

## En bedre reise: Smart, grønn og helhetlig mobilitet for Oslo

Oslo Høyre brenner for at alternativet til privatbilen blir best mulig, ikke å gjøre bilistens hverdag kjipest mulig. På vei mot bedre trafikkmobilitet er det et selvstendig mål at konfliktnivået er lavt. For å få til det skal vi ikke stemple noen som utelukkende bilister eller syklistere. Vi skal heller ikke kritisere folk for reisevalget de tar. Vi skal se alle som det de er: Reisende, som prøver å få hverdagen til å gå opp på en best mulig måte for seg og sine.

Transporttilbudet må bli smartere, smidigere og dagens kapasitet må utnyttes bedre. Transport er Oslos største utslippskilde og veitrafikk alene står for halvparten. Samtidig har Oslo lenge vært en av Europas raskest voksende byer og vi må få plass til flere tusen nye innbyggere i løpet av de neste årene. Da må vi tenke nytt om hvordan vi skal reise. For allerede nå er mange busser, t-banetrokker, trikker og veier fulle. Den typiske bilpendler vil bruke 126 timer hvert år bare på å sitte i kø. Mobilitet kan ikke tenkes i siloer. Oslo Høyre vil ta utgangspunkt i å gi enkeltmennesket en best mulig reise.

I 2018 var utslippene fra veitrafikk 47 prosent av de totale utslippene i Oslo, og det er utslipp fra varebiler, tunge kjøretøy og busser som bidrar til å øke utslippene. Skal vi få ned utslippene i Oslo, må vi tenke nytt, smart og grønt.

### Smartere kollektivtilbud og bærekraftig finansiering

Oslopakkene har lang tradisjon i Oslo, og har vært avgjørende for at vi har fått et kollektivtilbud i verdensklasse, redusert luftforurensning, og flyttet biltrafikk vekk fra bo- og sentrumsområder. Det tverrpolitiske samarbeidet om areal- og transportutvikling har gjort Oslo til Oslo.

Fremover må vi tenke nytt i måten vi finansierer store infrastrukturprosjekter på, for dagens modell er ikke bærekraftig. Dette til tross for at den borgerlige regjeringen har mer enn femdoblet kollektivtilskuddene til Oslo og Akershus, sammenliknet med da de rødgrønne styrte. Målene om redusert privatbilisme, lavere fossilandel, og økt behov for finansiering av fremtidens transportløsninger, er i konflikt med hverandre. Det er et paradoks at vi i dag er avhengig av minkende fossilbil-inntekter for å finansiere tiltakene som skal redusere fossilbilbruken.

Oslo Høyre foreslår derfor en reform av dagens trafikantbetalingsystem. Satellittbasert veipricing vil gjøre bompengekostnadene mer målrettede og rettferdige. I tillegg bør det utvikles et finmasket system der lokal og global forurensning vektlegges. Det finnes mange ulike typer biler, noen er store og tunge, mens andre er lette og mindre. Det er derfor for snevert å kun vektlegge brensel som komponent for bompasseringsavgift.

Kollektivtrafikken finansieres også i stor grad av billettinntekter, men dagens billettsystem er utviklet for en tid med papirbilletter. Det trenger en modernisering. Billettsystemet må tilpasses de reisende, ikke omvendt.

Oslo Høyre er ikke låst til et gitt prisnivå på kollektivbilletter. Det må balanseres mellom ulike hensyn. Samtidig er Oslo Høyre tilhenger av at kollektivtrafikken har brukerbetaling. Transportøkonomisk Institutt har gjort beregninger som viser at dersom kollektivtransporten hadde vært gratis ville 5 av 6 nye passasjerer være folk som ellers ville gått, syklet eller ikke reist.

