
RAPPORT

Bilfritt byliv

Statusrapport 2017 – før tiltak er igangsatt



Kunde: Oslo Kommune Byrådslederens Kontor

Prosjekt: Evaluering av Bilfritt byliv

Prosjektnummer: 29666001

Dokumentnummer: 07

Rev.: 03

Sammendrag:

Sweco gjennomfører evaluering av Oslo kommunes prosjekt Bilfritt byliv. Arbeidet skjer fra vår 2017 til høsten 2019. Denne rapporten er en sammenstilling av data og analyser fra 2017 som til sammen utgjør nåsituasjonen, før tiltak ble igangsatt, og som skal benyttes som referansesituasjon i prosjektet.

Rapporteringsstatus:

- ☒ Endelig
- ☐ Oversendelse for kommentar
- ☐ Utkast

Utarbeidet av:	Sign.:
Helge Gidske Naper og Signe Moland	
Kontrollert av:	Sign.:
Helge Gidske Naper og Signe Moland	
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Helge Gidske Naper	Sara Polle

Revisjonshistorikk:

01	07.09.17	Utkast for kommentar	HGN, SM	HGN, SM
02	18.10.17	Endelig rapport	HGN, SM	SM
03	16.11.17	Endelig rapport	HGN, SM	SM
Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av

Sweco

Drammensveien 260
NO-0212 Oslo, Norge
Telefon +47 67 12 80 00
www.sweco.no

Sweco Norge AS

Org.nr: 967032271
Hovedkontor: Oslo

Helge Gidske Naper

Mobil +47 99151446
HelgeGidske.Naper@sweco.no

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	6
2	Medieanalyse.....	6
2.1	Nøkkeltall.....	6
2.2	Gjennomslag over tid	7
2.3	Spesielle funn som er nyttige i den videre evalueringen.....	8
3	Fotgjengertellinger og oppholdsregistrering.....	9
3.1	Fotgjengertellinger	9
3.2	Oppholdsregistreringer.....	10
4	Antall kjøretøy og sykler	12
4.1	Antall kjøretøy	12
4.1.1	Omfang av biltrafikken i prosjektområdet	12
4.1.2	Kjøretøyfordeling i prosjektområdet	15
4.1.3	Reisemønsteret biltrafikken til/fra prosjektområdet.....	17
4.2	Antall sykler	18
4.2.1	Sykkeltellinger	18
5	Spørreundersøkelse blant befolkningen	20
5.1	Respondentenes vurdering av ulike forhold i Oslo sentrum.....	20
5.1.1	Hvor godt respondentene liker å oppholde seg i sentrum.....	20
5.1.2	Antall besøk i sentrum for ulike formål	21
5.1.3	Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum	22
5.1.4	Reisemåte i sommerhalvåret	24
5.1.5	Reisemåte i vinterhalvåret	24
5.1.6	Tilfredshet med ulike forhold i sentrum	25
5.1.7	Handlepreferanser.....	26
5.2	Respondentenes kjennskap og holdninger til prosjektet Bilfritt byliv	27
5.2.1	Kjennskap til tiltak som inngår i prosjektet.....	27
5.2.2	Tiltakenes innvirkning på besøk til sentrum.....	28
5.2.3	Holdning til tiltakene i Bilfritt byliv	29
5.2.4	Påstander om Oslo sentrum	31
5.3	Oppsummering	33

6	Spørreundersøkelse næringslivet	34
6.1	Virksomhetenes bruk og parkering av tjenestebil	34
6.1.1	Bruk av tjenestebil	34
6.1.2	Parkering av tjenestebil	35
6.2	Respondentenes holdninger til næringsvirksomhet i Oslo sentrum	36
6.2.1	Attraktivitet ved å drive næringsvirksomhet i sentrum	36
6.2.2	Fremkommelighet, adkomst, tilstrømming og aktiviteter	37
6.2.3	Framtidsutsikter	37
6.3	Respondentenes tanker om prosjektet Bilfritt byliv	38
6.3.1	Tiltak som inngår i prosjektet	38
6.3.2	Besøk i sentrum	40
6.3.3	Respondentenes holdninger til tiltakene i Bilfritt byliv	40
6.3.4	Omsetning	41
6.3.5	Informasjon	42
6.4	Oppsummering	42
7	Gateintervjuer	43
7.1	Respondentens holdninger til Oslo sentrum	43
7.1.1	Hvor godt respondenten liker å være ute i sentrum	43
7.1.2	Hvor ofte respondenten drar til Oslo sentrum for gitte formål	43
7.1.3	Respondentenes inntrykk av Oslo sentrum	44
7.1.4	Reisemåte til sentrum	45
7.1.5	Hvor respondentene foretrekker å handle	45
7.1.6	Bruk av penger i sentrum	45
7.2	Respondentenes tanker om prosjektet	46
7.2.1	Tiltak som inngår i prosjektet	46
7.2.2	Respondentenes holdninger til tiltakene i Bilfritt byliv	47
7.3	Oppsummering	47
8	Fokusgrupper	47
8.1	Deltakere	47
8.2	De viktigste funnene som er gjort	48
8.3	Spesielle temaer det vil være ekstra viktig å følge videre	49
9	Omverdensanalyse	49
9.1	Innledning	49
9.2	Hva er en omverdensanalyse?	49

9.3	Tema 1: Urbant miljø.....	50
9.4	Tema 2: Reiseliv	51
	I juni har Oslo hatt en økning i antall turister på 19% fra samme måned 2016.....	52
9.5	Tema 3: Konsum.....	54
9.6	Tema 4: Transport.....	55
10	Erfaringer fra utlandet.....	56
11	Aktiviteter på frigjort areal.....	58
11.1	Antall plasser	58
11.2	Antall arrangementer/aktiviteter.....	58
11.3	Antall nye installasjoner.....	58
12	Referanser.....	58
13	Vedlegg	59

1 Innledning

Sweco gjennomfører evaluering av Oslo kommunes prosjekt Bilfritt byliv. Evalueringen skjer fra vår 2017 til høsten 2019. Denne rapporten er en sammenstilling av data og analyser fra 2017 som til sammen utgjør nåsituasjonen, før tiltak ble igangsatt i prosjektet. Dataene skal benyttes som referansesituasjon i prosjektet.

I Bylivsundersøkelsen som ble gjennomført i 2014 ble det foretatt fotgjengertellinger, oppholdsregistreringer og gateintervjuer. Det er foretatt en sammenlikning av resultatene fra Bylivsundersøkelsen med tilsvarende data i førsituasjonen, og disse er drøftet. De øvrige dataene har ikke noe sammenlikningsgrunnlag og vil først bli drøftet når det gjennomføres oppfølgende undersøkelser som del av evalueringen.

