



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

– nær og nyttig!

*Oslo
Handelsstands
Forening*

Adresse:
Karl Johans
Gate 37 A
0162 Oslo

Telefon:
22 40 34 40

E-post:
admin@ohf.no

Internett:
www.ohf.no

Oslo, 27. august 2018

**OSLO KOMMUNE
PLAN OG BYGNINGSETATEN**

Høringsuttalelse – Byliv for alle – Områderegulering for gater og byrom i sentrum

Deres ref.: 201618254-108

Oslo Handelsstands Forening (OHF) representerer handel, servering, eiendom og annen tjenestenærings interesser i Osloregionen. Vi uttaler oss på vegne av 2300 medlemmer knyttet til de nevnte bransjene, som daglig bidrar til byliv, byutvikling, arbeidsplasser og skatteinntekter gjennom lønnsomme og langsiktige virksomheter.

Våre synspunkter på planforslaget kan summeres opp slik:

- Mobilitetsplan der ulike grupper av transportbrukere/behov må inkorporeres i planforslaget, slik at reguleringer kan bygge på faktisk transportbehov.
- En sentrumsplan krever grundigere analyser og planlegging rundt kunders bruk av sentrum og handlegater.
- Et styrket sentrum krever en forpliktende samarbeidsløsning mellom myndigheter, gårdeiere og næringsdrivende (handel) – og må ligge som en forutsetning for planforslaget.

Innledning og generelle hensyn om næringsliv og sentrumsutvikling

Sentrumsutvikling, markedsplasser, torg og byliv er et sentralt tema i OHFs arbeid, og har vært viktig for OHF i hele vår virketid. Vår erfaring med politikk for Oslo sentrum strekker seg helt tilbake til 1841, og vi har i alle år vært opptatt av å sikre lønnsom og attraktiv handel og næringsliv i vår by. Disse målsettingene bør styre sentrumsutviklingen slik vi ser – og slik får vi det også bekreftet i en artikkel fra TØI i 2016 (publisert 24.05.16):

«Det er vanskelig å se for seg et attraktivt bilfritt sentrum uten at det også har en vital sentrumshandel.»

Byrådet i Oslo har satt sentrum i Oslo tydelig på sin politiske dagsorden. OHF er glade for denne anledningen til å diskutere politikk, som skal sikre byens sentrums konkurransekraft og evne til å stimulere verdiskaping. Vi er også tilfredse med den åpne og gode dialogen vi har hatt med Plan- og bygningsetaten (PBE) siden deres overtakelse av programmet i oktober 2017 og arbeidet med utarbeidelse av områdereguleringsforslaget siden desember 2016.



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

Avgjørende funksjoner i en handelsvennlig sentrumspolitikk er:

- God tilgjengelighet for personer (kunder, ansatte, tjenesteytere og andre besøkende) og for varer.
- Tett og godt samarbeid mellom gårdeiere, handels-, serverings- og servicenæringer sammen med myndighetene enten dette gjelder arrangementer, renhold, informasjon, aktiviteter og mye mer.
- At myndighetenes skattepolitikk, trygghetspolitikk, utdanningspolitikk skal være slik innrettet at den stimulerer verdiskaping gjennom handel og næring.

I 2016 sendte vi vårt tidlig-fase innspill til etaten, der vi beskrev hva en viktig områderegeringsplan for Oslo sentrum bør inneholde:

«Vi er særlig opptatt av å sikre gode vilkår for handel og servering i bysentrum og at dagens næringsaktører kan komme styrket ut av en evt. transformasjonsperiode.»

Vi fremhever at det er viktig å sikre det eksisterende næringslivet og handelsvirksomheters konkurranseevne, da det styrker arbeidsplasser, stabil næringsdrift til fordel for kunder og leverandører samt at vi mener det er bedre å skape omstilling og innovasjon i virksomheter som har en løpende drift – til forskjell fra hele tiden å måtte starte nye bedrifter. (Dette er ikke å forstå som en motstand mot entreprenørskapspolitikk, men to like viktige målsettinger i en positiv næringspolitikk).

Hovedspørsmålet i denne høringsrunden blir derfor om vi ser våre utfordringer og behov dekket gjennom forslaget til områderegeringsplan for Oslo sentrum slik det foreligger.

