

Hørings svar – endring av kjøremønster - implementeringsløp

NHO Oslo og Akershus viser til det utsendte høringsnotatet og takker for muligheten til å avgi hørings svar. NHO Oslo og Akershus representerer over 5 500 medlemsbedrifter, hvorav over 3 000 holder til i Oslo. Vi representerer medlemsbedrifter på tvers av bransjer. Dette hørings svaret er et samarbeid med NELFO Oslo og omegn, NHO Logistikk og Transport, NHO Reiseliv og NHO Transport.

Vi vil begynne med å kommentere saksfremstillingen som er sendt på høring. Vi mener Bymiljøetaten først burde sendt på høring en sak med prinsippene som bør ligge til grunn for eventuell endring av kjøremønsteret i sentrum sammen med en analyse av hva dette vil bety for gående, syklende, kollektivtrafikken, næringsdrivende som holder til i sentrum og næringsdrivende som må til sentrum for å levere varer og tjenester. Vi mener dette burde vært behandlet før selve skiltforskriftene. Å behandle dette samlet er en uheldig måte å gjennomføre høringen på. Vi mener høringen også burde inneholdt et oversiktskart over dagens kjøremønster slik at leseren lettere forstår hvor endringene gjennomføres. Vi takker for å ha fått dette tilsendt i etterkant, men det hadde vært en stor fordel om det var en del av selve høringsbrevet.

Vi savner en mer overordnet strategi for hvordan sentrum skal fungere. De foreslåtte endringene bør også sees i sammenheng med den planlagte områdereguleringen som Plan- og bygningsetaten jobber med. Det har blitt gjort mange endringer som påvirker fremkommeligheten for næringsdrivende. Vi mener bedriftene må få tid til å tilpasse seg endringer før nye igangsettes.

Innledningsvis i høringsbrevet er det listet opp hvilke prinsipper som skal ligge til grunn. Ett av dem er at nytt kjøremønster skal bidra til mindre bilkjøring totalt sett. Det fremgår ikke hvilke tall dette skal måles mot. Vi savner tall på hva som er omfanget av privatbilismen i dette området i utgangspunktet.

En av konsekvensene av forslaget er at gjennomkjøring henvises til Ring 1 og tunnel. Det blir helt umulig å kjøre gjennom sentrum fra øst til vest (og motsatt) eller fra nord til sør (og motsatt) gjennom byens gater. Da blir situasjonen unødvendig vanskelig for næringsdrivende som har ruter hvor de skal levere varer og tjenester flere steder i

sentrum. For næringslivet er det viktig at brukervennligheten for bedriftene beholdes. Å sperre sentrum for gjennomkjøring hindrer dette.

Inntrykket vi sitter igjen med er at situasjonen ikke blir bedre for noen trafikantgrupper. Det blir hverken bedre for gående, syklende eller kollektivtrafikken, og den forverres for bedriftene. Slik vi ser det blir det ikke mindre kjøring i sentrum med forslaget som er sendt på høring. Tvert imot vil det kunne bli mer kjøring fordi næringsdrivende som skal flere steder i sentrum må kjøre lengre for å komme seg til flere lokasjoner på ruten. Dette vil samtidig gi redusert fremkommelighet for kollektivtransporten, som i større grad vil måtte konkurrere om veiareal med næringsdrivende.

Vi vil knytte noen kommentarer til hva endringene vil bety for varelevering i sentrumsområdet. På generelt grunnlag gir det nye kjøremønsteret store utfordringer for vare- og tjenestelevering i sentrum. Innføring av gjennomkjøringsforbud og strengere regulering av gatebruk vil føre til vanskeligere arbeidsforhold for sjåførene. Blant annet må de snu biler i gater som er stengt for gjennomkjøring. Dette kan skape farlige situasjoner for andre trafikanter.

De foreslåtte endringene vil kreve ny ruteplanlegging for distributørene pga redusert gjennomkjøring fra nord til sør og fra øst til vest, en del gater vil få all stans forbudt, og skilting med tillatt stopp for varebiler er ikke tilpasset store lastebiler. Kartet med p-plasser og lasteplasser må spesifiseres tydeligere med konkrete plasser der store lastebiler kan parkere for varelevering.

