

Oslo kommune – Plan- og bygningsetaten  
Vahls gate 1  
0187 Oslo

Oslo: 24.08.2018  
Deres dato: 11.06.2018  
Deres saksnr: 201618254

### **Høring – Områderegulering for gater og byrom i sentrum – Bilfritt byliv**

NHO Transport viser til kunngjøring om offentlig ettersyn - forslag til områderegulering for gater og byrom i sentrum, herunder St. Hanshaugen, Frogner og Sentrum. Foreningen representerer medlemsbedrifter innen blant annet turbuss, herunder operatører som H.M. Kristiansens Automobilbyrå AS, Schaus Buss AS og OsloBuss AS.

Foreningen har innspill på følgende punkter.

#### **Helhetlig planforslag:**

NHO Transport ønsker å berømme Plan- og bygningsetaten for en grundig saksfremstilling. Planforslaget anses på flere punkter å følge oppom intensjonene bak Bilfritt byliv prosjektet. Vi roser også kommunen for å arrangere informasjonsmøter i forkant av høringsfristen, hvor det også ble satt av god tid til spørsmål.

#### **Erfaringer så langt:**

Bilfritt Byliv er for turbuss bransjen en positiv utvikling. Prosjektet bidrar til en mer behagelig trafikkflyt i innerste del av byen, med mindre kø utfordringer og derfor en mer forutsigbar trafikk for busselskaper og guider som skal planlegge for turister.

Etter stengningen av Fridtjof Nansens plass og Christiania Torv ble det umiddelbart en forbedring innenfor Ring 1. Turistbusser slipper i stor grad kø i Rådhusgaten og tilstøtende gater. Trafikken i gatene rundt rådhuset er betydelig redusert, samtidig som Bypatruljen fra Bymiljøetaten har vært tilstede og gjort en god jobb med å håndheve reglene i Rosenkrantzgate hvor utenlandske busser og privatbiler ofte står parkert.

Vi understreker derfor at løsningen i Rosenkrantzgate med av – påstigning har fungert bra. Området er ikke langt fra Rådhuset, Karl Johans gate, Akershus festning eller Aker Brygge. Løsningen er basert på en modell fra Stockholm, hvor lokale myndigheter har innrettet dette som en langsiktig løsning. Denne forutsigbarheten er noe vi etterlyser også i Oslo sentrum.

## **Manglende forutsigbarhet for turbuss bransjen:**

Topografien i Oslo sentrum med tilhørende attraksjoner betyr at tilreisende er avhengig av transport, noe som gjør turistbusser med komfort, fasiliteter og gode sjåførere/guidere med lokalkjennskap viktig. Dette er kvalitetsfaktorer norske turbusselskaper kan tilby, og er særtrekk som sikrer fortsatt drift i konkurranse mot langt billigere arbeidskraft fra utenlandske selskaper. En telleaksjon i regi av NHO Transport har i månedene mai-august 2018 registrert ca. 4500 utenlandske busser i Norge, de fleste av dem i Oslo.

For turbuss bransjen vurderes det derfor som en betydelig utfordring at det ikke blir tatt tilstrekkelig hensyn til næringen når det planlegges langsiktig. NHO Transport anser det som betenkelig at en plan på 173 sider omtaler turistbuss i kun noen få artikler. Fra omtalen av turbuss noterer vi oss følgende:

Side 90:

*"Andre motoriserte kjøretøy, som for eksempel privatbil, motorsykkel og **turistbuss**, prioriteres som trafikantergruppe nummer 5 i planen»*

Side 106:

### Prioritering av trafikantergrupper

*Dersom ikke annet er angitt under bestemmelser for hvert delområde, skal gater og torg ha følgende prioritering av trafikantergrupper:*

1. fotgjengere
2. syklister
3. kollektivtransport og taxi
4. varelevering, service- og nyttetransport
5. andre motoriserte kjøretøy, som for eksempel **turistbuss**, motorsykkel og privatbil

Side 108:

*"Det tillates plasser for av- og påstigning for **turistbuss** på steder som ikke er særskilt egnet for bylivstiltak. Det skal ikke etableres parkeringsplasser for **turistbusser** innenfor planområdet".*

Vi anser det som urovekkende at en bransje som markedsfører Oslo og bidrar til økt kollektivtransport til stadig flere besøkende, sidestilles med privatbilister. Norske turbusselskaper er helt avhengig av at det blir flerbruksgater i områder rundt Rådhuset, som kan tilrettelegge for god nok fremkommelighet i Oslo sentrum hvor turistene ønsker å ferdes. En aktør som HMK nevner at de har selskaper som ønsker priser og ruter for pakkereiser til 2021 i dag. Det blir en utfordring å avvente slike forespørsler til et halvt år i forveien dersom gatearealer for turistbusser må endres med korte mellomrom.

## **Praktiske eksempler:**

For turistbusser er en gjennomsnittlig kunde fra en cruisebåt eller privat gruppe gjerne eldre, som ønsker å se mest mulig på sitt stopp i byen. Svært få turister ønsker å gå gjennom hele byen for å se severdigheter, før de reiser til Holmenkollen, Vigelandsparken eller Bygdøy. En løsning uten gode alternativer for av – påstigning samt parkering innenfor Ring 1 blir derfor tidkrevende, som igjen vil gi ringvirkninger til hvor lenge cruisebåter må ankre i havn, og tomkjøring blant større busser.