Om mobilitetsplan

I reguleringsforslagets sammendrag s. 7 beskrives det slik:

Handel og næring får en dårligere tilgjengelighet i sentrum med begge variantene, selv om øst-vest forbindelsen gir tilgang til flere målpunkter på samme reise. Utvidet gågatenett gir restriksjoner for hvilke tidsrom varer kan leveres i disse gatene. Noen vanskeligheter kan avbøtes ved nye måter å organisere varelevering og andre tjenester på. Omsetningsmessig vil handel og næring få omtrent uendrede forhold som følge av at ca 250 gateparkeringsplasser nedlegges. Netthandel, bransjegledning og økonomisk utvikling vil ha større innvirkning enn forvaltningen av gategrunnen. Gode muligheter for varelevering, flere gående og syklende i gatene og godt samarbeid mellom kommunen, næringsdrivende og grunneiere, er viktige forutsetninger for handelslivet. For dette temaet antas det liten forskjell mellom variant 1 og 2.

I hovedsak varsles det dårligere tilgjengelighet. Dette er dårlig sentrumspolitikk, og vi ser allerede effektene av dette gjennom øvrig politikk i Oslo kommune.

Det er allerede gjennomført flere samferdselspolitiske tiltak i Oslo sentrum, som vi oppfatter som ikke nevneverdig konstruktive eller pragmatiske (eksempelvis nevner vi stengt Fridtjof Nansens plass, fjernet el-bilparkering i Kongens gate, Kontraskjærets p-hus ikke tilgjengelig for korttidsparkering m.v., stans av bygging av p-hus under Youngstorget, fjernet trikkeholdeplasser, og pågående arbeid i gater og på torg – noe av dette følger av Bilfritt Byliv, annet av annen politikk).

Fra næringslivet er det gjennom flere år etterspurt en helhetlig mobilitetsplan for vare-, person og tjenestetransport og som vil behøve en egnet helhetlig områderegeringsplan.



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

Vi uttrykte i møte med PBE den 2. desember 2012 følgende (sitat fra PBEs møteoppsummering):

OHF er opptatt av A) vilkår for næringslivet og B) mobilitet for personer og varer, og C) infrastruktur i bakken. I forbindelse med planarbeidet er OHF særlig opptatt av punkt B) mobilitet for varer og personer.

For personer (besøkende, kunder, ansatte m. fl.) må enkel mobilitet sikres og da med vekt på sømløse reiseoverganger. Det må settes fokus på bl. a. holdeplasser for kollektivtransport, sykkelparkering og tilgang til parkeringshus slik at det er enkelt å komme seg til Oslo sentrum.

Mobilitet for varer handler om varedistribusjon. I dag er det hovedsakelig to måter å distribuere varer på - ordinær varedistribusjon gjennom ulike transportfirma, og varetransport i egen regi. Når det gjelder ordinær varedistribusjon så finnes det en stor mengde informasjon, som kan hentes ut også fra offentlige register. OHF er opptatt av hvilke konsekvenser det kommende planarbeidet vil ha for handel og næring i Oslo sentrum, og ønsker at Oslo kommune skal utvikle metoder for å overvåke mulige konsekvenser for handels- og næringslivet. Når det gjelder varetransport i egen regi finnes det lite statistikk og det er vanskelig å vite hvilke konsekvenser planarbeidet vil ha for denne formen for varedistribusjon.

(...)

Fremtidens logistikksystemer er ukjent, og det er uvisst hvilke konsekvenser reguleringsplanen vil ha for virksomhetene i Oslo sentrum. Reguleringsplanen må derfor være åpen for nye innovative måter å distribuere og levere varer på.

Mobilitet er avgjørende for positiv sentrumsutvikling. Mennesker liker å bevege seg til fots (slik vi ser det i gågater og på kjøpesentre), men mobilitet krever en helhetlig forflytningsplan der sømløse transporttilbud fungerer nærmest som en konsert. Dette er undersøkt hyppig fra leverandører av undersøkelser til OHF, der tilgjengelighet og enkle transportløsning alltid er en prioritert funksjon hos våre kunder.

