

Oslo kommune
Bymiljøetaten
v/Prosjekt Bilfritt Byliv

Deres referanse: 16/07418-4

Oslo, 26. mai 2016

HØRINGSUTTALELSE – UTVIKLING AV FRIDTJOF NANSSENS PLASS

Oslo Handelsstands Forening gir her sin høring på det fremlagte forslaget om å gjøre Fridtjof Nansens plass i Oslo sentrum bilfritt. Vi benytter anledningen til å takke for utvidet frist, slik at vi kunne sikre en god medvirkning med våre medlemmer i området som skal behandles.

OHF arbeider for å sikre gode rammevilkår for lønnsomme, seriøse og fremtidsrettete virksomheter innen handel i Osloregionen. Derfor har vi deltatt i de diskusjoner som har funnet sted siden kommunevalget 2015, og forsøkt å være en konstruktiv bidragsyter i arbeidet med å utvikle transportløsninger i Oslo med vekt på konseptet «Bilfritt sentrum» nå Bilfritt byliv. Vår tilnærming til temaet har vært gjenkjennelig; vi er positive til utviklingen av gågater, torg og handlegater som er både fylt av liv og som hviler på bærekraftige modeller – både miljømessig og økonomisk. Vi advarer derimot mot politikk og tiltak som er kortsiktige, løsrevet fra en overordnet byutviklingsplan eller med usikre / negative virkninger for næringslivet i byen.

Vi er dessverre av den oppfatning at forslaget om å fjerne biltrafikk på Fridtjof Nansens plass treffer på alle tre advarsler.

1) Nabolagseffekten – mangel på overordnede vurderinger

OHF har konsultert våre medlemmer i sentrum, og valgt å inkludere betydelig flere enn kun de som har utsalgssted på Fridtjof Nansens plass. Våre medlemmer gjør et poeng av at sentrums tilgjengelighet må både sees under ett, men også gater/strøk enkeltvis. Hovedakser for transport i sentrum må i den sammenheng sikres for både nord-sør, og øst-vest trafikk.

For tiden er Fridtjof Nansens plass viktig i øst-vest trafikken, og prosjektet bør derfor undersøke nærmere hvordan næringstrafikk som betjener kunder i et større område enn kun plassen, skal kunne organisere sin transport.

Dette poenget forsterkes av at prosjektet virker som å ha begrenset sine undersøkelser til det bestemte området mellom Kronprinsesse Märthas plass og frem til Otto Sverdrups gate (vi har

fått meldinger fra næringsdrivende i kvartalet mellom Otto Sverdrups gate og Rådhusgata at de ikke har mottatt varsel, hverken gårdeier eller butikk). Vi oppfatter denne tilnærming som i beste fall pussig. Butikker og tjenestesteder rundt hele Borggården vil påvirkes av det tiltaket som legges frem, og gårdeiere og butikker i f.eks. Rosenkrantzgate, Stortingsgata, Hieronymus Heyerdahls gate, Kjeld Stubs gate m.fl. vil selvsagt bli sterkt påvirket av de forslagene som fremføres. Vi har mottatt varsler fra både faghandel, reiseliv og hoteller som bekymrer seg over kortsiktige tiltak som kun vil by på hindre, og ikke økt tilgjengelighet.

2) Et forslag om bilfritt byliv, må skape rom for positiv utvikling i eksisterende næring

Handel i sentrum er i stadig utvikling, og særlig plasskrevende handel har enten flyttet ut av sentrum eller baserer seg på kombinasjoner av visningsrom og hjemkjøring til kunder også fra eksterne lagre. Denne utviklingen er ikke bare en konsekvens av reguleringer, men også av kommersielle årsaker som husleiepris, effektivisering i vareflyt m.v.

Denne utviklingen gjør at f.eks. Hästens kan fortsette sin virksomhet i sentrum, for hoveddelen av varetransport skjer med profesjonelle leverandører både til og fra butikk. Samtidig er det slik for både små og store faghandler at gjenstander må fraktes frem og tilbake til butikk – uten at dette er i et omfang som svarer til gamle dagers handel (vi tenker her på frakt av vareprøver, tilbehørskjøp, mindre reparasjoner osv.). I omfang utgjør dette lite transportvolum, men er en kritisk transportfunksjon i kundeøyemed.

Vi ville likt å se at tiltak eller program som det foreslåtte, hadde nærmet seg oppgaven med en mer løsningsorientert holdning: Hvordan skal vi sikre at butikker i området kan utvikle seg og fortsatt by på et mangfold, samtidig som biltrafikken reduseres kraftig? Kan teknologi benyttes (ITS), slik at p-plasser kan bestilles og reserveres for korte besøk? Kan «shared space» som i Torggata være en modell for plassen? Vi tror at Borggården vil få et ensartet tilbud av handel og servering, dersom trafikkreguleringen ikke tar hensyn til de forskjellige forretningene som i dag er rundt plassen. I den sammenheng viser vi gjerne til vår felles erfaring fra studieturen til Brussel (mai, 2016), der vi med selvsyn kunne fastslå at byområdet rundt Grand Place nær utelukkende besto av mindre serveringssteder og souvenirhandel. Dette oppfatter ikke vi som en mangfoldig utvikling for Oslo sentrum eller Fridtjof Nansens plass.

