

Svar fra Oslo MDG

Overordnet arealforvaltning

1.
 - Vi vil jobbe for å etablere nasjonalpark i Østmarka og Nordmarka, og over tid jobbe for at minst 50% av Marka, inkludert utenfor Oslos grenser, får status som nasjonalpark slik at vi kan sikre naturområdene for framtidige generasjoner. Det vil gjøre skogen til et enda mer attraktivt område for friluftsliv, vinter som sommer, samtidig som vi beskytter sårbar natur.
 - Som et første steg i arbeidet for å få til en nasjonalpark i Nordmarka, vil vi sikre vern av viktige korridorer for biologisk mangfold i kommuneplanens arealdel
 - Vi vil også å verne Oslo kommunes del av Lillomarka som landskapsvernområde, med en forvaltningsplan for sikring og restaurering av naturnære gammelskoger og krav til et selektivt fleraldersskogbruk. Job- be for økt offentlig eierskap av Oslomarka, og videreføre forbudet mot småviltjakt
 - Vi vil verne ynglende ulv i Marka.
 - Vi ønsker oss en «markalov» for hele Oslofjorden.

2. Nei, det er stadig en utfordring at vi har utdatert eller mangelfull informasjon om naturverdier. Uten tilstrekkelig kunnskap, risikerer vi at viktige naturverdier forringes. Derfor vil vi gjennomføre årlige kartlegginger av biologisk mangfold for å sikre at vi har et oppdatert kunnskapsgrunnlag om naturverdiene i Oslo.

3. Vi vil utarbeide tiltaksplaner for ivaretagelse, gjenoppbygging og reintroduksjon av truede arter som grunnlag for plansaker, fremtidige vernesaker og restaureringsprosjekter.

4. Ja

5. Ja, i Oslo er det ikke aktuelt med energiutbygging i natur. Det store potensialet er solceller på hustak.

6.
 - Industriell skogdrift kan være en stor trus- sel mot det biologiske mangfoldet. Derfor stiller Oslo strenge krav om at skogbruket skal ta hensyn til biologisk mangfold og friluftsliv. Men det er ikke nok å bare ta vare på naturen vi har. Derfor vil vi bevare og styrke Oslomarka som et pionerområde for fornyelse til villere natur.
 - Vi vil også øke innsatsen betydelig for restaurering av myrer i kommunens skoger.
 - Vi vil etablere et senter for skogvern og bærekraftig naturbruk som tar i mot skoler, forskere, naturforvaltere og skognæring fra inn- og utland. Her kan en komme for å lære, og videreutvikle metoder for bærekraftig natur- ressursforvaltning, rewilding og naturrestaurering av blant annet myr- og skoglandskap.
 - Vi vil styrke innsatsen betydelig for å redusere forurensning i fjorden, og gjøre hele fjorden til et pionerområde for restaurering av natur.
 - I tillegg vil vi gjennomføre andre effektive tiltak på land og i havet, som bidrar til forbedring av fjordens øko- system, som å restaurere naturen under vann; denne danner livsgrunnlaget for artene i Oslofjorden
 - Vi vil gjenåpne flere elve- og bekkeløp. Aktuelle områder kan være Frognerelvas nedre del som renner ut i Frognerkilen, Hovinbekken over Økern og Alnaelva fra Kværnerbyen til Middelalderparken.
 - Vi vil også lage en plan for restaurering av eksisterende vassdrag i byggesonen og Marka.

7. Se over.

Jordvern og matsikkerhet

8.

- Først og fremst bekjempe nedbygging av matjord gjennom å motarbeide byspredning i nabokommunene. Dette må gjøres både gjennom å utvikle boliger sentralt rundt knutepunkter og ved å følge opp vårt samarbeid med nabokommunene om en felles areal- og transporteffektiv by- og tettstedsutvikling langs kollektivknutepunkter. Mye av Norges beste matjord ligger i kommunene rundt Oslo.
- Ved å stramme inn småhusplanen og verne grøntområder i kommuneplanen så bevares også flere dyrkbare arealer som i ekstreme situasjoner kan disponeres til å dyrke mat.
- MDG i Oslo jobber også for å promoteres vegetarisk mat, som krever mindre dyrket areal.