Vi oppfatter derimot at PBEs forslag i avsnitt 3.3 om tilgjengelighet og fremkommelighet unnlater å drøfte dette konstruktivt og løsningsorientert. Det skal vanskelig gjøres å kjøre i sentrum med en avvisende effekt, slik at flere benytter seg av andre fremkomstmidler. Samtidig erkjenner PBE at vi har utfordringer ved at mye av næringstransporten skjer med personbiler (s. 48). Da å vise til at dette må løses, samtidig som det skal vanskelig gjøres, er ikke hva vi finner som en konstruktiv løsning for eksisterende næringsliv – men mer et håp om at ting vil løse seg etterhvert. En slik passiv næringspolitikk er ikke tilfredsstillende.

Derimot burde p-husdrøftelsen (s. 50 flg) og øvrige spørsmål om trender i bylogistikk heller se nærmere på hvordan man tilrettelegger for god mobilitet gjennom å styrke p-hustilbudet langs hovedveiene inn til sentrumsområdet, og koble dette med kollektivtilbud (inkl. bsysykler,



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

drosjer og mer) og tilrettelegge for en stadig modernisering av handel ved å inkludere pick-up-points, mobilitetskort som inkluderer både parkering og kollektivbruk, gode gå-arealer fra p-hus og frem mot sentrumsfunksjoner og handel m.v.

Planforslaget uttrykker en viktig problemstilling som gjelder hele sakskomplekset i pkt 6.1, s. 161 – En fleksibel plan:

«Denne planen gir ikke svar på alle de detaljerte avklaringsbehovene, som vil oppstå i de enkelte gatene når de skal bygges om.»

Det vises til ulike regelverk som en årsak til evt. problemer. Vi vil også kommentere at i tillegg medvirker ulike etaters målsettinger og arbeidsmetoder, ulike politiske prioriteringer fra politisk hold og den stadige utvikling i økonomiske/teknologiske og organisatoriske forbedringer som utfordrer plansystemet på hva som er teknisk mulig. Det er nærliggende for OHF å peke på at det viktigste grepet for å unngå en negativ utvikling i et slikt perspektiv, blir å utvikle en ny samarbeidsmodell eller styringsmodell for byplanlegging og byforvaltning.

Avsnitt 4.2 er viktig for OHF. Vi er mest av alt - når det gjelder kundemobilitet – opptatt av tilrettelegging for fotgjengere. En kunde er nesten alltid fotgjenger i vårt perspektiv.

Det foreslås etablering av et høyt antall gågater (variant 1). Dette vil få konsekvenser for næringsdrivende, men vi vil i denne sammenhengen vise til høringsrunden for endret kjøremønster i Oslo sentrum der både OHF og mange andre aktører bidro med vurderinger av hvordan sentrum kan fungere med sterke reguleringer mot kjøretøy. Bruk av gågater er fint, men krever at det er en svært god tilgang til dem via kollektivt, p-hus eller annet. Vi vil i den sammenheng særlig vise til hvordan Aker Brygge er organisert med sin infrastruktur, og tilgangen til god mobilitet.

OHF er på generell basis tilhenger av shared space/sambruksgater, der gående har forrang og andre må innrette seg etter dette. Samtidig sikrer sambruksgater en fleksibilitet til å hente/levere.

OHF har ikke kapasitet til å gå gjennom hele forslagens konsekvenser for den enkelte gate, og målt opp mot variant 0, 1 eller 2. Vi må derfor nøye oss med å fastslå at gatebruken må bygge opp under den kundegruppetenking som vi skisserer under, og at nyttetrafikken må kunne ha god tilgang til de enkelte deler av sentrum – særlig der vi har næringsvirksomhet. I et slikt perspektiv kan vi konkludere med at variant 2 virker mer i tråd med en nødvendig fleksibel modell for gatebruk. Samtidig advarer vi mot en plan som skaper ytterligere trafikk gjennom vanskelig øst-vest-trafikk-løsninger. Den endelige planen for Oslo sentrum må derfor inkludere god hovedveiaksess til sentrum i form av både nord-sør, og øst-vest-akser.

Om analyser og planlegging

Mobilitet som drøftet over bygger på forståelse for kunders adferd. Uten kunder, blir andre spørsmål nokså betydningsløse – da det er kunder som driver markedsplassen og sentrum stadig videre.



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

OHF finner tilnærmingen fra PBE om delområder, som både fornuftig og konstruktiv i sentrumsplanen. Dette vil være et godt bidrag til å utvikle forståelse i både politikk og befolkning om at sentrum i Oslo er mangefasettert og at det er distinkte forskjeller mellom de enkelte delene av Oslo sentrum.

