

Innlegg Sentrumskonferansen 2016

Vulkan, torsdag 20. oktober kl. 10.30-11.00

Byrådsleder Raymond Johansen

KONTROLLERES MOT FRAMFØRING

Mennesket i sentrum

Vi lever i det urbane århundre. For første gang bor over halvparten av verdens befolkning i byer. Hvis vi planlegger, bygger og styrer byene godt, så kan de bli viktige agenter for positiv endring. De kan bli katalysatorer for inkludering og kraftsentre for en rettferdig økonomisk vekst. De kan hjelpe oss å beskytte miljøet og begrense klimaendringer. Derfor trenger vi en ny visjon for byer – en ny urban agenda.

Slik åpnet generalsekretær Ban Ki-moon FNs konferanse om bolig og bærekraftig byutvikling i forrige uke. Stadig flere erkjenner hvor viktig byutvikling er for å løse vår tids store utfordringer.

Og i midten av byen ligger sentrum – selve navet for byenes utvikling.

Navet som holder eikene fast og sørger for at hjulene går rundt.

Tusen takk for invitasjonen til å holde åpningsinnlegget her på årets sentrumskonferanse.

En viktig møteplass og verksted for alle som er opptatt av sentrums rolle i byutvikling.

Oslo vokser kraftig.

Akkurat nå er vi den raskest voksende hovedstaden i Europa med 10 000 nye innbyggere hvert år.

Veksten vi ser i Oslo er en del av en global trend.

I hele verden strømmer folk til byene for å ta del i mulighetene de gir.

Over halvparten av alle mennesker bor i byer og tallet kommer til å øke kraftig.

Vi kan få nesten 200 000 nye innbyggere bare i Oslo de neste 20 årene.

Lærdommen fra andre steder i verden er at en slik vekst må det planlegges for.

Oslos utfordringer

Selv om Oslo er en god by å bo i, så opplever vi at det er mange oppgaver å ta tak i.

Byen er under press og mange opplever at politikerne ikke har tatt inn over seg hvilken rivende utvikling vi står midt oppe i.

I flere bydeler i Oslo er arbeidsledighet like høy som på Vestlandet.

Bydelene Alna, Gamle Oslo og Søndre Nordstrand har 130 000 innbyggere og en ledighet på 4,8 prosent.

Det er like mange innbyggere – og like høy ledighet – som i Stavanger.

Boligprisene er galopperende.

Større etterspørsel enn tilbud presser prisene opp. Når renta i tillegg er så lav som nå, presses prisene ytterligere.

Årsakene til prisoppgangen er sammensatt, men en viktig grunn er at det ikke har vært regulert nok tomter.

Manglende satsing på barn og unge har gjort at Oslo har hatt Norges lengste barnehagekøer - blant storbyene.

Behovene innenfor idrett og fritidsaktiviteter har heller ikke vært prioritert.

Det gir har gitt oss den laveste dekning av idrettsanlegg blant fylkene i hele landet.

Med befolkningsvekst blir det trangere om plassen og transportbehovet øker.

Kollektivtrafikken er bygd ut, men også biltrafikken har økt.

De siste 12 årene har Oslo fått 140 000 nye biler.

I Oslo bor det i dag 200 000 mennesker innenfor det man kaller «rød sone» for luftforurensing.

Noen dager – spesielt vinterstid – er forurensingen så høy at barn, eldre og astmatikere må holde seg innendørs.

Norge er dømt i EFTA-domstolen på grunn av for høy luftforurensning.

Sånn kan vi ikke ha det.

Alle opplever presset på tog, buss, trikk og t-bane i rushtiden.

Vi vil være et godt vertskap for de som jobber, studerer og besøker byen.

Da må vi tilby gode løsninger for de 165 000 som hver dag pendler inn til hovedstaden.

Derfor må vi også legge om transporttilbudet slik at flere får muligheten til å gå, sykle eller bruke kollektivtrafikk i stedet for privatbil.

Det ene eksempelet – som slår alt – når jeg skal illustrere hvilket nav sentrum er i Oslo – er t-banen.

I år vil t-banen i Oslo frakte 100 millioner passasjerer.

Til sammenlikning frakter NSB litt over 60 millioner – og det i hele landet på samme tid.

For å møte befolkningsveksten trenger vi en ny t-banetunnel gjennom sentrum.

Det er det samfunnsøkonomisk mest lønnsomme kollektivprosjektet i hele Norge.

I kampen om samferdselsressursene stiller vi allikevel langt bak i køen.

For mens staten dekker 100 prosent av kostnadene til ny jernbanetunnel, må vi dekke halvparten av en ny t-banetunnel til 16 milliarder kroner over bykassa.