### **Oslo Høyre vil:**

- Ta i bruk ny teknologi for et nytt og bærekraftig system for veiprising. Systemet skal ivareta personvernet, være enkelt å forstå og oppfattes som rettferdig. Det samlede avgiftsnivået skal ikke økes.
- Sørge for at veiprisingssystemet følger prinsippet om forurenser-betaler, med kjøretøyets utslipp og veislitasje som utgangspunkt.
- Ha en gradvis omlegging der man går vekk fra vedtaket om at nullutslippsbiler kun kan betale maksimalt halv takst i bomringen.
- Tilpasse billettsystemene til de reisendes behov. For eksempel smartbilletter, rushtidsprising, lavere pris på enkeltbilletter, og fjerning av takstsonene bør vurderes.
- At en større andel av driftskostnadene for kollektivtrafikken skal overføres fra Oslopakke 3-inntekter til kommunebudsjettet.
- Gjennomgå Ruters eierstruktur for å sikre at det tjener Oslos interesser.
- At all ny infrastruktur som bussholdeplasser, T-banestasjoner og kollektivknutepunkt skal bygges med universell utforming og tilrettelegges med parkering for biler og sykler der det er behov for dette og praktisk mulig.

### **Kapasiteten må utnyttes bedre**

I Osloregionen skal man løse store mobilitetsutfordringer de neste årene. Det er nok å bruke penger på. Tunneler skal bygges, stasjoner skal oppgraderes, sykkelveier skal realiseres og skinner skal vedlikeholdes. For de av oss som er tilhengere av et så lavt skattetrykk som mulig, bør nykjøpte erfaringer fra koronakrisen åpne for en fordomsfri diskusjon om hvorvidt vi kan utnytte dagens transportkapasitet bedre fremfor å bygge dyr, ny infrastruktur. Det er tross alt god kapasitet på veien og i kollektivtransporten i 20 av døgnetts timer.

Statens Vegvesen har beregnet at om bare drøyt 10 prosent av bilistene lar være å kjøre i rushtiden, så vil trafikken flyte fint. Om 10 prosent færre reiser kollektivt i morgenrushet, får vi en lignende effekt. Når koronaens slør letter, vil sannsynligvis en rekke virksomheter vurdere hvordan de organiserer de ansattes arbeidssituasjon. Det kan være med på å lette trykket i rushtiden. Her bør også Oslo kommune, med sine 53 000 ansatte, gå foran.

### **Oslo Høyre vil:**

- At Oslo kommune og nasjonale myndigheter skal gjennomgå dagens regel- og avtaleverk med sikte på å gi de ansatte større grad av fleksibilitet over egen arbeidshverdag, med mer fleksible arbeidstider og tilrettelegging av hjemmekontor.
- Ha en større prisdifferanse mellom bomplasseringer i og utenfor rushtid.
- Innføre en prisdifferanse mellom bruk av kollektivtrafikken i og utenom rushtiden.
- Sette i gang et prøveprosjekt med forskjøvet skoledag ved enkelte videregående skoler.
- At Ruter i større grad tilpasser rutetilbud til etterspørsel i forbindelse med større arrangement, utfartsdager o.l.
- Si ja til regjeringens bompengavtale

## Vi kommer til å kjøre bil også i fremtidens Oslo

Enkelte politikere ønsker privatbilen til livs. Det er Oslo Høyre uenig i. For veldig mange familier så er bilen helt avgjørende for å få hverdagen til å gå opp. Oslofolk flest bor ikke i indre by, og bilen representerer frihet og fleksibilitet i dagliglivet.

Oslo har hatt stor suksess med å flytte forurensende trafikk vekk fra bybildet, til under bakken. Byareal åpnes, trafikkforholdene forbedres, luften blir renere og tunnelene har gitt fantastiske byutviklingsmuligheter. Den tradisjonen ønsker Oslo Høyre å videreføre blant annet på Manglerud, Røa, Filipstad og Furuset.

Bilen er for mange viktig fordi den gir oss muligheten til å reise rett dit vi vil akkurat når vi vil. For veldig mange så er det tilgangen på bil, og ikke hvem som eier den, som er viktigst. Derfor skal Høyre jobbe for at flere får tilgang på delingsbiler. Det er viktig for å tilrettelegge for at folk stort sett kan gå, sykle eller ta kollektiv i hverdagen. Noen ganger er det bare bilen som kan gjøre jobben, enten det er handleturer eller helgeturen til hytta.

