

Uttalelse vedtatt av representantskapet i Oslo Arbeiderparti 6. september

Bilfritt byliv

En grønnere, varmere by med plass til alle er målet. I byrådserklæringen ble de tre partiene enige om at sentrum innenfor Ring 1 skal gjøres bilfri innen neste kommunevalg.

For Oslo Arbeiderparti er det et mål at prosjektet bilfritt byliv skal handle om mye mer enn å bare stenge noen gater for biltrafikk. Det er livet i byen som skal vokse fram når gatene blir frie for biler. Dette er en utvikling som må handle om langt mer enn å sette opp noen skilt med innkjøring forbudt.

Oslo er ikke alene om å gjøre denne endringen. I London sier den nyvalgte Labour-ordføreren at han vil gjøre London til et synonym for sykling. I Paris er det sosialistordføreren Anne Hidalgo som ønsker å ta byen tilbake fra bilene. De som kjenner New York kan ikke unngå å ha lagt merke til den dramatiske endringen byen har vært gjennom de siste ti årene. Utallige byer rundt omkring i verden prøver nå å ta skrittet vekk fra en bilsentrert byutvikling.

Målet er selvfølgelig å gjøre noe for miljøet. Samtidig vil man slippe kollektivreisende og syklende fram, og gjør det lettere og triveligere å være fotgjenger når ikke lenger bilen dominerer byen. Aller mest handler om det å gjøre byen levende og attraktiv for menneskene som bor her. En by der folk ferdes er en trygg by

Utviklingen av et bilfritt byliv bør skje innenfra og ut. Det er naturlig å starte med sentrum der det allerede finnes en del bilfrie gater og områder, og etter hvert utvide til områdene utenfor bykjernen. Utvikling av knutepunkt for tog, buss og T-bane er viktige deler av kollektivsatsingen. For oslo Ap er det et mål å ha et godt nettverk av bilfrie gater også utenfor bykjernen. Oslo Arbeiderparti vil gjennomføre piloter for å se hvordan områder i ytre by kan tilrettelegges for

syklende, gående og kollektivtrafikk Det er viktig å ha tett kontakt og et godt samarbeid med lokalmiljøene når nye områder innlemmes i arbeidet.

Oslo Arbeiderparti ønsker å utvikle gatene i sentrum etter hvert som bilene forsvinner. Det er viktig å ha et fleksibelt syn på hvordan gatene skal være ut fra lokale forhold og behov. Noen gater kan bli rene gågater som Karl Johan, mens for andre gater er det mer aktuelt å kopiere løsningene fra Torggata. Hele veien må det ligge til grunn at bilen er gjest i en gate som først og fremst er tilpasset gående og syklist. Det bilfrie området må ivareta behov for universell utforming, utrykningskjøretøy, behov for handikapparkering og kjøring og varedistribusjon innenfor området

Sentrum bør være et sted som tiltrekker seg folk. En sterk handelsnæring vil være den viktigste drivkraften, sammen med et levende kulturliv og et tiltrekkende uteliv. Det betyr at effektiv varetransport er en forutsetning for et velfungerende sentrum. Samtidig kan mye gjøres for å gjøre gatene mer attraktive når bilene blir færre. Parkeringsplasser som gjøres om til lekeplasser, små parker, kafeer og kunstscener bidrar til å skape mer liv i byen. Byens kulturinstitusjoner skal få en større plass i bylivet i sentrum Oslo Arbeiderparti ønsker å invitere ulike organisasjoner og interesseforeninger til å forme og utvikle plassen som frigjøres når parkeringsplassene forsvinner.

For å skape mer liv i sentrum må det inn flere folk som oppholder seg der etter arbeidstid. Oslo Arbeiderparti ønsker derfor å legge til rette for at flere kan bo i sentrum. Vi vil støtte transformasjonsprosjekter som gjør om næringsarealer til boligarealer i Indre By, med et særlig mål å skaffe flere boliger i Kvadraturen.

God byutvikling krever boligvariasjon og boliger for alle livsfaser. Vi bør kjempe mot utviklingen der lavinntektsgrupper som studenter, unge single og barnefamilier presses lenger og lenger vekk fra sentrum. Byrådet bør derfor i nært samarbeid med aktører som Studentsamskipnaden i Oslo (SiO) og staten legge til rette for studentboliger og flere små leiligheter innenfor ring 1. Dette er særlig hensiktsmessig fordi studenter og andre unge verken har eller trenger bil.