For hvert tema er det utarbeidet egne delrapporter (se vedleggsliste). Delrapportene inneholder ytterligere informasjon som ikke inngår i samlerapporten, blant annet beskrivelser av metodikk og egenskaper ved dataene. Bruk av forskjellige metoder er tilpasset det som skal undersøkes, og gir til sammen et bredt bilde av nåsituasjonen. Medieanalysen er utarbeidet av M-Brain, mens øvrige delrapporter er utarbeidet av Sweco.

Transportøkonomisk institutt utfører en større undersøkelse av endringer i transportsystemet i Oslo (ByTrans). Denne undersøkelsen dekker et større geografisk område som inkluderer hovedvegssystemet og tunnelstenginger i perioden – i tillegg til Bilfritt byliv. Denne samlerapporten med vedlegg vil bli benyttet som input til arbeidet som utføres av TØI.

2 Medieanalyse

Det er gjennomført en Medieanalyse 2015-2017 av M-Brain for prosjektet Bilfritt byliv. Analysen gjelder fra andre halvår 2015 til første halvår 2017, altså før tiltakene i prosjektet er igangsatt.

To sentrale begreper i medieanalysen er *gjennomslag* og *mediescore*. Gjennomslaget beregnes ut fra kildenes lesertall (ifølge MBL og TNS Gallup), artiklenes størrelse og plassering, samt hvor mye av artikkelen som fokuserer på den gjeldende aktøren. Metoden genererer et resultat hvor størst gjennomslagskraft tilfaller store artikler i store kilder. Dermed vil en positiv artikkel i VG veie tyngre enn en positiv artikkel i en lokalavis. Tallene i seg selv har ikke en direkte tolkning, men over tid vil denne verdien kunne si noe om trender i media og være sammenlignbare mellom periodene. I stedet for å basere analysen på en kvantitativ samling artikler tar denne metoden nærmere hensyn til kvaliteten på omtalen.

Mediescoren er en kvalitativ vurdering av medieomtalen som regnes ut fra gjennomslagsresultatene. Som med gjennomslagsberegningen teller store oppslag mer enn små. Scoren bruker en skala fra 0 til 100, hvor 50 er nøytral. En score over 50 speiler en mer positiv enn negativ trend, og en score under 50 speiler overvekt av negativ sammenlignet med positiv omtale. For å nå et resultat på 100 må omtalen ha vært utelukkende positiv, mens en score på null betyr at omtalen var vært utelukkende negativ. Mange eller få artikler i perioden har ingenting å si for mediescoren – det er tendensen innen omtalen som teller.

2.1 Nøkkeltall

Tabell 1 viser nøkkeltall for tradisjonelle og sosiale medier. Tabellen viser at det har vært 1198 oppslag om Bilfritt byliv i tradisjonelle medier, og 1051 i sosiale medier. Tall for sosiale medier inkluderer kun åpne kilder. Oppslag som ikke er vurdert som positive eller negative, er kategorisert som nøytrale og vises ikke i

oversikten. Tendensvurderingen er basert på grad av støtte og kritikk til bilfritt byliv, eller balansen mellom de to, i hver enkelt artikkel. Til tross for at en del aktører har vært svært kritiske til konseptet, er støtteerklæringene i overfall. Andelen positiv omtale er større enn den negative for begge medietyper.

Andel nøytrale artikler fremgår ikke av tabellen. Andelen nøytrale artikler i tradisjonelle medier i perioden var 41 % og nøytral omtale i sosiale medier var på 43 %.

Tabell 1 Nøkkeltall for tradisjonelle og sosiale medier.

Nøkkeltall (tradisjonelle medier)	H2 2015	H1 2016	H2 2016	H1 2017	Utv. siste halvår
Antall oppslag	659	263	121	155	↑
Andel positiv omtale	40 %	28 %	51 %	32 %	↘
Andel negativ omtale	26 %	14 %	15 %	17 %	↘
Andel positivt gjennomslag	48 %	38 %	58 %	32 %	↘
Andel negativt gjennomslag	30 %	38 %	21 %	17 %	↘
Mediescore	56,6	51,1	65,5	53,6	↘

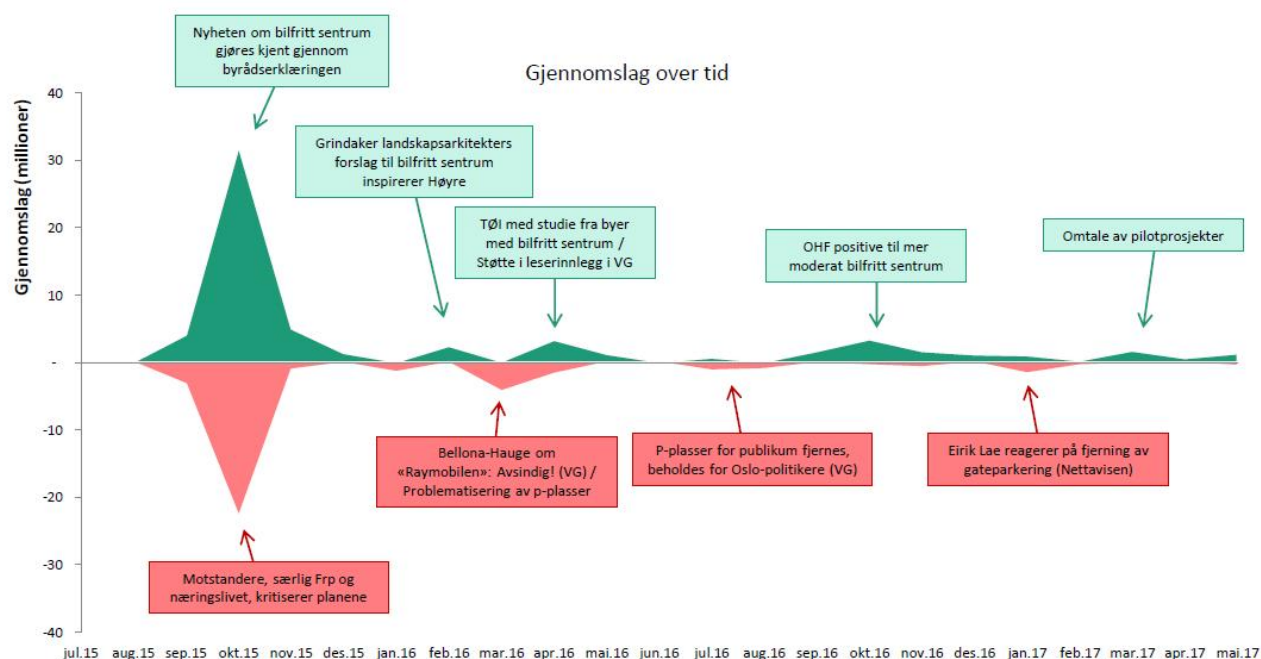
Nøkkeltall (sosiale medier)	H2 2015	H1 2016	H2 2016	H1 2017	Utv. siste halvår
Antall innlegg	486	111	209	245	↑
Andel positiv omtale	44 %	42 %	47 %	37 %	↘
Andel negativ omtale	16 %	22 %	7 %	13 %	↑

Andre styrker med prosjektet er at det har flere støttende aktører enn kritikere, og at Oslo inspirerer andre byer i Norge til å etablere bilfrie soner. Omtalen i utenlandske aviser er positiv.

