



Til

program2015@oslohoeyre.no;

omb@hoeyre.no;

tony.tiller@oslobystyre.no

Vøienvolden, 10. oktober. 2014

INNSPILL TIL HØYRES KOMMUNEVALGPROGRAM FOR OSLO I PERIODEN 2015 - 2019

Naturvernforbundet viser til mail fra Tony Tiller av 4. september i år, og takker for anledningen til å komme med innspill. Innspillene er utformet i samarbeid mellom Naturvernforbundet nasjonalt og Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA).

Vi har delt våre innspill i tre hovedavsnitt, med generelle merknader og merknader til enkelte punkter i programforslaget.

Marka, grøntstruktur, arealbruk

Naturvernforbundet er glade for Oslo Høyres intensjon om å «ta vere på Marka, byens parker, grøntområder, vann og fjorden (l. 170/171) I oppregningen bør også inngå kulturlandskap og dyrket mark. I en mer anspent verdenssituasjon må muligheten til å dyrke mer mat opprettholdes.

Markas verdier er udiskutable, men det mangler en dimensjon i programutkastets behandling av temaet: Det manglende samsvaret mellom mengde og betydning av det daglige, uorganiserte friluftslivet og vektleggingen av behov for nye anlegg og organisert aktivitet.

Det enkle, daglige friluftslivet – søndagsturen, hundelufteren, sopplukkeren, morgenfuglen, pensjonistenes bruk av nærmarka, villmarksentusiastene ... - alle har de naturen som sin «arena», det er naturen de vil oppleve. For dem er all verdens nye anlegg og tilrettelegging ikke nødvendigvis et gode – i mange tilfeller det motsatte. Og de er mange, bare tell biler på parkeringsplassene, passasjerer med T-banene og bussene, tursyklister som passerer bommene inn i Marka. Det er denne massemonstringen, denne massebevegelsen som er «det norske friluftslivet», som er viktig for folkehelsen. De organiserte aktivitetene er viktig for å vekke interessen, men det må være en rekruttering til livslang egenorganisering og daglig lavterskelaktivitet – og til det som er friluftslivets egenart: Opphold og fysisk aktivitet i friluft, i fritiden, med sikte på naturopplevelse og miljøforandring. Dermed blir også bevaring av områdenes naturkvalitet en viktig oppgave for planlegging av byen og nærområdene. Det enkle, uorganiserte friluftslivet trenger nære naturområder framfor tung tilrettelegging.

Naturvernforbundet vil råde Oslo Høyre til å droppe tanken om en sammenhengende «aktivitetssone» i Marka rundt hele byen, og i stedet rendyrke programmets formulering om å tillate tilrettelegging for idrett og aktivitet i noen bynære områder. Naturvernforbundet har støttet etableringen av de eksisterende idrettssonene i et felles kompromiss med idretten og de andre Markaorganisasjonene ved utarbeidelse av mål og retningslinjer for Oslo kommunes skoger. Vi er også åpne for å diskutere en ny sone i området vest for Idrettshøyskolen og studentbyen på Kringsjø. En forutsetning for vår støtte til kompromisset var tilslutning fra de andre organisasjonene til den andre siden av kompromisset i mål og retningslinjer:

«5.6 Friluftsliv og idrett

Oslo kommunes skoger skal være et fristed, der menneskene skal kunne oppleve naturens ro og stillhet og drive friluftsliv og idrett. Naturen, det tradisjonelle friluftslivet og Markakulturen er de svake parter som trenger beskyttelse.

