dette er pekt på som en hovedårsak til klimaendringene vi ser i verden i dag (Miljødirektoratet, 2022). Oslo og Norge har siden 90-tallet fokusert på virkemidler for at personbileiere skal velge nullutslippskjøretøy framfor fossilbiler. Årsaken er at klimagassutslipp fra veitrafikken regnes fra utslipp knyttet til forbrenning av drivstoff (Holmengen & Nadiya, 2015). Med dette utgangspunktet har alle nullutslippskjøretøy omtrent samme CO₂-utslipp. Legges det til utslipp knyttet til produksjon av drivstoff, produksjon av kjøretøy, infrastruktur, samt hvordan kjøretøyet resirkuleres, får alle kjøretøy et klimagassutslipp som ser litt mer nyansert ut. Det er en rekke faktorer som påvirker klimagassutslippet som for eksempel antall passasjerer pr. kjøretøy. Det er ikke kjent at en undersøkelse av det totale klimagassutslipp fra kjøretøy er gjort i Oslo, men noe lignende er utført i Paris, som vist i Figure 10 (Lazer, 2023, s. 42). ITF har også gjort dette for andre land enn Norge. Selv om CO₂-utslippene er ikke direkte overførbare så viser både Figure 10 og Figure 11 at CO₂-utslippene knyttet til produksjon og bruk av kjøretøy er betydelig (ITF, 2020). For å redusere det totale CO₂-utslippet er det derfor viktig at spesielt delte biler ikke bare brukes av flere og bidrar til færre kjørte personkilometer med bil, men også at færre nye biler kjøpes.

¹⁵ <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=1010§or=-2>

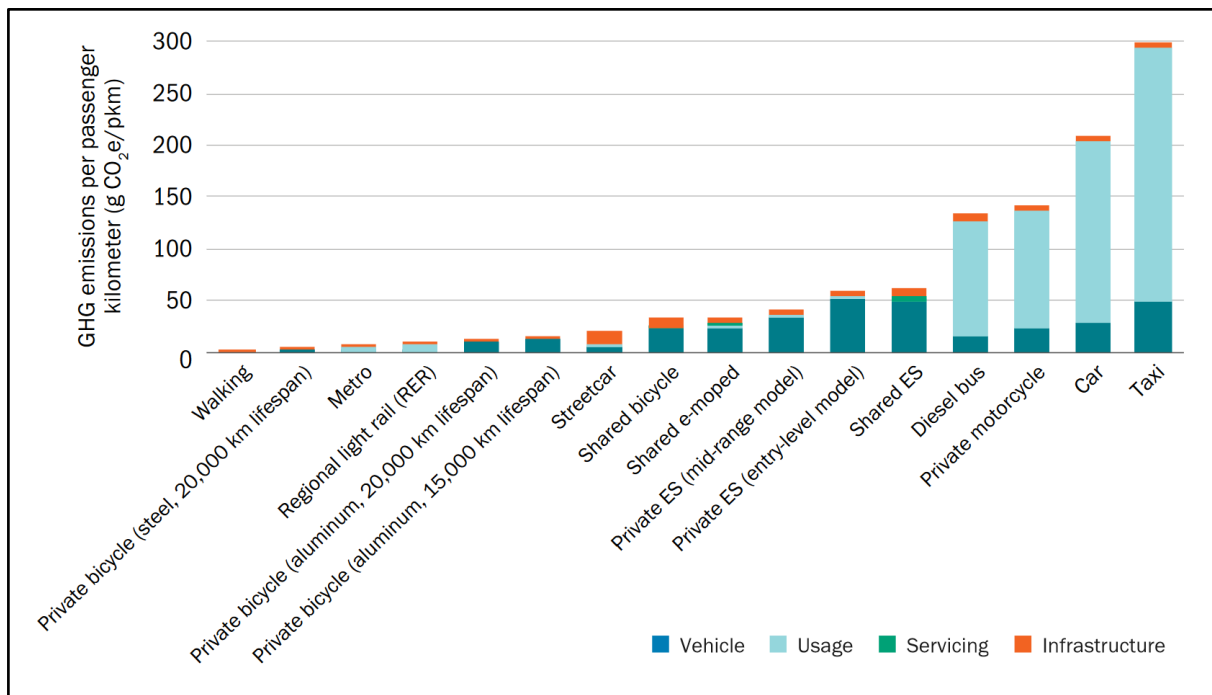


Figure 10 Søylediagrammet viser klimagassutslipp fra ulike kjøretøy i Paris, publisert i 2021. Utslippene er fordelt på kjøretøyproduksjon, bruk, vedlikehold og infrastruktur. Shared ES betyr shared e-scooters, eller delte elsparkesykler (Lazer, 2023, s. 42).

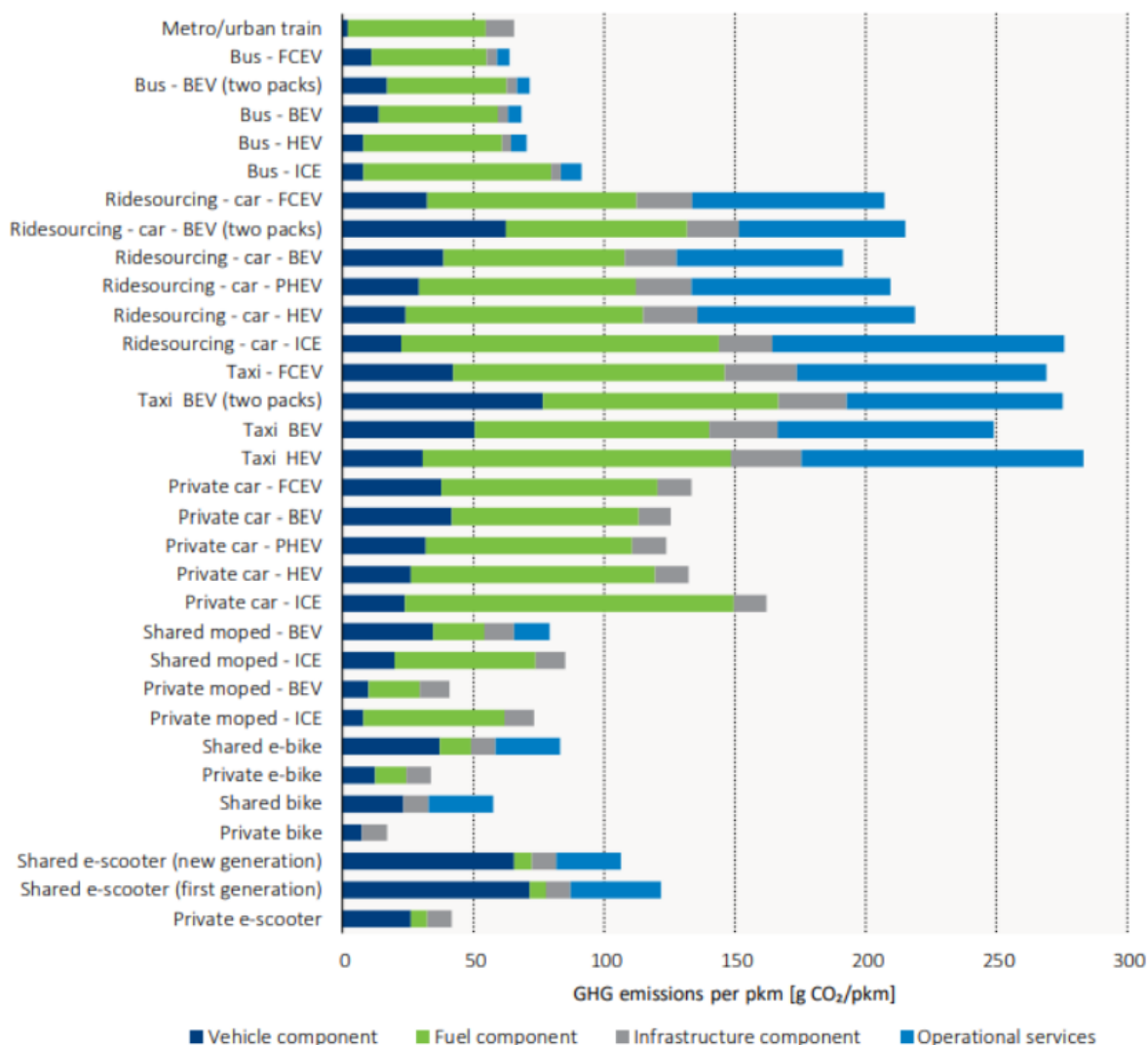


Figure 11 Søylediagrammet viser utslipp av CO₂ pr. personkilometer og er et skjermsklipp fra rapporten "Mikromobility, Equity and Sustainability" (ITF 2018). Forkortelsene står for: BEV = battery electric vehicle; HEV = hybrid electric vehicle; ICE = internal combustion engine, FCEV = fuel cell electric vehicle, PHEV = plug-in hybrid electric vehicle (ITF, 2021)

I 2020 analyserte ITF klimagassutslipp pr. kjørte personkilometer fra privateide kjøretøy, samt delte kjøretøy og kollektivtrafikk i Europa (ITF, 2020), se Figure 11. Oversikten viser omtrent 37 % lavere utslipp pr. personkilometer fra elsparkesykler enn fra personbiler. Fra bysykkelordninger var det 60 % lavere. Tallene er ikke direkte overførbare til Oslo, og utviklingen av teknologi og kjøretøy kan gjøre at tallene ikke trenger å være de samme som i 2020. Det er likevel relevant for å vise fordeling av hva som generere CO₂-utslipp fra kjøretøy.

Oslo ligger langt fremme når det gjelder salg av nye elektriske kjøretøy. Men som vist over skjer utslipp også når kjøretøyet produseres, infrastruktur bygges og vedlikeholdes, samt når kjøretøyet skal vedlikeholdes og til slutt resirkuleres. Uten en mer helhetlig forståelse av hvor mye klimagassutslipp som kjøretøyene indirekte fører med seg, blir ikke

klimagassregnskapet korrekt. Oslo kommune som mål at all biltrafikk i Oslo skal være nullutslippsbiler i 2030. Det vil ikke si at de ikke bidrar til økt klimagassutslipp. Kjøretøy som er lette og som krever mindre infrastruktur, har også et positivt bidrag til klimagassutslippene ved at de er mer energieffektive og det er mindre klimagassutslipp knyttet til produksjon av kjøretøyene. I dag gir Oslo kommune reserverte parkeringsplasser til biler med fossilt drivstoff.

