

RESOLUSJONSFORSLAG TIL OSLO MDGS ÅRSMØTE 2017

Forslag til behandling av resolusjoner	2
Innkomne resolusjoner	
1. Theresesgate som strøksgate for fotgjengere	3
1b Tiltak i Thereses gate	4
2. Ernæringsprosjekt i hjemmebaserte tjenester	5
3. Sykkelvei Bygdøy	7
4. Fortetting i kollektivknutepunkt/stasjonsnære områder og utviklingen i småhusområdene i Oslo	9
4b Endringsforslag til resolusjon 4	10
5. Velkomstskilt ved bydelsgrenser	11
6. Gatekart i bydelene	12
7. Hovedstadssentrum - Oslos Central Park	13
8. Bygartnere og kommunalt parkpersonell må tilbake	14
9. Bilfritt sentrum på Grønland	15
10. Anlegge jernbanestasjon på Ensjø	16
11. Stram inn au pair-ordningen	17
12. Ta vare på Østensjøvannet	18
13.Sats på nærsykling	20
14. Tiltak mot gummigranulat i naturen	21
15. Veg for gående/joggende i jernbanetraséen Voldsløkka - Skøyen	23
16. Vrimlefasen i lyskryss med mange gående	24
17. Det må være like enkelt å gi bort som å kaste	25
18. Oslo-befolkningen fortjener et pusterom fra forbruks- og kroppspress	27

Forslag til behandling av resolusjoner

Redaksjonskomiteen for resolusjoner anbefaler følgende behandling av resolusjoner på årsmøtet:

1. Forslagsfrist for endringsforslag til resolusjoner settes ved møtestart (legges inn i møteregler). Dette betyr at endringsforslag til resolusjoner må [sendes inn skriftlig før møtet](#). Merk: Årsmøtet kan velge å ikke vedta en slik frist.
2. Det voteres skriftlig tidlig på årsmøtet over fire resolusjoner som skal realitetsbehandles. Årsmøtet kan velge å vedta et annet antall resolusjoner.
3. De forslagene med flest stemmer realitetsbehandles, de øvrige tas ikke til behandling.

Redaksjonskomiteen anbefaler at årsmøtet velger ut fire resolusjoner til behandling. Dette er for å sikre tilstrekkelig tid til debatt i et stramt møteprogram – det er kun satt av halvannen time til behandling av resolusjoner, hvorav de siste 30 minuttene skal gå til votering.

Komiteen anbefaler at resolusjon 3, 7, 8 og 14 tas til behandling. Årsmøtet oppfordres til å utfordre denne listen. Det er flertallet på årsmøtet som avgjør både antall resolusjoner som skal behandles, og hvilke.

Redaksjonskomiteen har lagt følgende kriterier til grunn i anbefaling av resolusjoner:

- Er den relevant og dagsaktuell?
- Definerer den ny politikk eller områder som er mangelfullt dekket i eksisterende program, eller "slår den inn åpne dører"?
- Gir utvalget av resolusjoner en god bredde og helhet?
- Omhandler den politikkområder som er relevant for Oslo?

Det har ikke vært noe krav om at en resolusjon må oppfylle alle kriteriene.

Skjema for innsending av endringsforslag til årsmøtet ligger på bit.ly/2kyRP0U.

Merk at redaksjonskomiteen etter møtet vil gå i dialog med forfatterne av de resolusjonene som blir vedtatt om språkvask og form. Endringsforslag bør i utgangspunktet handle om endring av sakens innhold, ikke språk.

Redaksjonskomiteen er nedsatt av styret i Oslo MDG, og har bestått av Mona Brøther, Hulda Holtvedt, Pål Thygesen, Kristian Vea og Geir Storli Jensen.

1 Innkomne resolusjoner

2 1. Theresesgate som strøksgate for fotgjengere

3 *St. Hanshaugen MDG – Vedtak på årsmøte i lokallaget*

4

5 Thereses gate må endres fra å være en ombyggings- og gjennomfartsgate til å bli en
6 strøksgate for fotgjengere.

7

8 Thereses gate har i mange år vært en flaskehals for trikkeframkommeligheten i Oslo. I 2013
9 fjernet derfor Venstre 124 parkeringsplasser i området rundt gata. Dette tiltaket har vist seg
10 å ha den ønskede effekten for trikken, men ikke for beboerne og næringslivet i gaten.
11 Hovedkritikken mot tiltaket har vært at informasjonen mot beboere og næringslivet ikke var
12 god nok.

13

14 I konseptvalgutredningen (KVU) om Thereses gate som kom ut i mars 2016, blir det lagt
15 opp til et Thereses gate som skal legge til rette for trikke- og sykkelframkommeligheten.
16 Denne løsningen vil gjøre Thereses gate om til en gjennomfartsgate som ikke kommer
17 området innbyggere og lokale næringsliv til gode.

18

19 I 2017 vil Sporveien flytte trikkeskinnene i Thereses gate for å legge til rette for bedre plass
20 mellom trikkespor og muligheten til å kjøpe bredere trikker. Dette skal ikke kombineres med
21 opprustingen av gaten som kommer til å skje tidligst 2018/2019. Vi begynner altså å se på et
22 tidsrom som nærmer seg 10 år, hvor Thereses gate forblir en ombyggingsgate.

23

24 Miljøpartiet De Grønne St. Hanshaugen legger til grunn at Thereses gate skal være en
25 levende og attraktiv strøksgate. Vi mener derfor at:

26

- 27 ● fotgjengere må prioriteres. Videre utforming av Thereses gate bør skje etter konsept
28 3 i KVUen, som legger opp til brede fortau i gaten.
- 29 ● kombinasjonen sykkel og trikkeskinner ikke er optimal og gir mindre rom for
30 fotgjengere. Sykkelveinettet bør ikke legges til Thereses gate, men til sidegaten
31 Sofies gate.
- 32 ● bydelen må få bedre informasjon fra byrådet om prosjekter av tilsvarende omfang.
33 KVUen burde vært sendt på høring til bydelen og andre berørte parter med det
34 samme den forelå.
- 35 ● Thereses gate har vært utsatt for nok prøveprosjekter og fortjener ikke to nye runder.
36 Sporomleggingen og den endelige utformingen av gata bør gjennomføres samtidig
- 37 ● det må settes krav til tiltak som kan bidra til byliv og prioritere fotgjengere i Thereses
38 gate ved sporomlegging, f.eks. gjennom forskjøvning ved utforming av rigg-
39 /graveplass.
- 40 ● andelen parkeringsplasser i Theresesgate og sidegater ikke sakl økes i
41 ombyggingsperioden, og på sikt reduseres for å frigjøre areal til næringsvirksomhet
42 og fotgjengere.

43

1 1b Tiltak i Thereses gate

2 *Forslag fra Helge Fredheim*

3

4 *Merknad: Redaksjonskomiteen oppfatter denne resolusjonen som et alternativ til resolusjon*
5 *1, og foreslår den behandlet som et helhetlig endringsforslag til denne dersom den tas til*
6 *behandling.*

7

8 Oslo er en av Europas raskest voksende byer. Sykkel er en del av løsningen på å løse
9 utfordringer knyttet både til transport og klima. Det sittende byrådets mål er en sykkelandel
10 på 25 % innen 2025. Målet skal nås ved at sykkelen skal være en tydelig del av byrom og at
11 det skal skapes et finmasket og trygt sykkelnett. Denne typen tiltak kan ikke iverksettes uten
12 tydelige prioriteringer.

13

14 Thereses i St. Hanshaugen bydel er en strøgsgate med et rikt servicetilbud. Gaten har
15 således mange mål for beboere i området; syklende, gående, kollektivreisende og bilister.
16 Hvis målet om økt sykkelandel skal nås, må det tilrettelegges for sykkel også i attraktive
17 strøgsgater der folk ønsker å ferdes.