9. Ja

10. Ja. Oslo har allerede investert mye i kloakkrensing på Bekkelaget, som overoppfyller de nasjonale kravene. I tillegg blir det svært viktig å jobbe med overvannshåndtering for å unngå at forurenset vann i store mengder går ut i fjorden med store nedbørsmengder.

Skog/Marka

11. vil vi gjennomføre årlige kartlegginger av biologisk mangfold for å sikre at vi har et oppdatert kunnskapsgrunnlag om naturverdiene i Oslo.

12. Ja. Vi vil jobbe for å etablere nasjonalpark i Østmarka og Nordmarka, og over tid jobbe for at minst 50% av Marka, inkludert utenfor Oslos grenser, får status som nasjonalpark slik at vi kan sikre naturområdene for framtidige generasjoner.

13. Se over

14. Ja

15. Ja

16. Vi vil bevare og styrke Oslomarka som et pionerområde for fornyelse til villere natur. Dette gjør vi blant annet ved å sikre at skogsdriften og forvaltningen av Marka bidrar til å få tilbake variert, artsrik og fleraldret skog. Vi vil utrede om det er hensiktsmessig å prøve ut naturvernrensing i enkelte deler av Oslomarka for å øke biologisk mangfold og fremme naturlig vekst

17. Ja

Verneplan for Oslos vassdrag

18. Ja, se også svar over.

Oslofjorden

- 19. Ja
- 20. Ja
- 21. Ja
- 22. Ja

Klima og samferdsel

23.

- Vi ønsker å redusere biltrafikken med en tredjedel innen 2030, sammenlig- net med 2015. For å få til dette vil vi gi Oslo en overordnet mobilitetsplan for bærekraftig urban samferdsel (Sustainable urban mobility plan), sam- tidig som vi fortsetter vår ambisiøse satsing på kollektiv, sykkel og gange. Planen skal ta sikte på å alltid gjøre bilen til det minst attraktive valget for reiser i byen, eliminere gjennomfartstrafikk med bil fra nabolagsgater og omfordele trafikken til et definert hovednett for biltrafikk.
- Bomringen er det viktigste tiltaket for å redusere utslippene og biltrafikken, og for å finansiere store og viktige kollektivprosjekter i årene som kommer. Derfor vil vi øke bomtakstene betydelig, samtidig som vi reduserer prisene for kollektivreiser. . Når det skal besluttes hva inntektene fra bomringen skal gå til, vil vi alltid prioritere finansiering av kollektivprosjekter, lavere billettpriser og sykkel-satsing over tunnelprosjekter
- Pris og tilgang på parkering er blant de viktigste tiltakene for å redusere biltrafikken og utslippene, samtidig som vi skaper en by som er bedre å bo i for alle. Derfor vil vi fortsette å fjerne parkeringsplasser der det er nødven- dig, for å bygge ut sykkelveier og gågater, gjøre skoleveien tryggere, eller sikre god fremkommelighet for kollektivtransport og utrykningskjøretøyer.
- Vi vil øke parkeringsavgiftene betydelig, spesielt for fossilbiler, og utvide den vel- lykkede ordningen med beboerparkering til alle bydeler. Bydelene skal kunne justere prisen på beboerparkering over et visst minimumsnivå, og beholde inntektene for å finansiere lokale tiltak. Vi vil også jobbe for et for- bud mot å parkere steder hvor det ikke er markert parkering tillatt.
- Oslo MDG vil redusere kollektivprisene, og jobbe for at det alltid skal være billigere å reise koll- ektivt enn med bil i Oslo. Vi vil kutte prisen på månedskort med minst 40 prosent.
- Vi ønsker å utvide trikkenettet, med trikk til Tonsenhagen, på Ring 2 og gjennom Hovinbyen til et nytt kollektivknutepunkt på Bryn. Vi vil også forbedre kollektivforbindelsene i ytre by med linjer hvor man slipper å måtte ta en omvei gjennom sentrum. Vi vil fortsette å utvide T-banenettet med ny sentrumstunnel og bane til Romerike.
- Vi ønsker å følge opp utredningen om dobbeltspor på Gjøvikbanen, for å øke kapasiteten på godstransport, og ikke lenger ha Hylla som flaskehals. Vi vil jobbe for bedre nattogforbindelser fra Oslo til storbyer som for ek- sempel Stockholm og Berlin.
- Alle i Oslo bør være kjent med hvordan man reiser kollektivt i byen. Vi vil gi nyinnflyttere et gratis månedskort og fjerne alderstaket for studentrabatten månedskort. Vi vil gjøre det gratis å reise kollektivt på offentlige helligdager og ved spesielle anledninger.
- Vi vil gjøre det enklere for Oslo kommunes 50 000 ansatte å velge de mest miljøvennlige og helsefremmende transportmidlene. Det vil gjøre arbeid- stakernes hverdag enklere, samtidig som utslippene reduseres og byen blir triveligere å bo i med mindre biltrafikk. Derfor vil vi redusere ansattparker- ing for privatbiler og sørge for at alle kommunale arbeidsplasser er sykkel- vennlige med sykkel-parkering, lademuligheter, garderobes og utlånsord- ning med lastesykler og elsykler. Vi vil halvere antall kommunale flyreiser innen 2027.