- *Bare aktiviteter som hører hjemme i Marka skal tillates.*
- *De tradisjonelle friluftsliv- og idrettsaktivitetene skal prioriteres. Nye idretter og friluftslivaktiviteter må tilpasses innenfor naturens tålegrense.*
- *Ved vurdering av anlegg, tiltak og aktiviteter skal en søke fram mot helhetsløsninger der enkelttiltakene settes inn i en langsiktig totalramme. Markas særpreget og miljø må bevares.*
(...)
- *Det tradisjonelle friluftslivet i nær kontakt med naturen skal søkes tilgodesett i det meste av nærområdene.*
- *Større inngrep til fordel for idrett og friluftsliv skal søkes konsentrert i et mindre antall områder langs Markagrensa. Tilretteleggingen skal avta innover i Marka. (...)*»

Disse retningslinjene er enstemmig vedtatt i Bystyret, og bør fortsatt legges til grunn for prioriteringen mellom ulike grupper i hundremeterskogene og de nære delene av Marka. Derfor bør programkomitéens formulering om å tillate idrett og aktivitet konkretiseres i tråd med dette enstemmige bystyrevedtaket og det inngått kompromisset mellom idretts- og Markaorganisasjonene i forbindelse med arbeidet:

Linje 258f: *Verne tilgang til uorganisert friluftsliv, naturopplevelse, rekreasjon og fysisk aktivitet i hundremeterskogene og de nære Markaområdene. Større inngrep til fordel for idrett og friluftsliv skal søkes konsentrert i et mindre antall områder langs Markagrensa. Tilretteleggingen skal avta innover i Marka.*

Linje 257: Bra! Men presiser at dette også gjelder uregulerte grønne lunger og at det også gjelder utbygging av midlertidige barnehager eller andre nødvendige offentlige bygg.

Linje 265: Båtliv er et gode mange bør få oppleve, men det store antallet båter fører samtidig til at store arealer i den viktige strandsonen privatiseres i form av båthavner. Allmennhetens tilgang til sjøen bør tillegges avgjørende vekt ved planlegging av nye båtplasser.

Linje 268: Bra!

Linje 664: «Miljøby» i Sørkedalen. Dette punktet må tas ut. Det hjelper ikke med grønn ferniss: Dette er i strid med Markaloven: Dette er i strid med formuleringer tidligere i dokumentet. Det er i strid med utsagn fra Høyres byråd for byutvikling, som sier at det er nok arealer for byutvikling innenfor dagens byggegrenser i overskuelig framtid. Punktet oppfattes som et angrep på Markagrensen. I stedet bør Høyre gå inn for å verne hele Sørkedalens rike natur og kultur som landskapsvernområde

Friluftsliv gir helse

I kapittelet om livskvalitet savner vi langt større vekt på å forbygge helseskader og sykdom. I den sammenhengen er friluftslivet spesielt viktig. Mens idretten mister en meget stor andel av aktive utøvere mens disser er i tenårene, er friluftsliv en livslang aktivitet. Friluftsliv kan utøves av alle, uten kostbar tilrettelegging eller spesialisert personlig utstyr.

Helseeffekten av fysisk aktivitet er velkjent. Mindre kjent er den betydelige tilleggseffekten av at slike aktiviteter foregår i natur. Særlig bidrer naturopplevelse positivt til den psykiske helsen. En grundig studie i regi av Nordisk Ministerråd, som sammendrar tilgjengelig litteratur om friluftsliv, naturopplevelse og livskvalitet, konkluderer entydig med at naturopplevelse er meget viktig for den psykiske helsen, særlig i en hverdag med høyt tempo og mange inntrykk og påvirkninger. (Se vedlagte rapport.)

Derfor bør Oslo Høyre ta inn et punkt om dette:

Oslo Høyre vil forebygge helseskade og sykdom ved å legge til rette for at flest mulig kan få rike naturopplevelser og utøve enkelt friluftsliv i sine nærområder. Anleggskrevende aktiviteter skal konsentreres i mindre områder i Markagrensa, mens det tradisjonelle friluftslivet i nær kontakt med naturen skal søkes tilgodesett i det meste av nærområdene.

Samferdsel og miljø

Utkastet til kommunevalgprogram inneholder mange positive miljøtiltak. Vi merker oss særlig at Høyre ikke går inn for nye veitbygginger i Oslo, til fordel for satsing på kollektivtrafikk, og vil applaudere dette!