18

19 Thereses gate inngår i forslag til plan for sykkelveinett i Oslo, og ifølge planen skal gaten
20 tilrettelegges for sykkel innen 2025. Samtidig går det trikk i gaten – og i forbindelse med
21 innkjøp av nye trikker må trikkeskinnene oppgraderes. Gaten går således flere forandringer
22 imøte i årene som kommer.

23

24 I konseptvalgutredning for gaten bestilt av Bymiljøetaten i Oslo kommune er ulike løsninger
25 for gaten beskrevet og vurdert. Løsningen som samlet sett kommer best ut er at det
26 etableres sykkelfelt på begge sider av gaten, samtidig som trikkeskinner flyttes noe og fortau
27 bevares. Gaten stenges for biltrafikk. Utredningen viser at gaten er bred nok til dette, og at
28 alternativet kommer godt ut på alle kriterier unntatt de som gjelder privatbil.

29

30 Sofies gate er delvis parallell med Thereses gate, men som sykkelvei fungerer den som
31 gjennomfartsåre snarere enn strøgsgate med destinasjoner. Videre pågår det færre
32 aktiviteter i gaten, noe som gjør at den oppleves som utrygg etter at det er blitt mørkt. Gaten
33 utfyller Thereses gate, men er ikke en erstatning.

34

35 Oslo MDG vil:

36

- 37 ● Støtte konseptvalgutredningens anbefaling (konsept 6), fordi dette er vurdert som det
38 alternativet som best lever opp til målene i Oslos sykkelstrategi.

39

40 Flytte trikkeskinner og legge til rette for sykkel og gående i én operasjon, slik at næringsliv
41 og beboere i Thereses gate blir minst mulig skadelidende av anleggsarbeider.

1 2. Ernæringsprosjekt i hjemmebaserte tjenester

2 *Nordre Aker MDG*

3 Ernæringsprosjekt i hjemmebaserte tjenester med vegetarisk og økologisk mat som
4 delprosjekt

5 *Sammendrag*

6 *Underernæring er et stort problem hos syke eldre som bor hjemme. Kortreist, vegetarisk*
7 *mat og økologisk mat er viktige miljø- og klimatiltak. MDG vil innføre et ernæringsprosjekt*
8 *med ernæringscreening, forebygging og behandling av underernæring hos syke eldre i*
9 *hjemmebaserte tjenester i Oslo kommune, tilberede maten på lokalt kjøkken, inkludere*
10 *vegetarisk og økologisk mat som delprosjekt og etablere transport av eldre til felles*
11 *bespisning på seniorsentre.*

12 *Underernæring i hjemmebaserte tjenester*

13 En studie fra 2010 viste at 46 % av syke eldre som mottok hjemmesykepleie i Oslo og
14 Bærum kommune, var underernærte eller sto i fare for å bli underernærte. For eldre og
15 generelt alderssvakkede personer vil underernæring være en katalysator for
16 sykdom. Dermed kan en ond sirkel oppstå, med sykdom og påfølgende lavt matinntak, som
17 fører til mer sykdom og igjen lavere matinntak (1).

18 *Forebygging og behandling av underernæring*

19 Å optimalisere ernæringen gir en stor helsegevinst for den enkelte og forebygger sykdom og
20 forverrelse av sykdom. Flere små måltider, som organiseres og tilberedes lokalt, ville kunne
21 gi en bedre situasjon. Beriking av maten med for eksempel smør og fløte slik at de eldre får i
22 seg mer protein og energi er viktig (1).

23 Mat som stimulerer sansene til den hjemmeboende, både lukt, smak og synsopplevelse,
24 fører til at matlysten vekkes. Hensyn til brukernes egne matpreferanser, matvareintoleranse,
25 allergier, dietter og ønsker om for eksempel vegetarmat og økologisk mat bidrar til å øke den
26 gode matopplevelsen. Mange savner å spise sammen med andre, og noen må ha hjelp til å
27 spise (2).

28 *Vegetarkost og økologisk mat*

29 Vegetarkost fører til mindre utslipp av drivhusgasser enn noen annen mat og er samtidig
30 forbundet med lavere risiko for diabetes (3). Økologisk mat har minimalt med
31 sprøytemiddelrester, og kunstige tilsetningsstoffer er forbudt(4). Økolandbruk har høy
32 dyrevelferd, tar vare på livet i jorda og gir større biologisk mangfold (5). Regjeringen har
33 som mål at 15 % av matproduksjonen og matforbruket skal være økologisk i 2020 (6).
34 Sykehusene har allerede etablert økologisk mat som delprosjekt i deres miljø- og
35 klimasatsing (7).

36 *Omorganisering av eldreomsorgen i Oslo kommune*

37 De tre styringspartiene i Oslo kommune, AP, SV og MDG, har startet en omorganisering av
38 eldreomsorgen. Andelen brukere i hjemmebaserte tjenester skal økes og antall

39 sykehjemsplasser skal trappes ned.

40 Velferdsteknologi er en viktig del av omorganiseringen (8). I denne prosessen vil det være
41 viktig å ha en plan for å bedre ernæringen hos de syke eldre hjemmeboende.

42 *Helsegevinst ved å kartlegge, forebygge og behandle underernæring*

43 MDG har et godt grunnlag for å mene at kostnadene ved å optimalisere ernæringen hos
44 syke eldre som bor hjemme, vil veies opp av reduserte utgifter til behandling og medisiner til
45 brukerne og færre reinnleggelser på sykehus (9,10).

46 Forslag til vedtak

47 MDG vil

- 48 1. Innføre et ernæringsprosjekt hos syke eldre i hjemmebaserte tjenester for å
49 kartlegge, forebygge og behandle underernæring. Ansettelse av ernæringsfysiologer,
50 ernæringscreening i samarbeid med fastlegen og økning av kompetansen hos
51 helsepersonellet i hjemmebaserte tjenester og hjemmesykepleien blir viktige tiltak i
52 prosjektet.
- 53 2. Tilberede maten på lokalt kjøkken i Oslo i stedet for den ferdig tilberedte maten fra
54 Fjordland. Det vil være fokus på berikelse av maten og brukernes egne
55 matpreferanser og behov.
- 56 3. Inkludere kortreist vegetarkost og økologisk mat som delprosjekt.
- 57 4. Etablere tilbud med transport for eldre slik at de kan komme sammen til felles
58 bespisning på seniorsentre eller andre egnede møteplasser.

59 Referanser

- 60 1. Guttormsen, B, A. Hensrud, A. Irtun, Ø. Mowé, M. Sørbye, W, L. Thoresen, L. Øien, H. Alhaug, J. &
61 Smedshaug, B, G) (2.opplag/09/2010 sist endret (pdf) april 2013). "Nasjonale faglige retningslinjer for
62 forebygging og behandling av underernæring" Hentet 16.04.2015 fra:
63 [https://helsedirektoratet.no/retningslinjer/nasjonal-faglig-retningslinje-for-forebyggingog-behandling-av-
65 underernering](https://helsedirektoratet.no/retningslinjer/nasjonal-faglig-retningslinje-for-forebyggingog-behandling-av-
64 underernering).
- 66 2. Borg G. Måltider er mer enn mat. Forlaget Aldring og Helse 2012.
- 67 3. David Tilman og Michael Clark: Global diets link environmental sustainability and human health, Nature
68 (2014), DOI: 10.1038/nature13959 (sammendrag).
- 69 4. http://www.mattilsynet.no/planter_og_dyrking/okologisk/landbruk/
- 70 5. Oikos Økologisk Norge, www.oikos.no
- 71 6. Stortingsmelding 9, "Velkommen til bords". 2011-12.
- 72 7. www.oikos.no/okoservering/storkjokken/hvorfor-okologisk-i-storkjokken
- 73 8. Sintef Rapport.2012. Velferdsteknologi i boliger.
- 74 9. Sosial- og helsedirektoratet 2008: Forebygging og behandling av underernæring – potensial for
75 kostnadsbesparelser
- 76 10. Stratton RJ et al. A systematic review and meta-analysis of the impact of oral nutrition supplements on
77 hospital readmissions. Aging Res Rev. 2013 sept;12(4):884-97.