En langsiktig og vedvarende positiv næringsutvikling i handel i en by, krever en løsning der vi stadig utvikler dagens næringssteder og butikker (det eksisterende næringsliv). Denne aktive næringspolitikken er tilsvarende hvordan de beste kjøpesentre utvikler seg, og sikrer kundetilgang ved at de har et helhetlig perspektiv på hvordan handel, tjenester, bolig og kontor utvikler seg parallelt.

I høringsnotatet drøftes handel nærmere i pkt 3.2 (s. 41), der det bl.a. sies at Oslo sentrum tiltrekker seg kunder fra «fjern og nær». Videre fastslås det at dersom vi får flere boliger i sentrum, vil det gjøre godt for handel, samt gjennomføre en spørreundersøkelse om transportpreferanser blant innbyggere i regionen og en datagjennomgang i bedriftsetablering i perioden 2013 – 2017.

OHF mener dette er en for overflatisk drøftelse om hvordan handel og næring skal lykkes i et nytt reguleringsregime for Oslo sentrum. OHFs produksjon av kundegruppepreferanser (Best Place to Shop, sist revidert 2018), handelstallutvikling for Oslo i Osloanalysen (sist utgitt juni 2018) og vår kunnskapsdeling om hvordan kjøpesentre og handelsmagasiner burde bli en hovedinspirasjon for sentrumsutvikling, ville vært et viktig grunnlag for PBEs drøftelse om handel og næring.

I mulighetsbeskrivelsen for planområdet s. 38 gjøres det et poeng av at byliv er summen av noe og at handel og næring er en komponent sammen med mange andre komponenter, som utgjør byliv. Vi oppfatter dette som en del av hovedproblemet med det foreliggende forslag: Handel oppfattes som en bestanddel, men ikke som en avgjørende og kritisk betingelse for sentrumsutvikling.

Selv om store deler av kap. 3 har viktige og gode drøftelser knyttet til overvann, sikkerhet m.v, så oppfatter vi at kapittelet ignorerer handel, næring, arbeidsplasser og verdiskaping.

I kapittel 4 om selve planforslaget finner vi flere interessant tilnærminger når det gjelder reguleringsløsninger. Dersom vi hadde funnet trygghet i at de behovene vi beskriver over hadde vært sikret i kommunens forvaltning av reguleringsbestemmelsene, ville vi ha kunnet vært positive til det generelle forslaget om å redusere mengden av saker om detaljregulering (s. 72 og 94). Men det vil betinge at det er en felles enighet om målsettingene – og da særlig om handel, næring m.v. I motsatt fall er vi engstelige for at en slik forenklet prosess vil skape dårligere vilkår for næringsdrivende.

Når det gjelder den tekniske tilnærmingen, som er beskrevet gjennom bruk av forskjellige typer gater, struktur på bestemmelsene og fleksibilitetsforskjellen i variant 1 og 2, savner vi at handlegater blir drøftet. Handlegate er en gatetype brukt av Oslo kommune i andre sammenhenger – se bl.a. forskrifter om beboerparkering. Både gågater og sambruksgater er gater som kan være gode handlegater, men det bør beskrives nærmere om hvordan handel, servering og næring skal tilrettelegges for i de forskjellige gater, samt om begrepet «handlegater» nå skal tas ut av bruk.



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

Om forpliktende samarbeidsløsning

Det nevnes i flere sammenhenger i forslaget at det «kan oppstå nye samarbeidsformer mellom de næringsdrivende i et strøk (bl.a. s. 162). Vi oppfatter at dette er et tilsvarende til vår anbefaling om å etablere og strukturere samarbeidsløsninger mellom handelsnæringen, gårdeiere og myndighetene (Oslo kommune). Vi vil utfordre PBE til være vesentlig mer konkret, og ikke passivt vente på at to av partene i et slikt samarbeid skal finne frem til hverandre – men heller søke å etablere samarbeidsmodeller som kan likne på f.eks. Times Square Alliance eller slik som OHF har beskrevet i diskusjonsnotatet Byutviklingsfond (2016).