Generelt bør Oslo kommune for å redusere biltrafikken:

- nedskalere E18-utbyggingen for å hindre vekst i biltrafikk og sørge for god utnyttelse i de betydelige investeringene som er gjort i jernbanen i vestkorridoren
- gå inn for utbygging av nye tunneler for t-bane og jernbane
- innføre køprising, hvor det blir dyrere å kjøre bil i rushtida enn i dag

Reduserte klimagassutslipp fra biltrafikk kan ikke bare oppnås ved teknologiløsninger, men også gjennom mindre bilbruk. Løsninger med mindre transportbehov, mer sykkel, gange og kollektivtransport må komme i tillegg til teknologiske løsninger, både for å oppnå en tilstrekkelig reduksjon i energiforbruk og klimagassutslipp og for å redusere annen natur- og miljøbelastning som arealforbruk, lokal luftforurensing og støy.

Vi opplever også at Høyre har innovative løsninger innen avfallspolitikken. Obligatorisk utsortering av våtorganisk avfall fra næringsvirksomhet er viktig bl.a. for å få produsert mer biogass til bruk av busser og andre tynge kjøretøy.

Kommentarer til spesifikke punkter i programmet:

Linje 192: Punktet bør si at det trengs ny T-banetunnel og ny jernbanetunnel.

Linje 193: Her opplever vi at Høyre konkluderer for tidlig når all ny skinnegående transport skal være t-bane og jernbane. Nye skinnegående løsninger bør også kunne være trikk, f.eks. er det svært nødvendig med trikk til Tonsenhagen for å erstatte 31-bussen med et mer kapasitetssterkt kollektivtilbud. Det bør være mulig å få en større andel av trikkenettet i byen til å gå på egen trasé. Moderne trikker er noe helt annet enn de eksisterende trikkene, se f.eks. bybanen i Bergen, som har såkalt "aggressiv" prioritering i alle lyskryss, og stort sett helt separat trasé. Her bør Ruters faglige anbefalinger tas høyde for før det konkluderes. Vi anbefaler at setningen omformuleres til:

"nye skinnegående traseer bygges som t-bane, jernbane eller trikk i egen trasé"

Her kan dere gjerne legge til et punkt om at trikken bør gis bedre framkommelighet med prioritering i lyskryss og flere egne traseer.

Linje 199: Det er nettopp de mest benyttede busslinjene som har så mange avganger at de ikke kan ha flere (f.eks. 31-bussen, som ikke kan ha flere avganger uten buss-køkjøring). Legg gjerne til noe om at de mest benyttede busslinjene bør gjøres om til trikk, mens de som fortsatt har et potensial i flere avganger, kan få dette.

Linje 209: Veldig flott med tidfesting av sammenhengende helårs sykkelveinett!

Linje 211 og 246: Flott med restriktive tiltak mot biltrafikk som hjelper fram syklistene og gjør bilkjøring mindre attraktivt.

Linje 231: Der det er tre kjørefelt i hver retning, bør miljøfelt etableres i tillegg til kollektivfelt og ett kjørefelt for øvrig trafikk. Miljøfeltet kan da brukes av elbiler og næringslivets transportere. For sistnevnte transportere bør det stilles utslippskrav, for at disse skal kunne bruke miljøfeltet.

Linje 235: Dette tiltaket med lavere bompris utenom rush vil bidra til å senke terskelen for å bruke bil utenom rush, og vil dermed øke klimagassutslippene. Vi advarer mot dette og anbefaler heller at prisen settes opp i rushtid. Kollektivtransporten har fra før av vanskelig for å konkurrere med personbil når det ikke er kø på veinettet.

Linje 241: Parkeringshus under bakken vil bare være et miljøtiltak dersom totalt antall parkeringsplasser blir lavere enn i dag. Riktignok kan frigjøring av areal på gateplan gi

grunnlag for fortetting og mindre transportbehov enn ellers, mens parkeringshus ofte øker den totale parkeringskapasiteten og gjør det enklere å finne parkeringsplassene. Da øker biltrafikken. Punktet bør derfor fjernes, eller dere bør presisere at antall parkeringsplasser skal ned.

Linje 277: Det er bra at energieffektive bygg framheves som viktig. Dropp gjerne «vurderes» i denne setningen, slik at det blir stilt krav om at kommunale bygg oppføres som passivhus eller plusshus.