For at et bilfritt byliv skal fungere trengs det gode transportmuligheter i og gjennom byen. Kollektivtrafikken er bærebjelken i transporten i Oslo, og det er en viktig politisk oppgave å sørge for at den kommer raskt og presist fram, og at de som reiser kollektivt opplever at tilbudet har tilstrekkelig kvalitet, inkludert universelt utformede holdeplasser Ruter har beregnet at vanskelig framkommelighet for kollektivtrafikken hvert år koster mellom 300 og 400 millioner

kroner. Dette er penger som burde kommet passasjerene til gode gjennom et bedre tilbud. Det betyr at der biltrafikken kommer i veien for kollektivtrafikken, bør den vike.

Oslo Arbeiderparti er glade for at byrådet har trappet opp satsningen på nye sykkelveier. De åtte nye byrutene som nå etableres vil føre til at Oslo for første gang har et sammenhengende sykkelveinett i Indre By som det er trygt å sykle på. Økningen i sykkeltrafikken på 17 prosent fra i fjor til i år viser at dette er en riktig satsning for å at flere skal kunne reise trygt og miljøvennlig i byen.

Nå er det på tide å planlegge hva de neste trinnene i sykkel-satsingen skal være. Det trengs et tett nett av sykkelveier også utenfor Ring 2, med særlig vekt på å skape gode transportårer inn til byen. Viktige hovedgater som Dronning Eufemias gate må oppgraderes til en standard som møter de kravene en moderne sykkelby stiller. Standarden i Oslo bør være fysisk adskilte sykkelfelt med bredde nok til at flere kan sykle ved siden av hverandre, uten konflikt med kollektivtrafikken.

Utbyggingen av sykkelveinettet krever at man tar areal som i dag brukes til parkering og gjør om til sykkelveier. Det er viktig at man gjennomfører gode prosesser, varsler i god tid, og bidrar til å finne alternativer etter hvert som parkeringsplasser forsvinner. Særlig i området mellom Ring 1 og Ring 3 bør det være en tett kobling mellom bygging av nye sykkelveier og etablering av beboerparkering.

Mange bydeler kan få økt press på parkering langs veier i tilknytning til T-bane som følge av at biltrafikken skal ut av sentrum. Det må derfor legges til rette for organisert innfartsparkering i ytterkanten av byen, slik at man i minst mulig grad skaper økt biltrafikk og press på parkeringsplasser i bydeler innenfor ring 2 og ring 3. Parkeringssituasjonen for biler og sykler i alle bydeler må kartlegges og en ordning med parkeringsavgift som en del av kollektivbilletten bør utredes. Det må også settes inn tiltak for å redusere biltrafikken fra kommuner utenfor Oslo parallelt med innføringen av bilfritt byliv.

Oslo Arbeiderparti ønsker å bidra til flere kan få mulighet til å klare seg uten å eie egen bil. Gjennom bildelingsordninger kan folk som ikke har bruk for bil til daglig få et godt tilbud som gjør at de kan klare seg uten å eie bil. Vi vil holde av parkeringsplasser til bildelingsbiler. Etter hvert som beboerparkeringen rulles ut, vil vi vurdere rabatter for biler som leies ut og dermed kan bidra til å redusere antallet biler som parkerer i gata. En naturlig oppfølging er at man ser

på parkeringsnormene som ligger til grunn i utbyggingsprosjekter, og vurderer om man kan stille krav om plasser til bildelingsløsninger og nullutslippsbiler.

Oslo Arbeiderparti mener staten bør gi kommunen mulighet til å sette opp flere typer skilt som er tilpasset en moderne by. Norge mangler i dag et skilt som tydelig signaliserer at en gate er en sykkelgate med begrenset tilgang for biler, som både danskene og nederlenderne har. For en by som Oslo som ønsker å begrense plassen brukt til biler hadde det også vært en klar fordel å få anledning til å sette opp egne skilt som reserverer parkeringsplasser til bildelingsbiler.

Arbeiderpartiet ønsker å fortsette satsningen på elbiler i Oslo. Det er et viktig bidrag til å redusere både den lokale forurensningen og utslippene av klimagasser. Over tid mener Oslo Arbeiderparti at det er naturlig at lading av elbiler blir et kommersielt marked, på samme måte som bensin. Elbilene må også etter hvert belage seg på å betale for parkering i byen. Til grunn for alle endringer i elbilpolitikken skal det ligge et mål om at fordelene ved å velge elbil skal være like stor som i dag.