- Vi vil ha et prøveprosjekt innenfor Ring 2 inspirert av København, med tilbud om fjernlagring av privatbil utenfor byen i tre måneder samtidig som man får bysykkelabonnement, kollektivkort og tilgang til elbildeling.
- Gater skal først og fremst dimensjoneres for fotgjengere, rullestolbrukere og syklister, dernest kollektivtransporten, og så en redusert mengde biltrafikk. Vi vil gå imot veiprojekter som øker kapasiteten for privatbiler. Gateparkering skal ikke være gratis. Underutnyttet gateparkering bør omdisponeres til andre trafikantgrupper, eller grønne innsnevring og gatemøbler. Gjennom tydelig markering vil vi gjøre det lettere å forstå parkeringsrestriksjoner som grenser i forkant av hjørner og fotgjengeroverganger.
- Vi ønsker at Oslo selv skal ha ansvaret for utforming av veier for lokaltrafikk. Trondheimsveien, Mosseveien, Østre Aker vei, Nylandsveien, Ring 1 og Ring 3 bør alle være Oslos ansvar, ikke Statens Vegvesen sitt. Disse veiene skal planlegges som boulevarder, avenyer og bygater, ikke motorveier. Vi ønsker å rive Nylandsbrua utenfor sporområdet til Oslo S, og bruke brua over sporområdet for myke trafikanter og park, med mulighet for å bevare den som utrykningstrasé.
- Vi ønsker å stenge Hammersborgtunnelen permanent for privatbilisme. Om Hammersborgtunnelen stenges midlertidig for senking, skal omleggingen av trafikk forbundet med kjøring i sentrum via Ring 1 legges til egnede gater
- Geofencing har blitt brukt til å regulere elektriske sparkesykler i byen, og elsykler har også en påbudt fartsbegrensning. GPS-teknologi bør også brukes til å regulere biltrafikk i byen, både for å regulere fart og forhindre ulovlig parkering.
- Vi vil ha flere gatetun, sykkelprioriterte gater og gater med lite biltrafikk i lav fart. En overordnet mobilitetsplan vil gi oss muligheten til å bygge gode nabolag med gater som legger til rette for flere grønne og blå elementer, byliv og opphold samtidig som den reduserer biltrafikken og kutter utslipp.
- Både i indre by og resten av Oslo skal Oslos gater og veier sette gående og rullende først, ikke bare i attraktive transportårer, men også infrastrukturen rundt gangakser som møteplasser, oppholdssteder og spennende steder å utforske. Gående og rullende skal prioriteres i større grad, og for å få til det skal vi ha en satsing på gangveier og fortau av høy kvalitet, og nok areal dedikert gange. Strøkgater og gater med rom for mange myke trafikanter skal utformes slik at fortauene fortsetter gjennom kryssene. Vi vil utforme flere gater som gatetun og etablere flere gågater.
- Vi vil at det skal være trygt, enkelt og ikke minst hyggelig å være fotgjenger i hele Oslo, at tiltakene fremmer gange som samferdsel, og at det blir bedre tilrettelagt for lokal turisme, fordi det er spesielt godt og innholdsrikt å gå i Oslo. For å få til det må vi opparbeide flere fortau og bruke ressurser på å skille snarveier. Gangveier, fartsreduserende og trafikkbegrensende tiltak skal basere seg på at vi får det bedre som fotgjengere og rullestolbrukere i byen. De store gjennomfartsveiene i ytre by er preget av høy fart og mye støy. Gjennomfartsveiene er lite fotgjengervennlige, selv om de er gater med boliger, skoler og barnehager som nærmeste nabo. Vi vil bygge om disse gatene til å sette myke trafikanter først, og få ned farten. Vi vil følge opp Oslos gåstrategi og sikre at folk har tilgang på fortau, gangveier og krysningspunkter hvor fotgjengere har prioritet uten å bli sendt på lange omveier. Vi vil åpne Operagata for myke trafikanter.
- Vi vil at Oslo skal være en by der foreldre kan slippe å kjøre barna til skole, trening og andre tilbud. Barn skal trygt kunne ferdes til skole, fritidsaktiviteter eller butikken på egen hånd. Vi vil utvide barnas frihet til å utforske byen på egne føtter, sykler og hjul. Vi må styrke gang- og sykkelaksene, særlig i ytre by, og sørge for at indre by har et finmasket nett av bilfrie gater. Rundt skoler og barnehager vil vi opprette bilfrie hjertesoner, hvor barn fritt kan utforske og ferdes trygt og på egenhånd. Vi vil også bygge flere snarveier for å gjøre det enkelt å komme seg rundt for alle. For å sikre myke trafikanter og grøntarealer vil vi ha flere pullerter.
- Vi vil fornye Oslos sykkelstrategi 2015–2025, og evaluere måloppnåelsen. Vi vil fortsette å oppgradere sykkelinfrastrukturen og skjerme syklistene fra biltrafikk, og koble sammen dagens infrastruktur til et sammenhengende sykkelveinett. Strategien skal beskrive

