

Europas miljøhovedstad

Byrådets mål:

- Redusere klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030, sammenliknet med 1990-nivå
- Redusere klimagassutslippene med 50 prosent sammenliknet med 1990-nivå innen 2020, forutsatt ferdigstilling av karbonfangst på Klemetsrudanlegget i samarbeid med staten
- Redusere NOx-utslippene med 60 prosent i forhold til 2013-nivå innen 2022, og holde lokale utslipp som svevestøv under helsemyndighetenes anbefalinger

Trygg og ren luft

Byrådet vil:

- Gjøre sentrum innenfor Ring 1 bilfritt i løpet av bystyreperioden
- Opprette et finmasket nett av bilfrie gater i hele indre by
- Fjerne parkeringsplasser som kommer i konflikt med sykkelutbygging
- Delegere myndighet for å fjerne parkeringsplasser til byrådet
- Innføre beboerparkering eller avgift på alle kommunale parkeringsplasser innenfor Ring 2, og øke avgiftene
- Skjerpe parkeringsnormene ved nybygg

Sykkel

Byrådet vil:

- Øke sykkelandelen målt i daglige reiser til 25 prosent innen 2025
- Bygge minst 60 km sykkelvei, sykkelfelt og bilfrie gater i løpet av bystyreperioden
- Prioritere drift av sykkelveier både sommer og vinter
- Opprette en støtteordning for elsykler for Oslos innbyggere
- Be bydelene utarbeide forslag til tiltak som vil fremme sykkel og gange lokalt, og innføre en årlig pott i budsjettet til gjennomføring av slike tiltak

En massiv satsing på kollektivtransport og sykkel gjennom Oslopakke 3

Byrådet vil prioritere:

- Ny t-banetunnel gjennom indre by
- Ekspressykkelveier mellom Oslo og Akershus og et finmasket sykkelveinett i Oslo
- Å erstatte buss med trikk på bussrutene med høyest belegg, herunder Ring 2

I dag finansieres Oslopakke 3 av en kombinasjon av bompenger, statlige bidrag og lokale bidrag fra Akershus og Oslo, samt midler gjennom nye bymiljøavtaler. Nye mål og endringer i prosjektporteføljen utløser behov for endringer i finansieringsmodellen, for å sikre at målet om redusert biltrafikk ikke gjør at finansieringen av kollektivprosjekter stanser opp.

For å redusere biltrafikken og øke inntektene fra bomringen, vil byrådet snarest mulig innføre miljø- og tidsdifferensierte takster i Oslo. Antall bomsnitt og plassering av disse må gjennomgås med sikte på å øke inntektene.

Utslippsfri transport

Byrådet vil:

- Innføre lavutslippssoner så snart lovhjemmel er på plass, og trappe disse gradvis opp til å gjøre sentrum innenfor Ring 3 fossilfri innen 2024
- Innføre miljø- og tidsdifferensierte takster i bomringen så snart nødvendige avklaringer om Oslopakke 3 og lovhjemler er avklart, i samråd med staten og Akershus
- Ta initiativ til en samlastingssentral for effektiv levering av varer til Oslo kommunes enheter og til det sentrumsnære næringslivet
- I samarbeid med drosjenæringen jobbe for at alle drosjer i Oslo er utslippsfrie i løpet av bystyreperioden
- Jobbe for at driften av Oslo havn blir utslippsfri i løpet av bystyreperioden

Utslippsfrie selvkjørende busser på vei til Oslo

Til neste år kan du bestille en elektrisk selvkjørende buss i Ruter-appen og bli kjørt dit du skal. Samferdselsministeren jubler.

Aftenposten og NRK 25.06.2017

Bussene skal i første omgang testes i Oslo eller Akershus som et prøveprosjekt. Målet er å få 10 til 20 selvkjørende busser i drift.

Ventetid fem-ti minutter

Dersom du skal ha en buss, bestiller du den gjennom Ruters app. De ser for seg en ventetid på fem til ti minutter. Du bestemmer selv hvor den skal kjøre deg, så lenge det er innenfor testområdet. På veien plukker bussen opp andre passasjerer.

Det kan også bli aktuelt å kjøre faste ruter. Forsøket skal etter planen starte i mars neste år, og avsluttes i januar 2019.

En lovendring har vært på høring, og det endelige forslaget ble oversendt Stortinget før sommeren. Forslaget åpner for at selskaper og kommuner kan søke om tillatelse til å prøve ut selvkjørende kjøretøy.