Oslo kommune har satt ambisiøse mål om at all biltrafikk i byen skal være drevet av nullutslippsbiler innen 2030. Denne målsetningen understreker behovet for en grundigere forståelse av hva de reelle klimagassutslippene er og de indirekte virkningene av kjøretøybruk. Ved å inkludere produksjon, infrastruktur og resirkulering i utslippsregnskapet, kan Oslo bedre fordele arealer til kjøretøy som bidrar til en mer bærekraftig og miljøvennlig fremtid, uten å frata innbyggere tilgang på personkjøretøy. Veien til nullutslipp krever en helhetlig innsats og revidering av nåværende praksis også når det gjelder tildeling av parkeringsplasser.

6 Formål vs. mål og effekter

I dette kapitlet skal jeg gjøre en vurdering av reguleringene knyttet til delte kjøretøy i Oslo kommune. Målet er å undersøke i hvilken grad disse reguleringene gjenspeiler de overordnede målene som er nedfelt i kommuneplanen, samt tilhørende strategier og planer. Som ITF påpeker er denne vurderingen en avgjørende del av prosessen for å sikre at reguleringene ikke bare opprettholder trafikkregulering, men også støtter opp under målene for klimagassreduksjon og bruk av ulike kjøretøy (ITF, 2023).

Tabellen under gir en oversikt over formålene med reguleringen. Ifølge ITF bør formålene med reguleringene være i tråd med de overordnede målene, for å sikre en regulering som ikke medfører unødvendig belastning på offentlige rom, økt trafikk og redusert livskvalitet. I dette kapitlet vil jeg derfor gi en oversikt over hva som er beskrevet som formålet med de tre ulike reguleringene av delte kjøretøy for å se hvordan disse gjenspeiler de overordnede målene.

	Formål med regulering
Bysykler	<i>Tilrettelegging for at flere skal kunne bruke sykler i sentrum (Alsvik, 2009)</i>
Små elektriske kjøretøy	<i>Forskriften skal legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø (§ 1 Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo, 2021)</i>
Bildeling	<i>Formålet med denne forskriften er å legge til rette for økt bruk av bildeling i Oslo kommune for å: a. redusere samlet bilbruk i Oslo kommune, b. stimulere til miljøvennlige transportformer, og c. redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering (§ 1 Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune, Oslo, 2019)</i>

Tabell 6 Tabellen viser formålet for tilrettelegging for bysykler, små elektriske kjøretøy og bildeling. For bysykler har jeg ikke funnet et dokument som beskriver formålet. Tolkningen er derfor hentet fra en tidligere masteroppgave, skrevet av Alsvik i 2009. Formålene er ellers hentet fra forskriftene utlyst på lovdata, Forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy, og forskrift for parkeringstillatelser for bildeling, Oslo.

6.1 Formål og effekter av bysykkelordningen

I dette kapittelet skal jeg vurdere om formålet med reguleringen av bysyklene i Oslo kommune er i tråd med overordnede målsettinger, som beskrevet i kapittel Sentrale mål i Oslos planverk. Oslo kommune har hatt en reklamefinansiert bysykkelavtale siden 2002 (*Evaluering av den reklamefinansierte bysykkelordningen i Oslo—Byrådsak 119 av 10.06.2008*, 2008). Bysyklens historie fra 2002 til 2009 er godt belyst i masteroppgaven, "Bysyklene. En sosiologisk studie av Oslos bysykkelordning" (Alsvik, 2009, s. 62–63). Alsvik har ikke funnet noe klart formål for hva bysykkelordningen skal bidra til, men har gjennom intervjuer og dokumentanalyser funnet at det som det er størst oppslutning om er at flere skal kunne bruke sykkel i sentrum. Alsvik beskriver at da bysyklene ble regulert inn i bybildet, var den offentlige debatten preget av at "bysykler var bra". Alsvik fant ingen klart definerte mål eller forventning av at tjenesten skal ha en effekt utover at de skal være tilgjengelige for bruk (Alsvik, 2009). I 2011 vedtok Bystyret at bysykkelordningen skulle utvides til utenfor Ring 2 med minst 300 sykler i tilknytning til ny bysykkelordning i 2015 (*Bysykkelordningen—Status—Redegjørelse. Sak 38*, 2011), men ikke hvorfor, eller hva det skal bidra til. I kontrakten med Clear Channel fra 2015 beskrives kun formålet med å inngå en kontrakt, men ikke formålet med reguleringen (*Kontrakt 15-BYM-2014 Oslo bysykkel*, 2015). *Formålet*

med kontrakten er å regulere det helhetlige ansvaret til leverandøren for drift og videreutvikling av bysykler samt formidling, drift og vedlikehold av reklame”.

Oslo kommune har hatt klare overordnede mål om å få flere til å sykle i flere tiår, og det er også nevnt i gjeldende kommuneplan og sykkelstrategi. Å gjøre sykler for utleie lett tilgjengelig for bruk er et svar på kommuneplanens mål om å prioritere sykkel som fremkomstmiddel. Men i en evaluering av Oslo kommunes tidligere sykkelstrategi i 2014, sier likevel at sannsynligvis har bysykkelordningen ingen større påvirkning, men den er “bra for turister og som ekstrasykkel” (Kummel et al., 2014).

Kommuneplanens arealdel fra 2015 viser til at bysykkelstativer i kollektivknutepunkter er sentralt og noe som skal følges opp i regulering av områdene. Dette er gjentatt i forslag til ny arealplan (*Bestemmelser med veiledning KPA2024—Forslag til offentlig ettersyn 22.06.23.pdf*, 2023). Jeg har i denne oppgaven ikke funnet omtale av et samarbeid mellom Oslos kollektivselskap, Ruter og Bymiljøetaten, som har ansvar for tilrettelegging for bysykler, bildeling og små elektriske kjøretøy. Dersom det er tilfellet, kan det ha blitt en svakere kobling mellom delte kjøretøy og kollektivknutepunkt enn arealplanen har gitt føringer om. Jeg har ikke undersøkt om bysykkelstativ er blitt regulert inn på nye kollektivknutepunkter i Oslo, og det forklares ikke hvorfor det ikke skal reguleres inn bysykkelstativ på eksisterende kollektivknutepunkter i arealplanen.

En slags evaluering av bysykkelordningen ble gjennomført av Bymiljøetaten i 2008. Etaten konkluderer med at ordningen “har fungert godt” og at “ordningen blir benyttet av mange” (*Evaluering av den reklamefinansierte bysykkelordningen i Oslo—Byrådsak 119 av 10.06.2008*, 2008). Jeg har ikke funnet at kommunen har gjennomført flere evalueringer av bysykkelordningen etter utvidelsen i 2015. I klimastrategien fra 2019 slås det fast at “bysykkelordningen er en suksess”, uten at det forklares hvorfor eller hvordan det er målt. Ut fra disse dokumentene ser det ut til at det å ha bysykler er et mål i seg selv, fordi det gjør at folk kan sykle.

6.2 Formål og effekter av utleie av små elektriske kjøretøy

Reguleringen av delte små elektriske kjøretøy på offentlig grunn er interessant å sammenligne med bysykkelordningen, siden elsykler også inngår i forskriften om små elektriske kjøretøy. Oslo kommune har regulert små elektriske kjøretøy siden 2021, men utlievirksomheten har eksistert siden våren 2019.

I begrepet “små elektriske kjøretøy” inngår både elsparkesykler og elsykler. Kjøretøyforskriften definerer førstnevnte for “liten elektrisk motorvogn”¹⁶. I tillegg inngår elsykler som kjøretøyforskriften kaller “sykkel med hjelpemotor”. Det er både ulikheter og likheter på hvordan kommunen tilrettelegger for “bysykkelordningen” og “utleie av små elektriske kjøretøy”, selv om begge ordningene inneholder utleie av sykler. Dette er vist i Tabell 1.

Formålsparagrafen for utleie av små elektriske kjøretøy sier at *Forskriften skal legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø* (Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo, 2021).

“Klimavennlige løsninger” kan sies å både være i samsvar med Klimastrategiens mål om å redusere klimagassutslipp og luftforurensing. I lovforslaget til lov om utleie av små elektriske kjøretøy ble klimavennlige løsninger beskrevet slik:

Med klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø menes at kommunen kan velge tiltak som ivaretar overordnede klimahensyn, fremmer klimavennlige løsning knyttet til kjøretøyene og bruken av disse, andre utfordringer knyttet til miljøet samt mer lokale miljø utfordringer i kommunen (Innst. 643 L, 2021).

Kommunen har et stort fokus på nullutslippskjøretøy i sin Klimastrategi. Små elektriske kjøretøy er imidlertid allerede nullutslippskjøretøy. I høringsnotatet som ble publisert i forbindelse med høring av Oslo kommunes første forskrift er klimavennlige løsninger løsninger beskrevet som følger:

Dersom utsetting og flytting av dem mellom områder skjer med biler som går på bensin eller diesel vil dette påvirke miljøet. Det er ønskelig at driften av utleien skal skje med utslippsfrie kjøretøy. Dette bør implementeres så raskt som mulig, men senest innen 01.04.2023. Og det er derfor tatt inn en regulering om dette i forskriftsutkastet. I senere endringer av forskriften vil det kunne bli stilt ytterligere miljøkrav (Høringsnotat forskrift om utleie av elsparkesykler i Oslo, 2021).

¹⁶ Elsparkesykler fra 2018 til 2022 klassifisert som sykkel i henhold til “forskrift for sykkel” i loven

Med dette har Oslo kommune stilt strengere miljøkravene til utleiery av små elektriske kjøretøy enn til bysykkelordningen og bilutleiery. Dette er i tråd med målsettingene om redusert klimagassutslipp på flere måter, både ved at ordningen i seg selv har lavt klimagassutslipp, men også fordi kjøretøyene også driftes med nullutslippskjøretøy. I tillegg krever små elektriske kjøretøy mindre areal enn bysykler og delte biler, noe som også bidrar til mindre klimagassutslipp. Klimastrategien til Oslo påpeker at både bysykler og elsparkesykler i liten grad erstatter fossilbiler alene, men at de likevel er med på å sikre en utslippsfri mobilitet i byen.