Dernest uttrykker PBE en riktig forståelse av at samarbeid er avgjørende for handelsnæringen, i tillegg til forhold som ligger utenfor reguleringsplanen å styre. Men Oslo kommune kan ikke vise til utenforliggende forhold, som en årsak til vanskelige utfordringer, samtidig som den øker vanskelighetene ved å skape dårligere vilkår for handel og næring. Dette oppfatter vi som uforsvarlig politikk for verdiskaping, arbeidsplasser og næring.

Levende Oslo-samarbeidet har diskuterte dette temaet gjennom flere år, og tidligere i 2018 innledet Fredrikstad kommune om deres gode erfaringer med et slikt samarbeid. Et samarbeid som har gitt levende bysentrum, og prisen årets mest attraktive sentrum i 2017. Det fremstår for OHF som særdeles overmodent at Oslo kommune prioriterer etablering av et godt sentrumssamarbeid, og at dette blir en betingelse for gjennomføring av denne områdereguleringen.

Del 4 – Enkelte innspill til mulige forbedringer

PBE åpner avslutningsvis for innspill til ytterligere kunnskapsinnhenting og tilleggsutredninger.

Konsekvensutredningen som er utført til PBEs områdereguleringforslag, er i stor grad en litteraturstudie. Den har variabel grad av relevans for handel- og serveringsnæringen i Oslo sentrum. Konsekvensutredningen har ikke sett på det materialet OHF produserer, særlig Osloanalysen og kundegruppeundersøkelsene («Best place to shop»). Vi mener dette er en svakhet, særlig i forhold til

- handelstallutvikling i sentrum og nærområdet rundt (Osloanalysen)
- handelslekkasje og dekningsbidrag (Osloanalysen)
- kundegruppepreferanser og forskjellige krav til mobilitet o.a.

Særlig kundegruppepreferanser er viktig kunnskap som kommunen behøver å se nærmere på når det gjelder byplanlegging. OHF er opptatt av at forvaltningen bygger sin praksis på etterprøvet informasjon, og handelstall m.v og observert transportpreferanser er viktige elementer i god planlegging. Men det kreves mer for å kunne lage gode markeds plasser, og OHF har derfor jobbet tett med forskjellige fagmiljøer for å kunne identifisere viktige forventninger enkelte kundegrupper har til bl.a. transportløsninger når disse skal handle. Vi viser også til Bylivsundersøkelsen fra 2014, som pekte på at sentrum vil bli ensartet ettersom forskjellige kundegrupper (særlig eldre, familier m.fl.) har andre krav til transportløsninger.

Dette er materiale vi mener PBE bør studere nærmere før det legger frem et endelig forslag.



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

Vi ventet også at bylivstiltakene (pilotene) som Oslo kommune gjennomførte i 2017 også ville bli utredet for effekt for byliv m.v. Det er særlig av interesse med tanke på at det kan sammenliknes direkte med handelens effekt for sentrum da Oslo kommune gjennomførte Bylivsdagen samtidig med OHFs markedsdag 23. september 2017.

Det er flere byer som har gjennomført nyskapende politikk og tiltak for sentrum, og mange med svært gode resultater. Vi ville likt at områdereguleringsforslaget så gjennom erfaringer fra tre eksempler på angitte områder/prosjekter, og vurderte om det er deler fra disse erfaringene som PBE bør innarbeide i forslaget:

- Hovedstadsaksjonen i Oslo (2004-2005)
- Fredrikstad sentrum og Norges mest attraktive sentrum i 2017
- Times Square Alliance, New York City

Som nevnt over bør også kundeferd være en sentral del av kunnskapsgrunnlaget og premissene for utvikling av byens markeds plass. Vi ber derfor PBE se på siste utgave av «Best Place to Shop» (2018) og underliggende materiale fra YouGov, der vi nøyere har studert enkeltgruppers preferanser i handel, transport o.a.

Oslo kommune er i prosess med å etablere et byregnskap, som skal hvile på offisielle og repetitive tall fra offentlige myndigheter. OHF finner det fornuftig om dette blir arbeidet inn i teksten om områdereguleringen, da dette tiltaket vil være av stor betydning for å sikre fremtidig politikk og reguleringer som trygger næring og arbeidsplasser.

Oslo, 27. august 2018

For utfyllende informasjon eller andre henvendelser, kontakt

Jon Anders Aa. Henriksen, direktør næringspolitikk

Tlf. 22 40 34 40 – 90 700 726

E-post: jonanders@ohf.no

[Oslo Handelsstands Forening](#)