Det har også vært utfordringer i mediedekningen. Angrep fra opposisjonen har flere ganger blitt slått stort opp og forstyrret det politiske innholdet. At miljøbyråden hadde få svar på konkrete utfordringer i tidlig fase fikk også oppmerksomhet.

2.2 Gjennomslag over tid

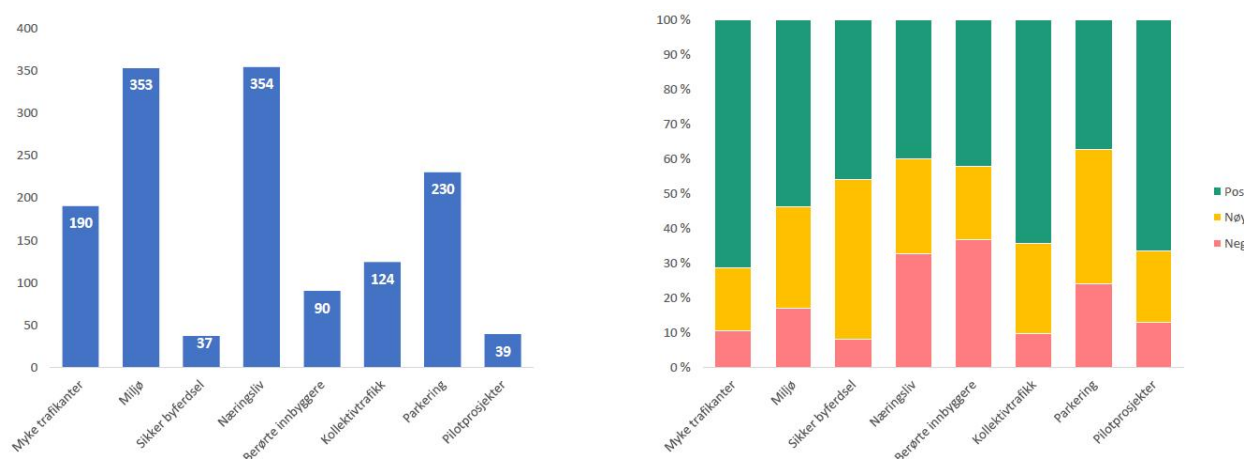
I tillegg til å telle antall artikler, er det beregnet *gjennomslag* for hver artikkel. Gjennomslaget tar hensyn til lesertall, størrelse/plassering og oppdragsgiverens synlighet i artikkelen. Dermed vektes artikler i store kilder tyngre enn omtale i marginale kilder. Figur 1 viser hvordan gjennomslaget over tid fordeles på positive og negative kilder i tradisjonelle medier. Gjennomslaget var størst i tiden rett etter at nyheten ble kjent gjennom byrådserklæringen for både positive og negative kilder.



Figur 1: Gjenomslog i tradisjonelle medier over tid fordelt på positive og negative kilder (Kilde: M-Brain).

2.3 Spesielle funn som er nyttige i den videre evalueringen

I den videre evaluering er det spesielt viktig å følge de temaene som preger omtalen av Bilfritt byliv (se Figur 2). Miljø og næringsliv er de to temaene som i størst grad har blitt trukket frem i tradisjonelle medier. Næringsliv har fått mye omtale – godt hjulpet av hyppig aktivitet blant Oslo Handelstands Forening. Deretter følger temaene parkering, myke trafikanter, kollektivtrafikk og berørte innbyggere.



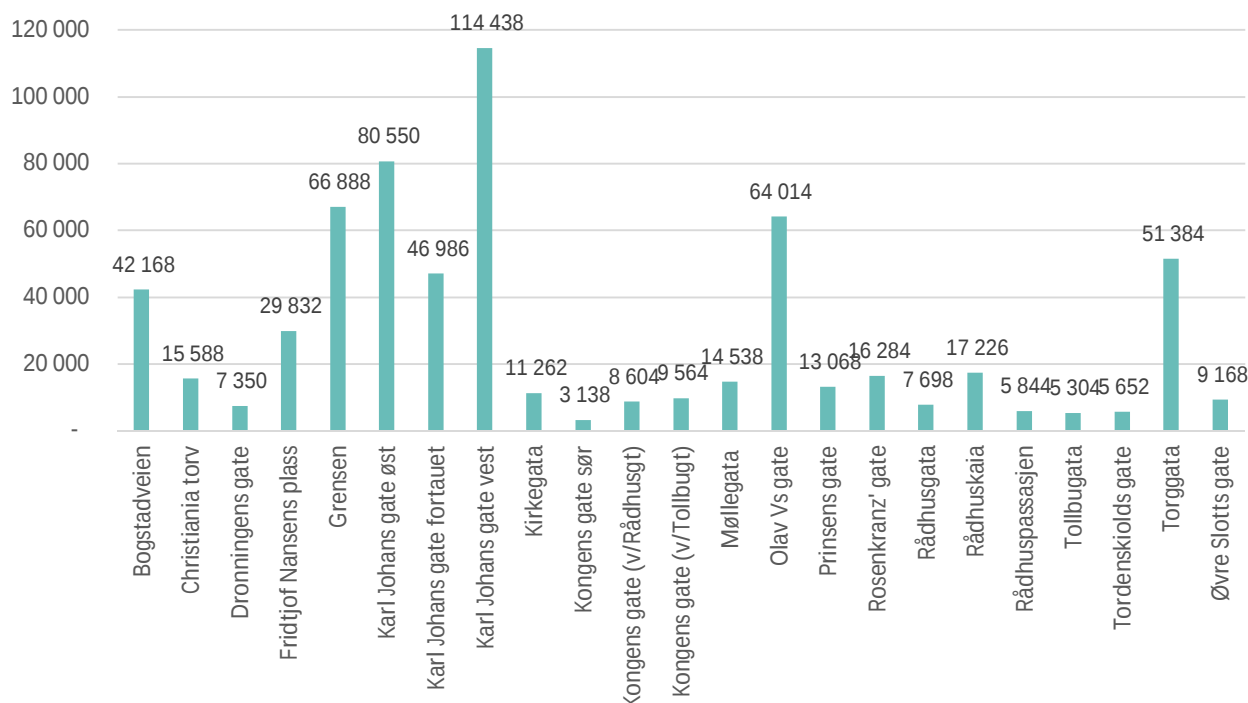
Figur 2: Temaer som preger omtalen av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier fordelt på antall (til høyre) og positiv/nøytral/negativ omtale (til venstre) (Kilde: M-Brain).

3 Fotgjengertellinger og oppholdsregistrering

Sweco gjennomførte fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer i juni 2017. Tellingene og registreringene ble utført i Oslo sentrum innenfor prosjektområdet for Bilfritt byliv. For at tallene skal være sammenliknbare med tidligere tall, er det benyttet samme metoder som i Bylivsundersøkelsen 2014.

