



Oslo kommune

Byvekstavtale

NVTF 29.11.2018

Hvordan vil Oslo bidra til at målene nås uten at det går på bekostning av mobilitet og god miljøkvalitet ?

Ellen-Christine Koren, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel



Byvekstavtale= bymiljøavtale + byutviklingsavtale

Bymiljøavtalen

Avtalen legger nullvekstmålet og Regional plan for areal og transport til grunn.

- Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing
- Den regionale planen er førende for den kommunale arealplanleggingen og arealforvaltningen
- Det legges til rette for høy arealutnyttelse ved eksisterende og nye kollektivtransporttraséer

Byutviklingsavtalen

Hovedmålet er økt forpliktelse i oppfølgingen av den regionale planen.

- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernete regionen sammen, til resten av landet og til utlandet.
- Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport



Oslos mål

Klima- og energistrategi for Oslo – vedtatt 2016

Biltrafikk

- 20 % reduksjon i all biltrafikk innen 2019
 - 1/3 reduksjon innen 2030
- sammenliknet med 2015-nivået

Sykkel

Andelen hverdagsreiser med sykkel økes til

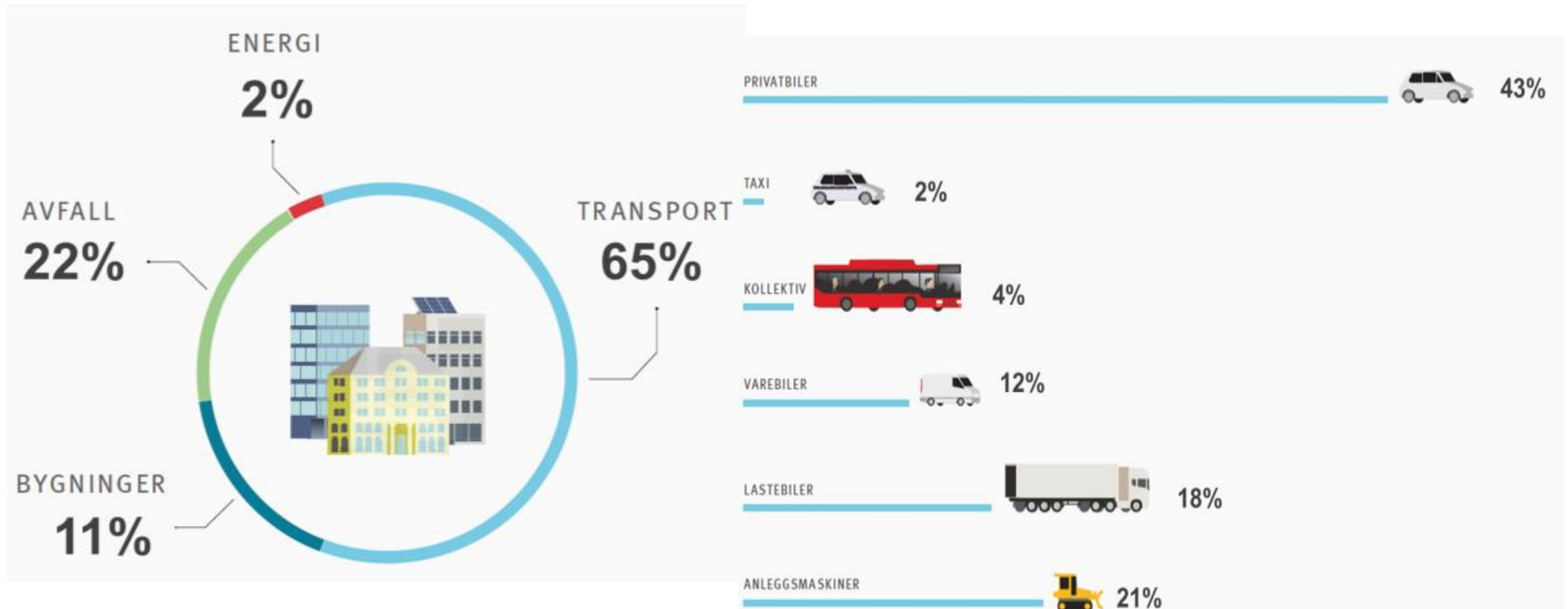
- 16 prosent innen 2020
- 25 prosent i 2030