Linje 662: Punktet bør presisere at det er ekstra viktig med fortetting og bygging i høyden ved knutepunkt langs banenettet vest for Oslo sentrum. Dette må gjøres med kvalitet og er viktig for å hindre utbygging av grøntområder og for å utnytte den ledige kapasiteten i banesystemet som oppstår vest for sentrum fordi T-banens tog, som pendler gjennom sentrum, dimensjoneres for trafikken øst for sentrum, som er mye større pga. høyere befolkningstetthet. Å utnytte ledig kapasitet i banesystemet er god ressursutnyttelse og vil gi mye gratis kollektivtransport for det offentlige.

Linje 732: Naturvernforbundet går mot Ringeriksbanen, da vi har liten tro på at den vil være et framtidsrettet bidrag til en nedkorting av Bergensbanen som monner, eller som en del av en framtidig høyhastighetsbane. Traséen videre gjennom Hallingdal og over fjellet er meget krevende. I stedet vil Ringeriksbanen være med å åpne en helt ny byutviklingsakse for Oslo som vil være basert på stor pendling fra Ringerike til Oslo, med tilhørende energiforbruk, klimautslipp og arealforbru, i strid med prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging. Ringerikslandskapet er blant landets mest verdifulle natur- og kulturlandskapsområder som må bevares.

I stedet bør det startes planlegging for en felles trasé som høyhastighetsbane for Sørlandsbanen og Bergensbanen til Haukelid, slik dette er utredet av Norsk Bane.

Dersom det likevel skal bygges høyhastighetsbane til Ringerike, bør dette skje i form av en ringbane som benytter deler av dagens traséer: Oslo – Nittedal. Jevnaker – Hønefoss – Hokksund – Drammen Oslo. På denne slipper man å regulere en helt ny trasé, man får mindre tunnelandel, får et vesentlig høyere kundegrunnlag og sparer det unike landskapet i Holebygda – uten at reisetiden til Hønefoss blir mer enn et par minutter mer.

Punktet bør kuttes eller knyttes an til ringbane via Nittedal, Jevnaker og Drammen

Linje 733: Innfartsparkering er bra i store deler av Akershus, men dette bør primært bygges ut ved stasjoner som fanger opp trafikken så nær reisens start som mulig. I urbane knutepunkt og generelt i Oslo bør arealer ved stasjonene primært brukes til byutvikling i form av arbeidsplasser og annen næringsvirksomhet samt til å betjene lokal kollektivtransport. Innfartsparkering ved slike knutepunkt kan skape trafikkork rundt knutepunktet, som gjør at bussene som mater trafikk til tog og bane, vil kunne måtte stå i kø.

Linje 737: Viktig måleparameter for belønningsordningen bør være omfanget av personbiltrafikk, i og med at klimaforliket slår fast at personbiltrafikk ikke skal vokse i storbyområdene. Det er måloppnåelse på dette som belønningsordningen bør premiere.

Veksten i flytrafikken er et betydelig miljøproblem, både gjennom klimagassutslipp med globale konsekvenser og i form av støy som også påfører Oslos innbyggere vesentlig plage. Av nordmenns reiser står flytrafikken for 52 prosent av klimaeffekten, mens biltrafikken står for 41 prosent, ifølge en studie fra Cicero - senter for klimaforskning. Planene om en tredje rullebane på Gardermoen, som forutsetter en ytterligere sterk trafikkvekst, bør skrinlegges, noe som også er viktig for å hindre ytterligere nedbygging av natur og matjord.

Naturvernforbundet setter stor pris på denne muligheten til å bidra til programkomitéens arbeid, og håper innspillene kommer til nytte. Vi ønsker dere lykke til med slutføringen av et grønt program for neste kommunestyreperiode!

Med vennlig hilsen
NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS

Gjermund Andersen,
styreleder

(Godkjent av GA for elektronisk utsending uten fysisk underskrift)

Vedlegg: Rapporten «Friluftsliv, naturopplevelse og vår psykiske helse» fra Nordisk Ministerråd.