

Re Nytt kjøremønster i sentrum

Høringsuttalelse fra Oslo Guideforening

Om Oslo Guideforening og trafikk i sentrum

- Oslo har et fortrinn som mange besøkende vet å sitte pris på, nemlig at byen kan karakteriseres med *"the blue and the green, and the city in between"*. I så måte er ikke sentrum noe unntak, det er langt på vei en grønn lunge i en travel by. Sentrum er tumleplass for besøkende, beboere og alle som har sitt utkomme der. Oslo Guideforening deler derfor en visjon om et sentrum hvor publikum kan ferdes trygt i gode omgivelser samtidig som hverdagens ulike behov varetas. Det innebærer at selv om det legges restriksjoner på trafikk i sentrum, så må det etableres tilbud som tilfredsstiller ulike trafikale behov. I den forbindelse vil Oslo Guideforening ta til orde for transporttilbud basert på småskala elektriske busser samt elektrodrevne turistbåter mellom de fjordnære turistattraksjonene i sentrum og på Bygdøy. Etableringen av et standsmessig akvarium i byens umiddelbare nærhet, aktualiserer også øket sjøverts transport av turister. Oslo Guideforening ønsker å være en forkjemper for en miljø- og klimavennlig by som i 2019 vil være Europas miljøhovedstad og håper at byen i turistsesongen vil tilby besøkende de tilbud som forventes av en "grønn" by med mange turistattraksjoner.

Om Oslo Guideforening

- Forløperen til dagens Oslo Guideforening ble stiftet i 1932. Enhver Osloguide som har avlagt Oslo kommunes guideeksamen kan være medlem av foreningen. Den har som formål å vareta medlemmenes faglige og økonomiske interesser. Det er i 2018 236 medlemmer i foreningen.

Om det å være Osloguide i Oslo

- De fleste av Oslo Guideforenings medlemmer utøver sin profesjon som guide i Oslo. For en profesjonell Osloguide vil det si at de lever opp til hva Oslo's mangeårige turistsejef, Alfild Hovdan, en gang sa, nemlig at *"Jeg selger ikke Oslo, – jeg inviterer."* Som vert for de mange tilreisende som hvert år kjøper guidetjenester i Oslo, vil en godkjent Osloguide gjøre det som enhver seriøs vert ville gjøre, legge forholdene til rette slik at den besøkende i ettertid både vurderer et gjenbesøk og deler sin positive opplevelse med andre.

Om kjøpere av guidetjenester i Oslo

- Det var flere en 1.3 millioner besøkende i Oslo i 2016, tallene for 2017 foreligger ikke i skrivende stund. Flertallet av de besøkende hadde et kort opphold i byen. De fleste som

kjøpte guidetjenester, valgte guidetjenester av begrenset varighet. Det vil vanligvis bety guidete turer på 2-3 timer. I løpet av den korte tiden ønskes en presentasjon av et optimalt antall severdigheter. Med unntak av vandreturer i sentrum, vil de fleste guidete turer skje ved hjelp av buss. Mange kjøpere av guidetjenester besøker Oslo som del av en rundtur til hovedsteder i en rekke land.

Om typiske guideturer i Oslo

- Selv om Oslo er den hovedstad i verden med flest statuer, er det en liten hovedstad med relativt få monumentale bygninger.
- I løpet av en vanlig guidet busstur vil byens gjester blant annet bli presentert for Akershus festning, Nasjonalgalleriet, Nationaltheatret, Oslo rådhus, Slottet, Stortinget og Universitetet.
- Selv om Oslo sentrum kan sies å være kompakt, er det logistisk sett intet realistisk alternativ til transport av gjester som skal guides. I den sammenheng er det viktig å peke på at gjester til byen vil forvente transport sammenlignbar med hva de blir tilbudt i andre hovedsteder, de skandinaviske inkludert. Det er ikke grunn til å anta at sentrumsvandring vil være et realistisk alternativ. Byens gjester må derfor tilbys adekvat transport. I dag er busstransport eneste alternativ.

Om utfordringer til sentrumsguiding i Oslo

- I 2017 ble det innført endret kjøremønster i Oslo sentrum, endringer som fikk konsekvenser for gjennomføring av turisttransporten samme sted.
- For 2018 er det foreslått nye endringer som vil få store konsekvenser for turistmobiliteten i byen.
- For turistsesongen 2018 viser prognosene at antall besøkende til byen vil øke. Tidligere års erfaring er at økning i antall gjester til byen også betyr øket etterspørsel etter guidetjenester. Konsekvensen er at behovet for transport av turister i Oslo sentrum vil opprettholdes og sannsynligvis øke.
- Samtidig som det vil være behov for å transportere gjester til byen rundt i sentrum slik at deres forventninger om å bli presentert severdigheter kan bli innfridd, reduseres muligheten for å innfri disse forventningene.
- Oslo Kommunes «Program Bilfritt Byliv» vil, ved å endre kjøremønsteret i sentrum av Oslo for å gi mer plass til gående og syklende, få som konsekvens at de mange gjester til byen som ønsker guidet transport i Oslo sentrum, ikke vil få sine forventninger innfridd. Det vil føre til at Oslos omdømme som turistdestinasjon vil bli alvorlig svekket, noe som vil få store økonomiske konsekvenser for Oslo.

Om Oslo Guideforening og «Nytt kjøremønster i sentrum»

- Oslo Guideforening - OGF - har forståelse for at gående og syklende i sentrum skal tilbys trygge forhold. Men det må ikke skje på bekostning av annen logistikk, eksempelvis

transport av turister i samme sentrum.

- OGF vil peke på den økonomiske betydning av byens gjester, herunder gjester som også kjøper guidetjenester
- OGF vil peke på den betydelig omdømmerisiko for Oslo by som følge av at gjester til byen ikke blir tilbudt samme transportmuligheter som alternative – og konkurrerende - turistdestinasjoner vil tilby.
- OGF vil anbefale utredning av de økonomiske konsekvensene av bortfall av nødvendig transport av turister i Oslo sentrum.
- OGF vil sterkt anbefale at det i Oslo kommunes «Program Bilfritt Byliv» umiddelbart inntas innføring av tilfredsstillende transporttilbud til byens gjester som forventer å bli tilbudt slikt.
- OGF har det siste året samarbeidet med Oslo kommune om innhenting av erfaringer fra iverksettelsen av «Program Bilfritt Byliv» og tilbyr fortsatt samarbeid slik at Oslos omdømme som en by hvor Alfhild Hovdan's credo “Jeg selger ikke Oslo, – jeg inviterer” holdes i hevd på en troverdig måte.