6.3 Formål og effekter på mål for bildeling

Oslo kommune har hatt en forskrift om prøveordning for parkeringstillatelser for bildeling siden 2019. Bildeling har vært et tilbud i Oslo helt fra 1995. Bilkollektivet ble startet som en ideell medlemsorganisasjon av blant annet Framtiden i våre hender (Bilkollektivet, u.å.). I Oslo kommunes tilrettelegging for bildeling inngår en lang liste med ulike firmaer, fra rene bilutleieselskaper uten fast oppstillingsplass på offentlig grunn, til enkelte som har over hundre faste oppstillingsplasser. Det er mulig at alle bidrar i like høy grad til å nå Oslo kommunes mål om redusert personbiltrafikk og klimagassreduksjon. Det er ikke skilt på effekter fra ulike forretningsmodeller i evalueringen av Oslos forskrift (Haraldsen et al., 2022).

Forskriften har en formålsparagraf som er tydelig.

Formålet med denne forskriften er å legge til rette for økt bruk av bildeling i Oslo kommune for å:

- a. redusere samlet bilbruk i Oslo kommune,*
- b. stimulere til miljøvennlige transportformer*
- c. redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering*

(Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune, Oslo, 2019).

Dette viser en klar kobling til kommuneplanens samfunnsdel og arealplan, både når det gjelder å redusere bilbruk, stimulere til miljøvennlige transportformer og redusere areal som benyttes til parkering. Selv om formålsparagrafen er klar på at det er kommunens målsettinger som skal vektlegges i reguleringen, overlates like fullt planleggingen av parkeringsplasser i sin helhet til utleiery. Dette kommer til syne i forskriftens § 3 "Bildelingsråd" der foretakene skal gi kommunen råd om hvor de selv ønsker at det skal etableres parkeringsplasser (faste oppstillingsplasser) og hvilket selskap som skal få benytte disse. Det er ingen automatikk i at bildelingsselskapene har samme mål som kommunen,

noe som også presiseres i Klimastrategien (2020, s 31) *Det er imidlertid ikke slik at enhver bildelingsordning vil ha en trafikkreduserende effekt, enkelte bildelingstilbud kan utgjøre konkurranse mot sykkel, gange og kollektivtransport.*

Evalueringen av dagens bildelingsordning og reguleringen av den, viser i høy grad at bildeling erstatter sykkel, gange og kollektivtransport (Haraldsen et al., 2022). De totale klimagassutslippene og bilreiser kan likevel reduseres om bildelingsbilene fører til at et tilstrekkelig antall privatbileiere går bort fra å eie en privatbil (Vélez, 2023). At omtrent 80 prosent av bildelingsbilene bruker fossilt brennstoff, gjør det vanskeligere å si at ordningen bidrar til å nå mål om redusert klimagassutslipp, så lenge dette måles som direkte utslipp fra fra kjøretøyet og ikke noe mer. Ny forskrift er på høring med klare krav til bruk av nullutslippsbiler i flåten (*Høringsnotat Forslag til forskrift om parkeringstillatelse for bildeling i Oslo kommune*, 2023). Kommunen har ikke satt en øvre begrensning på hvor mange bildelingsbiler som kan få plass i Oslo. Det kan delvis forklares med at disse er avhengig av regulerte parkeringsplasser. Kommunen kan dermed begrense antallet i hver enkelt gate, og de kan også sette betingelser om bruk av nullutslipp og andre krav til kjøretøyet. Utfordringen er at så lenge utleievirksomheten er avhengig av lønnsomhet, er det en viss risiko for at de ikke vil utplassere et kjøretøy her i det hele tatt. En lønnsom bilutleie kan bidra positivt til byens innbyggere på mange måter, selv om de ikke bidrar til å nå konkrete overordnede mål. Om det er et mål at innbyggerne skal ha tilgang på delte personkjøretøy som driftes på kommersielt grunnlag, kan kommunen stille krav om oppstillingsplasser på privat grunn. Det har Oslo også gjort med sin nye parkeringsnorm (*Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune*, 2022). Når offentlige arealer skal brukes til kommersiell utleie av kjøretøy, risikerer kommunen at dette bidrar til økte spenninger og dårligere byromsopplevelser, dersom det ikke er en klar sammenheng mellom tilrettelegging, mål og effekter (ITF, 2023).

7 Funn og diskusjon

Jeg vil her diskutere funn i vurderingene jeg har gjort av sentrale dokumenter i planverket og formålene som er vedtatt for bysykler, bildeling og små elektriske kjøretøy. De viktigste funnene er tematisert med underkapitler.

7.1 Offentlige arealer til parkeringsplasser

Bysykler, bildelingsbiler og elsparkesykler kan føre til mer effektiv arealbruk, dersom det erstatter privateide kjøretøy. Ved å tillate disse tjenestene på offentlige parkeringsplasser,

kan man redusere behovet for privat bilhold og frigjøre plasser som ellers ville blitt brukt til privat parkering. For beboere og besøkende gir tilgangen til delte kjøretøy et mer fleksibelt og tilgjengelig transportsystem. Kommunen kan stille krav til hva slags utleiekjøretøy som kan leies ut i større grad enn for privatbiler. Det kan for eksempel være krav til livsløpsanalyse av CO₂-utslipp, størrelse og vekt på kjøretøyene, og tidsbegrensning på utleien, dersom dette kan bidra til å nå formålene med reguleringen. Det er også ulemper. Bruk av offentlige arealer til parkering av utleiekjøretøy kan være problematisk på områder der det allerede er begrenset plass til andre formål, som fortau, sykkelfelt eller grøntområder. Delte kjøretøy som fortrenger annen aktivitet fører til debatter og kritikk. Noen beboere kan oppleve at et delt kjøretøy reduserer tilgjengeligheten for parkering av private kjøretøy og er uenige om bruken av offentlige arealer. Uten en tydelig strategisk tilnærming til bruk av parkeringsarealer for delte kjøretøy kan det oppstå usikkerhet og motstand i lokalsamfunnet. En klar plan for arealbruk og prioritering av transportformer kan bidra til bedre forståelse og aksept. Det er imidlertid ingen slik klargjøring i dokumentene jeg har undersøkt, som blant annet er kommuneplanens samfunnsdel, arealplan og klimastrategi. En manglende samordning av parkeringsarealet og fordeling mellom ulike kjøretøytyper, samt privat og utleid, kan føre til økt frustrasjon blant innbyggere. Dette gir lite forutsigbarhet i hvordan gatebruken utvikler seg og hva slags transportmidler som man kan forvente å benytte i tiden framover. Uklarheter i strategier og i planverket om beboerparkering, delte kjøretøy og strategiske mål kan føre til forvirring og misforståelser i lokalsamfunnet og blant beslutningstakere.

Det er verdt å merke seg at oppstilling av delte kjøretøy ikke trenger å være avhengig av offentlige arealer for å fungere som et tjenestetilbud. Tilgang til offentlige arealer øker imidlertid tilgjengeligheten og gir slik sett et konkurransefortrinn. Bildelingsordninger oppsto først som et kollektivt tilbud for de som kun trengte bil av og til og ikke ønsket å eie bil. Oslo kommune vedtok i 2022 en parkeringsnorm som har krav til oppstillingsplasser for bildelingsbiler i boligprosjekter med flere enn 100 enheter (*Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune, 2022a*). Siden 70-tallet er parkeringsarealer på privat grunn blitt regulert til å kunne romme langt flere private biler enn dagens parkeringsnorm tillater. I kompakte byrom kan en økt bruk av private parkeringsarealer til delte kjøretøy kunne tilby flere tilgang på kjøretøy, slik at offentlige arealer kan prioritere byliv, grøntarealer, samt gange, sykkel og kollektivforbindelser. Deling av fellesarealer som inngangsparti, vaskerom og uterom er vanlig i større boligsameier, noe som tyder på at det kan være større aksept for å dele private kjøretøy. Disse kan også være mer eller mindre offentlige tilgjengelige.

For å optimalisere fordelene og minimere ulempene, er det viktig at Oslo kommune videreutvikler en helhetlig og gjennomtenkt strategi for tilrettelegging av delte kjøretøy, som tar hensyn til både bærekraftsmål og lokalsamfunnets behov. Dette kan inkludere tydelige retningslinjer for arealbruk, god kontakt med lokale interesser og en klar plan for hvordan effektene av reguleringene skal måles, i tråd med ITFs anbefaling (ITF, 2023).

7.2 Delevasking og skillet mellom en “ordning”, “deling” og “utleie”

Hva ordningene kalles har kanskje ingen praktisk betydning, men hva ordningene kalles kan gi assosiasjoner og oppfatninger om hva slags aktivitet det er snakk om. Oslo kommunes tilrettelegging for reklamefinansierte bysykler kalles for en “bysykelordning”. Tilrettelegging for utleie av biler kalles “bildeling”. Kommunens tilrettelegging for utleide små elektriske kjøretøy kalles for utleie. Alle reguleringene handler i bunn og grunn om det samme. Kommunen har gitt arealer til kommersielle aktører for utleie av personkjøretøy. Når helt ulike begreper brukes om ordninger som i bunn og grunn går ut på det samme, er det vanskeligere for innbyggere å forstå hva det handler om og hvor tilgjengelig tilbudet er for dem. Det er i tillegg grunn til å være kritisk til bruk av ordet “deling”, særlig om det bidrar til å tilgjengeliggjøre et forbruk som kanskje ikke er bærekraftig. Fra en forbrukers ståsted er det vanskelig å se hva som skiller Oslo kommunes tilrettelegging for bildeling fra ordinær utleievirksomhet, som også er tilfelle for bysykelordningen og utleie av små elektriske kjøretøy. Samtidig er bilutleie et begrep er mer entydig begrep som er enklere å forstå. Kommunen har ikke definert begrepet «bildeling» selv. I høringsnotatet for ny forskrift forklares dette slik:

(...) den forenklede KVVU'en fra 2016 definerer bildeling som “en tjeneste du kan få kjøpt” fordi bildeling skal erstatte behovet for egen privat bil (...) (Høringsnotat Forslag til forskrift om parkeringstillatelse for bildeling i Oslo kommune, 2023). Ut over dette beskrives det at virksomhetene driver med «utleie» av bil og ikke «deling» av bil.

En offentlig tilrettelegging av “bildeling” bidrar ikke til økt bærekraft, kun fordi reguleringen heter bildeling. Det er effektene av tilretteleggingen som avgjør om utleievirksomheten bidrar til målene om redusert personbiltrafikk og klimagassutslipp. Oslo kommunes evaluering viser at Oslo kommunes tilrettelegging for bildeling reduserer personbilreiser, men det ville det gjort i like stor grad om tilretteleggingen hadde blitt kalt «forskrift for parkeringstillatelse for bilutleie». Andre undersøkelser viser også til at tilgang på elsparkesykler også kan bidra til å redusere personbilreiser (Fearnley et al., 2020; Mladenović et al., 2022). Likevel kalles

denne forskriften for «utleie av små elektriske kjøretøy», og ikke «deling av små elektriske kjøretøy».