3.1 Fotgjengertellinger

Fotgjengertellingene ble gjennomført tirsdag 6. juni og lørdag 17. juni 2017 på 22 steder i Oslo sentrum. Det ble foretatt tellinger hver time mellom klokken 08.00 og 21.00. I figur 3 oppsummeres resultatene fra tellingene. Tallene viser antall fotgjengere summert for både tirsdag og lørdag hele dagen (klokken 08-21).



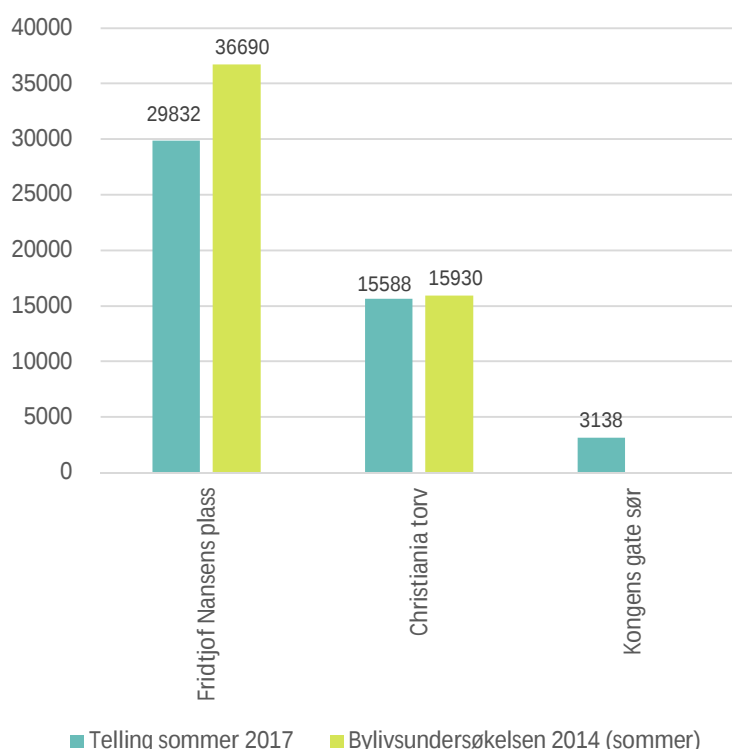
Figur 3 Samlet fremstilling av resultatene fra fotgjengertellingene juni 2017 (sum totalt antall fotgjengere tirsdag og lørdag kl. 08-21)

Metoden som er brukt, der en for hvert sted teller 10 minutter per time i kun to dager, har sine svakheter. Resultatene blir svært avhengige av forholdene den enkelte dagen, og det kan være at spesielle begivenheter, vær og andre tilfeldige variasjoner spiller inn. Det kan derfor ikke uten videre trekkes konklusjoner basert på disse dataene. For å kunne redusere denne usikkerheten burde det telles i lengre perioder, flere dager, per sted.

Valg av tellesnitt påvirker også resultatet og det blir viktig at senere tellinger gjennomføres på samme måte som tellingene i 2017 for å minimere denne usikkerheten.

De innsamlede dataene kan likevel brukes for å si noe generelt om hvor folk går mest og minst i sentrum. Sentrale deler av Karl Johans gate, Grensen, Olav Vs gate og Torggata sør har klart størst gangtrafikk. Tellepunktene i Kvadraturen har beskjedne tall.

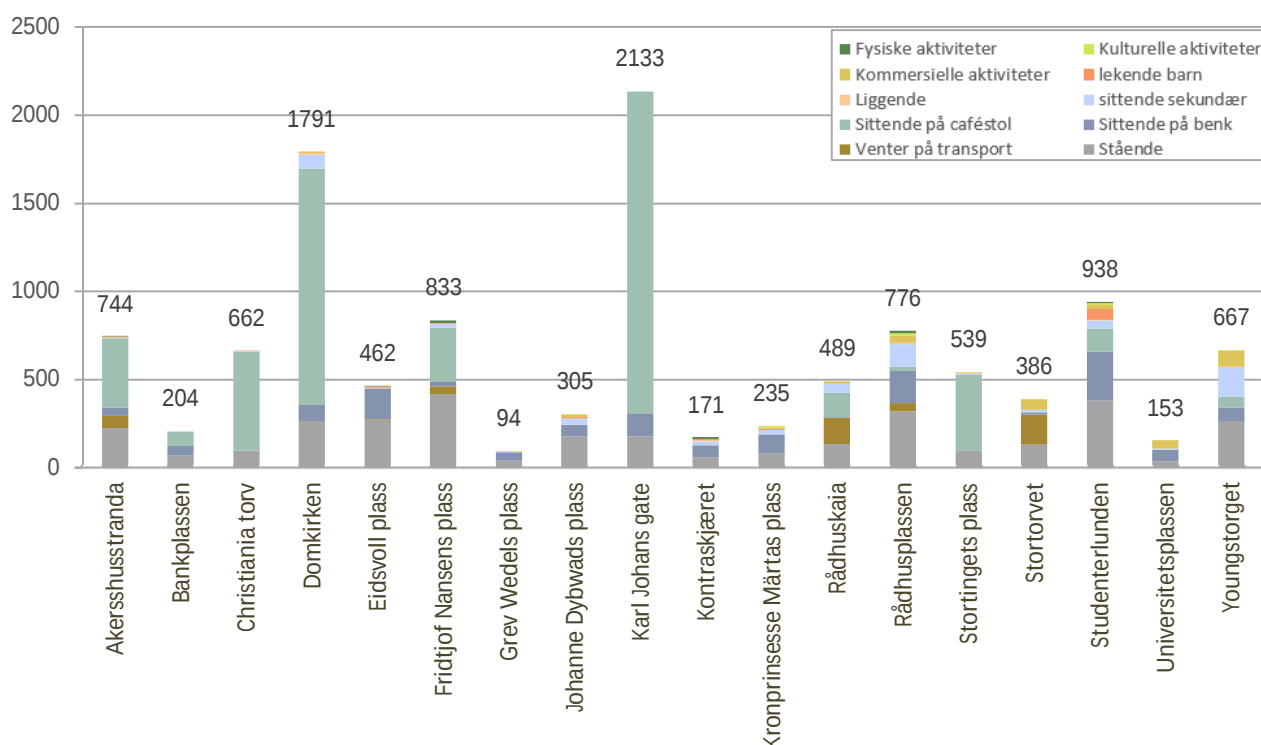
For videre evalueringsrunder blir det særskilt interessant å følge med på punkter der det igangsettes tiltak i regi av Bilfritt byliv. Tre steder er plukket ut spesielt: Fridtjof Nansens plass, Christiania torv og Kongens gate sør. På Fridtjof Nansens plass og Christiania torv er det også tilgjengelige data fra Bylivsundersøkelsen 2014 som gjør at en kan følge utviklingen over en lenger periode. Tallene vil drøftes i neste evalueringsrunde når det også foreligger data etter at tiltakene er igangsatt.