Det er forøvrig ikke problematisert nevneverdig at utviklingen av Fridtjof Nansens plass også må ta inn over seg klimatiske forhold. Lokale værforhold påvirker selvsagt kunders bruk av plassen – enten det er uteservering eller opphold i byrommet. Hvordan skal da folkeliv sikres utover de få, gode sommermånedene bør selvsagt drøftes i høringsnotatet.

I dette avsnittet ønsker vi også å knytte noen kommentarer til forslagens mer substansielle uttrykk:

- Det er utført en kartlegging av handel og næring i området, markert i kartet på side 6. Dette er vi meget tilfreds med, da det viser en vilje til å undersøke nærmere hvem som påvirkes av tiltaket, og hvordan eksisterende næringsliv skal ivaretas/utvikles. Men kartleggingen er ikke fulgt av hva som kreves av rammevilkår, tilrettelegging eller annen oppfølging. Dette bør kunne fremgå av et slikt høringsnotat om hvordan kommunen og forslagstiller vil sikre næringslivets konkurranseskraft.
- Det er to funksjoner som er særlig søkt ivaretatt; turistbusser og innkjøring til Rådhusets garasje. Hvorfor nettopp disse funksjonene er sikret oppmerksomhet, synes vi er svakt begrunnet. Skal dessuten Borggården bli bilfri, må i hvertfall Rådhuset gå foran som et godt eksempel. Dernest undres vi over hvorfor ikke Rådhusets sjøside vurderes som et alternativ for turistbussene, om disse skal ha et fortrinn. Der går det i dag betydelig busstrafikk, og er ikke til nevneverdig hinder for andre bybrukere. Bussene kan kjøre rett inn fra Rådhusgata, og ut i Dronning Mauds gate, og vil således ikke påvirke Fridtjof Nansens plass.
- Arkitektfirmaenes forslag er ikke egnet – etter vårt skjønn – til å sikre handel og næringsliv på plassen. Bl.a. er ideen om mobil serveringssted ved vestre tårn, til skade for de som investerer i serveringssted i byggene rundt plassen. Dette forsterkes av at de mobile stedene kun er tilstede i høysesongen – en periode da de permanente stedene skal sikre store deler av sin årsinntekt. Et slikt forslag kan derfor være næringsfiendtlig mot utvikling av serveringsstedene i bygg rundt plassen.
- Arkitektenes forslag ser også ut til å planlegge for folkeliv når det er sommer og godt vær. Handelen på Fridtjof Nansens plass bør etter vårt syn sikres for hele året, og vi kan ikke se ideer eller forslag som vil sikre dette.
- Ideene om forskjellige konkrete arrangementer (konsert, utstilling etc.) virker interessante og gode, men vi spør om det ikke er mulig å gjennomføre slike tiltak uten å stenge plassen for trafikk. Bl.a. dialogdag og julekonsert kan gjennomføres med en midlertidig stenging av plassen som vi gjør i forbindelse andre arrangementer (idrett, statsbesøk, kulturarrangementer som VG-konserten m.v.)

3) Kortsiktig tiltak og som ikke knyttes til andre planer og prosesser i Oslo.

OHF har etterspurt en helhetlig politikk som utfyller byrådserklæringen fra oktober 2015, der en ny politikk skulle bl.a. innebære bilfritt sentrum innenfor Ring 1. Vårt sentrale budskap er at dette må skje kunnskapsbasert, og slik at vi tar vare på viktige kvaliteter i byen vår - særlig handel, arbeidsplasser og liv i byrommene. Så langt har vi ikke sett noen overordnede planer, annet enn etablering av et midlertidig prosjekt samt nå forslaget om bilfritt Fridtjof Nansens plass. I påvente av slike grunndokumenter, har vi bedt kommunen om å være varsomme med å igangsette mindre tiltak som kan skape uforutsette konsekvenser for

nettopp handel, arbeidsplasser og byliv. Det er nærliggende å vise til tiltakene som kommunen gjorde i Thereses gate rundt nyttår 2015, som både var kortsiktig og uten hensyntaken til andre behov enn hva Ruter hadde fremmet gjennom sin strategi “Kraftfulle fremkommelighetstiltak”. Omrisset av tiltaket som varsles på Fridtjof Nansens plass har sterke sammenlikninger med det som skjedde på Bislett.

For tiden arbeides det med mange planer, prosesser og tiltak som påvirker/kan påvirke sentrum kraftig. Vi kan nevne:

- Forum for varetransport. Dette forumet er kommunen en initiativtaker til og viktigste deltaker, og vi venter et utkast til bylogistikkplan i løpet av året.
- Trikkearbeider i Prinsensgate, med praktiske konsekvenser for tilgjengelighet i hele området, inkl. Rådhusplassen.
- Større byggearbeider ved Vestbanen og Stortinget.
- Sykkelprosjektets nye byruter.

OHF mener at det varslede tiltaket med å fjerne biltrafikk på Fridtjof Nansens plass bør sees i sammenheng med bl.a. disse tiltakene, og at konsekvensene for handel må vurderes grundigere med et blick på summen av disse forskjellige politiske mål og tiltak.

OHFs konklusjon på høringsnotatet er derfor at vi advarer mot å gjøre de tiltak som er foreslått før en grundigere analyse av hvilke konsekvenser dette får for nærliggende næringsliv, transport og byrom. Vi vil spesielt peke på behovet for å inkludere et større nærområde i undersøkelsen, og se hen til flere brukere av området som må ivaretas i byutviklingen.

For OSLO HANDELSSTANDS FORENING

Jon Anders Henriksen

Direktør, næringspolitikk