For å sikre at tilretteleggingen blir forstått og brukt, er det kritisk å evaluere og justere begrepsbruken. Kommunikasjonen mot innbyggerne og virksomheter bør være entydig og ikke til å misforstå. En grundig gjennomgang av begrepsbruken, sammen likelydende krav til utleivirksomheter, uavhengig kjøretøy, vil bidra til økt forståelse, mer rettferdig konkurranse og kan hjelpe innbyggerne med å bedre vurdere og støtte tilretteleggingen av utleiekjøretøy i Oslo kommune.

7.3 Bærekraftig transport og bærekraftig utvikling

Oslo kommune mener at kommuneplanen med tilhørende strategier, temaplaner og handlingsplaner er i tråd med FNs bærekraftsmål (*FNs bærekraftsmål - Kommuneplan, 2023*). FN definerer bærekraftig transport noe annerledes enn Oslo kommune. FN har beskrevet at bærekraftig transport ikke er et mål i seg selv, men et middel for å nå bærekraftig utvikling (United Nations, 2021). FN har ikke bare nullutslipp som mål for transport, men mener i tillegg at bærekraftig transport også skal bidra til bærekraftig utvikling. Det er altså et sosialt aspekt inkludert i bærekraftig transport og hvordan det skal hjelpe utviklingsområder og levekårsutfordringer. Det er særlig tilgang på kollektivtransport som er et viktig virkemiddel for dette (United Nations, 2021). Oslo kommune har også mål om sosial utjevning og sosial rettferdighet. Dette er nevnt i klimastrategien, arealplanen og samfunnsdelen. Men det er ikke nevnt som et mål for delte kjøretøy. Dette bærer også utplasseringene av bildeling, bysykler og små elektriske kjøretøy preg av. De befinner seg i liten grad i områder med lav husholdningsinntekt, som Groruddalen og Søndre Nordstrand. Samtidig er det forståelig at kommersielle aktører foretrekker utplassering i områder med høyere inntekter og mer kompakte byområder. Det er vanskelig å se at delte kjøretøy kan bli et verktøy for sosial utjevning uten å motta subsidier, i likhet med kollektivtrafikk.

I dag er utplassering av bysykler, delingsbiler og små elektriske kjøretøy overlatt til utleiefirmaene selv. I bildelingsforskriften til Oslo er dette tydeliggjort i forskriften hvor det står at selskapene skal selv finne hvor de har behov for parkeringsplasser (§ 3 Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelse for bildeling, Oslo kommune, Oslo, 2019). Kommersielle aktører må først og fremst ivareta en økonomisk bærekraft. Konkurser i bransjen er velkjent, både når det gjelder utleie av sparkesykler og biler. Dersom delte

kjøretøy skal bli regulert som et virkemiddel for at flere skal få tilgang på kollektivtrafikk, slik FN foreslår, vil det trolig også kreve en helt annen økonomisk modell.

For at delte kjøretøy skal realisere sitt potensial som et verktøy for sosial utjevning, som FN foreslår, må det vurderes en mer helhetlig tilnærming. Kjøretøy som koster lite å benytte, og som krever liten grad av ferdigheter og kvalifikasjoner for å benytte, vil være mer sosialt bærekraftig enn motsatt. Slik sett kan det argumenteres for at elsparkesykler er mer sosialt bærekraftig enn for eksempel delte biler, som krever at du er 18 år, har førerkort og råd til å leie en bil. Samtidig er det ikke slik at en elsparkesykkel kan benyttes til like mange reisemål som en bil. Å benytte en leiebil vil være mer økonomisk enn å kjøpe en bil, gitt at man bare trenger det av og til. Dersom bærekraftig utvikling skal være et mål for tilrettelegging for bysykler, små elektriske kjøretøy og delte biler, kan kommunen sørge for en fordeling av delte kjøretøy i områder med lavere inntektsnivåer. Det medfører trolig at kommunen må vurdere måter å finansiere tilretteleggingen på. I dag er aktørene som leier ut bysykler, biler og elsparkesykler kommersielle aktører som først og fremst forfølger økonomisk bærekraft. En prioritering av lavinntektsområder må trolig medføre at utleierne må ha finansielle bidrag. Bysyklene har ekstra inntekter fra reklameinntekter, men det er ikke sikkert at inntektene fra reklame er like gode i ytre byområder med levekårsutfordringer.

Bildelingsvirksomhetene og utleiere av små elektriske kjøretøy får i dag inntekter gjennom brukerbetaling, og de betaler i tillegg kommunen for å utplassere kjøretøy på offentlig grunn. Eventuelle endringer i krav til utleiere bør ta hensyn til denne realiteten og kanskje til og med involvere støtteordninger for å oppnå en reell sosial utjevning. I den videre utviklingen av delt mobilitet i Oslo, er det nødvendig å reflektere over hvordan økonomiske, miljømessige og sosiale mål kan samordnes for å bygge et mer helhetlig og rettferdig transportsystem i tråd med FNs visjon for bærekraftig utvikling. Dette vil kreve en tverrfaglig tilnærming og et partnerskap mellom både det offentlige og private aktører for å skape en fremtid hvor delte kjøretøy tjener hele samfunnet.

7.4 Hvordan påvirker delte kjøretøy klimagassutslipp

Deling av kjøretøy er fremhevet som et mulig bidrag til å redusere klimagassutslippene i byområder, spesielt når det kombineres med andre bærekraftige transportalternativer. Hva vi deler har mye å si, men også hvordan vi deler det. Den mest bærekraftige formen for deling er å dele på ressurser som allerede er produsert. Det vil si at å dele på en brukt bil, ikke bare når det gjelder eierskap, men også dele på reiser er mer bærekraftig enn å produsere et nytt

kjøretøy i den hensikt å leie det ut til enkeltpersoner (Harris et al., 2021; Machado et al., 2018). Den beste løsningen bør imidlertid ikke hindre gode løsninger. Dersom kommersiell utleie av kjøretøyer på offentlig grunn også kan bidra til måloppnåelse, kan det forsvares. Hvordan klimagassutslippene måles blir da avgjørende. Klimagassutslipp fra veitrafikken måles i dag ut fra direkte utslipp når drivstoffet forbrennes (Engedal et al., 2022). Med dette som indikator er det små forskjeller på de minste og største elektriske kjøretøyene. Om man legger til de indirekte klimagassutslippene knyttet til produksjon av kjøretøyene, bygging av infrastruktur og service av kjøretøy, blir klimagassregnskapet annerledes. Med redusert klimagassutslipp som mål kunne Oslo kommunes regulering for eksempel ha prioritert bysykler, delte biler og små elektriske kjøretøy som er minst, lettest og minst energikrevende. Slik er det ikke i dag.

Slik formålene med tilrettelegging for bildeling og små elektriske kjøretøy er formulert, er ikke reduksjon av klimagassutslipp en eksplisitt formulert hensikt. Målet med bildeling er å *redusere samlet bilbruk og stimulere til miljøvennlige transportformer*. Formålet med utleie av små elektriske kjøretøy er å bidra *til klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø*.

Dersom enhver utleie av et kjøretøy forstås som miljøvennlig løsning kan det konkluderes med at Oslos kommunes regulering bidrar til redusert klimagassutslipp. Dette er imidlertid bare en del av klimagassutslippene fra et kjøretøy (ITF, 2020; Lazer, 2023). Større kjøretøy bidrar også til svevestøv og støy, som negativ miljøpåvirkning. Dette blir også påvirket av størrelse, tyngde og hastighet på kjøretøy, uavhengig av om det er nullutslippskjøretøy eller

ikke.

Aftenposten Nyheter Oslo Meninger A-magasinet Vink E-avis Andrine | ☰

Oslo | Bildeling

Oslo har gitt 600 parkeringsplasser til delebiler. Tre av fire biler som parkerer der, går på bensin og diesel.

Bildeling har skutt fart de siste årene. Men selskapene med foten på gassen mener særlig én ting bremser en grønnere utvikling.



Runar Bjørkavåg er ikke veldig begeistret for bildeling. Det er imidlertid Oslo kommune. Foto: Signe Dons / Aftenposten

Figure 12 Skjermklipp fra en kritisk artikkel i Aftenposten om bildeling. Artikkelen viser at ikke alle setter pris på at parkeringsplasser for privateide biler erstattes med bildelingsbiler som bruker fossilt drivstoff (Drabløs et al., 2023)

7.5 Delte kjøretøy - en del av kollektivtilbudet

Flere undersøkelser viser at delte kjøretøy kan både erstatte og supplere kollektivreiser (Böcker et al., 2020) (Cheng et al., 2023) (Fearnley et al., 2020b) (Haraldsen et al., 2022). Om delte kjøretøy reguleres slik at det kan gjøre kollektivtrafikk mer effektiv og når flere mennesker, vil det være i tråd med de fleste overordnede målsettinger, som Regional areal og transportplan for Oslo og Akershus og Nasjonal transportplan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015; Nasjonal transportplan 2022–2033, 2021). Arealplanen fra 2015 peker på at bysykler skal bidra til mer effektive

kollektivreiser og at dette skal følges opp i regulering av kollektivknutepunkter og strategisk viktige holdeplasser. I forslag til ny arealplan er dette tatt ut. Både byrådserklæringen fra 2019 og 2023 peker imidlertid på at kollektivtrafikk og delte kjøretøy skal integreres. Det er vanskelig å finne en god forklaring på hvorfor dette ikke blir tydeliggjort i arealplanen som er til høring i 2023. I stedet er ordlyden svekket og det vises til at det skal være gangavstand mellom parkering av bysykler og kollektivtransport. Bildeling nevnes ikke. Et samarbeid om god tilrettelegging mellom kollektivtrafikk, bysykler, små elektriske kjøretøy og bildeling kan også håndteres gjennom andre bestillinger. Derfor har jeg også vurdert tildelingsbrev og årsmeldinger for Bymiljøetaten og Ruter. Jeg kan ikke se at det er gitt føringer i tildelingsbrev til Bymiljøetaten om samarbeid med Ruter (Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, 2023). Det er heller ikke omtale av et slikt samarbeid i Ruters årsrapport for 2021 (Ruter, 2022), eller i Bymiljøetatens årsrapport for 2022 (Bymiljøetaten, 2023). Jeg kan likevel ikke utelukke at et slikt samarbeid eksisterer. Det ville i så fall vært i tråd med byrådserklæringene fra 2019 og 2023 hvor det er tydelige politiske ønsker om å se på delt mobilitet som en del av kollektivtilbudet.

