

Høringsinnspill til byrådets program for bilfritt byliv

Fra: Oslo Guidebureau AS, Oslo Guideservice AS, Nordic Gateway AS, Nordic Cruise Services AS, European Cruise Services,

Selskapene som har sendt dette innspillet representerer til sammen en vesentlig del av grupper/turistbusser/limousiner/og bevegelseshemmede besøkende som skal forflytte seg i sentrum. Vi representerer også mange vandregrupper med besøkende i god form. Vi jobber tett med VisitOslo og representanter for arbeidsgruppen for reiselivsbedrifter i Oslo, VisitOslo og bymiljøetaten.

Vi ønsker herved å komme med våre innspill og innsigelser til planene som er lagt frem.

Gjester som bruker mye penger i Oslo

De store volumene av turister som kommer til Norge, er godt voksne/eldre mennesker med god økonomi som legger igjen langt mere penger enn den yngre generasjon naturlig nok. De er ikke vant til å gå og forventer at attraksjoner er tilgjengelige for alle, også de med gåstol og rullestol. Dette gjelder for turister som kommer til Norge med både fly, cruiseskip og buss. Oslo ønsker flere av denne type gjester som bruker godt med penger. Et sentrum tilgjengelig bare til fots kan være negativt for denne målgruppen.

Gjestene som besøker Oslo legger igjen penger på guide, transport, måltider, museer, hoteller og butikker, forutsatt at de kan komme til dem. Jo mer tilgjengelig attraksjonene er desto enklere blir de å besøke og flere får nyte godt av verdiskapningen. Turisme sees på som en av de hurtigst voksende næringer og Oslo bør være med å ta en stor del av den verdiskapningen og vise vei med gode løsninger for effektiv og miljøvennlig tilgjengelighet.

Se også denne lenken fra NHO <https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/nyhet/2018/reiselivets-skattebidrag-til-kommunene/>

Gjester som bruker kollektiv transport.

I det siste har vi flere og flere små grupper som leier guide og kjører med dagskort fra Ruter med trikk og buss. Det vi ser er at det er langt mellom stoppene, slik at mange ender opp med å ta taxi 500 meter for å komme dit de skal for det var lenger enn de trodde. Vi merker også stor økning på etterspørsel om å leie rullestol og det er ikke enkelt i Oslo.

Tvilsom klimaeffekt i 2018

For Karl Johansgate og Rådhuset og Slottet er nærmeste stopp i Rosenkrantz gate. Dette er for langt unna for mange bevegelseshemmede, litt avhengig av hvor de skal. Bussene får stå i 10 minutter og må så kjøre videre. For å komme tilbake for å hente gruppen må bussen kjøre tom ut til rundkjøringen ved Colorline, ned i tunnelen, ut ved DFDS, gjennom Kvadraturen for så å komme tilbake for å hente gjestene. Bussen har med andre ord kjørt en ekstra tur på 20 minutter uten gjester, noe som burde være unødvendig. Det går også hardt utover buss sjåførens kjøre og hviletid at han ikke får stå stille.

Parkeringssituasjonen på Nasjonalgalleriet og henting/levering av gjester til hotel Bristol har etter byggingen og omleggingen til trikk blitt svært trafikkfarlig og uoversiktlig. Vi håper det er mulig å finne en løsning på dette kompliserte området som blant annet huser ett av våre viktigste ikoner,

nemlig Skrik. Snart er også Historisk museum klar med sin vikingutstilling designet av Snøhetta som vi er sikker på at vil bli populær blant besøkende og som vi kreve tilgjengelighet for blant annet buss.