Solvik-Olsen: – Fantastisk

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) gleder seg om initiativet fra Ruter.



Med selvkjørende minibusser håper Ruter å kunne gi et bedre tilbud uten å øke kostnadene.



Oslo kommune
Bilfritt byliv

HANS EDVARDSEN



PROSJEKT DIREKTØR

Møde i Oslo den 23. maj 2017

BILFRITT BYLIV

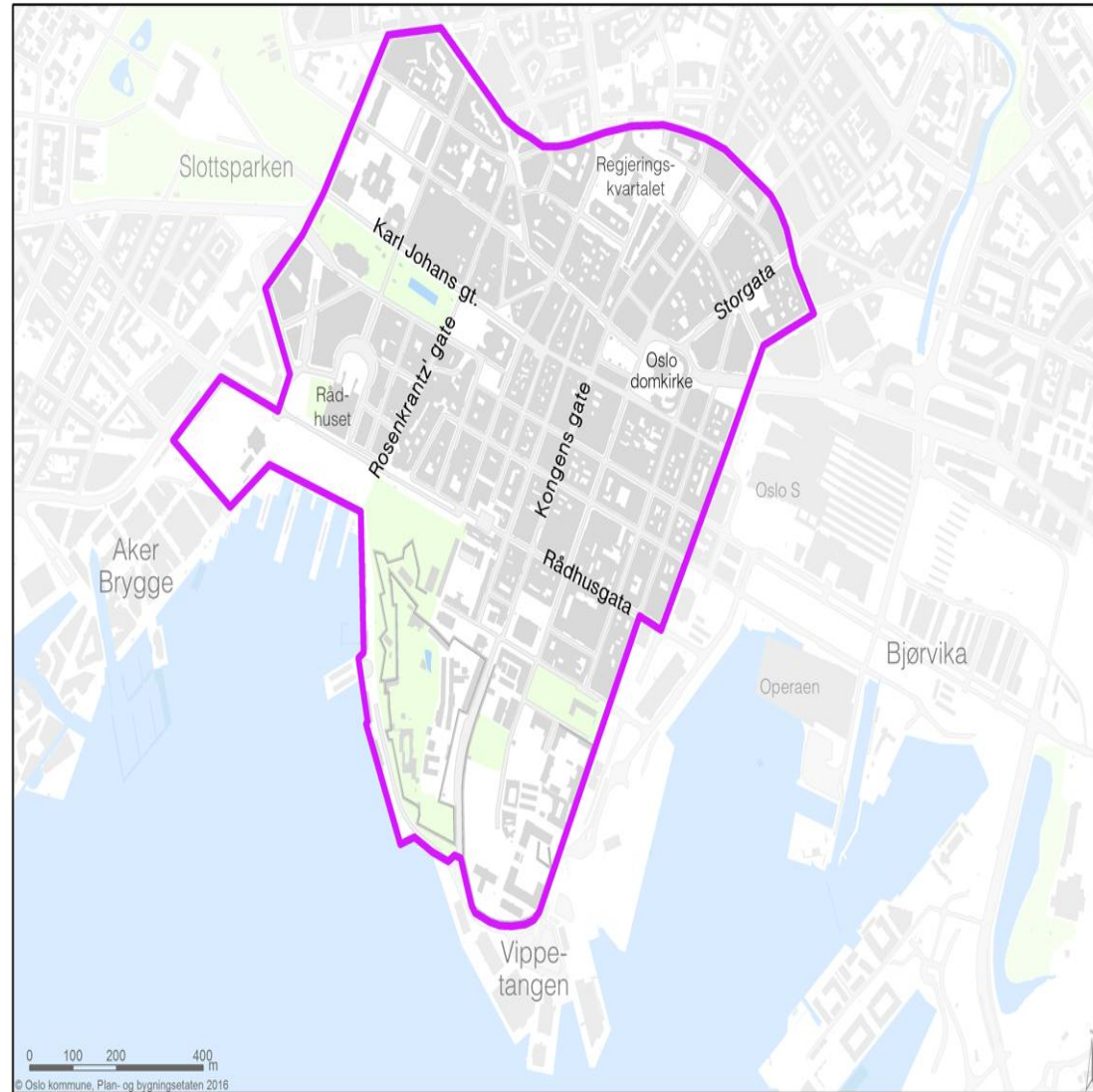


”Prosjektet skal sørge for bred medvirkning og involvering, nært samarbejde med interessegrupper, og en god og effektiv dialog med befolkningen”