### Oslo Høyre vil:

- Sikre fremdrift i de prioriterte tunnelprosjektene i Oslopakke 3. Røatunnelen, Manglerudtunnelen (E6 Oslo øst), lokk over E18 ved Filipstad og lokk over E6 ved Furuset, skal realiseres. Oslo Høyre vil på sikt realisere en tunnel mellom Rv4 og Østre Aker vei, som reduserer trafikkbelastningen langs Rv4 (Fossumdiagonalen).
- Kanalisere gjennomgangstrafikk bort fra lokalsentra og boligområder.
- Ta initiativ til en helhetlig plan for innfartsparkeringer med tilstrekkelig ladeinfrastruktur ved kollektivknutepunkt i ytre deler av i Stor-Oslo.
- Utarbeide en parkeringsnorm for indre og ytre by som sikrer tilstrekkelig med parkeringsplasser både for delingsbiler og privatbiler i nye prosjekter.
- I samarbeid med private, sikre tilstrekkelig antall hurtiglådestasjoner i hele byen.
- Legge til rette for at det tilgjengeliggjøres flere parkeringsplasser i underjordiske anlegg, og at disse får ladeinfrastruktur for elbiler og elsykler.
- Gjøre det mulig å benytte bil for de som har behov for det ved et besøk til sentrum. Særlig legge til rette for at nullutslippsbiler skal kunne benyttes utenom rushtiden og særlig om kveldene. For å få til dette er det nødvendig med tett samarbeid mellom Oslo kommune, næringslivet og parkeringshusene.
- Øke antall parkeringsplasser dedikert for bildeling, og vurdere dedikerte parkeringssoner for delingsbiler fremfor enkeltplasser.
- Vurdere alternativer til den søknads- og fastprisbaserte tildelingsordningen for offentlige parkeringsplasser til delingsbiler. Dette inkluderer kortvarige anbudstildelinger og auksjonsordninger.
- Samle en oversikt over hvor parkeringsmangelen for delingsbiler er størst, og basere nye parkeringstildelinger på denne.
- Fjerne kravet om at maksimalt 20 % av parkeringsplassene i Bildelingsordningen kan benyttes av elektriske delingsbiler.
- Kreve at samtlige offentlige parkeringsplasser, gjort tilgjengelige for bildelingsaktører, utstyres med ladeinfrastruktur.
- Åpne for at flere bildelingsløsninger enn stasjonsbaserte kan bli godkjent i Bildelingsordningen.
- Vurdere å skifte ut deler av kommunens bilpark med delingsbiler og annen mobilitet.
- Legge til rette for bildelingsplasser ved kollektivknutepunkt.
- Erstatte gratis ansattparkering på kommunale arbeidsplasser med en transportnøytral ordning.
- Legge til rette for døgnparkering av tungtransport utenfor boligområder.

- Tilrettelegge for bedre parkeringsmuligheter ved kultur- og idrettsarenaer.
- Sørge for at beboerparkering følger beboer og ikke bilen, og skal sørge for at beboere som ikke har egen bil, skal kunne parkere leie- eller delebil.
- Sørge for at gebyrene for beboerparkering bare skal dekke kostnadene ved ordningen.
- Legge til rette for økt bruk av biogass i transportsektoren gjennom krav i offentlige anbud.
- Ta i bruk resirkulert sand og grus ved strøing av vei og bane.

### **Mikromobilitet: Best for deg og best for samfunnet**

Sykkelen er billig, krever liten plass, har få utslipp og er veldig bra for kropp og sjel. Vi ønsker derfor å gjøre Oslo til en mer sykkelvennlig by. Da må vi gjøre det trygt å sykle, sette fra seg sykkelen, og hjelpe frem delingsløsningene, med bysyklene i spissen.