Visning av byen fra bussvinduet fra øst/vest og nord/syd og vest/ øst

Å guide byen (med det menes i dette eksempelet, å vise frem interessante monumenter/ bygninger osv. fra bussen hvor gjestene sitter på tradisjonell sightseeing og ser ut av vinduet)

Hvis man kommer vestfra og skal øst er dette ikke lenger mulig i dag. (Tunell) En periode var det mulig å kjøre via Tordenskjoldsgate, men det er ikke lenger mulig på grunn av uteservering. Kommer man vest fra og skal til et hotel i sentrum for å levere må det kjøres store omveier. Guider og buss sjåførere er opptatt av å vise frem mest mulig, kjøre mest mulig effektivt for å spare både tid og klima og ikke kjøre samme vei flere ganger. I dag må man ofte kjøre samme vei opptil 3 ganger for å komme dit man skal i løpet av en sightseeing.

Øst/vest er litt enklere slik det er i dag. Fremtidsplanene med ytterligere stenging av gatenettet vil gjøre dette enda vanskeligere. Vi får vist fra buss på ganske lang avstand: Operaen, Akershus festning, Stortinget, Universitet, et glimt av slottet. Hvis hele Karl Johan blir gågate forsvinner mange av disse attraksjonene for denne gruppen mennesker.

Nord/ Sør er også svært kronglete, Stortorget, Nasjonalgalleriet, Rådhuset er alle svært vanskelig tilgjengelige å se fra buss. Hvordan skal vi få lokket gjestene til sentrum og få dem til å bruke penger hvis de ikke får sett noe som gjør at de har lyst til å se mer?

For øvrig viser vi til innspill på vegne av Ingunn Sakshaug i Tumlare Corporation AS:

Forslag til nye endringer i bybildet

I POBs forslag variant 1, legges det opp til flytting av hovedsykkeltrasé fra FN plass til Rosenkrantzgate. Når vi ser trafikkavviklingen i dag i denne gaten, med av/påslipp av turister på høyre side, som i stor grad skal krysse gaten for å bevege seg til Rådhuset, vil en hovedsykkeltrasé her medføre mange farlige situasjoner for gående som krysser gaten, og for syklister – når bussene kjører ut fra holdeplassen. Dette forslaget må derfor revurderes.

I POBs forslag variant 1 side 73, kommer det frem at turistbuss sammenfaller med motorsykler og privatbiler som prioritet 5 i trafikkgruppene. Denne lave prioriteringen underbygges ytterligere i reguleringsbestemmelsene for områdereguleringen for gater og byrom – variant 1 side 108, hvor av/påstigning for turistbuss skal tillates på steder som «ikke er særskilt egnet for bylivstiltak». Vil dette si at POB og byrådet mener at besøkende til vår by og vårt land (våre beste markedsførere), skal henvises til bakgater og containerområder?

I variant 2 er benevnningen av turistbuss totalt fraværende. Vil dette da si at de forslagene som er fremlagt variant 1 for turistbuss også gjelder for variant 2, eller er ikke turistbuss-behovet vurdert overhodet i variant 2?

Ytterligere komplikasjoner rundt trafikkavviklingen i sentrum

I tillegg til høringsforslaget som kom ut 6.juni i år, har bymiljøetaten nå i etterkant annonsert en enklere søknadsprosess for restauranter og andre for å leie gategrunn. Dette er med på å være et forstyrrende og farlig element i gateplanleggingen. Vi ser allerede eksempler på at gatekryss blir for

smale for store kjøretøy selv med god svingradius, gatebildet blir mer uoversiktlig med flere forstyrrende elementer og redusert sikt – noe som skaper mange farlige situasjoner, og stadig endrede kjøremønster ved tilfeldige arrangementet skaper mer trafikkaos og ytterligere forvirring rundt kjøremønsteret.

Vår bransje ser fram til nærmere dialog med Oslo kommune om dette, slik at nødvendig infrastruktur og nødvendig framkommelighet for reiselivsnæringen blir sikret.

Med vennlig hilsen

Marit Utaker
Daglig leder, Oslo Guidebureau AS

Peggy Schlytter
Daglig leder, Oslo Guideservice AS

Kim Andre Angeltveit
Daglig leder, Nordic Gateway AS

Knut Volden
Daglig leder, Nordic Cruise Services AS

Alexander Steger
European Cruise Services AS