Klimagassutslipp

Klimagassutslippene i Oslo skal reduseres med

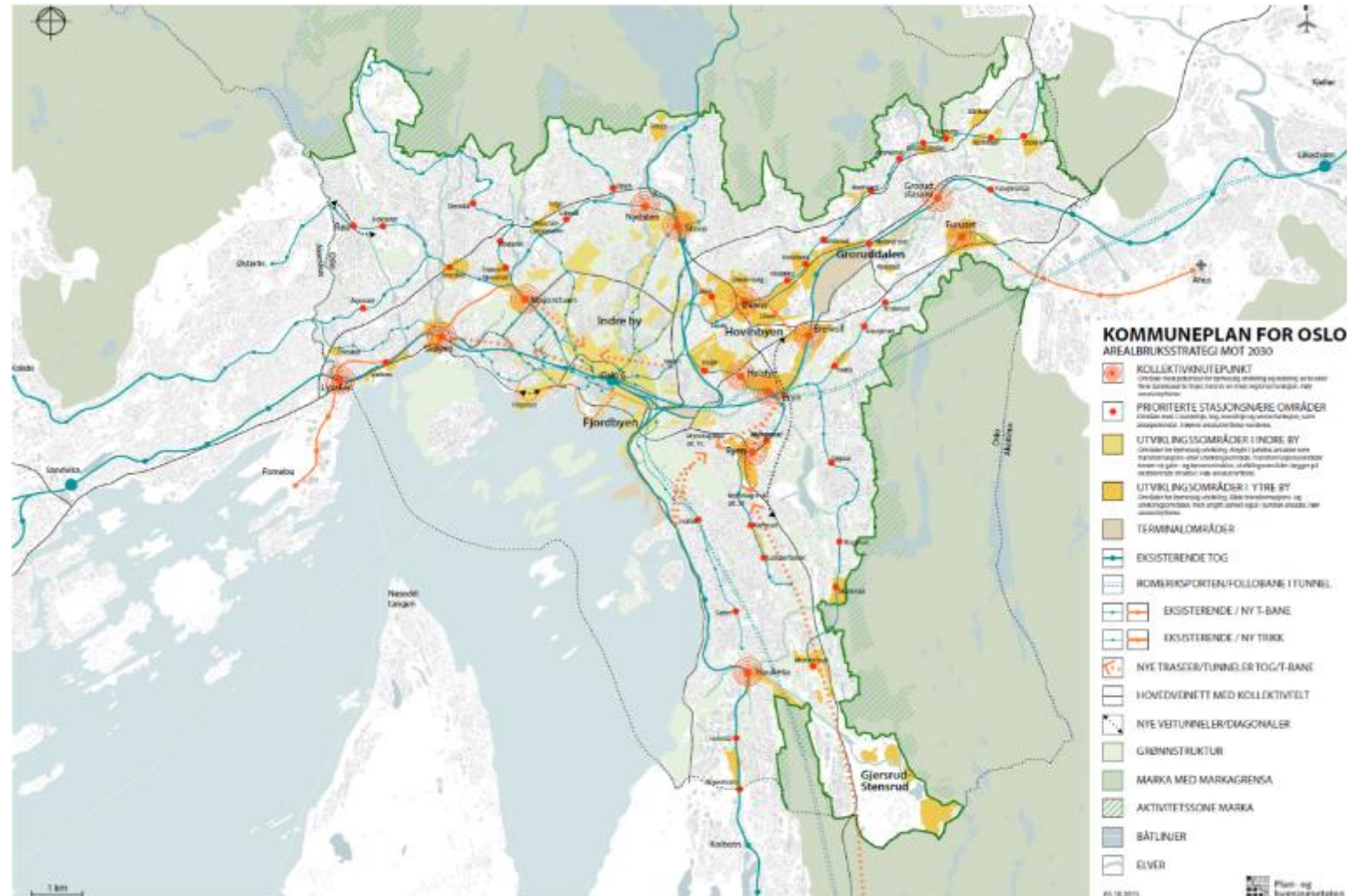
- 36 prosent i 2020
 - 95 prosent i 2030
- i forhold til 1990-nivå