minimum en hovedtrase fra hver bydel til sentrum. Aktive transportformer som gange og sykkel skal utgjøre over halvparten av Oslos trafikk. Vi vil etablere eller oppgradere minst 100 km sykkelvei innen 2027, og ha en romslig prosjektportefølje for å sikre gjennomføring. Vi vil prioritere oppgraderingen av ulykkesutsatte kryss. Vi vil fullføre prosjekter som har blitt liggende på vent, som sykkelvei til Bygdøy og prioritere Kongsveien for trikk, syklende, gående og rullende, uten biltrafikk.

- Vi vil at det skal finnes en god utdanning for sykkelmekanikere i byen, og organisere tiltak som sørger for at sykkelmekanikere bidrar til at barn over hele byen har trygge sykler.
- Vi vil bygge om parkeringsplasser i bynære boligområder til overbygde og låsbare sykkel-parkeringsplasser. Målet vårt er at det etableres minst 10 000 nye sykkel-parkeringsplasser i Oslo innen 2027.
- Vi vil legge til rette for 5000 nye bildelingsbiler i Oslo innen 2027, blant annet ved å tilby fordeler i beboerparkeringsordningen, lavere parkeringspriser og åpne for "fri flyt"-bildeling med krav om at alle biler skal være elektriske. Vi vil også ha flere parkeringsplasser som er dedikert til bildeling, og stille krav om at 20 prosent av alle parkeringsplasser i nybygg skal være reservert bildelingsbiler.
- Vi vil satse på å utvikle ti-minuttersbyen i alle Oslos bydeler. Dette innebærer at vi må utvikle nabolag hvor innbyggerne finner tilbudene en bruker mest i hverdagen innen gangavstand, eller en kort sykkeltur fra boligen. Det kan være dagligvarebutikk, kollektivtransport, skole, barnehage og et kultur- og fritidstilbud som treffer ulike aldersgrupper. Dette betyr at vi må utvikle t-banestasjonene og andre naturlige knutepunkt med arbeidsplasser, tjenester, mulighet for næring og gratis møteplasser som parker, lekeplasser og bibliotek.