8 Konklusjon

Oppgaven er en casestudie av Oslo som gir innblikk i kompleksiteten ved tilrettelegging for delte kjøretøy som mange byer står ovenfor. Den bidrar til innsikt i hvordan byer kan tilpasse reguleringer og bidra til bærekraftige helhetlige mobilitetsløsninger som kan styrke kollektivtrafikken. I studien har jeg påpekt ulikheter i reguleringene og sett etter fellestrekk og motsetninger i hvordan kommunen omtaler bysykler, bildeling og elsparkesykler (små elektriske kjøretøy) i plandokumenter. Det er påpekt at Oslo kommune har høye ambisjoner om å redusere klimagassutslipp og fremme bærekraftig transport, spesielt økt bruk av gåing, sykling, og kollektivtransport. Evalueringen av reguleringene antyder at Oslo kommunes tilrettelegging for delte kjøretøy effektivt bidrar til disse overordnede målene (*Evaluering av den reklamefinansierte bysykkelordningen i Oslo—Byrådsak 119 av 10.06.2008*, 2008; *Orientering—Devaluering av prøveordning for bildeling*, 2022; Haraldsen et al., 2022; Ydersbond et al., 2023a). Oslo kommunes evaluering av bildelingsordningen på offentlig grunn antyder at bildeling trolig har redusert samlet bilbruk i Oslo, noe som er et klart overordnet mål. Likevel kunne det vært en tydeligere kobling mellom tilretteleggingen av delte kjøretøy og målene for reduserte klimagassutslipp og bærekraftig transport.

Forskningsspørsmålet mitt er: **Hvordan bidrar Oslo kommunes tilrettelegging for bysykler, delte biler og elsparkesykler til målene om reduserte klimagassutslipp og bærekraftig transport?**

Forskningsfunnene indikerer begrepsforvirring rundt delingsøkonomi og organisering av delte kjøretøy i Oslo. Ulike begreper som "bysykkelordning," "bildeling," og "utleie av små elektriske kjøretøy" skaper usikkerhet om hva kommunen egentlig regulerer og hva man kan forvente av de ulike reguleringene. Jeg har ikke funnet at tilrettelegging for "bildeling", kan sies å være mer bærekraftig enn tilrettelegging for "utleie av små elektriske kjøretøy" eller "bysykkelordningen". Begrepet "deling", har likevel betydninger som gjør at virksomheten kan forstås som at man deler på et forbruk og/eller et eierskap. Når kommunen først og fremst regulerer kommersielle aktører sin adgang til å leie ut kjøretøy fra offentlig grunn bør dette kalles for det som det i realiteten er - tilrettelegging for utleie (og ikke deling). Det vil gi økt forståelse for hva kommunen tilrettelegger for. Curtis og Lehner mener at den semantiske forvirringen rundt begrepet "deling" truer realiseringen av det påståtte bærekraftspotensialet (Curtis & Lehner, 2019). I min studie har jeg funnet at Oslo kommune bør kalle bysykkelordningen for utleie av sykler på offentlig grunn, bildelingsordningen for utleie av biler på offentlig grunn, mens utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn er et representativt navn for hva kommunen faktisk regulerer.

Begrepet "deling" i delingsøkonomien er et begrep som rommer mange betydninger. Dette øker risikoen for fenomenet "share-washing," (delevasking) der begrepet "deling" er brukes for markedsorienterte forretningsmodell som ikke bidrar til et mer bærekraftig forbruk. En evaluering av bildelingsordningen viser for eksempel at bildelingsbiler erstatter reiser som ellers kunne blitt gjennomført med kollektivtrafikk eller sykkel (Haraldsen et al., 2022). Vélez viser at personer som går fra å eie egen bil til å benytte bildelingsbil kan redusere sitt karbonavtrykk med så mye som 40 %. De frigjorte midlene som følger av at man ikke lenger eier bil, går imidlertid til økt forbruk. Karbonbesparelsene fra overgang til bildeling kan øke karbonutslipp fra ikke-transportrelaterede utgifter med så mye som 70 - 80 %. Denne problematikken kalles tilbakevirkningeffekter (Vélez, 2023). Både bildeling, bysykler og elsparkesykler ser ut til å erstatte gåturer, bysykler og kollektivreiser. Dette mener jeg til en viss grad kan aksepteres av flere årsaker. For det første er tilgang til transportmidler avgjørende for økonomisk utvikling. FN mener bærekraftige transportmidler også skal bidra til bærekraftig utvikling (United Nations, 2021). Det er vanskelig å se at Oslo kommunes tilrettelegging for delte kjøretøy bidrar til bærekraftig utvikling. Både sykler, biler og sparkesykler parkeres i hovedsak innenfor Ring 3. Tilbudet styres av kommersiell

etterspørsel og ikke et ønske om sosial utjevning. For det andre vil personer som ikke eier bil, ha et større behov for å veksle mellom ulike transportformer. Å gå er ideelt for folkehelsen dersom man har tid og fysisk mulighet for å gå. For mange er det å rekke skole, jobb, barnehage og andre fritidsaktiviteter et mål. Til dette er transportmidler til hjelp. Derfor er tilgjengelighet til delte kjøretøy i utgangpunktet et gode. For mange kjøretøy i det offentlige rom er likevel ingen god løsning. Det er viktig at kommunen regulerer ned antallet når det er nødvendig for å sikre gode byområder. Oslo kommune har regulert ned antallet små elektriske kjøretøy på grunn av dette. For å finne en bedre balanse mellom de ulike kjøretøyene og områdene de skal utplasseres i bør kommunen være mer strategisk i hvordan delte kjøretøy skal fungere sammen med kollektivtrafikken. Både byrådsplattformen og kommuneplanen peker på dette som en ønsket utvikling. Flere undersøkelser bekrefter at bysykler og små elektriske kjøretøy kan brukes både som supplement og til erstatning for kollektivtrafikk (Böcker et al., 2020; Fearnley et al., 2020b; Finsveen et al., 2020) En slik tilrettelegging har jeg likevel ikke funnet i dokumentene som jeg har vurdert. Den nye byrådsplattformen peker på dette som en viktig løsning, noe som tyder på at dette kan i større grad bli ivaretatt i fremtiden.

Om Oslo kommunes tilrettelegging for kjøretøy bidrar til klimagassreduksjon er vanskelig å konkludere ut fra dokumentene jeg har vurdert. Dette vil i stor grad avhenge av hvordan man måler klimagassutslipp. Det vanlige er å beregne kun direkte utslipp. Tilrettelegging for bruk av bildelingsbiler med fossilt drivstoff kan redusere utslipp i noen grad, men effekten blir større om det er krav om bruk av nullutslippsbiler. Nyere forskning viser imidlertid at forbrenning av drivstoff kun utgjør en del av CO₂-utslippet. For at bysykler, små elektriske kjøretøy og bildeling skal prioritere de mest klimavennlige utgavene av bilene, syklene og elsparkesyklene, må faktorer som energieffektivitet, vekt, levetid, sirkularitet og utslipp fra drift og infrastruktur også inngå i klimagassutslippet og i kravene til hvem som får leie ut kjøretøy på offentlig grunn. Det gjør det ikke i dag.

Samlet sett gir studien et kritisk perspektiv på Oslo kommunes reguleringer av delte kjøretøy, og hvordan disse kan påvirke målene om reduserte klimagassutslipp og bærekraftig transport. Min studie må ikke forstås som en bekreftelse på at deling av kjøretøy ikke bidrar til en bærekraft utvikling. Det sentrale funnet i denne studien er at offentlige myndigheter må forstå mer av hvordan reguleringene påvirker egne vedtatte mål for transportsektoren. Det er enkelt å sette likhetstegn mellom deling og bærekraft. En slik tolkning stiller mindre krav til strategiske beslutninger om hva slags forretningsmodeller som skal få tilgang til arealer og hva slags kjøretøy som plasseres hvor. I dagens situasjon er det opp til tilfeldige saksbehandlere og prosjektledere å vurdere i hver enkelt gate om det kan gis plass til et delt

kjøretøy i akkurat den gaten. En slik tilnærming til bruk av offentlige arealer har høy risiko for å ikke bidra til å nå overordnede mål.

Kommuner og byer globalt har satt ambisiøse mål for rask reduksjon av klimagassutslipp og personbiltrafikk. Troen på at tilgjengelighet til delte kjøretøy som bildeling, bysykler, og elsparkesykler kan bidra til å nå disse målene er utbredt, men det er ikke en automatikk i dette. Mens det er gode argumenter for at delte kjøretøy kan være arealeffektive og bærekraftige løsninger i kompakte byer, er det også bekymringer om manglende effekt eller til og med negative konsekvenser. Offentlige myndigheter over hele verden overfor flere utfordringer og dilemmaer når de skal regulere nye mobilitetstjenester. Siden tjenestene er nye, er det vanskelig å forutsi om de faktisk vil bidra til å løse de utfordringene som byene har. Det er også slik at alt nytt som reguleres inn i et begrenset offentlig areal, vil fortrenge annen etablert aktivitet. Det kan skape konflikter og mer trengsel om det ikke gjøres gradvis og med en godt politisk forankret strategisk tilnærming. Mobilitetstjenester som reguleres feil kan bidra til større trafikkutfordringer, mer press på offentlig rom og redusert livskvalitet for mennesker i byene.

Dette er utfordringer som byer over hele verden står overfor. ITF har derfor utviklet et rammeverk for byer som vil regulere nye mobilitetstjenester. Rammeverket gir en strategisk tilnærming til reguleringene. Byer må først identifisere hva slags mål de har for mobiliteten, deretter må det utformes en kunnskapsbasert regulering som bidrar til å nå dette. Sist, men ikke minst, er det viktig å ha en plan for hvordan resultatene skal måles.

I denne oppgaven har jeg forsøkt å identifisere hva slags mål, regulering og effekter Oslo kommune har for bysykler, bildeling og små elektriske kjøretøy. Årsaken til at jeg har sett på tre mobilitetsformer og ikke bare én, er fordi det er flere fellestrekk. Blant annet er alle personkjøretøy som leies ut av kommersielle aktører, alle leies ut via digitale kanaler på offentlig grunn, og alle kjøretøyene står utplassert på veiarealer innenfor Ring 3, hvor det også er mest press på offentlige arealer.