Elsparkesyklene kom i 2019 og har raskt blitt et populært tilbud i byen. De har dessverre også skapt nye utfordringer som vi må løse. Fremover må vi, som et minimum, få ned ulykkesraten, fjerne malplasserte sparkesykler og gjenbygge tryggheten for fotgjengere og sårbare grupper spesielt. Oslo Høyre både støtter og vil stille krav til elsparkesyklene. Det er viktig at gående fortsatt skal føle seg trygge på fortauet.

### **Oslo Høyre vil:**

- Bygge ut et sammenhengende helårs nettverk av sykkeltraséer inn mot sentrum.
- I størst mulig grad adskille ulike trafikanter og prioritere gang- og sykkeloverganger og underganger i store kryss.
- Utrede høybaner for sykkel på særlig trafikkerte strekninger.
- Bygge sykkelhoteller, der man trygt kan parkere sykkelen, ved store kollektivknutepunkt.
- Initiere samarbeidsprosjekt med eksempelvis NHO og Syklistenes Landsforening for å etablere flere tyverisikre sykkelparkeringsplasser for arbeidstakere.
- Utvikle Bysykel 2.0. ved å utrede elsykler, nye prismodeller, muligheten for utvidelse til ytre bydeler og andre tiltak som kan gjøre Oslo Bysykel til et mer attraktivt alternativ for flere.
- Revidere Bysykel-anbudet for å sikre at tilbudet hele tiden forbedres gjennom sunn konkurranse.
- Utarbeide felles kjøreforbuds- og lavhastighetssoner for elsparkesykler og stativløse delingssykler.
- Utarbeide felles parkeringssoner for elsparkesykler og stativløse delingssykler.
- På kort sikt innføre nattforbud for elsparkesykler og på sikt åpne for digitale alkoholtester eller andre løsninger som sikrer at det kun er edru folk som får leid dem.
- Sørge for at byens fortau først og fremst er tilgjengelige på fotgjengernes premisser.
- Etablere flere gågater og miljøgater i sentrum, inkludert en sammenhengende miljøgate fra Kvadraturen via Markveien og til Sannergata.
- Etablere en Oslostandard for gangveier, etter modell av Oslostandard for sykkelveier.
- Intensivere brøyting, strøing og tetting av hull på gang- og sykkelveier, fortau og veier over hele byen, særlig i høytliggende områder i ytre by.
- Sørge for trygge skoleveier i hele byen. Fortau bør anlegges der det er hensiktsmessig på særlig trafikkerte strekninger.
- Gjennomføre prøveprosjekter med ulike miljøvennlige alternativer for veisalt.

## Den beste velferden får vi når private og offentlig leverandører konkurrerer og samarbeider

Med eldrebølge og økte forventninger står Norge i nærmeste fremtid overfor enorme velferdsutfordringer. Disse kan kun løses ved å videreføre suksessen gjennom flere tiår med en blanding av offentlige og private organisasjoner som drifter helse- og velferdstjenester. Akkurat som ved barnehageløftet er vi avhengig av at offentlige og private jobber sammen for å skape et best mulig tilbud. Det offentlige setter rammene og styringen for det som skal leveres knyttet til forsvarlighetskravet og lovverket, mens ulike aktører leverer ulike deler av tilbudet til befolkningen på vegne av det offentlige. Målet med dette er å sikre alle en god og verdig eldreomsorg, tilpasset individuelle behov.

Nærmere 50 prosent av all rehabilitering av utskrivningsklare pasienter fra sykehusene gjøres hos private rehabiliteringsinstitusjoner i avtale med de regionale helseforetakene. Innenfor barnevernet leveres 40 prosent av institusjonsplassene i privat sektor. Når det gjelder private barnehager går om lag halvparten av barna i private barnehager som til sammen har 30 000 ansatte. I kommunesektoren kjøpes det helse- og velferdstjenester for å sikre kapasitet og kompetanse kommunene ikke sitter på, innenfor bo-omsorgstilbud, rus, psykiatri, brukerstyrt personlig assistanse, og eldreomsorg.