1 3. Sykkelvei Bygdøy

2 *Vestre Aker MDG og Nordstrand MDG – Styrebehandlet i begge lokallag*

3

4 Årsmøtet i Vestre Aker MDG oppfordrer byråden til å bevilge midler til en ny, faglig grundig
5 utredning av mulighetene for fremkommelighet på Bygdøy, for både beboere og besøkende.
6 En plan med prioritet for syklende, gående og kollektivtransport, der også båt er inkludert
7 som alternativ, og der landskapsvernet får høyeste prioritet.

8 Denne miljøvennlige løsningen er ikke tegnet ut ennå – men den kan og bør vår byråd
9 komme med.

10 MDG kan nå bidra til en løsning som er bedre for beboerne, det biologiske mangfold,
11 landskapsvern og kulturminner.

12 MDG vil herved fremstå som det grønne partiet vi er, og som er best i stand til å ta vare på
13 miljøet.

14

15 Bakgrunn:

16 Den planlagte sykkelveien på Bygdøy har vakt mye støy. Miljøpartiet sin byråd sitter med
17 nøkkelen til å omgjøre et upopulært vedtak.

18 Motstanden er utløst av det samme engasjementet som skapte miljøbevegelsen i sin tid;
19 aksjonen mot Mardøla og ødeleggende infrastrukturprosjekter som innebar vettløse
20 naturinngrep osv.

21 Riksantikvaren er åpen for nye og godt gjennomarbeidede forslag. Det gir byråden mulighet
22 til å legge fram en løsning som er bedre for beboerne, det biologiske mangfold,
23 landskapsvern og kulturminner enn den foreliggende.

24 Nåværende plan er et kompromiss mellom alt for mange hensyn. Alternativene som er
25 utredet og løsningen som er valgt, er blitt dertil dårlige. At planleggingen har gått over så
26 mange år, har ikke gjort planen bedre. En god løsning krever at noen av premissene tas ut
27 og at hensynene bak fredningen blir førende.

28

29 Det er vegbanens bredde som utgjør den store og varige endringen i landskapet.

30 Landskapsbildet og naturopplevelsen blir fullstendig endret, og den unike adkomsten til
31 Bygdøy vil ikke lenger fremstå med samme unike rolige preg som i dag.

32

33 Veibredden skyldes at tre felt (to sykkelfelt pluss et gangfelt) legges ved siden av hverandre
34 langs jordet. Dette skaper den store visuelle endringen i landskapsbildet,
35 autostradauttrykket. Det samlede landskapsinngrepet med asfaltering opp til
36 Kongsgården blir nesten dobbelt så bredt som dagens.

37

38 Dette er selvsagt ikke den eneste måten å få bedre trafiksikkerhet for gående og syklende
39 på, på dette strekket. Det finnes mange måter å løse det på, miljøvennlig, trygt og tilpasset
40 landskapet. Grunnen til at det ikke foreligger et godt alternativ kan være at noen
41 (Statsbygg?) har forutsatt at den nye sykkel / gangveien skal ha en bredde som gjør den
42 kjørbar med utrykningskjøretøy. Hvorfor? Det kan også være at hensyn til effektiv drift, (kun
43 én stripe å måke og strø om vinteren) samlokalisering med vann og avløpsetaten -anlegg
44 osv. har lagt premisser for løsningen. Dette kan være fornuftig i mange sammenhenger, men
45 ikke her!

46 I dette tilfellet må landskapsvernet komme først, og være hovedpremisset.

47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74

Vestre Aker MDG foreslår at pengene brukes på en mer helhetlig plan for fremkommelighet på Bygdøy, for både beboere og besøkende. En plan med prioritet for syklende, gående og kollektivtransport. Denne miljøvennlige løsningen er ikke tegnet ut ennå – men den kan og bør vårt byråd komme med.

Tilleggsinformasjon:

- Riksantikvaren har bekreftet at de tar imot med takk nye og godt gjennomarbeidete forslag. De har hittil kun mottatt skisser, og ellers tatt stilling til elementer i det nåværende forslaget. Andre forslag til formell behandling har de ikke mottatt.
- Riksantikvaren har gitt dispensasjon og tillater felling av trærne i alleen på grunnlag av at de er syke og døende. Grunnlaget for denne dispensasjonen er mangelfull og delvis feilaktig. De fleste trærne er i god helsemessig stand ifølge COWI rapport datert september 2016.
- Forslaget må innebære en helhetlig plan for sykkel, gange og kollektivbetjening på Bygdøy, inkludert båt, som kan gjøre Bygdøy mest mulig tilgjengelig uten bil.
- Dagens forslag til sykkelvei på Bygdøy er basert på Statens Vegvesens generelle dimensjoner og standarder for sykkelveier. Men ifølge Samferdselsdepartementet kan disse fravikes «dersom det i enkeltsaker er ønske om bedre lokalt tilpassede enklere løsning». Det nye forslaget til standarder for sykkelveier – som har vært på høring har samme innhold.
- Byråden bør besørge for en faglig utforming av et alternativt traseforslag for ny sykkel og gangvei i Dronning Blancas vei og Bygdøyveien som sparer trærne og i større grad ivaretar kulturlandskapet.

4. Fortetting i kollektivknutepunkt/stasjonsnære områder og utviklingen i småhusområdene i Oslo

Vestre Aker MDG

Oslo MDG:

- vil aktivt støtte og videreføre gjeldende kommuneplans og ny planstrategis intensjoner om *bymessig fortetting av kollektivknutepunkt¹ og stasjonsnære områder*, men forutsettes at denne knutepunkt-/stasjonsfortettingen fører til en faktisk *forbedring av områdene både miljømessig og sosialt²*
- vil aktivt understøtte *lokal mobilisering og innbyggerinvolvering* ved å være særlig lydhøre overfor lokale fellesskap og beboeraksjoner om hvordan de kollektivt ønsker å ha det i sine bomiljø
- vil aktivt understøtte gjeldende kommuneplans intensjoner om å få fram *helhetlige grep for en bærekraftig byutvikling* som innebærer at enhetlige planer vedtas og gjennomføres³, og innser at dette er et område som krever sterk offentlig styring, bl.a. for å demme opp for altfor pågående utbygges press mot salg av attraktive tomter («...an offer you can't refuse»)
- vil bevare *småhusområdenes grønne og særegne strøkskarakter* ut fra hensynet til bomiljø og natur- og kulturverdier, men innser at *dagen småhusplan har en rekke utilsiktede, uheldige konsekvenser*:
 - o verdifulle grønne arealer og korridorer og snarveier bygges ned i raskt tempo
 - o en frimerke- eller lappeteppetbygging av små enkelttomter (som har ført til)
 - o en uregulert vekst i biler/bilbruk som overbelaster dagens boligveier generelt og barns skoleveier spesielt
 - o arkitektonisk verdifulle eneboliger rives til fordel for 6-8 standardiserte, pregløse eneboliger som overutnytter tomtene – og forflater mange eksisterende bomiljøer⁴
 - o en storstilt utbygging i småhusområdene uten tilstrekkelig krav til «fortett med vett» - med altfor mange konfliktsaker med unødig krevende, for en stor del, juridiske prosesser der hensyn til miljø og klima, verneverdier og sosiale hensyn ikke blir ivaretatt godt nok
 - o dagens situasjon er paradoksalt nok preget av en sterk fortetting i nettopp i småhusområdene, mens det ikke skjer noe pga. manglende gode helhetsgrep på grå og ledige arealer i stasjonsområdene⁵
- ønsker, kort sagt, en by der vanlige mennesker har råd til å bo, og der det går an å leve godt sammen, kunne puste og der trygghet og sikkerhet i trafikken er godt ivaretatt