Figur 4 Utvalgte steder der fotgjengertrafikken følges opp spesielt

3.2 Oppholdsregistreringer

Sweco gjennomførte oppholdsregistreringer lørdag 10. juni og tirsdag 13. juni 2017 på 19 steder i Oslo sentrum. Det ble foretatt registreringer hver annen time mellom klokken 10.00 og 22.00. I figur 5 oppsummeres resultatene fra registreringene. Tallene viser totalt antall personer som oppholdt seg på stedet for både tirsdag og lørdag de tidspunktene det ble registrert (kl. 10-22) og hvilke aktiviteter tallene består av.



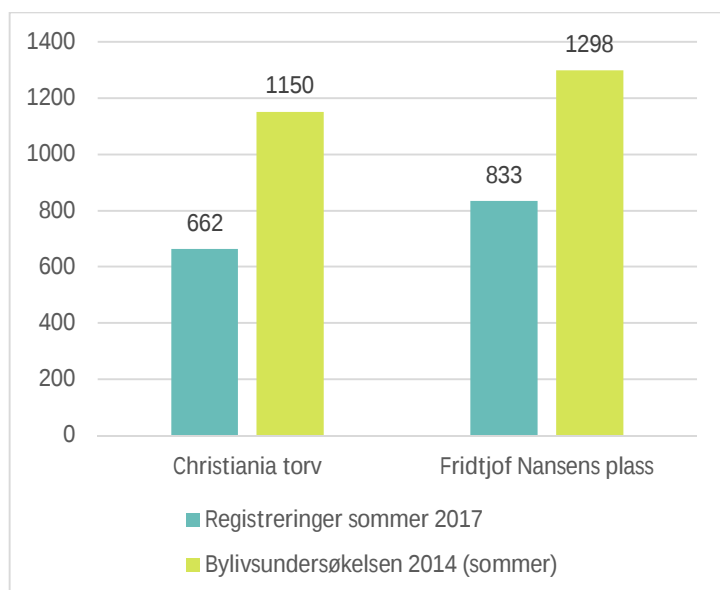
Figur 5 Resultater fra oppholdsregistreringene juni 2017 (sum antall personer som oppholdt seg på stedet tirsdag og lørdag kl. 10-22)

Resultatene fra oppholdsregistrering gir et øyeblikksbilde av bylivet i sentrum den enkelte dagen, men har stor usikkerhet knyttet til tilfeldig variasjon. Resultatene påvirkes av blant annet spesielle begivenheter, vær og andre tilfeldige variasjoner. Det kan derfor ikke uten videre trekkes konklusjoner basert på disse dataene. For å redusere denne usikkerheten må det gjøres registreringer i lengre perioder, flere dager, per sted.

Tallene kan likevel brukes til å studere variasjonen og forholdet mellom de ulike stedene; hvor folk oppholder seg i grove trekk. I tallene for oppholdsregistrering er det Karl Johans gate og Domkirken som skiller seg ut som steder der klart flest oppholder seg.

Steder det vil være spesielt interessant å følge med på videre er Fridtjof Nansens plass og Christiania torv, der det gjøres tiltak i perioden. På Fridtjof Nansens plass og Christiania torv er det også tilgjengelige data fra Bylivsundersøkelsen 2014 som gjør at en kan følge utviklingen over en lenger periode. Tallene vil drøftes i neste evalueringsrunde når det også foreligger data etter at tiltakene er igangsatt.

Andre steder det kan være interessant å følge med på er Bankplassen og Grev Wedels plass som ligger sentralt plassert i Kvadraturen, men som basert på registreringene har svært få mennesker som oppholder seg i dag.



Figur 6 Utvalgte steder der tall for opphold følges opp spesielt

4 Antall kjøretøy og syklist

Sweco utarbeidet høsten 2016 rapporten «Vurdering trafikale effekter bilfritt byliv» på oppdrag av Bymiljøetaten i Oslo kommune. Trafikkanalysen kartla dagens trafikale situasjon i prosjektområdet og er hovedkilden til dette kapittelet.

4.1 Antall kjøretøy

4.1.1 Omfang av biltrafikken i prosjektområdet

Et *anslag* av omfanget av biltrafikken bør basere seg på kunnskap om mengden av biltrafikk i utvalgte snitt i prosjektområdet. Telledataene bør ha mest mulig kontinuitet, og det er ønskelig å måle biltrafikken på alle veier inn i prosjektområdet hvor det er tilrettelagt for personbilkjøring. Per dags dato er det begrenset overvåkning av trafikken og antall kjøretøy i Oslo sentrum. Det finnes ingen såkalte faste tellepunkter som overvåker biltrafikken innenfor prosjektområdet. Det er derfor behov å bruke ulike kilder for å vurdere omfanget av biltrafikken i prosjektområdet.

Dagens situasjon er beskrevet med grunnlag i følgende datakilder:

- Maskinelle og manuelle trafikktegninger (gjort av Bymiljøetaten og Sweco)
- SIS-data (sanntidsinformasjon for kollektivtrafikken som sier noe om kjøretider og forsinkelse)
- SPOT-data (trafikkdata fra signalanlegg)
- PROSAM-rapporter (trafikkdata innsamlet gjennom et samarbeid mellom blant annet Statens vegvesen, Bymiljøetaten, Ruter og Akershus fylkeskommune for bedre trafikkprognoser i Oslo-området)

I tillegg ble det gjort veikantintervjuer i november 2016 i regi av Sweco for å supplere dagens kunnskap om trafikksituasjonen i Oslo sentrum. I et veikantintervju vinkes bilister til side og blir intervjuet om sin reise. Veikantintervjuer gir innblikk i blant annet reisevaner, men kan ikke anses som fakta om reisevaner.

Til referansesituasjonen har vi sett på trafikkmengden (gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn) i de viktigste gatene i prosjektområdet. Det er mulig å kjøre inn i prosjektområdet via 8 ulike gater. Det er flere gater inn i prosjektområdet, men disse har restriksjoner for privatbiler (kollektivgater eller stengt). Det er også noen gater hvor det kun er enveiskjøring i retning ut av sentrum. Dette oversiktskartet er utarbeidet for vanlige personbiler. Det er mange kjøretøytyper som det gjelder egne regler for. Vareleveringskjøretøy er for eksempel et viktig unntak (skiltet gate for gate).



Figur 7 Kjøremulighetene inn og ut av prosjektområdet i dagens situasjon (høst 2016)

Tabell 2 viser trafikkmengden i form av årsdagstrafikk (ÅDT), det vil si gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn, i de viktigste gatene der personbiler kan kjøre. Tallene er beregnet med utgangspunkt i korttidstillinger og trafikkdata fra signalanlegg. Figur 8 viser stedene der trafikken er bregnet.