Skiltene med tillatt stopp for varelevering må tilpasses tunge kjøretøy, fordi det ikke er utelukkende varebiler som brukes til levering i sentrum. Eksempel: "Øvre Vollgate mellom Rådhusgaten og Tollbugaten får 8 stk. plasser for varebiler og 4 stk. plasser for ladbar varebil". Samlasterne, som Schenker, Bring og Postnord, bruker også lastebiler. Disse aktørene driver kollektiv godstransport med leveringer til opptil 40 kunder i én og samme lastebil, noe som er mer miljøvennlig enn om alt dette godset skulle blitt kjørt i varebiler. Schenker betjener for eksempel i dag det indre området av Oslo med åtte lastebiler, med plass til 6-18 paller hver dag. I tillegg kommer ekstrabiler ved behov. Når skiltene for varelevering ikke er tilpasset lastebiler, er det fare for at lastebilene må erstattes med flere mindre kjøretøy for å kunne gi kundene den servicen som kreves. Det er verken heldig for luftkvaliteten i Oslo, eller for mengden trafikk i sentrum.

Vi mener skilt med «forbudt for motorvogn» må skiltes på en slik måte at det er mulig med varelevering, f.eks. med undertekst «Gjelder ikke Buss, Taxi og varelevering». Vi har også en kommentar til begrepet «kollektivtraseer med begrenset biltrafikk». Begrenset biltrafikk må ikke hindre vare- og tjenestelevering. Et eksempel på dette er at den foreslåtte skiltingen gjør det umulig å komme til Øvre Voll gate. Det kan ikke være hensikten med forslaget å sperre alle muligheter for varelevering til enkeltgater.

De foreslåtte endringene får også betydelige konsekvenser for kjøring med servicebiler på oppdrag i sentrum. Endringene medfører unødvendige hindringer for disse

næringsdrivendes mulighet til å ta seg raskt og effektivt til oppdragssteder i sentrum. Antall parkeringsplasser i sentrum må økes for å sikre at servicebiler kan parkere nærmest mulig oppdragsgiver. Skiltforskriftene må også sikre parkering for tjenestebiler som tilhører næringslokaler innenfor de respektive p-sonene.

Området innenfor Ring 1 er også et mye benyttet området for overnatting og servering. Det er viktig at hoteller og restauranter får tilgang på de varer de trenger til sin daglige drift. Like viktig er det at tjenesteleverandører som elektrikere og rørleggere opplever det som uproblematisk å ta en jobb innenfor Ring 1. Om noe går galt på et hotell eller en restaurant er man avhengig av å få ordet opp i problemet så raskt som mulig. Det gir grunn til bekymring når flere og flere rapporterer at de har begynt å takke nei til oppdrag i området på grunn av den utfordrende parkeringssituasjonen. Det må derfor i større grad enn hittil tilrettelegges for at tjenesteleverandører kan gjøre jobben sin også innenfor Ring 1.

De foreslåtte endringer har også konsekvenser for kollektivtrafikken i området. Det er viktig med god fremkommelighet for buss ved avvikssituasjoner. Spesielt gjelder dette situasjoner hvor busser henvises til Operatunnelen ved byggeprosjekter rundt og via kollektivtraseer, som f.eks Tollbugata og Prinsens gate. Det burde sikres at Rådhusgata stilles til disposisjon for kollektivtrafikk ved avvikssituasjoner, for å hindre kø og forsinkede avganger under avvik.

Et kritisk punkt er i dag rundt og ved Dronning Eufemias gate hvor kø ofte forplanter seg, som igjen gir effekter ved Langkaia, opp Tollbugata, samt i krysset Rådhusgata/Fred Olsens gate, og opp Rådhusgata. Enveiskjørt gater på tvers av kollektivtraseene og Rådhusgata kan gi dårligere fremkommelighet for næringstransporten, som igjen vil gjøre at disse forplanter seg med kø i og rundt der bussen kjører. Her kjører det i dag flere linjer, blant annet linje 30, 31, 81, 83, 70, 80E, 36 med flere. Det burde legges til rette for flere parkeringsplasser til næringstransport her.

Som landets hovedstad er Oslo en attraktiv destinasjon for mange turister. Vi har mange flotte turistattraksjoner i sentrum. Vi er bekymret for at de foreslåtte endringene vil gjøre det vanskelig for turistbusser å frakte turister i sentrum, noe som kan svekke Oslos attraktivitet som reiselivsmål.