24. Vi har kjempet mot E18 vestkorridoren siden 2015, og nektet å gå med på en enighet om motorveien i Oslopakke 3. I Viken har MDG også brutt samarbeidet på grunn av E18 vestkorridoren. Prosjektet har kun blitt videreført på grunn av statlig overstyring via Stortinget.

25.

- MDG har sikret at Oslo som første by i verden har fått et klimabudsjett som plasserer et sektoransvar på alle byråder for å følge opp klimamålene. Dette blir kopiert i byer over hele verden, og er også inspirasjonen for regjeringens nye klimabudsjett. Klimabudsjettet beskriver alle tiltakene som må til for å nå målene. 90 prosent av utslippene kommer fra tre sektorer: transport, avfallshåndtering og bygg og anlegg. Det er her vi må sette inn støtet for å komme i mål med å kutte alle utslipp innen 2030.
- Oslo MDG skal fortsette arbeidet med grønn mobilitet, grønne møteplasser og for å kutte utslipp av klimagasser. Slik bidrar vi som hovedstad for til å nå de nasjonale målene om utslippskutt, og for at verden holder seg under 1,5-graders gjennomsnittlig global temperaturstigning. Som nær nullutslippsby i 2030 skal Oslo starte jobben med å fjerne CO₂ fra atmosfæren og havet. Ved å fange og lagre CO₂-utslipp fra biogene kilder vil avfallsforbrenningsanlegget på Klemetsrud, skal vi fjerne 200 tusen tonn CO₂ fra atmosfæren hvert år. Samtidig skal kommunen legge til rette for utvikling av tang- og tarevekst i Oslofjorden, som vil fjerne CO₂ fra havet. Da vil Oslo kunne konkurrere med København om å bli verdens første klimapositive by i 2035.
- Vi vil etablere en nullutslippssone innenfor Ring 2 innen 2025, og gradvis utvide til nye soner og områder slik at det ikke er tillatt med fossile kjøretøy i Oslo senest i 2030. Vi vil etablere en unntaksordning som skal sikre at nullutslippssonen ikke innskrenker funksjonshemmedes bevegelsesfrihet og muligheter for deltagelse.
- Innen 2030 skal alle kjøretøy være utslippsfrie. I kommunens egen virksomhet skal vi lede an og vise at det er mulig. Alle nye kjøretøy og maskiner i Oslo kommune skal være utslippsfrie. Dette vil bidra til en raskere omstilling av eksisterende maskiner og kjøretøy, ved å dekke merkostnadene knyttet til overgang til nullutslipp i kommunens maskiner, tyngre kjøretøy og skoleskyss.