Figur 8 Kart som viser hvor vi har beregnet trafikken

Tabell 2 Tilgjengelige trafikktall for aktuelle gater i Oslo sentrum.

Gate		ÅDT 2016 (gj. antall kjøretøy per døgn)	Årstall	Kilde
1	Olav Vs gate	4800	2016	Telling BYM
2	Stortingsgata	3000	2016	SPOT
3	Karl Johans gate	1000	2016	SPOT
4	Kristian IVs gate	5600	2016	SPOT
5	Møllergata	5800	2015*	Telling BYM
6	Calmeyers gate	2000	2011**	Vegdatabanken
7	Dronningens gate***	2300	2016	Telling Sweco
8	Rådhusgata	5200	2016	Telling Sweco
9	Myntgata (korrigert for retning)	800	2016	Telling Sweco
10	Kongens gate	1100	2016	Telling Sweco
11	Myntgata etter operatunnel	1500	2016	Telling Sweco
ÅDT innfartsveiene i sentrum		33100		

* ÅDT i Møllergata er beregnet til å være lik i 2016 som 2015 da tellingen ble gjennomført

** Byggearbeid og kjørerestriksjoner i november 2016. Derfor ikke registrert på nytt.

*** Trafikken har blitt registrert i Dronningens gate (1800 ÅDT), økt med 500 ÅDT for å inkludere trafikk til Skippergata nord

4.1.2 Kjøretøyfordeling i prosjektmrådet

Per dags dato har det ikke blitt gjennomført en større kartlegging av kjøretøyfordelingen i Oslo sentrum. Det er begrenset med datagrunnlag som innehar denne informasjonen. Sweco har laget en oversikt basert på korttidstillinger der kjøretøytype er registrert. Vi viser først kjøretøyfordelingen for morgenrushet i begge retninger, og deretter kjøretøyfordelingen i ettermiddagsrushet.

Tabell 3 Kjøretøyfordeling i prosjektmrådet i morgenrush i retning inn i sentrum.

Gate	Personbil (ekskl. Elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT (gj. antall kjøretøy per døgn)
Olav Vs gate	53 %		6 %	36 %	5 %	0 %	2015	4800
Møllergata	52 %		8 %	31 %	6 %	4 %	2015	5800
Dronningens gate*	38 %	5 %	14 %	36 %	7 %	0 %	2016	2300
Biskop Gunnerus' gate	10 %	1 %	46 %	31 %	3 %	24 %	2016	
Rådhusgata	50 %	10 %	5 %	16 %	4 %	15 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	61 %	8 %	6 %	10 %	11 %	5 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	65 %	19 %	2 %	7 %	5 %	2 %	2016	1500
Kongens gate**	46 %	23 %	5 %	24 %	3 %	0 %	2016	1100
Tollbugata	46 %			15 %		40 %	*2016	
Gjennomsnitt	47 %	11 %	12 %	23 %	5 %	10 %		

* Tellingene skiller kun mellom lette og tunge kjøretøy

** Registreringene ble gjort mellom kl 18-20

Tabell 4 Kjøretøyfordeling i prosjektmrådet i morgenrush i retning ut av sentrum.

Gate	Personbil (ekskl. Elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT (gj. antall kjøretøy per døgn)
Olav V gate	61 %		7 %	28 %	4 %	0 %	2015	4800
Biskop Gunnerus' gate	18 %	3 %	26 %	35 %	4 %	18 %	2016	
Rådhusgata	45 %	17 %	12 %	21 %	4 %	1 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	60 %	21 %	7 %	8 %	2 %	3 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	51 %	8 %	10 %	28 %	3 %	0 %	2016	1500

Tollbugata	52 %	14 %	13 %	14 %	3 %	4 %	2016	
Gjennomsnitt	49 %	14 %	10 %	20 %	4 %	8 %		

* Tellingene skiller kun mellom lette og tunge kjøretøy.

Tabell 5 Kjøretøyfordeling i prosjektområdet i ettermiddagsrush i retning inn i sentrum.

Gate	Personbil (ekskl. Elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT (gj. antall kjøretøy per døgn)
Olav Vs gate**	68 %		20 %	11 %	0 %	0 %	2015	4800
Møllergata**	58 %		30 %	9 %	0 %	2 %	2015	5800
Dronningens gate*	99 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	2016	2300
Biskop Gunnerus' gate	64 %	8 %	8 %	7 %	3 %	10 %	2016	
Rådhusgata	51 %	6 %	8 %	14 %	2 %	18 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	64 %	12 %	2 %	10 %	2 %	10 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	62 %	13 %	6 %	11 %	1 %	7 %	2016	1500
Kongens gate*	96 %	0 %	0 %	0 %	4 %	0 %	2016	1100
Tollbugata	50 %	0 %	0 %	0 %	6 %	44 %	*2016	
Gjennomsnitt	68 %	4 %	8 %	7 %	2 %	10 %		

* Tellingene skiller kun mellom lette og tunge kjøretøy

** Registreringene ble gjort mellom kl 18-20

Tabell 6 Kjøretøyfordeling i prosjektområdet i ettermiddagsrush i retning ut av sentrum. Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

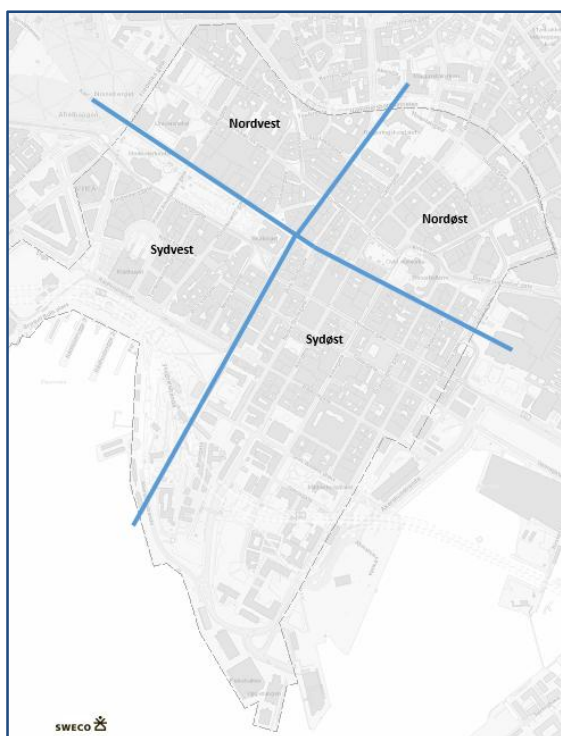
Gate	Personbil (ekskl. Elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT (gj. antall kjøretøy per døgn)
Olav V gate**	77 %		17 %	6 %	0 %	0 %	2015	4800
Biskop Gunnerus' gate	73 %	8 %	4 %	7 %	2 %	5 %	2016	
Rådhusgata	57 %	9 %	4 %	12 %	11 %	7 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	71 %	12 %	6 %	4 %	4 %	3 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	60 %	19 %	7 %	9 %	5 %	1 %	2016	1500
Tollbugata	66 %	10 %	6 %	9 %	3 %	6 %	2016	
Gjennomsnitt	67 %	10 %	7 %	8 %	4 %	4 %		

** Registreringene ble gjort mellom kl 18-20

Oversiktene viser at det er stor spredning i kjøretøysfordelingen i de ulike gatene. Fordelingen innenfor morgenrush og ettermiddagsrush for de ulike retningene (retning inn i sentrum og retning ut av sentrum) er relativt likt. Forskjellen mellom morgenrush og ettermiddagsrush er større. Om morgenen er andelen lastebiler og varebiler betydelig større enn om ettermiddagen.