¹ - opprinnelig ment for steder der minst to baner møtes/krysses – nå vurderes også steder der bane-/buslinje møtes

² - mange boliger/bomiljøer i disse stasjonsnære, trafikkerte områdene har svært dårlig ute- og lekemiljø og er utsatt for betydelig luftforurensnings- og støybelastning (rødsone) i dag

³ - som ser utviklingen i bolig-, areal-, transportutviklingen, infrastruktur-, grønnstruktur under ett

⁴ - ref. DNS omtale av «Villa Vesten» 21.12.16

⁵ F.eks. Smestad, Slemdal, Diakonhjemmet, Hovseter, En idé kunne kanskje være å satse sterkere på byplankonkurranse for disse stasjonsnære områdene basert på aktiv involvering fra lokale beboere/aksjonsgrupper (f.eks. basert på plansmie/charette-metoden (en planleggingsmetode for kollektiv utvikling av en idé eller et konsept i byutviklingen)

4b Endringsforslag til resolusjon 4

Margareta Isaksen

- Mdg vil arbeide for at den reviderte småhusplanen som vi fikk vedtatt i 2013 blir respektert.

Grøntområder i ytre by er kraftig redusert i løpet av de senere år. Det er i disse områder viktig biologisk mangfold forsvinner daglig. Trærne i åsene rundt byen blir borte. Verdifulle grønne arealer og korridorer (hager og snarveier) bygges ned. En fortetting på små tomter har resultert i økt bilbruk og belastning på veiene. Arkitektonisk verdifulle eneboliger rives til fordel for standardiserte, pregløse eneboliger som overutnytter tomtene og forflater mange eksisterende bomiljøer.

- Mdg vil ta avstand fra rasering av etablerte bomiljøer i grønne omgivelser og være særlig lydhøre overfor lokale fellesskap og beboeraksjoner om hvordan de ønsker å ha det i sine nærmiljø.
- Mdg vil sørge for at byutviklingen blir styrt av politikerne og ikke av utbyggerne.

Boligprisene øker kraftig, mye på grunn av spekulasjon, oppkjøp av leiligheter og utbyggers grådighet. Dette rammer særlig vestkanten av Oslo, hvor det tilbys 40-50 mill. for å få tak i en tomt de kan utnytte.

- Mdg vil ta vare på gamle arkitektur- og kulturhistoriske hus og boliger, dvs. ta mere hensyn til Byantikvarens uttalelser.

Byrådet har overlatt til PBE å ta avgjørelser angående Byantikvarens innsigelser. Det er en svekkelse av demokratiet.

- Mdg vil at fortetting bare skal foregå der flere kollektivtilbud møtes.

Småhusplanen må ikke overlates til skjønnsmessig behandling. Alle berørte parter må få anledning til å uttale seg i byggesaker.

1 5. Velkomstskilt ved bydelsgrenser

2 *Grünerløkka MDG – Styrebehandlet*

3

4 Markering av bydelsgrensene i Oslo med velkomstskilt

5

6 Oslo har 15 bydeler med egne bydelsutvalg som ivaretar lokaldemokratiet. Men mange av
7 Oslos innbyggere vet ikke hvor de ulike bydelene starter og stopper, og en del vet heller ikke
8 hvilken bydel de faktisk tilhører. Denne manglende bydelsbevisstheten er uheldig, og kan
9 også være en medvirkende årsak til forholdsvis lav valgdeltagelse i valget til bydelsutvalg
10 sammenlignet med kommunevalget (de to valgene går samtidig). Det er et demokratisk
11 problem å ha et politisk nivå som representerer et areal som ikke er klart avgrenset i
12 borgernes bevissthet.

13

- 14 • Oslo MDG ber Oslo kommune innfører bydelsskilt på de viktigste inn-/utfartsårene til
15 Oslo 15 bydeler, som viser borgerne hvor bydelsgrensene går. Dette vil styrke
16 bevisstheten om hvilken bydel man bor i og støtte opp under lokaldemokratiet.
17 Skiltingen skal gjennomføres mest mulig hensiktsmessig praktisk og økonomisk, for
18 eksempel ved at vanlige skiltmaler benyttes og at man kun skilter ved de 4-5 største
19 inn-/utfartsårene til en bydel. En vurdering av hvordan slik skilting gjennomføres mest
20 mulig hensiktsmessig praktisk og økonomisk, skal legges til grunn før tiltaket
21 gjennomføres.

22

23

1 6. Gatekart i bydelene

2 *Grünerløkka MDG – Styrebehandlet*

3

4 Tilrettelegging for gåing i Oslos bydeler ved hjelp av gatekart

5

6 I følge Stortingets klimaforlik, skal all vekst i persontransport i byområdene tas med gange,
7 sykkel og kollektivtransport. Det rødgrønne byrådet i Oslo har skjerpet dette målet, ved å
8 legge opp til en reduksjon i biltrafikk på 20% innen 2020. Her er det særlig fulgt opp med
9 tiltak knyttet til kollektivtransport og sykkel. Det er ønskelig med flere tiltak som legger til
10 rette for gange i bydelene.

11

12 For eksempel er Grünerløkka bydel stor og mange akser i bydelen er vanskelige å lese som
13 fotgjenger. De åpenbare aksene går typisk fra sentrum og ut, som aksene fra Torggata over
14 Markveien og opp Thorvald Meyersgate, eller aksene Storgata – Trondheimsveien. Men hvor
15 skal du gå, om du for eksempel skal fra Olaf Ryes Plass til Carl Berner, fra Carl Berner til
16 Løren Torg, fra Løren Torg til Hasle Torg, eller fra Ringnes til Tøyenparken? Dette er
17 eksempler på sentrale akser hvor det i dag ikke oppleves som naturlig å gå, til tross for at
18 reisepunktene er innen gåavstand. Tilrettelegging av gå-akser og skilt med «gatekart» eller
19 «pekere» vil bidra ikke bare til å øke andelen gående i bydelen, til å knytte bydelen sammen
20 i borgernes bevissthet.

21

- 22 • Oslo MDG ber byrådet starte et arbeid med å tilrettelegge for gange i bydelene,
23 gjennom å identifisere «gåruter» mellom viktige destinasjoner, tilrettelegge for
24 gangtraseer og sette opp «gatekart» og veivisere som viser gangtraseene og
25 inneholder informasjon om hvor lang tid det tar å gå til ulike destinasjoner. En
26 vurdering av hvordan dette kan gjennomføres mest mulig hensiktsmessig praktisk og
27 økonomisk, skal legges til grunn før tiltak gjennomføres.

28

29

30

1 7. Hovedstadssentrum - Oslos Central Park

2 *Forslag fra Beate Habhab på vegne av bystyregruppen*

3

4 La oss skape et unikt hovedstadssentrum med Oslos svar på Central Park

5

6 Onsdag 01.02.17 vedtok Oslo bystyre hvordan det nye Tullinkvartalet skal se ut. Utvidelsen
7 av Universitetet med nytt juridisk fakultet åpner opp en helt ny mulighet for
8 sentrumsområdet, nemlig en stor sentralpark midt bykjernen.