Transport er to tredeler av klimagassutslippene



Byutviklingsstrategi mot 2030

- Banebasert byutvikling
- Vekt på «innenfra og ut»
- Hovinbyen
- Fjordbyen vest
- Indre by

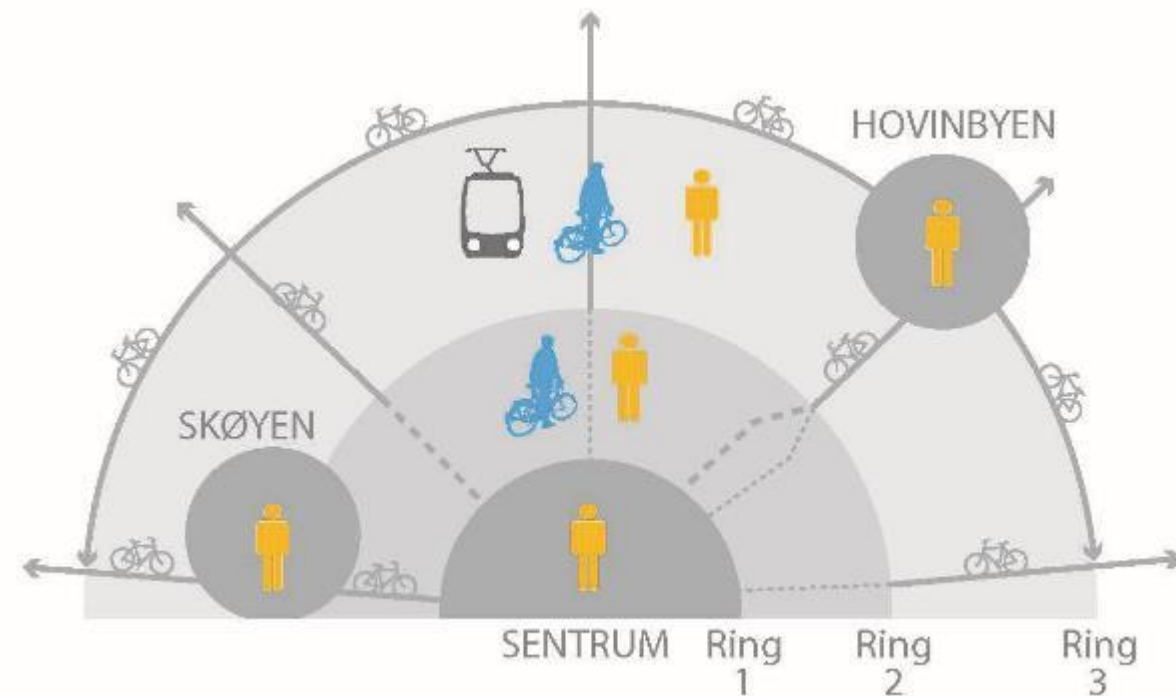


Knutepunkt- og banebasert byutviklingsstrategi i kommuneplanen

- Forsterker Oslos byutviklingsstrategi ved å utpeke 13 nye knutepunkter
- Utpeker kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder
- Bedre miljø, enklere hverdag, styrket næringsliv