4.1.3 Reisemønsteret biltrafikken til/fra prosjektområdet

I veikantintervjuene, som ble utført i november 2016, ble en representativ andel av personbiltrafikken i sentrum spurt om hvor deres bilreise startet og sluttet. Prosjektområdet ble delt inn i 4 ulike delområder, som illustrert i figur 9.



Figur 9 Kart som viser inndelingen i delområder som ble brukt i veikantintervjuene

Tabellen under sammenstiller resultatene fra intervjuene. Tabellen viser den samlede trafikken i både morgen- og ettermiddagsrushet. De største trafikkstrømmene inn mot sentrum kommer fra utenfor Oslo og utenfor Ring 3 til områdene innenfor prosjektområdet syd for Karl Johan (intern SØ og intern SV), markert med brun bakgrunn. Trafikken som er markert med blå bakgrunn starter og ender utenfor sentrum og er å regne som gjennomkjøringstrafikk. Dette gjelder cirka 16 %¹ av trafikken.

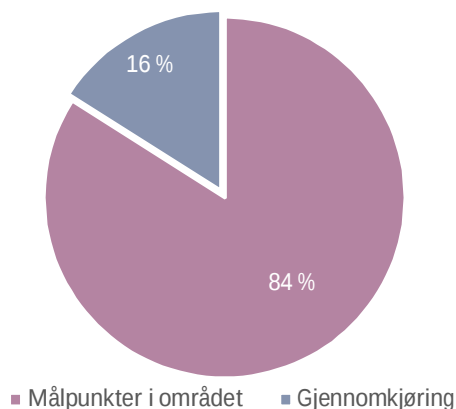
¹ Denne andelen er basert på svar fra intervjuene. Antallet personer som har svart at de kjører fra utenfor Oslo eller Ring 3 til et sted utenfor Ring 3 eller Oslo uten å ha et ærend i sentrum virker noe høyt.

Tabell 7 Oversikt over hvor trafikken i sentrum kommer fra og skal til basert på veikantintervjuene

Fra/Til	Utenfor Oslo	Utenfor Ring 3	Mellom Ring 2 og Ring 3	Mellom Ring 1 og Ring 2	Prosjekt område NØ	Prosjekt område SØ	Prosjekt område SV	Prosjekt område NV	Totalsum	
Utenfor Oslo	20	6	4	10	18	82	52	2	194	36 %
Utenfor Ring 3	3	7	4	2	19	44	30	1	110	20 %
Mellom Ring 2 og 3	6	2	3	2	21	29	26	1	90	16 %
Mellom Ring 1 og 2	10	2	6	6	6	14	23	0	67	12 %
Innenfor Ring 1	27	5	13	13	8	18	23	3	110	16 %
Totalsum	66	22	30	33	72	187	154	7	571	100 %
	10 %	5 %	5 %	7 %	13 %	31 %	28 %	1 %	100 %	

Diagrammet under oppsummerer resultatet i intervjuene. 84% av trafikken har start og/eller målpunkt i sentrum innenfor Ring 1, mens 16% er å regne som gjennomgangstrafikk.

Biltrafikk til/fra prosjektområdet



Figur 10 Biltrafikk til/fra området basert på veikantintervju

4.2 Antall syklist

4.2.1 Sykkeltellinger

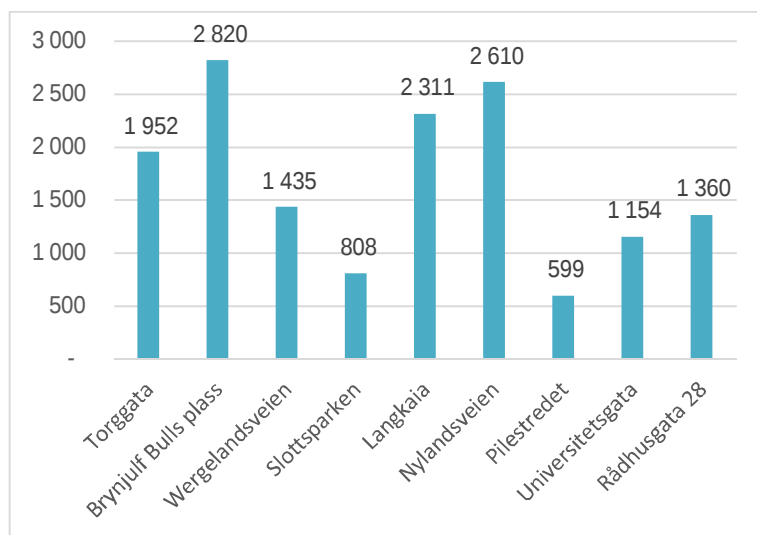
Per dags dato er det begrenset overvåkning av syklist i prosjektområdet. Oslo kommune har installert et fast tellepunkt i Rådhusgata. Tellepunktet registrerer syklist som krysser tellepunktet i begge retninger gjennom hele året og dataene kan hentes ut kontinuerlig på hjemmesiden til Oslo kommune.

Hvert år siden 2013 har det blitt utarbeidet en PROSAM-rapport som heter «Telling av fotgjengere og syklistar ved Ring 1»². Denne rapporten innehar årlige registreringer i 6 tellepunkter, som er valgt til å kunne vise utviklingen i gang- og sykkeltrafikken til/fra Oslo sentrum. Dette datagrunnlaget vurderes som det beste eksisterende grunnlaget for å kunne måle endringer i sykkeltrafikken til/fra/gjennom prosjektområdet. Kart over registreringspunktene vises under.



Figur 11 Oversikt over tellepunkter for sykkel- og gangtrafikk (kilde: Prosam-rapport 255)

Basert på tall fra PROSAM-rapporten 2016 og tilgjengelig data fra Oslo kommunes faste tellepunkt har Sweco utarbeidet et estimat av gjennomsnittlig antall syklistar per dag (ÅDT) for syklistar. Tellingene ble gjennomført høsten 2016 i tidsrommet 13.-15. september.