Prosjektets plan for medvirkning og involvering av ulike brukergrupper tar utgangspunkt i listen over interessenter og aktører samt etablering av kontakt med «ide-makerne». Prosjektet arbeider etter følgende opplegg:

- Inndeling av interessenter og aktører i mest mulig homogene grupper for å effektivisere og målrette dialogen.
- Gjennomføre innledende dialogmøter for å presentere prosjektet, få en oversikt over hvordan interessentene mener de blir påvirket av prosjektet, lytte til interessentenes prioriteringer, få synspunkter på hva prosjektet bør ha fokus på, få synspunkter på hvilke løsninger og tiltak prosjektet bør iverksette osv.
- Identifiser interessenter og aktører som har stor betydning for gjennomføring av prosjektet og avholde separate møter med disse for å diskutere løsningsforslag.
- Gjennomføre bylivsseminar som er åpne for alle for å diskutere hvilke muligheter for økt byliv som åpner seg når det frigjøres arealer og innføres strenge restriksjoner på bruk av bil i sentrum.
- Gjennom sosiale media oppfordre byens innbyggere til å fremme ideer om tiltak og aktiviteter i Oslo sentrum som kan gi økt byliv.
- Benytte grupper av interessenter som referansegrupper for å få synspunkter på forhold som prosjektet skal legge til grunn for sine vurderinger.

Det bilfrie området
– noen tilpasninger:
riksveinettet holdes
uden for, herunder
tilkørsel til Oslo S og
færgeterminalen på
Vippetangen



Prosjektets tre faser

fase 1:

1. Tiltak som reduserer trafikken og skaper rom for aktiviteter (2017)
 - Gateparkering fjernes
 - Alle p-hus er tilgjengelige og det vil fortsatt være mulig å kjøre innenfor Ring 1
 - Gjennomkjøring hindres og det henvises til bruk av Ring 1