Vi vil også knytte noen kommentarer til hele strekninger i området:

- Rådhusgata som knytter Vika og Kvadraturen sammen bør åpnes for varetransport.
- Skippergata til Biskop Gunnerusgate bør åpnes for toveistransport. Hvis ikke vil man måtte kjøre helt til Barcode for å komme rundt.
- Området rundt Fred Olsensgate, Strandgata, Jernbanetorget 2 + 4 blir utfordrende for næringstransport dersom det kun er kollektivfelt i dette området.

Vi vil også fremheve at forslaget ikke tar høyde for den planlagte stengingen av tunneler i forbindelse med arbeider ved regjeringskvartalet. Kombinasjonen av endret kjøremønster og denne stengingen vil føre til store ulemper for næringsdrivende. Situasjonen i Akersgata forbi det nye regjeringskvartalet er fortsatt ubestemt. Dette har tidligere vært en viktig kollektiv trasé. Dersom denne åpnes for trafikk i og under prosessen med nytt regjeringskvartal, burde kollektivtrafikken gis kjøretillatelse her.

I tillegg til disse overordnede tilbakemeldingene har vi kommentarer til de enkelte forskriftene.

Forskrift 011/2018: Den foreslåtte bommen medfører store utfordringer for næringsdrivende. Det blir veldig tidkrevende å kjøre rundt. Vi vil sterkt fraråde dette tiltaket.

Forskrift 017/2018: Slik vi forstår den foreslåtte skiltingen blir det ikke mulig med varelevering når man kjører Grensen oppover fra Stortorget. Vi mener dette må være mulig, unntak for varetransporten må inkluderes på underskilt.

Forskrift 023/2018: Vi mener det å gjøre Dronningens gate enveiskjørt er lite hensiktsmessig da det vil føre til større trafikkbelastning ved Grev Wedels plass.

Forskrift 031/2018: Vi mener det å gjøre Dronningens gate enveiskjørt er lite hensiktsmessig da det vil føre til større trafikkbelastning ved Grev Wedels plass.

Forskrift 033/2018: Rådhusgata bør åpnes for varelevering. Det bør skiltes med forbudt for motorvogn med unntak av buss, taxi og varelevering.

Forskrift 034/2018: Det er svært ugunstig at Rosenkrantz gate foreslås enveiskjørt. Dette vil bety betydelige omveier for varelevering. Det vil også kunne medføre fremtidige problemer for 74-bussen (og det som var 33 bussen), som tidligere har brukt denne traseen. Vi mener gaten må beholdes toveiskjørt for å sikre best mulig fremkommelighet for kollektivtransporten og næringsdrivende.

Forskrift 035/2018: Slik vi forstår den foreslåtte skiltingen blir det ikke mulig med varelevering når man kjører Grensen oppover fra Stortorget. Vi mener dette må være mulig, unntak for varetransporten må inkluderes på underskilt.

Forskrift 038/2018: Unntak for varetransporten må inkluderes på underskilt.

Forskrift 039/2018: Unntak for varetransporten må inkluderes på underskilt.

Forskrift 044/2018: Slik vi forstår den foreslåtte skiltingen og hovedtegningen i høringsnotatet blir det ikke mulig for biler å komme inn i Øvre Vollgate. Da blir varelevering i denne gaten umulig. Det vil vi sterkt advare mot.

Forskrift 047/2018: Unntak for varetransporten må inkluderes på underskilt.

Forskrift 052/2018: Som følge av utbygging er det forventet at endringer vil forekomme slik at det ikke vil være mulig å parkere for turist- og ekspressbusser ved Tollbukaia utenfor børsen. I tillegg har parkeringsmulighetene ved Schweigaards gate 35 fått betydelig redusert kapasitet de seneste årene, dette er en sentral parkeringsplass for ekspressbussnæringen.

I tiden frem mot avklaringen vedrørende ny Oslo bussterminal, anbefales det derfor å tilrettelegge for ytterligere turistbussplasser i Kongens gate mellom Akershusstranda og Myntgata. Dette vil spesielt være viktig i sesong med høy cruiseaktivitet, for å unngå at busser blir stående til hindring for annen trafikk i og rundt områder med allerede høy trafikk.

Med vennlig hilsen

NHO Oslo og Akershus

Nina Solli (sign.)
Regiondirektør

NELFO Oslo og omegn

Jan Jamessen (sign.)
Daglig leder

NHO Logistikk og Transport

Are Kjensli (sign.)
Adm. Direktør

NHO Reiseliv

Ole Michael Bjørndal (sign.)
Politisk rådgiver

NHO Transport

Torstein Clausen Jystad (sign.)
Næringspolitisk rådgiver