Konkurransen innen barnehagesektoren er avgjørende for over tid å sikre en best mulig kvalitetsutvikling. Barnehager med god kvalitet bidrar til å styrke barnas språkferdigheter og reduserer atferdsvansker. Barnehager med høy kvalitet har høy voksen- barn-tetthet og godt kvalifiserte ansatte. Barnehager med dårlig kvalitet kan derimot øke risikoen for atferds- og språkvansker, særlig for barn fra lavinntektsfamilier. Brukerundersøkelser viser at foreldre er mest fornøyde med private barnehager. Samtidig sparer kommunene 2,5 til 3 milliarder kroner årlig, mens så mye som 40 prosent av de private barnehagene nå går med underskudd.

Historisk har mange nye tjenester blitt utviklet i privat sektor. Flere tilbud å velge mellom gir bedre forbrukermakt til brukerne og deres pårørende. For kommunene gir også forskjellige tilbydere mulighet til å søke nye løsninger på en måte som egendrift sjeldent innebærer. Private aktører har også vist seg å kunne raskt omstille og skalere drift og tilbud til skiftende behov. Koronapandemien har vist hvor viktig det er å ha et offentlig helsevesen med kvalitet og tilstrekkelig kapasitet, men også hvor sårbart helse-Norge er uten private helse- og omsorgsinstitusjoner, fastleger og spesialister som en del av velferdsmixen.

Gjennom innovasjon og konkurranse mellom offentlige og private velferdsaktører har brukerne fått bedre tjenester, ansatte fått bedre lønninger og kommunene har spart penger.

Velferdstjenesteutvalget (Hagen-utvalget) la frem *NOU 2020: 13 Private aktører i velferdsstaten* i desember. Utvalget konkluderer med at skattepenger som settes inn i privat velferd effektivt blir til velferd for brukerne. Utvalget peker også på at det bør forskes mer på sammenhengen mellom kvalitet og ressursbruk innenfor alle velferdstjenester. Mer penger brukt gir ikke automatisk mer velferd til innbyggerne.

Hver krone brukt på velferd må brukes slik at innbyggerne får mest og best mulig velferd for pengene. For å sikre dette vil Oslo Høyre:

- utvikle og sikre offentligheten tilgang på målrettede og relevante kvalitetsindikatorer og nøkkeltall som gir kunnskap om og styrker kvaliteten til både offentlige og private helse- og velferdstjenester som er finansiert og styrt av det offentlige, herunder både barnehager og sykehjem.
- sikre åpenhet og lett tilgang til sammenlignbare kostnader for både offentlige og private tilbydere av velferdstjenester.
- sikre åpenhet og lett tilgang resultater av brukerundersøkelser i både offentlig og privat sektor, slik at helsepersonell, beslutningstakere, pasienter, brukere, pårørende og kommunen selv kan skaffe seg kunnskap og oversikt for å kunne henholdsvis velge eller stimulere til utvikling av bedre tjenester.
- sørge for at Oslo kommune inviterer alle seriøse leverandører når det lyses ut anbud, uavhengig av driftsform.
- sikre valgmulighet for innbyggere som for eksempel skal velge sykehjem eller har en kronisk sykdom og trenger brukerstyrt personlig assistanse (BPA).
- gjeninnføre private tilbydere innenfor sykehjemsdrift, da dette bidro til mer effektiv drift, bedre resultater, høyere kvalitet og flere innovative tiltak – på alle sykehjemmene.
- gjøre det lettere for nyetablerte helsegründere, for eksempel ved å innføre HELFO-modellen som Høyre har innført i spesialisthelsetjenesten, til også å gjelde for utvalgte områder av kommunehelsetjenesten.
- sørge for at Oslo kommune jevnlig offentliggjør en oversikt over private tilbydere innen fritt brukervalg på sine hjemmesider.
- sørge for at Oslo kommune jevnlig offentliggjør en oversikt over ledige lokaler på sine hjemmesider som kan leies av private til etablering av velferdstjenester.
- anerkjenne frivilligheten som et viktig element i velferdssamfunnet, og støtte frivillige organisasjoner som legger til rette for aktiviteter for barn og eldre.
- sørge for at private barnehager får reelt sett like gode økonomiske rammevilkår som de kommunale.
- at private barnehager igjen kan etablere seg i Oslo kommune på lik linje med kommunale.
- sørge for kontakt med foreldre der det ikke er søkt barnehageplass i løpet av året deres barn fyller 2 år, for å informere om betydningen av at barna går i barnehage og tilby hjelp til å søke om barnehageplass.
- få gjennomført en kartlegging av hvorvidt det spesialpedagogiske tilbudet for barnehagebarna dekker behovet i den enkelte bydel.
- kontinuerlig jobbe for et best mulig offentlig tjenestetilbud til byens befolkning – det offentlige tilbudet blir også bedre med økt konkurranse og supplerende tjenester fra det private. Ingen bransje blir bedre uten alternativer og konkurranse, heller ikke helse og omsorg. Uten konkurranse taper alle.
- sørge for etablering av lokale barnehager i større utbyggingsfelt. Barnehager i nærmiljøet er viktig for å skape gode lokalmiljø både for barn og voksne og gjøre hverdagen enklere ved bringing og henting av barn.