9

10 Utvidelsen gjør det mulig å kople Universitetsparken sammen med et nytt stort parkrom på
11 Tullinløkka, ved å avvikle og fjerne asfalten i den mellomliggende delen av Kristian VI s gate.
12 Som en utvidelse av Studenterlunden, kan dette danne utgangspunkt for en helhetlig plan
13 for «Oslo Sentralpark». Det ligger også til rette for å innlemme Akademihagen og få
14 studentsamskipnaden inn i bygget til Norges geografiske oppmåling sentrum. det vil både
15 skape mer liv i sentrum og frigjøre Chateau Neuf for andre formål. Og det er i tråd med
16 anbefalingene som Statsbygg gir i sin konseptvalgutredning om Tullinløkka.

17

18 Oslos sentralpark vil kunne bli et sammenhengende urbant parklandskap som rommer det
19 meste av det offisielle Oslo, fra Slottet og Universitetet, til teatrene, de historiske museene,
20 Karl Johan og Stortinget; en bilfri bykjerne som er tilgjengelig fra alle kanter av byen med
21 trikk og bane, til fots og på sykkel og tilrettelagt for både folkeliv og sanseopplevelser, lek og
22 fest og store markeringer.

23

24 I fremtidens by er åpne grønne arealer viktigere enn noen gang, i møte med klimaendringer
25 og kraftige nedbørsepisoder. En sentralpark vil også være et byplangrep som gjør det mulig
26 å løse nye krav til sikkerhet, både for befolkningen og offentlige bygg, på en myk og
27 menneskelig måte.

28

29 Forslag : Miljøpartiet De grønne ønsker at byrådet iverksetter en internasjonal
30 arkitektkonkurranse om «Oslo Sentralpark», en konkurranse om hvordan de ulike delene
31 av det offisielle sentrum kan forbindes i et sammenhengende parklandskap slik at bilfritt
32 byliv, tilgjengelighet, miljø og sikkerhet er ivaretatt på en helhetlig måte.

33

34

35

1 8. Bygartnere og kommunalt parkpersonell må tilbake

2 *Forslag fra Beate Habhab*

3

4 Konkurransetsetting av offentlige tjenester kan bidra til sunn utvikling på noen felt, men
5 mange oppgaver kan ikke løses med kortsiktige bestillinger fra private firmaer. En av dem er
6 driften av Oslos parkanlegg. Parker og grønne lunges er levende organismer. De må pleies
7 og forvaltes med en lokalkunnskap og erfaring som bare kan opparbeides over tid.

8 Avviklingen av kommunalt parkdrift har medført til at lokale park- og grøntanlegganlegg blir
9 forsømt. Bytrærne blir ikke fulgt opp og mange trær må fjernes uten planer for erstatning.

10 Historiske staudebed, som er utviklet og driftet av erfarne bygartnere gjennom mange tiår,
11 blir forenklet og faset ut, til fordel for på ad hoc løsninger med bruk av kast av sesongplanter
12 i bed og store blomsterfat. Og bydelene, som er ansvarlig for driften av de lokale parkene,
13 sitter uten fagkompetanse til å gjøre gode bestillinger,

14

15 Med nedleggelsen av Friluftsetaten og de lokale rodene som sto for parkdriften i bydelene,
16 har kommunen ikke bare kvittet seg med et unikt og viktig fagmiljø, men også med ansatte
17 som var viktige kontaktpunkter mellom befolkningen og kommune. De var til stede der folk er
18 og gjorde det mulig å finne raske løsninger når benker eller lekestativer var ødelagt, eller
19 frivillige lag ønsket hjelp med arrangementer eller opprustning av utearealer.

20

21 Miljøpartiet De Grønne vil ha derfor ha bygartnere og parkpersonell tilbake, både sentralt i
22 kommunen og i hver bydel; Fast ansatte fagfolk som kan bruke sin fagkompetanse og
23 lokalkunnskap til å drifte de grønne lungene og vegetasjonen i byen på en langsiktig og
24 bærekraftig måte. Det er viktigere enn noen gang, i en by som vokser og med de
25 forandringene og nedbørsmengdene som følger av klimaendringene.

26

27

1 9. Bilfritt sentrum på Grønland

2 *Gamle Oslo MDG – Vedtak på årsmøte i lokallaget*

3

4

5 Bilfritt sentrum også på Grønland

6

7 Grønland er på sitt mest spennende når biltrafikken holdes borte og markedsbodene slipper

8 til. Som en del av Grønlandsløftet bør Grønland fra Vaterlandsparken til Tøyenbekken bli

9 gågate med sykkel-tilrettelegging. Det vil åpne for bedre plass, gateservering,

10 kulturaktiviteter og mer byliv. Gaten bør oppgraderes på samme måte som Smalgangen.

11

12

1 10. Anlegge jernbanestasjon på Ensjø

2 *Fra Asbjørn Aas*

3

4

5 **I Jernbaneverkets delrapport av 01.03.2012 i prosjekt «Stasjonsstruktur;**
6 **Gjøvikbanen» er ny jernbanestasjon på Ensjø anbefalt men det ser ikke ut til at et**
7 **prosjekt for dette er i gang. Området bygges ut i høyt tempo og det vil være smart å få**
8 **stasjonen inn i områdeplanene så fort som mulig.**

9

10 Tøyen jernbanestasjon hadde pr 2012 litt under 100 passasjerer pr yrkesdøgn og 24 500 per
11 år. Ny jernbanestasjon på Ensjø vil være et viktig tiltak for reisende på Gjøvikbanen og for
12 utvikling av Ensjø-området. Et grovt anslag av kostnadene for ny Ensjø jernbanestasjon er
13 av Jernbaneverket vurdert til 30-40 millioner.

14

15 Fra konklusjonen i delrapporten:

16 «Flytting av Tøyen st. til Ensjø vurderes nærmere. Det er dobbeltspor på strekningen og det
17 må bygges plattformer på begge sider av stasjonen. Det tas forbehold om det er teknisk
18 mulig å bygge ny holdeplass på Ensjø med bakgrunn i banens stigningsforhold på
19 strekningen.» (s. 13).

20

21 Argumenter for Ensjø Jernbanestasjon:

- 22 · Bytte fra tog til T-bane blir mulig ved jernbanestasjon på Ensjø. Stasjonen vil
- 23 avlaste Oslo S.
- 24 · Å ta toget fra Tøyen jernbanestasjon til Movatn tar i dag 17 minutter og er etter
- 25 forslagstillers mening det beste alternativet for å komme seg ut i naturen. Ensjø
- 26 jernbanestasjon vil bli en rask vei ut i marka for en mye større del av bydelens
- 27 innbyggere.
- 28 · Den eksisterende Tøyen stasjon er ikke sentralt plassert, har tilgang kun fra en side
- 29 og er uten overgang.

30

31 **Forslag til vedtak: Oslo MDG ber byråd for Samferdsel sette i gang en proses for å få**
32 **anlagt en jernbanestasjon på Ensjø.**

33

34

35

1 11. Stram inn au pair-ordningen

2 *Gamle Oslo MDG – Styrebehandlet*

3

4 Styret i Gamle Oslo MDG ønsker å fremme et forslag om å stramme inn au pair-ordningen.

5 Slik den fremstår idag fungerer ordningen i overveiende grad som en måte å få billig

6 tjenestehold i private hjem. Vi ønsker at ordningen tar inn over seg disse forhold, og foreslår

7 at man omgjør den økonomiske godtgjørelsen til en sats som står i forhold til arbeidets

8 omfang, samt er i tråd med norsk arbeidsmiljølov.