Til tross for de positive konsekvensene med prosjektet Bilfritt byliv, understreker vi derfor at parkeringsareal kan bli en betydelig utfordring dersom det videre snevres inn. Fra området rundt Rådhuset melder enkelte operatører om at de ofte blir kjørende rundt i bysentrum som følge av

manglende parkering, samt anledninger det ikke er kapasitet i Rosenkrantzgate. Turbussene kjører da videre mot Bristol inn Universitetsgata før man slipper av i Karl Johans gate ved Universitetet. Påstigningspunkt blir ved enkelte anledninger holdeplassen ved Riktige Leker i Haakon VIIIs gate, når det ikke er kapasitet i Rosenkrantzgate. Vi anser det derfor som svært viktig å tilrettelegge for parkering/reguleringspunkter i dette området, da flere attraksjoner ligger i nærheten.

Dette vil videre bli aktualisert når Nasjonalgalleriet fra 2019 stenges for flytting av gjenstander til det nye nasjonalmuseet på Vestbanen. Det vil dermed ikke være behov for plasser i Universitetsgaten for neste sesong. Det nye museet på Vestbanen skal inneholde 3 museer som har vært på forskjellige steder i Oslo, Samtidsmuseet, Kunstindustrimuseet og Nasjonalgalleriet. Basert på pågangen til Nasjonalgalleriet i dag, er det helt essensielt å sikre gode parkeringsmuligheter ved den nye lokaliseringen. Det samme vil gjelde i området rundt Bjørvika, hvor betydelig aktivitet er ventet de nærmeste årene med Operaen og det nye Munchmuseet.

### **Trenger holdepunkter:**

Med referanse til informasjonsmøte den 15. august i regi av kommunen understrekte direktør for Plan- og bygningsetaten, Ellen de Vibe fokus på langsiktighet i berørte parters høringsinnspill. NHO Transport ønsker derfor å belyse viktigheten av langsiktige holdepunkter for turbuss næringen, med påfølgende forslag i konklusjonen.

Med langsiktighet sikter vår næring til en helhetlig plan for håndtering av turbusser i årene fremover mot 2021, 2025 og 2035. For turbuss bransjen er det utfordrende å skifte fokus fra en gate til en annen med årlige mellomrom.

En langsiktig plan vil derfor bidra på flere punkter utover forutsigbare salg av turer for 2021 og fremover, men også gi forutsigbarhet i innkjøp av materiell, og arbeidskraft de neste 2, 5 og 10 årene. Dette er viktige faktorer for at næringen skal kunne konkurrere mot utenlandske busser og arbeidskraft, hvor flere av sistnevnte kategori er stasjonert i Oslo gjennom hele sommerhalvåret.

### **Konklusjon:**

På bakgrunn av dette behovet for langsiktighet, anmoder foreningen om at turistbuss kategorien helst sidestilles med rutebuss i Oslo sentrum. Dette vil gi mulighet til å forflytte bussmateriell og vise turister det Oslo kan tilby innenfor Ring 1.

Videre foreslår foreningen følgende:

- Turbusser må ha tilgang til nord/Sør – Øst/Vest aksene uavhengig av personbilers prioritering.
- Det må planlegges parkeringsplasser/av-påstignings plasser rundt det nye Nasjonalmuseet på Vestbanen, samt ved Operaen/Munchmuseet i Bjørvika.
- Rosenkrantz Gate må opprettholdes frem til ny løsning er på plass og foreslått som en langsiktig løsning. Vi noterer oss at av-påstigningsplass i Rosenkrantzgate er borte fra 2019 planforslaget.
- En plan må utarbeides for Løyvebasert trafikk som f.eks.: Uber Black, VIP transport fra Gardermoen, familiegrupper som bruker Premium bil eller V klasse/Caravelle 4 til 7 seter. Disse har i dag ingen mulighet til å kjøre sightseeing i Oslo uten å kjøre store omveier eller bryte trafikkregler.
- Opprettholde Kongens gate og Filipstad som reguleringsplasser for turbuss som venter på grupper i Oslo sentrum. Dette er meget viktig da tilreisende busser og norske busser fra Oslo og utenbys fra må ha holdepunkter som ikke kommer opp til ny vurdering årlig.
- Sykkelstier og sykkelgater må legges utenom Rosenkrantz Gate så lenge turbuss håndteringen skjer i denne gaten. Å blande dette vurderes som utfordrende og trafikkfarlig for myke

trafikanter. Vi anser det som en bedre løsning å legge dette til sidegater som også skal stenges for trafikk, eller legge denne via Fridtjof Nansens plass.

Med referanse til informasjonsmøte onsdag 15. august noterte vi at det er en strategi under arbeid for turistbusser. Foreningen kommer gjerne med innspill dersom dette skulle være ønskelig.

NHO Transport stiller seg samtidig disponibel dersom kommunen skulle ønske ytterligere innspill fra næringen.

Vennlig hilsen  
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad  
Næringspolitisk rådgiver