## Et levende og mangfoldig Oslo sentrum

Koronapandemien har forsterket behovet for en betydelig satsning på et levende og mangfoldig Oslo sentrum. Den politiske utviklingen gjennom de siste seks årene har i for liten grad sett helhetlig på byens behov. Gode politiske intensjoner har i for liten grad tatt hensyn til alle aktivitetene som er med på å skape et godt sentrum i Oslo, og byen har vært for dårlig til å spille på alle de gode kreftene som sammen gir godt byliv, kultur og verdiskaping.

### Handelen gir arbeidsplasser og viktig inntekt for Oslo kommune

Oslo har et bredt sammensatt næringsliv, som bidrar med avgjørende inntekter til byen. Alle næringene må virke sammen, og sammen med kommunen, for å gi verdiskapningen byen lever av.

Oslo sentrum som område for handel, håndverk og småindustri må sikres bedre i tiden fremover. Sentrum må ikke minst ivaretas som et attraktivt område for et mangfold av fritidsopplevelser for brede lag av både byens befolkning og besøkende.

Handelen i Oslo sentrum møter sterk konkurranse fra netthandel, kjøpesentre utenfor bykjernen og færre mennesker i sentrum. Mye av dette skyldes nå koronapandemien, men den negative utviklingen for sentrumshandelen var også tydelig før mars 2020. Én av ti ansatte i Oslo jobber i handel og serveringsnæringer, og sentrum står for en sjettedel av handelsomsetningen i kommunen.

Det bør være attraktivt både for innbyggere og besøkende å foretrekke Oslo sentrum når man trenger en ny bukse, få reparert en klokke, kjøpe gode bakevarer eller hva det måtte være. Oslo sentrum er så vakker, og den blir enda vakrere med mennesker, liv og røre.

Et levende sentrum er viktig. For å få dette til må ha variasjon i næringene som har tilhold i sentrum. Handel er en sentral del av dette, men også andre næringer er viktige for å skape aktivitet i Oslo sentrum. Forskjellige næringer virker sammen, og sammen med kulturlivet for å gjøre sentrum til et godt sted for opplevelser.

### Kulturelt mangfold gir stimuli

Oslo sentrum har et rikt kulturliv, og potensiale for enda mer. De sammensatte kulturelle aktivitetene i Oslo sentrum nyter godt av næringsaktivitetene og næringslivet nyter godt av det rike kulturelle tilbudet.