Et mobilitetssystem er komplekst. Det gjøres mange reiser med ulike transportmidler. Alle har et formål med reisen, og det kreves en viss forutsigbarhet i transportsystemet for at en by skal fungere. Samtidig skal bygater romme langt flere behov enn transport. De skal også romme liv. Her skal barn ha trygge oppvekstmiljøer, blinde skal kunne bevege seg trygt og næringslivet skal tilby varer og handel. Bygater kan ikke romme alt. Oppbevaring av privateide parkerte kjøretøy, er vanskelig å forsvare når byer vokser og flere må dele på plassen. Da tvinger det seg fram et behov for transportmidler som er arealeffektive og som har minst mulig klimagassutslipp. Delte kjøretøy har potensial til å bidra til dette. Når

myndigheter gir spesifikke grupper en større tilgang offentlig areal, må de balansere mellom å tilby fordeler for å oppnå nye reisevaner og fjerne fordeler for å redusere uønsket bruk av transportmidler. Endring av transportvaner i folks hverdag, etablert over tid, er en kompleks oppgave. Å tilby goder som kollektivtransport og delte kjøretøy er ofte mer populært enn å innskrenke tilgangen til parkeringsplasser for privatbiler på offentlig grunn. Men det er også dette som er mest effektivt for å redusere personbilbruken. Klimastrategien påpeker at bysykler og elsparkesykler i liten grad erstatter fossilbiler alene, men at de likevel er med på å sikre en utslippsfri mobilitet i byen. Dersom kommunen tilrettelegger for en bruk som styrker kollektivtrafikken og bidrar til bærekraftig utvikling av områder som også har levekårsutfordringer, vil byen lykkes med mange målsettinger. Å se på delte kjøretøy som midler for å nå mål, framfor mål i seg selv, krever imidlertid mer oppfølging og kunnskapsbasert tilrettelegging. Å la aktørene selv bestemme hvor og hvordan de vil leie ut kjøretøy er enklere. Utfordringen er at dette ikke trenger å bidra til at kommunens mål nås. Dersom en kommune ønsker å tilrettelegge for deling av kjøretøy, men anser effektene for usikre til at offentlige arealer skal brukes som salgsplass er det en mulighet at kommunene krever at private utviklere skal gi plass til deling av kjøretøy på egen grunn, slik Oslo krever i sin parkeringsnorm som ble vedtatt i 2022.

Forslag til forbedringer

Studien viser at det er behov for å måle av hva slags konsekvenser delte kjøretøy fører med seg ut fra hva byen ønsker å oppnå. Videre bør kommunen også tydeliggjøre hva slags arealer som skal prioriteres for hva slags kjøretøy. Parkering av delte kjøretøy er ikke avhengig av offentlige arealer. I Oslo er det laget en parkeringsnorm som pålegger boligutviklere å gi plass til delte biler i større boligkomplekser. For en byledelse vil en slik løsning være et godt valg. Det bidrar til at offentlige arealer kan prioritere andre formål. For utleiende av delte kjøretøy vil det trolig ikke framstå som en like god løsning å primært ha bilparkering i private parkeringsanlegg, dersom det fører til at kjøretøyene blir mindre synlige og dermed mindre tilgjengelige. Men nettopp dette kan være et virkemiddel. Dersom målet er minst mulig bruk av personbiler, bør ikke dette være det fremkomstmiddelet som er lettest tilgjengelig og mest synlig. Dersom offentlige arealer skal prioriteres for parkering, bør det være for kjøretøy som flest mulig kan og bør benytte. Det bør være for de kjøretøyene som tar minst plass og som bidrar til at kollektivtrafikk blir tilgjengelig for flere. Å reservere offentlige arealer til kjøretøy bør ikke være et mål i seg selv, men sees på som virkemidler for å nå andre mål. Det kan være bærekraftig utvikling, reduserte klimagassutslipp, eller økt mobilitet. En avklaring av slike strategiske mål kan tydeliggjøre hva slags forretningsmodeller som skal få tilgang til offentlige arealer, hvor store arealer som skal avsettes, hva slags kjøretøy som skal prioriteres hvor, og lignende.

Santos (2018) viser at organisasjonsmodellen hvor firmaer leier ut kjøretøy til private, er godt egnet for å generere inntekt til utleiefirmaene. Men modellen kan ha begrensninger i seg, når det gjelder å redusere bilkjøring og CO₂-utslipp. Dette krever et strategisk valg hos kommunen og hvem som skal få tilgang til offentlige parkeringsarealer. Er målet å bidra til at bilutleie får utbredelse som konsept, eller er det å bidra til at arealene brukes til formål som bidrar til mest mulig klimavennlig transport? Dersom sistnevnte skal veie tyngst kan det være behov for å se radikalt nytt på krav til utleiery, kjøretøy og hvilke arealer som skal prioriteres for hva. Santos (2018) argumenterer for at utleiemodellen Oslo kommune har lagt til rette for, kan gjøres mer bærekraftig ved å vurdere faktorer som drivstoffeffektivitet, brukeradopsjon, utnyttelsesgrad, og samspill med kollektivtrafikken.

Hvem har nytte av å lese oppgaven

Denne oppgaven kan være til hjelp for byråkrater og politikere i Oslo, for å forbedre reguleringer og strategier for delte kjøretøy i tråd med byens bærekraftsmål. Fagfolk innen transportplanlegging og forskere som er interessert i delte mobilitetsløsninger og deres påvirkning på klimagassutslipp kan finne verdifull informasjon og analyser i oppgaven. Også aktørene som leier ut kjøretøy trenger å bedre forstå hva kommunene ønsker å oppnå, og hvordan de kan utvikle egen virksomhet, slik at de bedre kan dokumentere hvordan de bidrar til å nå målene som kommunen har for kjøretøy. Det er ikke nødvendigvis de samme målene. Offentlige myndigheter må samarbeide med private aktører om hvordan tjenestene kan utvikles for å nå kommunens mål.

Oppgaven gir også innsikt i hvordan samferdselspolitikk utformes og utvikles over tid. Byer og myndigheter som står overfor lignende muligheter og utfordringer i tilrettelegging for delte kjøretøy, kan lære av Oslos erfaringer og tilnærminger for å tilpasse disse til sin egen kontekst. Dersom Oslo fortsetter å vokse og delte kjøretøy blir mer utbredt, er det avgjørende med innsikt, samarbeid på tvers av sektorer, og en tverrsektoriell tilnærming for å løse utfordringene knyttet til delte kjøretøy på offentlig grunn. Denne studien gir et bidrag til å forstå hvordan reguleringer påvirker delte kjøretøy i Oslo, og det er håp om at innsikten kan inspirere andre byer i utviklingen av deres egne strategier og reguleringer for delingsmobilitet.

9 Litteraturliste

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, (2015).

Alsvik, A. (2009). *Bysyklene. En sosilogisk studie av Oslos bysykkelordning* (s. 97)

[Masteroppgave]. Universitetet i Oslo.

Bakke, E. M. L. (2018). *Hvilke faktorer påvirker bysykkelbruken i Oslo? - Analyse av registrert reisedata fra bysykkelordningen i Oslo for å bedre forstå hvordan bysykler brukes og hvilke faktorer som påvirker bruken*. [Master thesis, NTNU].

<https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/2561309>

Bilkollektivet. (u.å.). *Bilkollektivets Historie. For medlemmene, byen og miljøet siden 1995*.

Hentet 18. september 2023, fra <https://bilkollektivet.no/historie/>

Bymiljøetaten. (2021). *Gatenormal for Oslo*.

Bymiljøetaten. (2023). *Årsberetning 2022 Bymiljøetaten* (s. 114). Oslo kommune.

<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13472435-1679318489/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Etater%2C%20foretak%20og%20ombud/Bymilj%C3%B8etaten/%C3%85rsberetninger%20fra%20Bymilj%C3%B8etaten/%C3%85rsberetning%202022%20Bymilj%C3%B8etaten.pdf>

Evaluering av den reklamefinansierte bysykkelordningen i Oslo—Byrådsak 119 av

10.06.2008, (15. oktober 2008). <https://tjenester.oslo.kommune.no/ekstern/einnsyn-fillager/filtjeneste/fil?virksomhet=976819853&filnavn=bys%2F2008%2Fb%2F2008008291-153360.htm>

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. (2023, februar 17). *Tildelingsbrev 2023*

Bymiljøetaten. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13474362-1677490413/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Budsjett%2C%20regnskap%20og%20rapportering/Tildelingsbrev/Tildelingsbrev%202023/Tildelingsbrev%202023%20Bymilj%C3%B8etaten%20%28PDF%29.pdf>

Böcker, L., Anderson, E., Uteng, T. P., & Throndsen, T. (2020). Bike sharing use in conjunction to public transport: Exploring spatiotemporal, age and gender dimensions

- in Oslo, Norway. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 138, 389–401.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.009>
- Cenex. (2020). *Maximising the benefits of e scooter deployment in cities* (s. 22).
<https://www.cenex.co.uk/app/uploads/2020/08/Maximising-the-benefits-of-e-scooter-deployment-in-cities.pdf>
- Cheng, L., Huang, J., Jin, T., Chen, W., Li, A., & Witlox, F. (2023). Comparison of station-based and free-floating bikeshare systems as feeder modes to the metro. *Journal of Transport Geography*, 107, 103545. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103545>
- Curtis, S. K., & Lehner, M. (2019). Defining the Sharing Economy for Sustainability. *Sustainability*, 11(3), 567. <https://doi.org/10.3390/su11030567>
- Drabløs, Ø. T. (2022, mai 11). *Oslo har gitt 600 parkeringsplasser til delebiler. Tre av fire biler som parkerer der, går på bensin og diesel.*
<https://www.aftenposten.no/oslo/i/oW281K/oslo-har-gitt-600-parkeringsplasser-til-delebiler-tre-av-fire-biler-som-parkerer-der-gaar-paa-bensin-og-diesel>
- Drabløs, Ø. T., Audestad, P., & Hålien, J. (2023, juni 22). *Plutselig forsvant bysyklistene i Oslo. Det samme er i ferd med å skje i Bergen og Trondheim.* Aftenposten.no.
<https://www.aftenposten.no/norge/i/VPkAp1/plutselig-forsvant-bysyklistene-i-oslo-det-samme-er-i-ferd-med-aa-skje-i-bergen-og-trondheim>
- Engedal, M. I. A., Lyle, C., & Pilskog, G. M. (2022, november 29). *Mindre utslipp per transportarbeid.* SSB. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/artikler/mindre-utslipp-per-transportarbeid>
- Fearnley, N., Johnsson, E., & Berge, S. H. (2020a). Patterns of E-Scooter Use in Combination with Public Transport. *Findings*. <https://doi.org/10.32866/001c.13707>
- Fearnley, N., Johnsson, E., & Berge, S. H. (2020b). Patterns of E-Scooter Use in Combination with Public Transport. *Findings*. <https://doi.org/10.32866/001c.13707>
- Fearnley, N., Karlsen, K., & Bjørnskaug, T. (2022). *Elsparkesykler i Norge (1889/2022; s. 126).* Transportøkonomisk Institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=72934>
- Finsveen, H., Pitera, K., & Hoen, F. S. (2020). Shared mobility and public transport – foe or

friend? *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University*,
Vol. 27 No. 1 (2020): Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg
University. <https://doi.org/10.5278/OJS.TD.V27I1.6173>