Samtidig vet alle at nye jernbane og t-banetunneler gjennom Oslo sentrum er avgjørende for at trafikken i det nye InterCity-triangelet skal fungere.

Oslo er i realiteten navet for trafikken på hele Østlandet.

Og sentrum er navet i Oslo.

Derfor er det avgjørende hvilke rammer vi som politikere velger å legge for utviklingen av de knappe 2 kvadratkilometerne som utgjør Oslo sentrum innenfor Ring 1 – og for sentrumsgatene som strekker seg som eiker videre ut i byen.

Tar vi de riktige grepene og bruker politikken som et verktøy – slik FNs generalsekretær ber oss om – kan vi sørge for at Oslos vekst blir positivt for alle som bor her og for de som besøker byen.

Det vil kreve god planlegging, enorme investeringer og ikke minst stor gjennomføringskraft.

Tre store utfordringer

Når en by vokser med det tempoet Oslo gjør, så står vi foran tre store utfordringer:

For det første må det bygges nok boliger.

For det andre må kollektivtilbud tilpasses økt transportbehov.

Og for det tredje står vi overfor store klimautfordringer som krever at vi tar noen tøffe valg.

Byrådet har ambisjonene klare. I byrådserklæringen slår vi fast at:

Oslo skal bli Europas miljøhovedstad.

Oslofolk fortjener et mer levende byliv, renere luft, flere sykkelveier og enda bedre kollektivtransport.

Da vi tok over styringen av Oslo for ett år siden, så trappet vi opp ambisjonsnivået i klimapolitikken betydelig.

Får vi på plass karbonfangst og lagring på Klemetsrud, så har vi sagt at vi skal kutte utslippene med 50 prosent innen 2020, og 95 prosent innen 2030.

Ingen byer har satt så djerpe mål.

Men kan ikke nå dem alene. Vi står ikke for mer en 4 prosent av utslippene. Målene kan bare nås gjennom styring og samarbeid med andre.

Det viktigste verktøyet er klimabudsjettet vi la frem sammen med det finansielle budsjettet for tre uker siden.

Her lister vi opp 42 konkrete tiltak som viser hvordan vi skal nå klimamålene.

I samarbeid med Staten og Akershus fylke øker vi satsene i bomringen.

Vi innfører miljødifferensierte og tidsdifferensierte satser.

Vi reduserer antall parkeringsplasser, samtidig som vi bedrer kollektivtilbudet og legger til rette for gående og syklende.

Seth Shultz i C40, organisasjonen for verdens største byer, sier at han aldri før har hørt om en så radikal plan fra noen annen by.

Med klimabudsjettet vil vi telle CO2 på samme måte som vi teller penger.

Skal målene i Paris-erklæringen bli noe mer enn ord, så må byene gå foran og ta ansvar.

Boligproblem

Den andre store oppgaven er å sikre nok boliger.

Etter 18 år med Høyrestyre mangler Oslo over 16 000 boliger.

Det er hovedgrunnen til den prisveksten vi nå ser.

Det er spesielt bekymringsfullt at unge mennesker ikke kommer inn på boligmarkedet, og at prispresset gjør det vanskeligere å utjevne de sosiale ulikhetene i byen.

Vi tok tak i boligproblemet med en gang vi kom inn i Rådhuset i fjor høst.

Tall fra Boligprodusentene viser nå at både forhåndssalg og antall igangsettingstillatelser øker.

Det tar tid å snu denne skuta, men nå ser vi for første gang noen positive trekk.

Vi jobber systematisk med å øke volum og fremdrift i reguleringsprosessene slik at det blir flere byggeklare tomter.

I fjor ble det bygget om lag 3200 nye boliger i Oslo. Vi må planlegge for bygging av minst 5 000 nye boliger i Oslo i året.

Kommuneplanen for Oslo viser at det er plass til over 120 000 nye boliger innenfor dagens byggesone – så det er ikke mangel på plass.

Dette omfatter blant annet fortetting i indre by, tidligere havneområder som Sørenga og utvidelse av Fjordbyen vestover mellom Skøyen og Lysaker.

Men også tidligere næringsområder som Ensjø, Løren og Bryn, utbygging rundt kollektivknutepunkter og fortetting i drabantbyer.

Folk blir mindre avhengig av privatbilen og miljøet blir bedre hvis vi bygger tettere, høyere og grønnere langs kollektivknutepunkt.

Vår byutviklingsstrategi er å bygge byen innenfra og ut.

Fra navet i sentrum og utover eikene.