- Stadig flere bytter ut fossilbilen med en elbil, men det er fortsatt mange fossilbiler i Oslo. Derfor er det fortsatt nødvendig å sørge for at det er enkelt og lønnsomt å velge elbil.
- Vi vil øke prisen for tunge fossile kjøretøy i bomringen og for parkering betraktelig. Samtidig vil vi tilby tunge kjøretøy på elektrisitet og biogass gratis parkering og gratis passering i bomringen. Vi vil tilby støtte til ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy, samt stille krav om nullutslipp eller biogass til de som utfører oppdrag på vegne av kommunen.
- Vi vil fjerne cruiseskipene helt fra Oslo i 2025, og åpne området for Oslos innbyggere og etablere flere nye badeplasser der, samt langs Akershusstranda. Alle utenlandsferger skal gå på landstrøm. Vi vil utrede muligheten for å flytte havnene for utenlandsferger lengre ut i fjorden.
- De siste årene har kommunen støttet privatpersoner, borettslag og bedrift- er med hundrevis av millioner til klimatiltak. De neste årene vil vi trappe opp satsingen ved å dele ut minst hundre millioner i året til tiltak som eta- blering av ladepunkter i borettslag og sameier, innkjøp av transportsykler og elsykler, solceller og energieffektivisering. F
- Oslo by bruker nesten 9 TWh strøm. Vi vil sette et mål om å halvere Oslos behov for å få tilført strøm innen 2035, ved å kutte energiforbruket, bygge fjernvarme og so- lenergi
- Vi vil forby reklame for fossilbiler, fossile flyreiser og oljeselskaper på kommunens reklameflater.
- Vi vil dra nytte av kostnadsreduksjoner som oppnås på Klemetsrud-prosjektet og planlegge for CCS på Haraldrud, samtidig som langsiktig politikk og reguleringer må øke resirkuleringsgrad av restavfall, slik at vi slipper å forbrenne. Vi vil benytte anlegget på Klemetsrud til formidling av klimavitenskap i form av rundvisninger eller en permanent utstilling, for blant annet skoleelever. Dette skal skje innenfor rammen av anleggets sikkerhet og i samarbeid med andre vitenskapsformidlere i byen.

Stedsidentitet

26. Ja, se også svar over.

27. Ja

Lokal arealforvaltning

Park og Grøntstruktur i Nydalen

28. EByrådet jobber for større park i Nydalen. Plan- og bygninstetaen, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, OBOS og Avantor samarbeider om å utarbeide et felles forslag i omtrent samme størrelsesorden som Birkelunden, altså 10-15 mål. Det er viktig å understreke at premissene for utvikling av Nydalen ble lagt lenge før det rødgrønne byrådet tiltrådte.

(Foreslått løsning forklart: De lokale aksjonistene tror det mest realistiske er at kommunen legger ut for hele den aktuelle tomten, men setter eksempelvis en grense sør for Ring 3 og i 500 meters radius fra parktomten for de neste 20 årene. Innenfor denne grensen vil alle utbyggere bli pålagt en avgift på x prosent av utbyggingskostnad for å være med å finansiere etableringen av parken. En park som alle fremtidige utbygginger vil nyte godt av. Detaljene rundt en slik løsning må fagpersonell i hhv EBY og PBE utrede.)

Geitmyra

29. Vi har ikke programfestet noe om dette.

Parsellhager

30.

- Vi vil ansette bydelsbønder for å bistå etablerte dyrkeprosjekter, igangsette forbildeprosjekter med ulike teknikker for dyrking, formidle, kurse og samarbeide med nærmiljøet.
- Vi vil innføre en ordning med bydelsgartnere som har et særskilt ansvar for å sikre at skjøtsel av offentlige arealer bidrar til å opprettholde og øke det biologiske mangfoldet.

31. Planene for Veterinærtomta er ikke ferdig utarbeidet, men vi mener dette er gode formål.

Forsterket vern av Mærradalen og fremtidig vern av Husebyjordet (Blomsterjordet)

32. Vi har ikke programfestet dette, men støtter sterkere vern av disse områdene.

Forhindre videre utbygging av Sørkedalen og arbeide for forsterket vern

33. Ja

Realisering av Fjordbyparken på Filipstad

34. Denne løsningen ble grundig vurdert i forbindelse med områdereguleringen på Filipstad, men ble vurdert som umulig å realisere, og områdereguleringen er nå vedtatt. Det er imidlertid ennå uavklart hva som vil skje med fergeanløpet, i påvente av bystyrets behandling av utenlandsfergeutredningen. MDG ønsker å samle utenlandsfergene på Vippetangen, og dette vil kunne frigjøre mer plass på Filipstad til grønne arealer.