9

10

11

1 12. Ta vare på Østensjøvannet

2 Østensjø MDG

3

4 Østensjøvannet er en av Oslos perler. Her er et viktig fuglereservat, men området har også
5 mange andre truede og sjeldne arter. Det er i tillegg et viktig rekreasjons-, tur- og
6 joggeområde, og har mange historiske og kulturlandskapsverdier. Nå er verneverdiene
7 under kraftig press, og i ferd med å bli forringet. Vannspeilet er fredet som naturreservat, og
8 de nærmeste områdene rundt inngår i «Østensjøområdet miljøpark». Miljøparken er
9 kartfestet og har egen reguleringsplan, og et slags forsiktig vern. Det er registrert over 220
10 fuglearter, og området huser også et rikt mangfold av andre arter, hvorav en rekke av dem
11 er sjeldne eller rødlistede. Blant annet finnes den eneste forekomsten i Norge av en spesiell
12 løvflue her.

13 Verneverdiene nå under kraftig press, både av menneskelig ferdsel og forstyrrelser, og
14 gjennom byggeprosjekter og andre tiltak i Miljøparken og i randsonene. Området har årlig
15 over 250.000 besøkende. Det medfører så mye slitasje at man nå må gjerde inn deler av
16 området. En viktig grunn til at området til nå har klart å beholde mye av sin verdifulle natur,
17 er at randsonene utenfor Miljøparken fremdeles fungerer som bufferområder.

18 Vi opplever nå at mange nye byggeplaner (boliger, skoler, barnehager og idrettsanlegg)
19 spiser av området. Både i Miljøparken og randsonene utenfor. Selv om de hver for seg ikke
20 alltid er så alvorlige, utgjør de sammen en betydelig trussel. Reguleringsplanene behandles
21 hver for seg. De samlede direkte og indirekte virkningene vurderes ikke. Bare i 2016 er det
22 fremmet en lang rekke forslag som griper inn i området, hvor de mest alvorlige er den
23 foreslåtte boligutbyggingen på «Eterfabrikken» og veibygging i selve Miljøparken ved
24 Manglerud skole.

25 Østensjøvannet er et unikt område med svært store miljøverdier. I dag tas det ikke
26 tilstrekkelig hensyn til dette i de mange ulike sakene som griper inn i og påvirker området.
27 Utbyggingspress er nå i ferd med å vesentlig forringe verneverdiene, slik at vi mister
28 artsmangfold. For å bevare det vi har i dag, er det derfor nødvendig å styrke beskyttelsen av
29 Østensjøvannet.

30 Oslo MDG ber derfor byrådet om at :

31 **1. Mer av området vernes som naturreservat.** Det er en prosess hos Fylkesmannen for å
32 få vernet mer av det arealet som i dag er omfattet av miljøparken, men som ikke har statlig
33 vern. Dette arbeidet må framskyndes.

34 **2. Størrelsen på Miljøparken økes.** Miljøparken er langt fra stor nok til å alene understøtte
35 det rike artsmangfoldet. Mange områder rundt parken er svært viktige som matfat,
36 hekkeplasser, etc, og er avgjørende for at det rike artsmangfoldet fortsatt finnes inne i
37 Miljøparken. Dette er områder som Abildsømyra, Bjørnsonskogen og endel andre mindre
38 områder. Slike områder innlemmes miljøparken.

39 **3. Det utredes en hensynssone rundt Miljøparken.** Det planlegges og gjennomføres ulike
40 tiltak i kanten av Miljøparken, som får konsekvenser for artsmangfoldet og verneverdiene
41 langt inne i selve parken. Flere planlagte boligblokker på grensa til Miljøparken gir for
42 eksempel ferdsel i områder som før var lite brukt. Byrådet bes derfor utrede en hensynssone
43 i randsonene rundt Miljøparken. Sonen skal sikre at det ikke gjennomføres tiltak som kan
44 forringe miljøverdier i Miljøparken, sikre at tiltak blir tilstrekkelig konsekvensutredet, og
45 sikre at kommunen /PBE følger med og pålegger tilstrekkelige hensyn. Samtidig må
46 hensynssonen være så fleksibel at den ikke skaper unødvendig stivbenthet.

47 **4. Det lages en plan for åpning av bekker rundt Østensjøvannet.** Åpning av bekker kan

48 bety stor forbedring for det biologiske mangfoldet. Det finnes flere muligheter på begge
49 sider av vannet.

50

51

1 13.Sats på nærsykling

2 *Fra Einar Wilhelmsen*

3

4 Mesteparten av den nye sykkelinfrastrukturen som er planlagt bygget kommer i sentrum.
5 Dette er en uttrykt prioritering i sykkelplanen. Imidlertid bor mesteparten av Oslos befolkning
6 ikke i sentrum, men i de «ytre» bydelene. Sykkelstrategien har mål om 16 % sykkelandel i
7 2025, mens vi i vår byrådserklæring har mål om 25 % sykkelandel i 2025. Da må man sykle
8 mer i alle bydeler, og alle grupper må sykle mer. Da blir satsingen utenfor sentrum for
9 beskjeden, f.eks er det knapt er planlagt nye sykkelveier i Bydel Søndre Nordstrand,(eller
10 hele Grouuddalen) før etter 2025.

11

12 Mesteparten av det som finnes og er planlagt av sykkelveier fra de ytre bydeler går mot
13 sentrum. Det er fint for jobbsyklister, men liten hjelp for barn og unge som skal på trening
14 eller på biblioteket. Det mangler planer for å kunne sykle trygt til funksjoner som ikke er i
15 sentrum. For eksempel sier sykkelplanen at Ekebergsletta fram til 2025 skal ligge som en
16 øy, framkøbet sykkelvegnettet både fra Søndre Nordstrand og selve Nordstrand. Fra Bydel
17 Østensjø (hvor det bor 50 000) kan man ikke sykle trygt til Norway Cup på Ekeberg før etter
18 2025, når det da skal bygges sykkelveg «på tvers» mellom bydelene.

19

20 En undersøkelse fra Urbanet analyse viser at sykkelandelen har falt aller mest (og
21 alarmerende mye) hos barn og unge. Fra 1991 til i dag har sykkelandelen av daglige reiser
22 for denne gruppa falt fra 21% til 12 %. Nedgangen i bruk av sykkel skyldes i stor grad at
23 barn og unge i økende grad kjøres med bil til aktiviteter, også til skolen.

24

25 Når vi skal lykkes med å øke sykkelandelen må vi få alle grupper til å sykle mer i hverdagen.
26 Det betyr at reiser som i dag tas med bil, skal tas med sykkel eller gange. For å få til det
27 trengs ikke bare sykkelveier til sentrum, men tiltak som gjør det enklere, tryggere og mer
28 attraktivt å sykle i lokalmiljøet. Videre trenger vi at skoler, idrettslag (ol) spiller på lag for å få
29 flere til å sykle. I bydel Østensjø har vi møtt motstand fra skolene som ikke ønsker å være
30 med på sykkelsatsingen vår.

31 **Oslo MDGs årsmøte ber derfor byrådet om å:**

32 Be alle skolene lage skolereiseplaner for mest mulig bilfri skolereise, og fremme sykling til
33 skolen. Skolene bør aktivt kartlegge og informere om gode sykkeltraseer til skolen. Videre
34 bør skolene bes kartlegge farlige områder og spille inn områder der det ønskes til tiltak (ny
35 sykkelinfrastruktur, redusert fart, tryggere kryss etc) til Bymiljøetaten.

36 Be bydelene samarbeide med barnehagene om å få flere til å ta reisen til barnehagen til fots
37 eller på sykkel, og la bilen stå.