Byutvikling i sentrum

Oslo sentrum har mange spennende områder som ennå ikke er utviklet.

Jeg har et stort ønske om at vi skal komme i gang med utbygging av Filipstad. Det er en indrefilet som har ligget urørt i 10 år.

I tillegg til mange boliger bør det også være mulig å få realisert et nytt konserthus og en kongresshall som byen mangler.

Så jobbes det med reguleringsplan for Regjeringskvartalet.

De løsningene som velges her vil prege sentrum i mange årtier framover.

Jeg er opptatt av at Regjeringskvartalet ikke må bli en festning.

Sikkerheten må ivaretas på en måte som gjør at folk kan bevege seg inn og gjennom kvartalet på en friest mulig måte.

Så skal NRK flytte fra Marienlyst. Det åpner helt nye muligheter.

Det vil ha mye å si for utviklingen av den bydelen NRK velger å legge sitt nye hovedkontor til.

Så er jeg opptatt av at vi utvikler aksene fra sentrum mot Økern.

Mange synes Økern ligger utrolig langt fra sentrum. Men faktum er at det er like langt fra Rådhuset til Majorstua som det er fra Rådhuset til Økern.

Mitt i denne aksene ligger Tøyen – hvor vi allerede er i gang med et løft.

Når Munchmuseet flytter fra Tøyen åpner det seg et nytt spennende område her.

Et femte område som vi vil se store endringer i er Ullevål når sykehuset en gang flytter derfra. Det er enorme arealer som da vil bli frigjort til byutvikling.

Oslo er en ung by med en ung befolkning.

Det avspeiler seg også i byens kulturliv og aktivitetstilbud.

På et år er det om lag 5000 konserter og kulturarrangement i Oslo.

Det er flere enn Stockholm og København til sammen.

De som er på jakt etter bolig etterspør nå i større grad enn tidligere etter sentrumsnære boliger med kort avstand til byens tjenestetilbud.

Bilfritt byliv

Flere av dere har kanskje sett dagens oppslag i Aftenposten om byrådets arbeid med bilfritt byliv.

Målet om et bilfritt byliv er stort prosjekt.

Det er 13 år siden Oslo Arbeiderparti for første gang vedtok at vi ville jobbe for et bilfritt sentrum.

Vi har styrt byen i knapt ett år – og nå er vi i gang.

Mange har sagt det ikke er mulig. De spør hvordan man skal komme seg inn i sentrum? Hva slags hindringer som nå blir lagt i veien?

Men la oss snu på det.

Hvor mange her ønsker at vi stenger Fjellinjen under sentrum og åpner Rådhusplassen for biltrafikk igjen?

I 1989 fattet bystyret vedtak om at bilene skulle bort fra Rådhusplassen.

Da var det åtte filer med biltrafikk mellom Rådhuset og kaia.

Fem år senere var plassen fri for biler – og året etter var trikken på plass.

I dag er det utenkelig å foreslå at vi skulle bytte ut det yrende livet på Rådhusplassen for å få tilbake biltrafikken.

I dag lever plassen med VG-lista, Mela-festivalen, skistafett, 17. mai-feiring, Nobelfest og nyttårsaften.

Eller bare en vanlig søndagstur langs bryggekannten før man fisker fra kaikanten.

Målet vårt er ikke å stenge sentrum og tømme det for folk.

Målet er det stikk motsatte.

Vi vil sette byens innbyggere i sentrum.

Prioritere folk framfor biler, og nå inviterer vi til en dugnad om hvordan vi sammen kan skape en mer levende by.

Bylivundersøkelse i Oslo sentrum

Dette er nybrottsarbeid og vi vil gjøre det i nært samspill med byens innbyggere, organisasjoner, handelsstand, gårdeiere og næringsliv.

I 2014 forelå «Bylivundersøkelse i Oslo sentrum». Et prosjekt kommunen gjennomførte i samarbeid med næringslivet.

Den viser at det er en tydelig sammenheng med hvor det er handel og servering og hvor det er bilfrie gater eller andre gater med gode forhold for fotgjengere.

Kirkegata nede i Kvadraturen er en av bygatene som i dag fungerer dårlig, men som har potensial til å bli en viktig forbindelse mellom sentrum, Festningen og fjorden.

Det ligger en rekke viktige byrom langs gata, men den er lite utnyttet som gangforbindelse.

Kirkegata har blandet trafikk med både fotgjengere, biler og sykler, men undersøkelsen viser at fotgjengerne ikke velger denne gata.

Og syklistene har dårlig framkommelighet fordi sykkelfeltet brukes til parkering og varelevering.