Grønn mobilitet



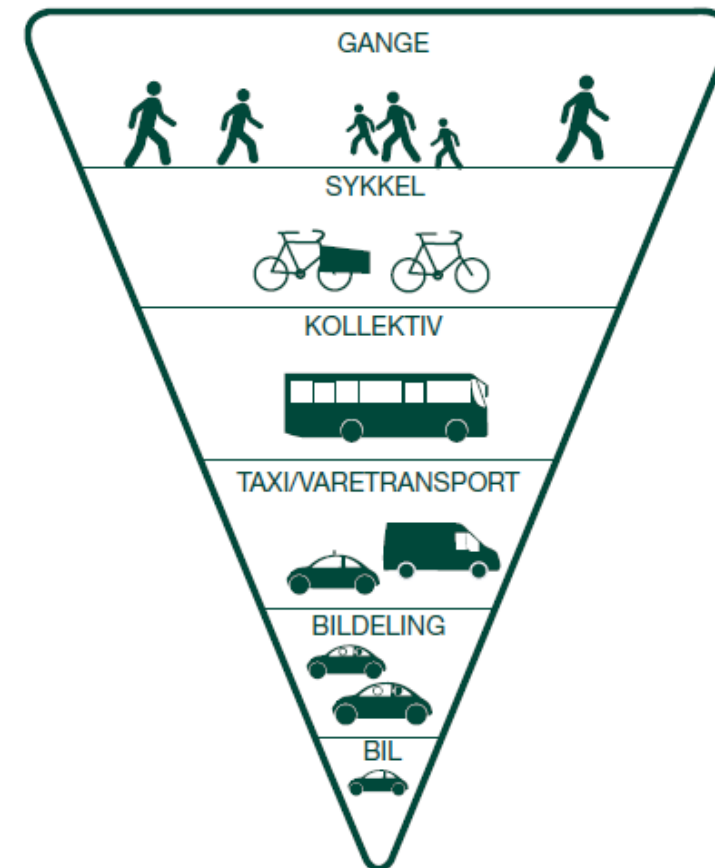
Tegnforklaring

- Sentrumsområder - fotgjengere prioriteres
- Tett by - gående prioriteres i strøgsgater, og begge prioriteres forøvrig
- Ytre by - sykkel prioriteres utenfor lokalsentra
- Sykkelekspressveg
- Strøgsgater med fotgjengerprioritering/sambruk
- Sykkelfelt/sykkelbane/sykkel i gate o.l.

Gående skal først

- Oslo har 670 000 innbyggere
- I 2040 kan Oslo ha mer enn 900 000 innbyggere
- Byveksten gir et økende press på infrastrukturen.
- Trykket på kollektivtrafikken kan lettes ved at flere går eller sykler på de korte reisene
- Biltrafikken må reduseres til fordel for gange, sykkel og kollektiv.