38 Sette i gang en kampanje sammen med idrettslag, korps og liknende for å få flere barn og
39 voksne til å sykle og gå til trening, korps eller speidern.

40 Kartlegge trafikksikkerhet og trygg framkommelighet for syklende voksne og barn fram til
41 idrettshaller, idrettsanlegg, bibliotek og liknende, og iverksette farts- og trafikkdempende
42 tiltak, slik at det blir mer attraktivt å sykle. Tiltak bør ha særlig fokus på slike områder der det
43 mangler sykkelinfrastruktur i dag.

44

45

1 14. Tiltak mot gummigranulat i naturen

2 MDG Søndre Nordstrand

3 Oslo kommune må sette inn tiltak og være en garantist for at miljøfarlig gummigranulat ikke
4 kommer på avveie ved påfylling og anleggelse av nye kunstgressbaner.

5 Den siste tiden har det vært rettet oppmerksomhet mot bruken av gummigranulat på
6 kunstgressbaner. I en rapport utarbeidet av Mepex consult for Miljødepartementet
7 fremkommer det at gummigranulat er den nest største kilden til mikroplast på land i Norge.
8 En kunstgressbane består av 100 tonn gummigranulat. 10 tonn gummigranulat renner av og
9 må fylles på en kunstgressbane hvert eneste år.

10 Rapporten sier at på Norgesbasis kan avrenningen utgjøre så mye som 1500 tonn
11 gummigranulat. De små plastbitene flyr bort med vinden, fryses fast i isen, og renner bort
12 med vann. De spres dermed til andre områder, med vind og vann. Barn leker i området og
13 små barn kan spise de små partiklene.

14 Mange av Oslos kunstgressbaner består av gummigranulat av opphugde bildekk av SBR-
15 typen. SBR er små svarte gummispon av oppmalte bildekk som brukes som granulat i
16 kunstgress for at det skal bli mykt og minne mest mulig om naturgress.

17 Slik hard plast behandles som spesialavfall frem til den eventuelt havner oppmalt på en
18 fotballbane. Bildekk kan inneholde verestingstoff som alkylfenol, klorparafinar, ftalat (DEHP),
19 kvikksølv, arsenikk og bly. Andre stoff i bildekk, som kan utgjøre miljø- eller helsefare, er
20 PAH, sink og ftalat som butylbenzylftalat (BBP). Dette er stoffer med miljøgifter med llang
21 nedbrytningstid i naturen.

22 Den helsemessige faren ved bruk av gummigranulat har vært kjent av Oslo kommune i flere
23 år. Da Oslo kommune i 2010 laget et anbud for anleggelse av kunstgressbaner, sto det med
24 uthevet skrift i avtalen at «tilbud med SBR-granulat ...vil bli avvist». Likevel har flere baner,
25 blant annet Lusetjern kunstgressbane i bydel Søndre Nordstrand blitt anlagt med SBR-
26 granulat.

27 Selvom SBR er verstingen av gummigranulatene fordi den også kan utgjøre en helserisiko,
28 er det likevel selve gummigranulaten og avrenningen av plastpartikler ut i naturen som er
29 hovedutfordringen i dag og som er det primære Oslo kommune må få bukt med.

30

31 Oslo kommune skal i de nærmeste årene både anlegge nye kunstgressbaner og oppgradere
32 gamle. Oslo kommune planlegger nå sammen med OBOS å oppgradere 20 baner i løpet av
33 fire år. Fem av banene skal etter planen oppgraderes allerede til sommeren.

34

35 Med den kunnskapen vi nå har om hvor miljøskadelig bruken av gummigranulat, er det
36 nødvendig at kunstgressbanene sikres oppgradert på en best mulig måte for miljøet og at
37 nye baner anlegges på en måte som ikke på noen måte er skadelig for miljøet. MDG vil ikke
38 godta et økonomisk argument for å gå med på fortsatt bruk av gummigranulat dersom det
39 ikke samtidig garanteres både for avrenningsrisiko og at gummigranulaten ikke er
40 helsefarlig.

41

42 Forslag til vedtak:

43 Oslo Miljøpartiet De Grønne ber Oslo kommune om å arbeide for å sikre tilstrekkelige tiltak
44 mot avrenning av miljøskadelig gummigranulat ut i naturen. Slike tiltak kan innebære:

45

- 46- Bruk av miljøvennlige og naturlige alternativer til gummigranulat som for eksempel ecork:
47 <http://www.unisport.com/nb/produkter/ecork>
- 48- Bedre design og sikring av kunstgressbaner for å unngå tap av gummigranulat og
49 kunstgress
50
- 51 Kilder:
52 Kunstgressbaner mulig stor kilde til mikroplast: [http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2016/April/Kunstgressbaner-
53 mulig-stor-kilde-til-mikroplast/](http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2016/April/Kunstgressbaner-mulig-stor-kilde-til-mikroplast/)
54
- 55 Aftenposten: Tonnevis med gummi fra fotballbaner går rett ut i naturen: [https://www.nrk.no/hordaland/tonnevis-med-gummi-fra-
56 fotballbaner-gar-rett-i-naturen-1.12886720](https://www.nrk.no/hordaland/tonnevis-med-gummi-fra-fotballbaner-gar-rett-i-naturen-1.12886720)
57 Unisport: Miljøvennlig korkgranulat: <http://www.unisport.com/nb/produkter/ecork>
- 58 Bydel Søndre Nordstrand krever forbud mot bruk av gummigranulat : <http://renas.no/krever-forbud-mot-gummigranulat/>
59
60

1 15. Veg for gående/joggende i jernbanetraséen Voldsløkka -
2 Skøyen

3 *Fra Asbjørn Aas*

4 Mellom Voldsløkka og Skøyen ligger en del friområder og turstier langs den aldri realiserte
5 jernbanetraséen mellom Grefsen og Bestum. Mye av vegen i parkene har grusdekke.
6 Traséen går på en slik måte i terrenget at den i liten grad går parallelt med trafikkert veg. Det
7 foreslås at kommunen får i oppgave å utrede hvordan stiene kan gjøres sammenhengende
8 og lette å følge slik at man kan gå eller jogge på en vakker og trafikk sikker måte fra
9 Voldsløkka til Skøyen. Hovedutfordringene er sti ved Marienlyst/Blindern og fra Friggfeltet
10 via T-banekryssingen ved Frøen stasjon og sørover over Sørkedalsveien til
11 Vigelandparkanlegget.

12 Video:

13 <https://www.youtube.com/watch?v=SFNoRo7boAQ>

14

15

1 16. Vrimlefase i lyskryss med mange gående

2 *Fra Asbjørn Aas*

3 Kommunen oppfordres til bruk av vrimlefase i lyskryss med mange gående slik at man kan
4 krysse diagonalt. Det oppfordres til erfaringsutveksling med Trondheim som har vrimlefase i
5 mange sentrums-kryss.

6

7

1 17. Det må være like enkelt å gi bort som å kaste

2 *Fra Børge Roum*

3

4 Noe av det aller enkleste du kan gjøre i Oslo i dag er å kaste noe. Gå ut, åpne lokket på en
5 søppelkasse og slipp hva enn du har i hendene. Enklere kan det ikke bli.

6

7 Det finnes noen Minigjenbruksstasjoner som tar imot og gir videre brukbare ting. Dette er
8 flott, men de har mange viktige begrensinger: De er få og langt fra hverandre, du må frakte
9 ting dit selv – innen åpningstidene – og det er begrenset hva slags ting de tar imot og gir
10 bort. For eksempel tar de ikke imot store ting, og gir ikke bort elektronikk, som er en av de
11 mest miljøskadelige produkter vi har, både i produksjon og som søppel. Heldigvis finnes det
12 stadig flere muligheter for å gi bort ting på internett, men også disse krever mye mer arbeid,
13 for ikke å snakke om tålmodighet med dem som melder seg for å hente, enn å åpne hånden
14 over en søppelbøtte.