Teater, kinoer, restauranter og konsertarenaer er viktige, men byen har potensiale til mer. Det er allerede mange aktiviteter som foregår på utradisjonelle arenaer, og flere aktiviteter kan ta i bruk større deler av byen til fritidsopplevelser som viser byens mangfold. Eksempelvis kan dette være ridderturneringer på festningsvollene, hundeutstilling på Rådhusplassen, båtrace og ro-regatta i havnebassenget, sykkelritt med start og mål på Karl Johans gate og barnefestivaler midt i sentrum. Motorsykkelmiljøet bør igjen også kunne ha en plass i sentrum, det er fargerikt og viser også en side av byens mangfold.

Det er også viktig å få realisert bindeledd mellom byens internasjonalt kjente høydepunkter innen norsk kunst og kultur på en god måte blant annet ved privatfinansiert gondolbane mellom Skulpturparken på Ekeberg og Bjørvikaområdet.

## Oslo Høyre vil forsterke samspillet i byen

Oslo Høyre har tro på at aktører må arbeide sammen for å gi god utvikling av byen. Utviklingen av fjordbyen er et eksempel på slikt vellykket samspill mellom politisk strategi, kommunale planer og tilrettelegging, eiendomsutviklere og handelsnæringen. Kommunen har i økende grad tatt en passiv tilnærming hvor man gjør isolerte grep slik som å endre skjenkebevillinger, mens næringslivet etterlyser helhetlige grep for å tilrettelegge for aktivitet.

Erfaringer fra vår egen fjordby og internasjonale eksempler, fra for eksempel London og Toulouse, viser hvor vellykket det kan være når kommunen tilrettelegger for kontakt mellom næringslivsaktører og gir rom for utvikling.

Kunder etterspør nå i større grad opplevelsbaserte tjenester, og næringslivet tilpasser seg med nye løsninger. Jernias nye butikk i Bjørvika åpnet rett før nedstengningen av Norge i mars 2020, likevel tjente butikken penger allerede fire måneder senere. Dette skjer gjennom nyskapende løsninger som hjemkjøring av varer, bedre rådgivning i butikkene, reparasjonstjenester, produktutleie og annet. Butikken er tilpasset kunder som ikke kjører til utsalgsstedet, men kundene får likevel varene hjem.

Små aktører har ikke mulighet for dette og er avhengig av å kunne finne sammen for å klare å utvikle slike tilbud.

En del av bildet er også at flere mennesker må kunne bo i sentrum, slik at bylivet øker i takt med innbyggerne som bor der.

### Oslo Høyre vil:

- At kommunen skal være en positiv drivkraft i samspill med gårdeiere og annet næringsliv.
- Aktiv lytte til næringsdrivende for å forstå deres utfordringer og muligheter i utbyggingsprosesser.
- Stimulere til samarbeid mellom næringslivsaktører slik at man kan få unike handleopplevelser i sentrum.
- Intensivere arbeidet med å tilrettelegge for boligutvikling i Oslo sentrum.

## Oslo Høyre vil gjøre byen tilgjengelig for folket

Utfordrende kjøremønster og en betydelig redusering av p-plasser har ført til at flere har lagt handleturene sine andre steder enn til Oslo sentrum. Samtidig går den internasjonale utviklingen for storbyer bort fra bilbruk i sentrumsområder. Vi mennesker er tilpasningsdyktige, og en fortsatt utbygging av gode kollektivløsninger i Oslo er vesentlig for et godt byliv. Kollektivknutepunkt må bygges slik at bytter mellom transportmidler blir sømløst.

Samtidig har enkelte behov for å bruke bil til Oslo sentrum, og de må sikres lettere tilgjengelighet på parkeringshus eller plasser for funksjonshemmede. I dagens situasjon kan selv de som er godt kjente i byen ha store vanskeligheter med å finne veien inn til eller ut fra et parkeringshus i sentrum på grunn av stadig endrede kjøremønstre og dårlig skilting.

### Oslo Høyre vil:

- Legge til rette for større arrangement i Oslo sentrum som viser mangfoldet i byens befolkning.
- Aktivt markedsføre Oslo sentrum som en arena for et bredt spekter av arrangementer.
- Ha betydelig større helhet i byens samferdselsplaner, med spesiell oppmerksomhet om behovet for å bytte mellom kommunikasjonsmidler.