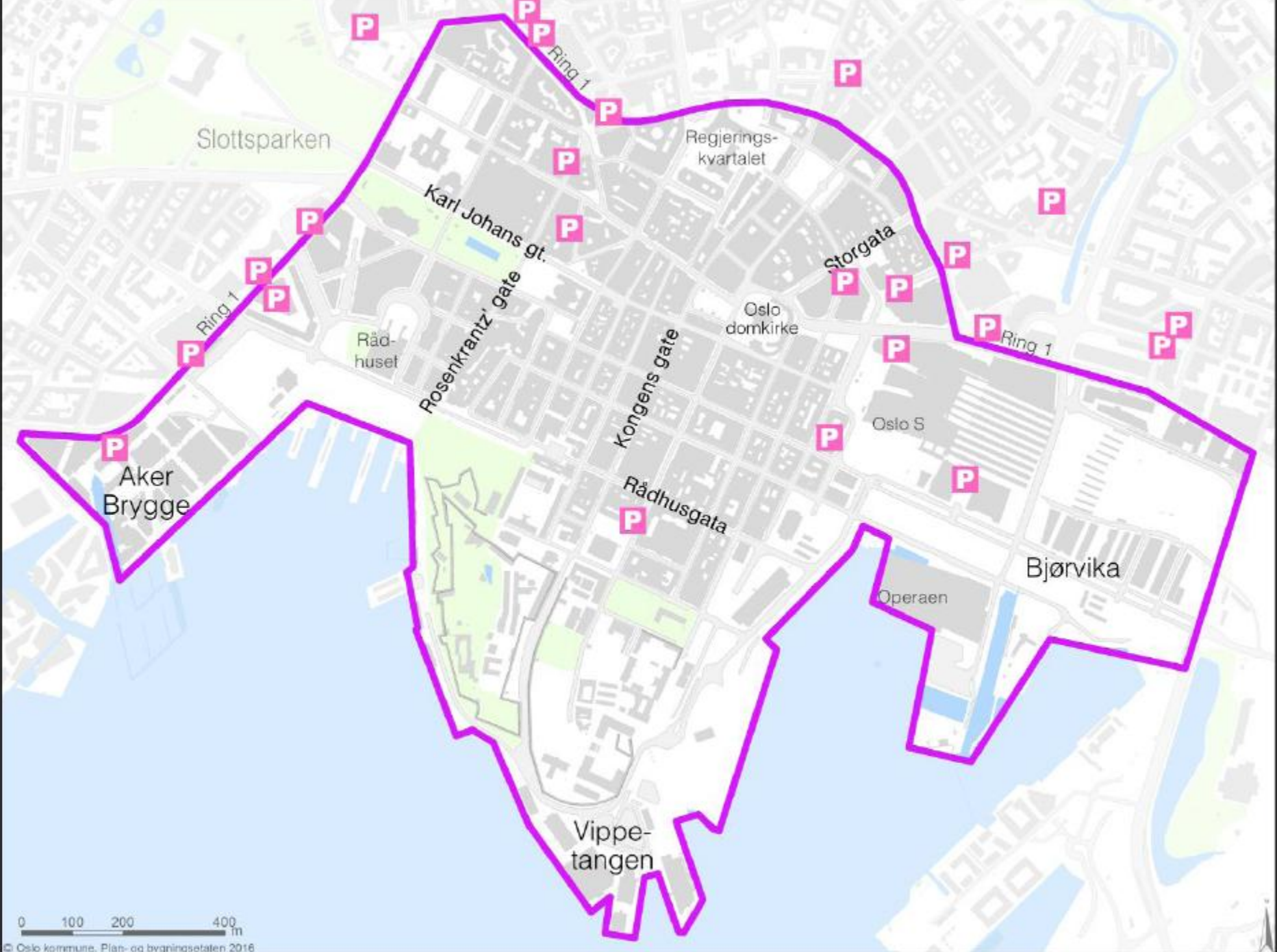


Projektets fase 1: tiltag som reducerer (bil)trafikken

Potentialet for at fjerne gadeparkering:

De ca. 600 offentlige p-pladser på gadeplan skal fjernes.

Det anslås, at der er 8.700 pladser i p-husene med en reservekapacitet på 5.500 pladser inden for og lige uden for Ring 1 med en forholdsvis stor ledig kapacitet, så opgaven virker overkommelig



0 100 200 400 m

Prosjektets faser

2. Utvidelse av gågatenettet (2018)

- Evaluering av effekt fase 1
- Flere gater gjøres om til gågater
- Praktisk sykkeltilrettelegging
- «Shared space» innføres hvor det er hensiktsmessig

3. Fysisk ombygging (2019)

- Evaluering av fase 2
- Fysisk ombygging av plasser og gater
- Vurdering av strengere trafikkregulering og unntak
- Opprettholde tilgang til p-hus i randsonen, vurdere tilgang til p-hus i sentrum



Prosjektets fase 2: Udvidelse af gågadearealet

Separeringsprinsippet er ønskelig hva gjelder fremføringen av kollektivtrafikken. Det er ønskelig at de tunge kollektivgater i sentrum er forbeholdt trikk og buss. Det gjelder eksempelvis Stortingsgata, Prinsens gate og Tollbugata samt nordre streng. Videre er det definert gater hvor sykkel gis høyeste prioritet. I gågatene er det fotgjengere som er den prioriterte trafikantgruppen.

Shared space, eller sambruksareal, er et annet prinsipp for avvikling av trafikken. Sambruksareal er trafikkarealer hvor alle trafikantgrupper integreres og ivaretas på samme areal, "et sammenhengende gulv" hvor alle må tilpasse seg hverandre. Grunntanken er å planlegge gater og plasser uten reguleringer, skilter og separering av de ulike trafikantgruppene. I stedet er det trafikantene som selv gjennom "øyekontakt", skal få til et godt samspill. For å få til et slikt samspill mellom de ulike trafikantgruppene som sambruksareal forutsetter, må biltrafikkens hastighet og trafikkmengden være lav.

Et helt uregulert trafikkemønster hvor man ikke tenker på de ulike trafikantgruppenes behov, er også en mulighet. Et slikt prinsipp kan eventuelt suppleres med styring av kjøremønsteret ved hjelp av enveiskjøring. Det er da spesielt viktig å legge til rette for sykling mot enveiskjøring.

Hvilke kategorier af bilbrugere skal hindres i at køre inden for Bilfritt Bylivszone?

Følgende kategorier skal hindres i å kjøre innenfor Ring 1 (så fremt de ikke er inkludert i tabellen over) må finne alternative transportmåter eller finne parkering utenfor sonen

- Alle som i dag har sitt arbeidssted innenfor Ring 1 og som bruker bil (motorvogn) til/fra jobb. Dette gjelder uansett hvordan de i dag parkerer (p-plass i parkeringskjeller, leid plass i parkeringshus/privat parkeringsplass, kantsteinsparkering).
- Besøkende som kommer med bil til sentrum som turister, hotellgjester, kunder til forretninger, besøkende til kulturinstitusjoner, kinoer, restauranter, arrangementer etc.
- De som har et ærend på offentlige kontorer og tjenesteytende næring.