I tillegg er det satt opp en rekke sikkerhetstiltak rundt bygningene som benyttes som kontorer for ulike departementer.

Dette er barrierer for fotgjengerne som gjør at gata oppleves uframkommelig og utrygg.

I et bilfritt byliv kan Kirkegata bli en lang sammenhengende hovedgate gjennom Kvadraturen med butikker, servering, opplevelser og aktiviteter.

Det er mulig å få til sambruk, samtidig som gata blir bilfri.

Nødvendige sikkerhetstiltak kan integreres i møblering som benker og kunst, og oppfordre til et mer levende og næringsvennlig byliv.

Dette er bare et eksempel.

Skape byliv

Det finnes veldig mange byer som har bilfrie områder. Flere byer i Europa har innført ulike varianter av bilfritt sentrum. München, Freiburg, Gent, Firenze, Montepellier og Nürnberg.

Men jeg vet ikke om noen som har tatt et slikt grep i den størrelsesorden vi nå gjør.

Plass er en knapp ressurs i en raskt voksende by som Oslo. Moderne byutvikling handler om å prioritere de gode byrommene foran biltrafikk.

Å fjerne privatbilene er en del av denne jobben, men på langt nær den eneste.

Bilfrie gater åpner for mer handel og flere serveringssteder.

Den virkelig store oppgaven er å legge til rette for mer byliv.

I tillegg handel, servering, kulturliv og grøntarealer må vi «tenke utenfor boksen».

Vi må greie å knytte livet i Fjordbyen sammen med det bilfrie bylivet inne i sentrumsgatene.

Som kommune må vi ta stilling til om vi vil ha aktivitetssenter for eldre eller sykehjem i sentrum.

Det bor knapt 1000 mennesker innenfor Ring 1, men det jobber 90 000 i det samme området.

Kanskje burde vi ha flere barnehager midt nede i sentrum nært foreldrenes arbeidsplasser?

Vi trenger innspill og ideer om hvor det bør settes opp fontener og lages vannspeil for å forskjønne byen og gjøre den attraktiv å være i.

Vi skal ikke finne opp nye behov, men vi må se på hva vi allerede gjør og hvordan det kan trekkes inn i sentrum og bidra til mer liv.

Hva er det frivillige organisasjoner etterspør?

Hva vil idretten ha?

Hva gjør vi for de som er uorganisert?

De som lever i byen og som bruker den daglig, men som kanskje ikke alltid føler de passer inn.

Folk med rusproblemer eller folk uten fast bopel.

Hvordan legger vi bylivet til rette for alle byens borgere?

Trinnvis utrulling

Vi ser for oss en trinnvis utrulling i tre faser.

I først fase gjennomføres starter neste år med tiltak for å redusere biltrafikken.

Vi vil fjerne 600 kommunale parkeringsplasser.

Disse skal leies ut til tiltak som skal skape økt byliv.

Det skal ikke bli forbudt å kjøre bil inn i bysentrum, men sentrum deles opp i fire soner. Du kan ikke kjøre fra en sone til en annen uten å kjøre om ringveien.

Andre fase starter i 2018. Da blir gågatenettet utvidet.

Flere gater blir rene gågater.

Det kan også komme gater der sykkel eller varelevering har høyeste prioritet.

Vi vil også hente inspirasjon fra Torggata.

I tredje fase, som blir i 2019, vil vi evaluere tiltakene som er gjennomført for å se hvor mye mere byliv det har blitt i gatene og om det er mindre privatbiltrafikk.

Dersom disse målene ikke er oppnådd, vil vi vurdere å innføre sperringer eller andre tiltak for å begrense trafikken ytterligere.

Det vil uansett bli unntak for kollektivtrafikk, varetransport, drosjer, nødetater og personer med nedsatt funksjonsevne med flere.

Det vil også være mulig å kjøre til Oslo S og til fergeterminalen på Vippetangen.

Her gjelder det å være smart og fleksibel.

Derfor velger vi også en pragmatisk tilnærming.

Vi vil fortløpende evaluere framdriften og er åpne for å gjøre justeringer underveis.

Jeg har sjøl vært melkebilsjåfør, og jeg veit at ingen som kjører varer føler seg velkommen når du rygger bilen inn i ei gågate.

Jo mer folk det er, desto mer føler du deg som et fremmedelement i en bil.

Jeg har tru på at dette i stor grad vil regulerer seg sjøl og at folk vil merke at «her passer det ikke å kjøre».

Greier vi det, så slipper vi bommer og sperringer.

Skal vi lykkes er vi helt avhengig av et godt samarbeid med næringslivet.