15

16 Ikke rart at mange velger å kaste også helt fine og brukbare ting, når terskelen for å gi bort
17 er så enormt mye høyere. Vi lever alle innenfor samfunnets rammer, og politikkenes rolle er å
18 endre disse rammene til det beste for individ og samfunn.

19

20 Personlig forbruk er en av de største kildene til klimagassutslipp i rike land[1]. I tillegg må
21 samfunnet betale ikke bare for å rydde opp i de miljø- og klimaproblemene produksjon og
22 frakt av nye ting fører til, men også for frakt og destruksjon av avfallet folk kaster. Derfor
23 mener Miljøpartiet De Grønne Oslo at det eneste naturlige er at kommunen har samme
24 ansvar for å legge til rette for å gi bort ting som for å kaste ting. Dette vil også ha den ekstra
25 fordel at vi gjør livet lettere for dem med lavest inntekt, en gruppe myndighetene har
26 ekstra ansvar for å hjelpe.

27

28 Miljøpartiet De Grønne Oslo vil derfor:

- 29 ● Se på muligheten for å innføre en norm for krav om "gjenbruks-hylle" på søppelrom i
30 nye og eksisterende boligkomplekser
- 31 ● Utrede en løsning for innhenting, sortering og videreformidling av
32 overskuddsmateriale fra hyllene, samt en ordning for å gi beskjed om at man har
33 større ting (f.eks. møbler, hvitevarer) som man vil gi bort når "gjenbruks-hyllene"
34 tømmes.
- 35 ● Utvide ordningen med minigjenbruksstasjoner, både i antall og i typer produkter de
36 kan ta imot og gi bort, inkludert møbler og elektronikk.
- 37 ● Sette opp, merke og opplyse om installasjoner for å legge fra seg og ta aviser,
38 magasiner og panteflasker på kollektivholdeplasser.
- 39 ● Starte samtaler med hacker- og makerspaces om et privat-offentlig samarbeid om
40 sikkerhetstesting og eventuell formatering og reparering av innsamlet elektronikk for
41 å benytte den kompetansen, engasjementet og ressursene disse miljøene sitter på.
- 42 ● Starte informasjons- og holdningskampanjer for å oppfordre til aktiv bruk av
43 Minigjenbruksstasjonene og andre muligheter som finnes for å gi bort og dele ting,
44 etter modell fra dagens kildesorteringskampanjer.

- 45
- 46
- 47
- 48
- Jobbe for å gjøre det lettere og mer attraktivt å gi og ta brukbare ting på byens søppelfyllinger, inkludert å se på muligheten for en rabatt for dem som tar med seg brukbare møbler.
 - Utrede flere mulige tiltak for å gjøre det like lett å gi bort ting som å kaste dem.

49

50 [1] <http://gemini.no/2016/02/forbruket-vart-verst-for-miljoet/>

51

52

53

1 18. Oslo-befolkningen fortjener et pusterom fra forbruks- og 2 kroppspress

3 *Fra Børge Roum*

4

5 Ifølge en studie fra 2016[1] slipper hver nordmann ut 10,3 tonn co2-ekvivalenter, 3 ganger
6 mer enn verdensgjennomsnittet og langt mer enn hva jorda tåler om vi skal unngå en
7 oppvarming over to grader. Omtrent 60 prosent av klimagassutslippene i landene forskerne i
8 en studie i 2016 så på kommer fra husholdningers private forbruk[2]. Det sier seg selv at
9 dette ikke er forenelig med en levelig klode, med mindre alle andre land, i hovedsak fattigere
10 enn oss, skal gjøre alt arbeidet med å rette opp i problemene vi har tjent oss søkkrike på å
11 bidra til å skape. For Miljøpartiet De Grønne er det ikke akseptabelt, vi har større tro på det
12 norske folk enn som så.

13

14 Det finnes én sektor som mer enn noen har som hovedoppgave å øke folks forbruk.
15 Reklamen. Det brukes også til å opplyse om organisasjoner og reklamere for tjenester og
16 digitale varer og andre mindre miljøskadelige produkter, selvsagt, men i hovedsak er dens
17 oppgave å øke folkes fysiske forbruk. Hvordan gjør man det i et samfunn hvor alle har
18 dekket sine behov, og vel så det? I stor grad ved å si at det du har og det du er nå ikke er
19 godt nok – gjerne ikke eksplisitt, men det er ofte det bakenforliggende budskapet. Dette er
20 skadelig for folks kroppsbylde, selvtillit og livskvalitet. Det er en grunn til at vi ikke tillater
21 reklame på skoler og reklame rettet mot barn.

22

23 Reklamen krever stadig mer av det mest dyrebare vi mennesker har: vår tid og
24 oppmerksomhet. Ikke bare i media, på internett, i butikker og i postkassen, men reklame
25 opptar også stadig mer plass i det offentlige rom. Det er ingen selvfølge at reklamen skal
26 prege og påvirke oss hvor enn vi retter blikket, og vi mener nå at det er på tide å ta
27 byrommet tilbake. Byrommet er vårt alles felles eie, og bør være et pusterom hvor vi kan
28 leve våre liv uten å bli bombardert med budskap om at vi må kjøpe stadig mer for å leve opp
29 til samfunnets forventninger.

30

31 Reklame er en kilde til inntekt for samfunnet, men det er også en kilde til utgifter gjennom
32 økt klima- og miljøpåvirkning fra produksjon, frakt og kasting av stadig flere produkter vi ikke
33 trenger og ikke blir noe lykkeligere av, samt gjennom den negative påvirkningen det har på
34 folks oppmerksomhet, psyke og livskvalitet. I et av verdens rikeste land mener Miljøpartiet
35 De Grønne Oslo at denne prisen ikke er verdt å betale for noen ekstra kroner i
36 kommunekassa. Ingen andre essensielle offentlige tjenester eller infrastruktur delfinansieres
37 av reklame, det er ingen grunn til at kollektivtilbudet skal være noe unntak – tvert imot er det
38 et tegn på at det anses som annenrangs tjenester, noe som ikke kunne være lenger fra
39 sannheten i en stadig mer folkerik by hvor bilen må ta mindre plass.

40

41

42 Miljøpartiet De Grønne Oslo vil derfor:

43

44

45

- Begrense det offentliges bruk av reklame som finansiering av tjenester.
- Begrense reklamebruk i det offentlige rom, bl.a på kollektivtransport og holdeplasser, plattformer og knutepunkter.

- 46 ● Utforme etiske retningslinjer for å styre hva slags reklamekampanjer som tillates hos
47 Ruter og andre offentlige aktører.
48 ● Innføre en fullstendig stans i utvidelsen av antall reklameskilt, -skjermer, -
49 veggfoliering o.l. på kollektivholdeplasser.
50 ● Gjøre det til en hovedregel at ingen skal få uadressert reklame i postpassen, unntatt
51 de som selv markerer et ønske om det.
52 ● Beregne alternative modeller for finansiering av kollektivsystemet slik at vi står klare
53 til å la reklamekontraktene løpe ut uten problemer.
54 ● Frede hustak og fasader fra oppføring av nye lysreklamer og jobbe for å fjerne
55 eksisterende lysreklamer som ikke er fredet.
56 ● Utrede flere mulige tiltak for å redusere mengden reklame i det offentlige rom.

57

58 [1] <http://gemini.no/2016/02/forbruket-vart-verst-for-miljoet/>

59 [2] <http://dusken.no/artikkel/25948/forbruket-vart-skader-miljet-mest/>

60

61

62

63

64