DEN OMVENDTE TRAFIKKPYRAMIDEN



Bilfritt byliv



**Lek og ny bruk mellom byggene.
En gate er et byrom, ikke en bilvei**
Foto: Terje Borud



Ute kino og fleksible bymøbler på Fridtjof Nansens plass



OpenStreetMap



Avslapning i Møllergata. Foto: Morten Brakestad



Veksten i persontransport skal tas med

- Kollektivtrafikk
- Sykkel
- Gange

Kollektivtrafikk

Trikk

Trikkeprogrammet

- Oppgradering av trikkeinfrastrukturen
- Nye trikker
- Baser

T-bane

Løpende oppgraderinger

Nytt signal og sikringsanlegg for t-banen

50/50 prosjekter bymiljøavtale/byvekstavtale

- Fornebubanen
- Ny sentrumstunnel for t-banen

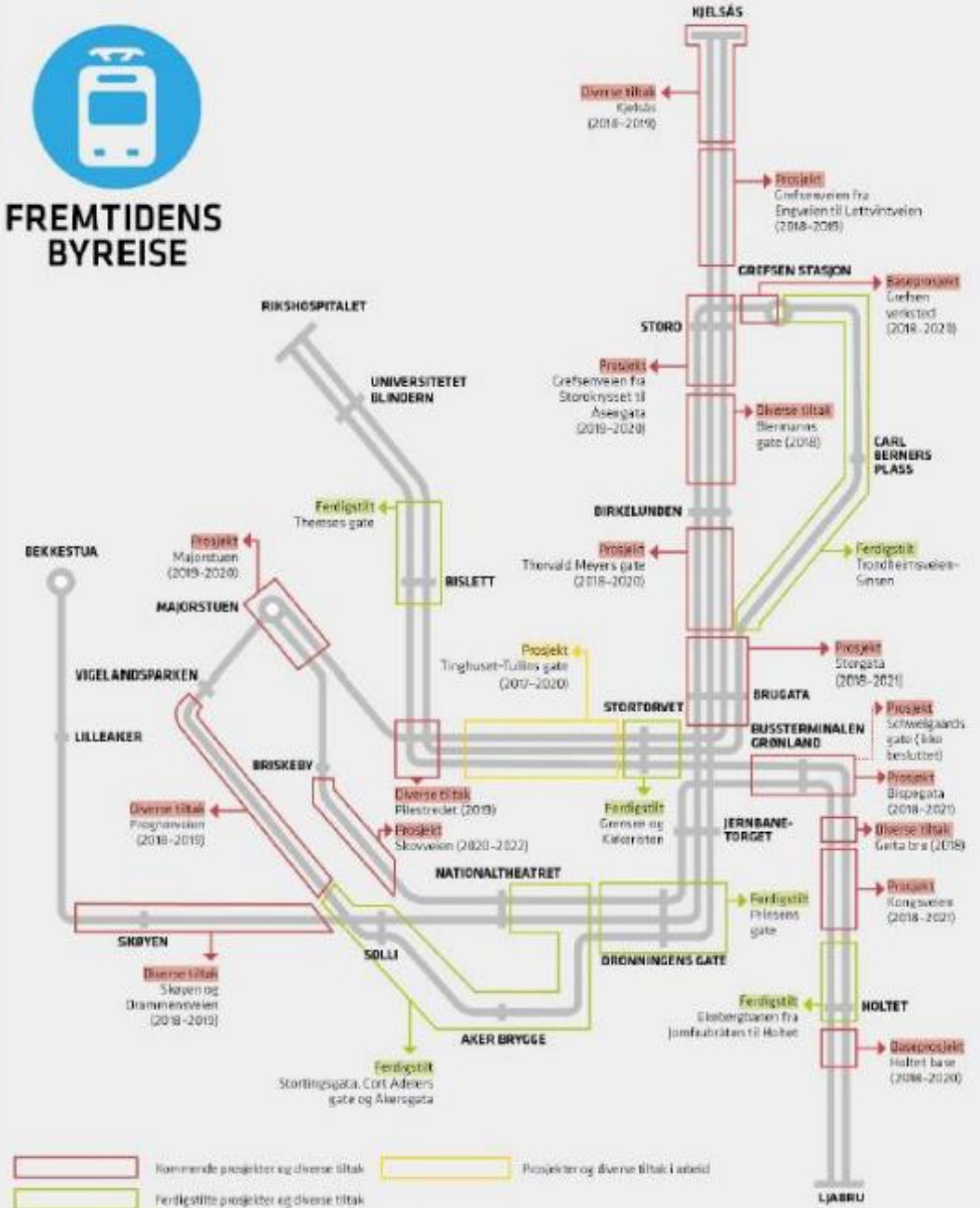
Buss

Fremkommelighetstiltak

Elektrifisering



FREMTIDENS
BYREISE



Urbos 100



Storstilt sykkelsatsing + gåbyen Oslo



Alle foto: Bymiljøetaten

Oslo sykkelstrategi 2015-2025



Fremtidig sykkelveinett



Torggata før og etter ombygging



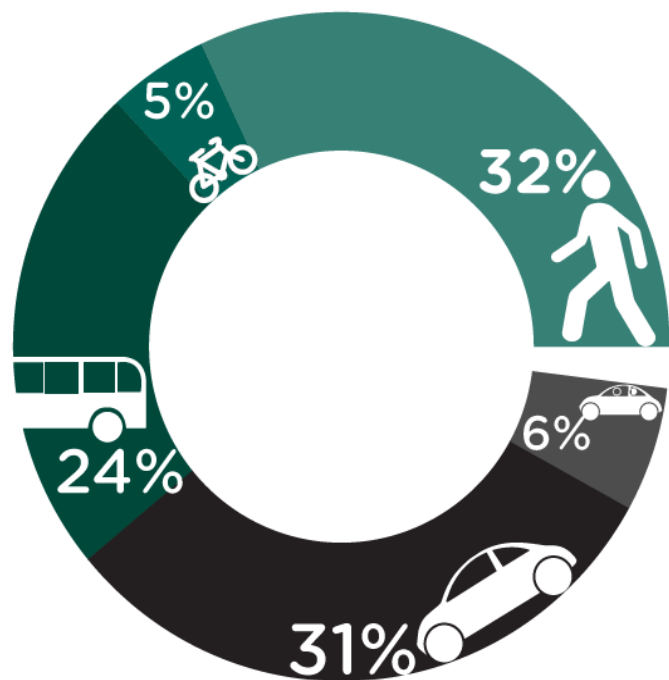
Foto: Oslo kommune Bymiljøetaten



Gåstrategi