Da Christian Ringnes var invitert til Oslo Arbeiderparti tidligere i høst for å snakke om bilfritt byliv la han vekt på at vi måtte gjøre dette etappevis, være forberedt på å justere underveis og sikre en god dialog med de som bor, jobber og driver næring i sentrum.

Jeg er helt enig med han – det er her nøkkelen ligger.

Det er også det oppdraget vi har gitt til Prosjekt Bilfritt Byliv: Sørg for god dialog og bred involvering.

Mindre biler og mer handel

Sentrum er byens kjerneområde og har tradisjonelt vært preget av butikker, gallerier, restauranter, kino, teater og byrom som parker og torg.

På 50 og 60-tallet skjedde det en gradvis endring. Folk fikk bedre råd, flere fikk bil sentrum endret karakter.

På 80- og 90-tallet vokste kjøpesentrene utenfor sentrum. Det var praktisk å kjøre egen bil fra dør til dør.

Sett fra et forbrukerperspektiv kan jo dette oppleves som positivt, men denne utviklingen hadde to store tapere: miljø og bysentrum.

Mens det før var slik at eieren hadde butikk på gateplan og selv bodde i etasjen over, er det nå slik at stadig flere gårder eies av selskaper med annen adresse.

Sentrum endres også ved at det blir stadig mer uteliv, servering og kulturtilbud. Ofte er det aktører som står utenfor sentrumssamarbeidet selv om de er viktige for bylivet.

Jeg skjønner dette er krevende utfordringer, og vet dere er opptatt av at vi som politikere også må legge bedre til rette for å styrke samarbeidet innad i handelsstanden.

Det var derfor landsmøte i Arbeiderpartiet i 2013 gikk inn for å gjøre endringer i lovverket slik at storbyene i Norge kan innføre BID-ordningen *Business Improvement District*.

BID er et offentlig-privat bindende samarbeidsfelleskap, der eiendoms- og virksomhetseiere går sammen med felles innsats og felles bidrag for å opprettholde, utvikle og markedsføre et sentrums- eller næringsområde.

Skal vi lykkes med å bygge et levende byliv, må det også legges til rette for sterkere og mer bindende samarbeid mellom næringsaktører i sentrum.

BID-ordningen kan være et nyttig verktøy i den sammenheng.

For det er som Jeanette Sadik-Khan har sagt: *Cars don't shop. People do.*

Sadik-Khan vet hva hun snakker om. Hun ledet Department of Transportation og det ambisiøse programmet for å bedre forholdene for fotgjengere og syklister New York City.

Her sto hun bak kilometervis med nye sykkelstier og omformingen av Times og Herald Square til fotgjengervennlige torg.

Sadik-Khan sier det er mange myter rundt transport, mobilitet og byutvikling.

En av mytene er at parkeringsplasser er nødvendig for å opprettholde handelen i sentrum.

Erfaringene fra New York er at omleggingen fra en bilbasert til en menneskevennlig by, har økt omsetningen i butikkene og gitt færre tomme butikklokaler.

Avslutning

I morges var jeg ute på Fornebu og fikk være passasjer på en førerløs buss.

Det er litt sånn science fiction. Du tror nesten ikke det er sant.

Men hadde noen for ti år siden trodd at vi i dag skulle kunne vippse over penger, kjøpe flybilletter eller se Dagsrevyen på mobilen?

Bussen jeg fikk være med i morges er en pilot, men om få år kan vi komme til å treffe på slike førerløse busser på vei inn til sentrum i rushen.

Busser som tar 15-20 passasjerer og kjører på rekke og rad inn med kun 30-40 centimeters mellomrom. De vil være kobla samme elektronisk, sånn at når den første bussen bremses, så bremses de alle sammen på likt.

Elon Musk har fortalt meg at han ser for seg at hver og en av oss kan bestille en lokalbuss med en app på mobilen. Logaritmer vil styre hvem som kjører hvor. Det vil ikke lenger være bussholdeplasser, men bussen kommer og plukker deg opp nær der du bor og slipper deg av ved jobben.

Personalised Mass Transportation kaller de det.

Om det blir akkurat slik vet ingen av oss, men at vi om få år vil se førerløse busser i bybildet her i Oslo, virker stadig mer sannsynlig.

Det vil i så fall bli et viktig bidrag til framtidens kollektivtransport.

Målet vårt er at Oslo skal bli en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle.

Vi vil ha klimavennlige løsninger, et løft i kollektivutbygging og et taktskifte i byggingen av byen.

Så inviterer vi til et nært samspill i utviklingen av sentrum.

Takk for meg og lykke til med resten av konferansen.