Fluctuo. (2023). *Fluctuo Annual Review 2022* [Årsrapport].

https://d14rvp04.na1.hubspotlinks.com/Ctc/V+113/d14rVP04/VWjZKy6HCg1pW96tnY_3dpFMnW33LWhB4-nsxPN28qGxt3q90_V1-

WJV7CgPKFW1kdx4R6g52YMW8LHrR68frxfqW6J8MF98ICfVZW75K__04PMDYcW
523-cJ5DPFn-W1JI4gb5pyw7jW7jrjnC1pl-

RnW7N8S9N3Y9dl2W2gXXYB7Lfw70MKjwJILZwW3W3IZ4Xh8XCJb7V_pM7Y330w

6MW1gdQGH9h65r3N97G1v5y2_TqW5rwMbL5Fm45pW1PY5Ty3yP95NW4HfXk32n

5mhYN5gSRRz-b0vrW7jQ1qG4-

W3S2Vs3p5S52W_DPW6bzKxS2Kk9LJN5xHchjNlfJW3ZjNHI5B5mDxW5J_tqD2v2

JNCW7-rk3L3p_-SXW7Cffjy59H2q-

W9cR36W6wFT0yW3XZ3wP646nPKW19rXDt2dCbplW7bgTlc8RhPDw3dRY1

FNs bærekraftsmål—Kommuneplan. (2023, juni 29). Oslo kommune.

<https://www.oslo.kommune.no/politikk/kommuneplan/fns-barekraftsmal/>

Fyhri, A., Ellis, I. O., Pokorny, P., Jong, T. de, & Weber, C. (2023). *Nå telte han deg óg!*

Haraldsen, K. W., Ma, W., & Erichsen, K. (2022). *Evaluering av prøveordningen for bildeling i Oslo* (170/2022; s. 78). Urbannet Analyse.

<https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/1671186025/ua-rapport-170-evaluering-av-proeveordningen-for-bildeling.pdf>

Harms, I. K. (2021). *Elsparkesykler og offentlige byrom: Et observasjonsstudie av offentlige byrom i Oslo sentrum* [Master]. NMBU.

Harris, S., Mata, É., Plepys, A., & Katzeff, C. (2021). Sharing is daring, but is it sustainable? An assessment of sharing cars, electric tools and offices in Sweden. *Resources, Conservation and Recycling*, 170, 105583.

<https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2021.105583>

Hernes, M. B., & Plathe, E. (2018). *Storbyenes samfunnsplanlegging* (s. 99). Asplan Viak,

- KS. <https://www.ks.no/globalassets/fagomrader/forskning-og-utvikling/nyhetssaker/Storbyenes-samfunnsplanlegging-pdf.PDF>
- Holen, A., & Michelsen, J. (2023). *To hjul i riktig retning? Elsparkesykkelens potensial som supplement til kollektivtransporten* [Master thesis, NTNU].
<https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/3094603>
- Holmengen, N., & Nadiya, F. (2015). *Utslipp fra veitrafikken i Norge. Dokumentasjon av beregningsmetoder, data og resultater. 2015/22.*
- Holsen, T. (2018). Neoliberal urbanitet: – Om betingelser for bruken av de urbane offentlige rommene. *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 59(3), 303–317.
<https://doi.org/10.18261/issn.1504-291X-2018-03-04>
- Høringsnotat Forslag til forskrift om parkeringstillatelse for bildeling i Oslo kommune. (2023).*
- ITF. (2020). *Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility* (Nr. 86; International Transport Forum Policy Papers, s. 89). International Transport Forum.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/environmental-performance-new-mobility.pdf>
- ITF. (2023). *Measuring New Mobility: Definitions, Indicators, Data Collection* (International Transport Forum Policy Papers 114; International Transport Forum Policy Papers, Bd. 114). <https://doi.org/10.1787/0a25deea-en>
- Jesnes, K., Øistad, K. A., & Nesheim, T. (2016). *Aktører og arbeid i delingsøkonomien* (2016:23; s. 62). Fafo. <https://www.fafo.no/images/pub/2016/10247.pdf>
- Johansen, R., Berg, L. M. N., & Borgen, M. (2019). *Politisk plattform for byrådssamarbeid mellom disse Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2015—2019.* <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1376315-1465814683/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr%C3%A5det/Plattform%20for%20byr%C3%A5dssamarbeid%20mellom%20Arbeiderpartiet%20Milj%C3%B8partiet%20De%20Gr%C3%B8nne%20og%20Sosialistisk%20Venstreparti%20i%20Oslo%202015-2019.pdf>
- Johansen, V. T. (2021). *Delt mikromobilitet utenfor bykjernen Opplevelsen av*

- kollektivtrafikkens første og siste mil* [Master thesis, Norwegian University of Life Sciences]. <https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/handle/11250/2990807>
- Karlsen, K., Weyde, K. V., Nielsen, A. F., & Skartland, E.-G. (2023). *Elsparkesykler og tilgjengelighet i bymiljø. Opplevelsene til personer med nedsatt syn eller nedsatt bevegelsesevne* (1944/2023; s. 73). Transportøkonomisk Institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74757>
- Kosmidis, I., & Müller-Eie, D. (2023). The synergy of bicycles and public transport: A systematic literature review. *Transport Reviews*, 1–35. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2222911>
- Kummel, L., Nordstrom, T., Hernbäck, J., Carlsson, N., Wigeborn, F., Fredlund, Å., & Fronda, A. (2014). *Evaluering av Oslos sykkelstrategi 2005—2015*. <https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2015/05/Evaluering-av-sykkelstrategi-20052015.pdf>
- Lazer, L. (2023). *Assessing the Environmental Impact of Shared Micromobility Services: A Guide for Cities*. New Mobility alliance and World research institute. https://files.wri.org/d8/s3fs-public/2023-05/numo-environmental-impact-shared-micromobility-services.pdf?VersionId=geK.cmJp7.ttkIFP_xgPUuco8DzIHhsZ
- Liao, F., & Correia, G. (2022). Electric carsharing and micromobility: A literature review on their usage pattern, demand, and potential impacts. *International Journal of Sustainable Transportation*, 16(3), 269–286. <https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1861394>
- Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune, Oslo, Oslo kommune (2019). <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2019-09-12-1228>
- Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo, Oslo kommune (2021). <https://lovdata.no/dokument/LFO/forskrift/2021-07-13-2388?q=sm%C3%A5%20elektriske%20kj%C3%B8ret%C3%B8y%20oslo>
- Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, Samferdselsdepartementet (2022). <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2022-05-25-918>

Machado, C., De Salles Hue, N., Berssaneti, F., & Quintanilha, J. (2018). An Overview of Shared Mobility. *Sustainability*, 10(12), 4342. <https://doi.org/10.3390/su10124342>

Nasjonal transportplan 2022–2033, (19. mars 2021).

<https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417af0b8e4b5694591450f7dc6969/no/pdfs/stm202020210020000dddpdfs.pdf>

Miljødirektoratet. (2022, november 4). *Utslipp av CO2 i Norge*. Miljøstatus.

<https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/co2/>

Nenseth, V., & Ellis, I. O. (2022). *Bildeling i Bergen—Erfaringer og effekter (1896/2022)*.

Transportøkonomisk Institutt.

Ny tillatelsesperiode for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn 2023. (2022,

november 22). [https://www.oslo.kommune.no/etater-foretak-og-](https://www.oslo.kommune.no/etater-foretak-og-ombud/bymiljoetaten/kunngjoringer/ny-tillatelsesperiode-for-utleie-av-sma-elektriske-kjoretoy-pa-offentlig-grunn-1)

[ombud/bymiljoetaten/kunngjoringer/ny-tillatelsesperiode-for-utleie-av-sma-elektriske-kjoretoy-pa-offentlig-grunn-1](https://www.oslo.kommune.no/etater-foretak-og-ombud/bymiljoetaten/kunngjoringer/ny-tillatelsesperiode-for-utleie-av-sma-elektriske-kjoretoy-pa-offentlig-grunn-1)

Reklamefinansiert bysykkelordning—Orientering om utvidelse av ordningen, 200705245-26 (5. februar 2010).

Juridisk arealdel. Kommuneplan 2015. Oslo mot 2030, (23. september 2015).

Vår by, vår framtid. Kommuneplan for Oslo 2018, (30. januar 2019).

Klimastrategi for Oslo mot 2030, (20. mai 2020). [https://www.klimaoslo.no/wp-](https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2021/05/Klimastrategi2030_langversjon_web_enkeltside.pdf)

[content/uploads/sites/88/2021/05/Klimastrategi2030_langversjon_web_enkeltside.pdf](https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2021/05/Klimastrategi2030_langversjon_web_enkeltside.pdf)

Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune, (14. desember 2022). [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13470307-](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13470307-1673520953/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Bygg)

[1673520953/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Bygg](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13470307-1673520953/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Bygg)
[esaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Parkeringsnormer/Parkeringsnorm%202022.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13470307-1673520953/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Bygg)

Bestemmelser med veiledning KPA2024—Forslag til offentlig ettersyn 22.06.23.pdf, (22. juni 2023). [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13482286-](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13482286-1693482200/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr)

[1693482200/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13482286-1693482200/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr)
[%C3%A5det/Byr%C3%A5d%20for%20byutvikling/Dokumenter%20KPA%202023/Be](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13482286-1693482200/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr)

stemmelser%20med%20veiledning%20KPA2024%20-
%20forslag%20til%20offentlig%20ettersyn%2022.06.23.pdf

Planbeskrivelse KPA2024—Forslag til offentlig ettersyn 22.06.2023, (22. juni 2023).