Bystyret i Oslo vedtok i 2015 at byrådet skulle
*«komme tilbake til bystyret med en
fotgjengerstrategi med en handlingsplan.»*

Oslo er en gåby..



Transportmiddelfordeling i Oslo. Alle reiser.



Foto: KRISTIN TUFTE HAGA, Nordre Aker Budstikke



Er vi på rett vei?

Publikumsundersøkelsen 2018

Innbyggerne i Oslo trives generelt godt i byen sin og i nærområdet der de bor.

- 82 prosent oppgir at de trives godt i Oslo
- 81 prosent trives godt i området der de bor

Ruters årsrapport 2017

- 6,1 prosent økning i antall påstigende
- 82 prosent av befolkningen i Oslo er fornøyd med kollektivtrafikktilbudet

Ellers

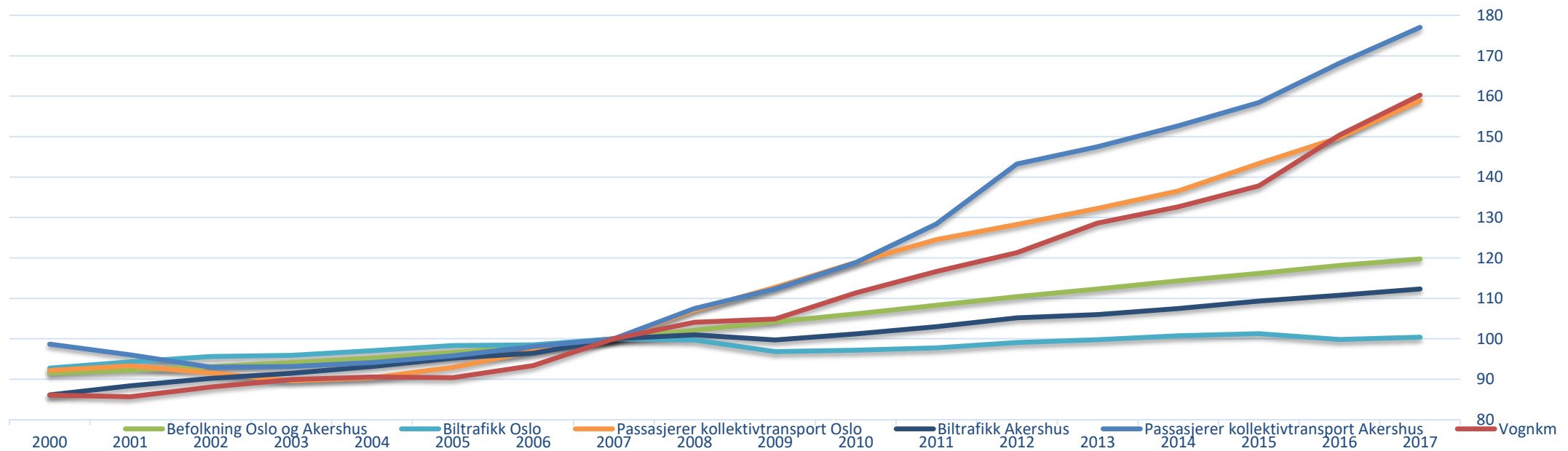
Trafikken over bomringen er redusert med ca. 5 prosent etter innføringen av tids- og miljødifferensierte takster

Sykkelandel øker og klimagassutslippene reduseres, men...



Vekst i kollektivtransport 2000-2017

Indeksutvikling Oslo og Akershus. År 2007=100



OSLO

winner 2019



EUROPEAN
GREEN CAPITAL

An initiative of the
European Commission

