

Høringsinnspill til byrådets program for bilfritt byliv

Fra: Tumlare Corporation AS

Tumlare Corporation AS er en incoming operatør, som tar hånd om turister som kommer til Norge fra vårt globale salgsnettverk fra hele verden. Vårt selskap håndterer i 2018 mer enn 50.000 turister fra hele verden i Norge, hvorav 99% av disse er innom Oslo, og av dette bor de fleste i 2 eller flere netter.

Etter endringene rundt Fridtjof Nansens plass som ble innført i 2017, kontaktet vi VisitOslo på grunn av utfordringene våre gjester opplevde, noe som resulterte i en arbeidsgruppe med reiselivsbedrifter i Oslo, VisitOslo og bymiljøetaten. Sammen fikk vi da utarbeidet en plan for håndtering og gjennomføring av turistsesongen 2018 i Oslo sentrum for turistbusser.

Nå foreligger videre planer for byrådets innføring av bilfritt byliv, som i enda større grad vil påvirke turistene som besøker byen vår, og vi ønsker herved å komme med våre innspill og innsigelser til planene som er lagt frem.

Manglende kunnskap om reiselivsbransjen

En av de største utfordringen reiselivsnæringen møter, er uvitenhet om vår bransje, noe som også ble klart under POBs informasjons- og høringsmøte 14.juni. I planforslaget s.51, står følgende: «Sentrum har et godt kollektivnett og avstandene er korte, vi har bysykler og Fjordbåter...» De store volumene av turister som kommer til Norge, er godt voksne/eldre mennesker, som har en begrenset bevegelighet. I sine respektive hjemland, er de vant til å kunne bevege seg rundt med fremkomstmidler som bil og offentlig transport. De går ikke mye. Dette gjelder både for turister som kommer til Norge med fly og cruiseskip. Å forvente at disse skal kunne gå på fotsightseeing mellom Oslo S og Slottet, via Aker Brygge, Rådhuset og Akershus festning, eller sette seg på en bysykkel og ta samme runden, er et tydelig bevis på manglende kunnskap.

For yngre turister, er dette helt klart gjennomførbart. Men det er heller ikke disse som legger igjen store penger i byen, da disse som regel bor på AirBnb, sofasurfing og andre alternativer som er tilpasset deres reisestil og budsjett.

De som reiser i grupper, og dermed også da kjører buss, derimot, bor på hotell, spiser på byens restauranter, shopper, og besøker attraksjonene på stedet. Tas disse fra muligheten til å ha en lett adgang til disse tingene, vil verdiskapningen for byens næring gå ned. Jeg noterer meg at det på side 51 i planforslaget fremlegges at det har følt skjemmende for byliv og deler av næringslivet med for mange turistbusser, hvilket for meg føles som et paradoks, med tanke på den verdiskapningen turister inn til Oslo faktisk bidrar til. I 2016 stod reiselivsbransjen for en verdiskapning på 14,9mrd kr i Oslo. Og denne næringen vokser raskere enn annet næringsliv i Oslo, med en årlig vekst på 7% - mot 4% i annet næringsliv. Så reiselivsbransjen er absolutt ikke ubetydelig for Oslo, og bør i stor grad tas hensyn til når det planlegges for fremtiden, både med tanke på tilrettelegging og utbygging.

Dagens løsning

I arbeidsgruppen fikk vi på plass en løsning for turistbussene med av/påstigning i Rosenkrantzgate. Dette er ikke en optimal løsning, men den beste løsningen som ville klare å kombinere turistflyten med byrådets reguleringer av trafikk i sentrum. Med holdeplassen i Rosenkrantzgate kan turistene fremdeles besøke Akershus festning, Rådhuset, Aker Brygge og Karl Johan, som er viktige attraksjoner turistene vil ha med seg når de besøker byen vår. I tillegg er det da mulig derfra å gå til en stor del av shoppinggatene, og restaurantene hvor gruppene spiser lunsj eller middag.

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 benevningen 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 kjøremønstre ved tilfeldige arrangementet skaper mer trafikkaos og ytterligere forvirring rundt kjøremønstret.

Med vennlig hilsen

Ingunn Sakshaug
Daglig leder, Tumlare Corporation AS