- Gjøre det mulig å benytte bil for de som har behov for det ved et besøk til sentrum. Særlig legge til rette for at nullutslippsbiler skal kunne benyttes utenom rushtiden og særlig om kveldene. For å få til dette er det nødvendig med tett samarbeid mellom Oslo kommune, næringslivet og parkeringshusene.
- Arbeide med eiere av parkeringshus for å gjøre disse mer tilgjengelige utenfor kontortiden.
- Sikre tilstrekkelige soner for av- og påstigning for turistbusser i sentrum.
- Tilrettelegge for felles betalingsløsninger for parkering utenom kontortiden og billetter til kulturarrangementer.
- Bedre informasjon om kjøremønstre og skilting til og fra parkeringshus.
- Fortsette arbeidet med innfartsparkeringer, både for arbeidsreisende og turister, og integrere reserverings- og betalingsløsninger for slike med kollektivbetaling. Tilrettelegge for enkle overganger mellom egen bil og offentlig kommunikasjon.
- At Oslo skal være en by som sier JA og ønsker velkommen private initiativ.
- Fortsette arbeidet med å etablere en privatfinansiert gondolbane mellom Bjørvika og Ekebergparken.

### Oslo Høyre vil gi verdiskapningen tilgjengelighet til byen

Næringslivet har egne behov for transport og parkering. Tilrettelegging og forståelse for næringslivets transportbehov har i altfor stor grad blitt forsømt siste seks år. Byen fremstår som stengt for verdiskapningen. Det må være mulig for alle næringsdrivende å få varer levert, og levere varer. Håndverkere har behov for tilgjengelighet nær de kundene de skal betjene.

Oslos bedrifter ønsker å være med på en positiv utvikling. Ved bedre tilrettelegging og utvikling av nye tjenester kan det være at Ruter kan bidra til å få flere næringsdrivende til å benytte sine tjenester. Andre er avhengig av å kunne parkere nært sine kunder. Når stadig flere håndverksbedrifter og andre næringsdrivende har elbiler, vil lett tilgjengelige hurtigladere for slike også gi et positivt bidrag til utviklingen i byen.

### Oslo Høyre vil:

- Ha et eget servicekort for håndverkere og varetransport som gir særrettigheter i kontortiden, slik som kjøreadgang og tilgang på parkeringsplasser med hurtigladere.
- Ha egne ruter i byen som kan lette kjøring i byen for varetransport, håndverkere og andre service-tilbydere.
- Legge til rette for egne parkeringsbestemmelser i kontortiden som gir mulighet til forutsigbar korttidsparkering for næringsdrivende.

## Stopp hyblifiseringen i Oslo

Hyblifisering, som innebærer at et hus eller en leilighet gjøres om til mange små hybler, er et økende problem i deler av Oslo. Dette påvirker sameier og nabolag negativt ved ustabil og dårligere bomiljø, økt trafikk og press på allerede begrensede parkeringsarealer, mer støy og redusert brannsikkerhet.

Regjeringen fremmet før jul et lovforslag som vil gi kommuner og eierseksjonssameier bedre muligheter til å hindre uønsket hyblifisering. Det vil kreves 2/3 flertall på årsmøtet i et boligsameie for å godkjenne ombygging av en leilighet til mange små hybler, og kommunene får mulighet til å gi bestemmelser som kan hindre hyblifisering i deres respektive kommuneplaner og reguleringsplaner.

Oslo Høyre mener Oslo kommune må benytte de nye lovhjemplene så snart de har blitt vedtatt av Stortinget til å ta en bedre styring og sette rammer for hyblifiseringen i Oslo. Oslo Høyre forventer at byrådet allerede ved revideringen av Oslo kommunes arealplan, legger frem forslag til bestemmelser som kan redusere omfanget av uønsket hyblifisering i byen vår.