<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13482295-1687427622/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr%C3%A5det/Byr%C3%A5d%20for%20byutvikling/Dokumenter%20KPA%202023/Planbeskrivelse%20KPA2024%20-%20forslag%20til%20offentlig%20ettersyn%2022.06.2023.pdf>

Oslo kommune. (2023, september 10). *Bidlingsplasser*. Bidlingsplasser.

<https://experience.arcgis.com/experience/928a881346f346db86fc9c7e89e4966f/>

Kontrakt 15-BYM-2014 Oslo bysykkel, (mai 2015).

Høringsnotat forskrift om utleie av elsparkesykler i Oslo, (2021).

<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13408156-1623074421/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Etater%20%20foretak%20og%20ombud/Bymilj%C3%B8etaten/Kunngj%C3%B8ringer%20fra%20Bymilj%C3%B8etaten/H%C3%B8ringsnotat%20forskrift%20om%20utleie%20av%20elsparkesykler%20i%20Oslo.pdf>

Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune, (14. desember 2022). [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13470307-](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13470307-1673520953/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%20%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%20%20normer%20og%20skjemaer/Parkeringsnormer/Parkeringsnorm%202022.pdf)

[1673520953/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%20%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%20%20normer%20og%20skjemaer/Parkeringsnormer/Parkeringsnorm%202022.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13470307-1673520953/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%20%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%20%20normer%20og%20skjemaer/Parkeringsnormer/Parkeringsnorm%202022.pdf)

Bysykelordningen—Status—Redegjørelse. Sak 38, Sak 38 (16. februar 2011).

Orientering—Devaluering av prøveordning for bildeling, (8. mars 2022).

https://tjenester.oslo.kommune.no/ekstern/einnsyn-fillager/filtjeneste/fil?virksomhet=976819853&filnavn=e4980f87cc1c4798a4eb605fc3f64700_7ca67c150eb9cd3e9b8898245a5c883e.pdf

Pritchard, R., & Lovelace, R. (2022). *Sykkelpotensial og bysykler* (14–2022; s. 117). NORCE

- Norwegian Research Centre. https://norceresearch.brage.unit.no/norceresearch-xmlui/bitstream/handle/11250/2994058/Sykkelpotensial%2BBysyssel%2BRapport%2BEndelig_korr.pdf?sequence=1
- Ruter. (2022). *Årsrapport 2021* (s. 260).
- Santos, G. (2018). Sustainability and Shared Mobility Models. *Sustainability*, 10(9), 3194. <https://doi.org/10.3390/su10093194>
- Solberg, E. L., & Bjercke, H. (2023). *Hammersborgerklæingen 2023—2027*. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13493212-1698221205/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr%C3%A5det/Hammersborgerklaeringen%202023-2027.pdf>
- Staff, A. (2015, juni 23). *Bias*. Forskningsetikk. <https://www.forskningsetikk.no/ressurser/fbib/uavhengighet/bias/>
- Statens vegvesen. (2022). *Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2021* (s. 48). Statens vegvesen. https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/mobilitetsregnskapet/mobilitetsregnskapet2021_rapport_uu-forside.pdf
- Notat 711—Beboerparkeringsordningen, (15. juni 2022).
- Innst. 643 L, Dokument 8:293 L (2020-2021) (4. juni 2021). <https://lovdata.no/static/INNST/innst-202021-643.pdf>
- Sustainable Development Solutions Network. (u.å.). 11.2. Indicators and a Monitoring Framework. Hentet 4. november 2023, fra <https://indicators.report/targets/11-2/>
- Thiesen, J., Christensen, T. S., Kristensen, T. G., Andersen, R. D., Brunoe, B., Gregersen, T. K., Thrane, M., & Weidema, B. P. (2008). Rebound effects of price differences. *The International Journal of Life Cycle Assessment*, 13(2), 104–114. <https://doi.org/10.1065/lca2006.12.297>
- United Nations. (2021). *Sustainable transport, sustainable development. Interagency report for second Global Sustainable Transport Conference*. 120.
- Vélez, A. M. A. (2023). Economic impacts, carbon footprint and rebound effects of car sharing: Scenario analysis assessing business-to-consumer and peer-to-peer car

- sharing. *Sustainable Production and Consumption*, 35, 238–249.
<https://doi.org/10.1016/j.spc.2022.11.004>
- Wang, K., Qian, X., Fitch, D. T., Lee, Y., Malik, J., & Circella, G. (2023). What travel modes do shared e-scooters displace? A review of recent research findings. *Transport Reviews*, 43(1), 5–31. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2015639>
- Wilkesmann, F., Ton, D., Schakenbos, R., & Cats, O. (2023). Determinants of station-based round-trip bikesharing demand. *Journal of Public Transportation*, 25, 100048.
<https://doi.org/10.1016/j.jpubtr.2023.100048>
- Ydersbond, I. M., Fearnley, N., Nenseth, V., Hjelmeng, E. J., Bjørnskaug, T., & Johnsson, E. (2023a). *Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn* (1945/2023; s. 158). Transportøkonomisk Institutt.
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74781>
- Ydersbond, I. M., Fearnley, N., Nenseth, V., Hjelmeng, E. J., Bjørnskaug, T., & Johnsson, E. (2023b). *Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn* (1945/2023; s. 158). Transportøkonomisk Institutt.
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74781>
- Zhou, Y., Yu, Y., Wang, Y., He, B., & Yang, L. (2023). Mode substitution and carbon emission impacts of electric bike sharing systems. *Sustainable Cities and Society*, 89, 104312. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2022.104312>

10 Figurliste

- Figure 1 Mange elsparkesykler parkert i byrom har ført til mye frustrasjon. Det kan ha vært en årsak til at det ble utført mye hærverk på elsparkesykler fram til Oslo kommune regulerte ned antallet i 2021 (skjermklipp fra Nettavisen.no).* _____ 19
- Figure 2 Fluctuos årsrapport for 2022 viser at Oslo er byen med høyest bruk av elsparkesykler blant 100 byer i Europa (bilde hentet fra European shared mobility index 2022).* _____ 23
- Figure 4 Plandokumentenes hierarki. Illustrasjonen viser sammenhengen mellom plandokumentene etter plan og bygningsloven. Dokumenter som ikke følger plan- og bygningsloven, er merket rødt. Oslo har i tillegg en direkte kobling til kommunal planstrategi fra byrådsplattformen. Illustrasjonen er hentet fra rapporten*

«Storbyenes samfunnsplanlegging (Hernes & Plathe, 2018). I denne oppgaven vurderes Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, Klimastrategi, planstrategi og byrådsplattform. _____	26
Figure 3 Oversikt over hvor ofte bysykler brukes i Norge versus elsykler og vanlig sykkel (Statens vegvesen, 2022). _____	29
Figure 5 Skjermklipp fra Oslo kommunes nettsider, som viser hvor det er tilgjengelige bildelingsplasser i Oslo. De befinner seg i hovedsak innenfor Ring 3. Skjermklipp tatt 10.9.2023 (Oslo kommune, 2023) _____	34
Figure 6 Stasjoner for bysyklene. Skjermklipp fra https://oslobysyssel.no/stasjoner/parking , tatt 10.9.2023. Oslo bysykkelordning er i hovedsak plassert innenfor Ring 3. Det er ca 270 stativer i Oslo som til sammen kan romme 3000 sykler. 20 % av stasjonene står på andre arealer enn kommunes. _____	35
Figure 7 Skjermklipp fra "forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy, Oslo kommune. Det er lagt opp til at det kan være et større maksimalt antall i ytre by, om utleievirksomheten ønsker det. I praksis vil alle utleiere ha flest kjøretøy der det er flest mennesker og dermed høyest bruk. Derfor blir det få sykler i sone 4, utenfor Ring 3. Dette er vist i Figure 8 under som viser fordelingen av små elektriske kjøretøy i Oslo på et tidspunkt i august. _____	35
Figure 8 Fordeling av små elektriske kjøretøy (elsparkesykler og elsykler) på en dag i august. Det er i praksis få kjøretøy utenfor Ring 3. _____	36
Figure 9 Utslipp fra veitrafikken er den største kilden til klimagassutslipp i Oslo (skjermklipp fra miljodiretoratet.no). _____	44
Figure 10 Søylediagrammet viser klimagassutslipp fra ulike kjøretøy i Paris, publisert i 2021. Utslippene er fordelt på kjøretøyproduksjon, bruk, vedlikehold og infrastruktur. Shared ES betyr shared e-scooters, eller delte elsparkesykler (Lazer, 2023, s. 42). _____	45
Figure 11 Søylediagrammet viser utslipp av CO ₂ pr. personkilometer og er et skjermklipp fra rapporten "Mikromobility, Equity and Sustainability" (ITF 2018). Forkortelsene står for: BEV = battery electric vehicle; HEV = hybrid electric vehicle; ICE = internal combustion engine, FCEV = fuel cell electric vehicle, PHEV = plug-in hybrid electric vehicle (ITF, 2021) _____	46
Figure 12 Skjermklipp fra en kritisk artikkel i Aftenposten om bildeling. Artikkelen viser at ikke alle setter pris på at parkeringsplasser for privateide biler erstattes med bildelingsbiler som bruker fossilt drivstoff (Drabløs et al., 2023) _____	58

11 Tabelliste

Tabell 1 En oversikt over regulering av delte kjøretøy i Oslo, med reguleringstidspunkt og ulike forskjeller. _____	21
Tabell 2 Oversikt over hvor delte kjøretøy er beskrevet i kommuneplanen og et utvalgt tilhørende plandokumenter _____	25
Tabell 3 Tabellen viser et estimat på arealbruk for parkerte kjøretøy i Oslo. Arealet som totalt benyttes til parkering av delte kjøretøy er estimert til 29 759 m ² . _____	37

<i>Tabell 4 oversikt over beboerparkeringsplasser for privatbiler i bydeler. Det er svært mange parkeringsplasser og arealbruk for parkering av privatbiler på offentlig grunn, sammenlignet med delte kjøretøy, som vist i tabell 3.</i>	38
<i>Tabell 5 Hva slags reiser erstatter bysykler, bildeling og elsparkesykler?</i>	41
<i>Tabell 6 Tabellen viser formålet for tilrettelegging for bysykler, små elektriske kjøretøy og bildeling. For bysykler har jeg ikke funnet et dokument som beskriver formålet. Tolkningen er derfor hentet fra en tidligere masteroppgave, skrevet av Alsvik i 2009. Formålene er ellers hentet fra forskriftene utlyst på lovdata, Forskrift forutleie av små elektriske kjøretøy, og forskrift for parkeringstillatelser for bildeling, Oslo.</i>	48