Figur 12 Gjennomsnittlig antall syklistar per døgn i utvalgte gater i Oslo sentrum

² Rapportene finnes på www.prosam.org

5 Spørreundersøkelse blant befolkningen

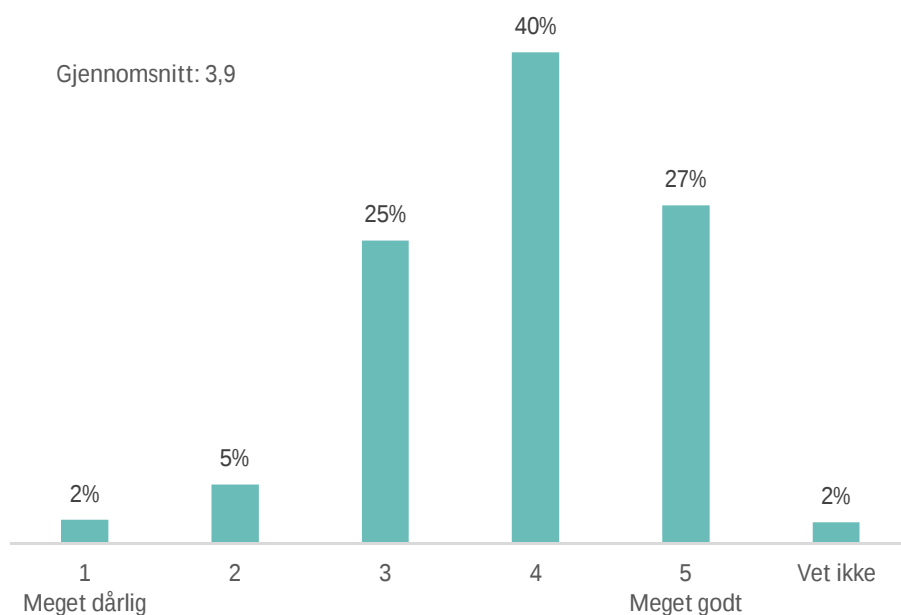
I juni 2017 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av Oslos befolkning. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av webpanel og 1000 respondenter svarte på undersøkelsen. I dette kapitlet oppsummeres resultatene fra undersøkelsen. Resultatene gir et bilde av hvordan befolkningen bruker sentrum, holdninger til sentrum og tanker om prosjektet Bilfritt byliv.

5.1 Respondentenes vurdering av ulike forhold i Oslo sentrum

5.1.1 Hvor godt respondentene liker å oppholde seg i sentrum

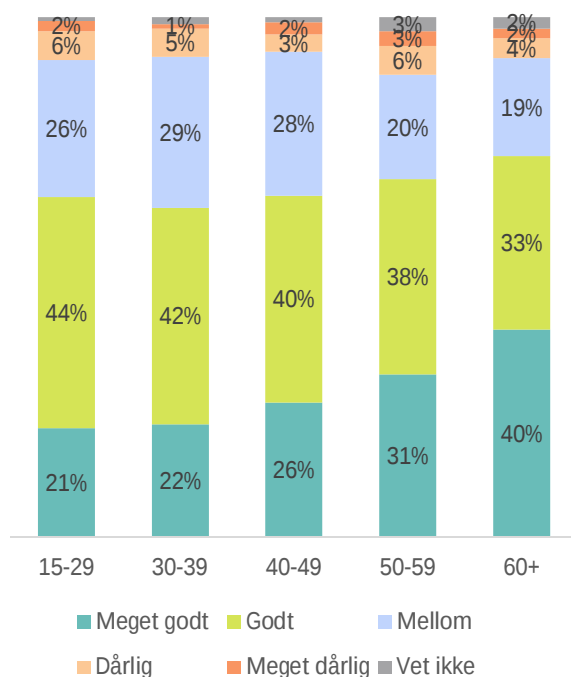
Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget dårlig og 5 står for meget godt, hvor godt eller dårlig liker du å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum?*

Totalt svarer 67 % at de liker godt (4 og 5) å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum, mot 7 % som liker dette dårlig (1 og 2).



Figur 13 Hvordan godt respondentene liker seg ute på gater og plasser i sentrum

Den eldste aldersgruppen (60+) har flest som liker seg meget godt (40 %). I aldersgruppen 15 til 29 år er det 21 % som liker seg meget godt.



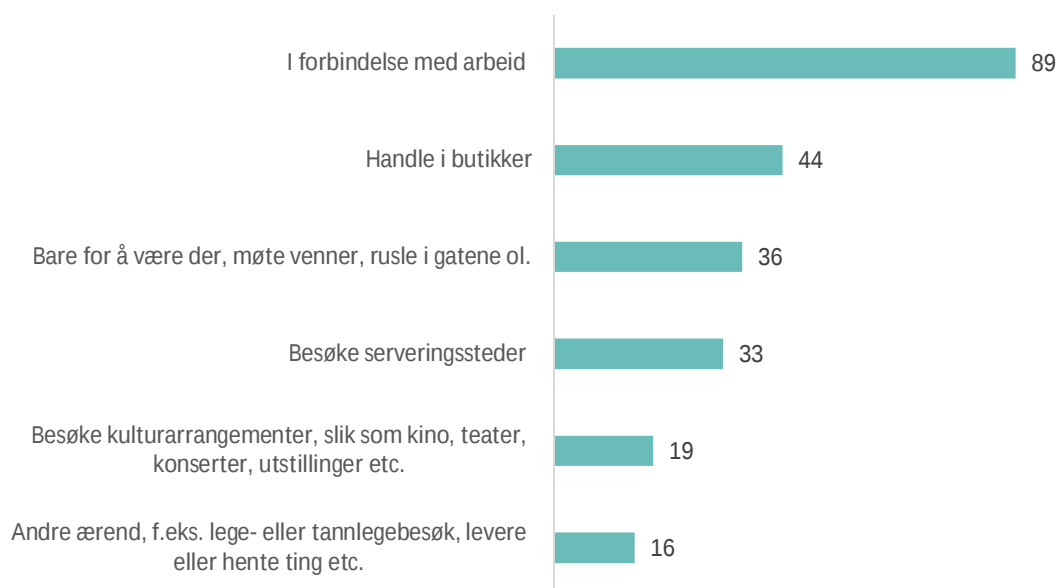
Figur 14 Hvordan godt respondentene liker seg ute på gater og plasser i sentrum, fordelt på aldersgrupper

5.1.2 Antall besøk i sentrum for ulike formål

Respondentene ble spurt: *Hvor ofte drar du til Oslo sentrum for følgende formål:*

- § Handle i butikker
- § Besøke serveringssteder
- § Besøke kulturarrangementer, slik som kino, teater, konserter, utstillinger etc.
- § I forbindelse med arbeid
- § Andre ærend. f.eks. lege- eller tannlegebesøk, levere eller hente ting etc.
- § Bare for å være der, møte venner, rusle i gatene ol.

De fleste respondenter besøker sentrum i forbindelse med arbeid (gjennomsnittlig 89 dager per år). Sekundære formål er å handle i butikker og bare for å være der (henholdsvis 44 og 36 dager per år).



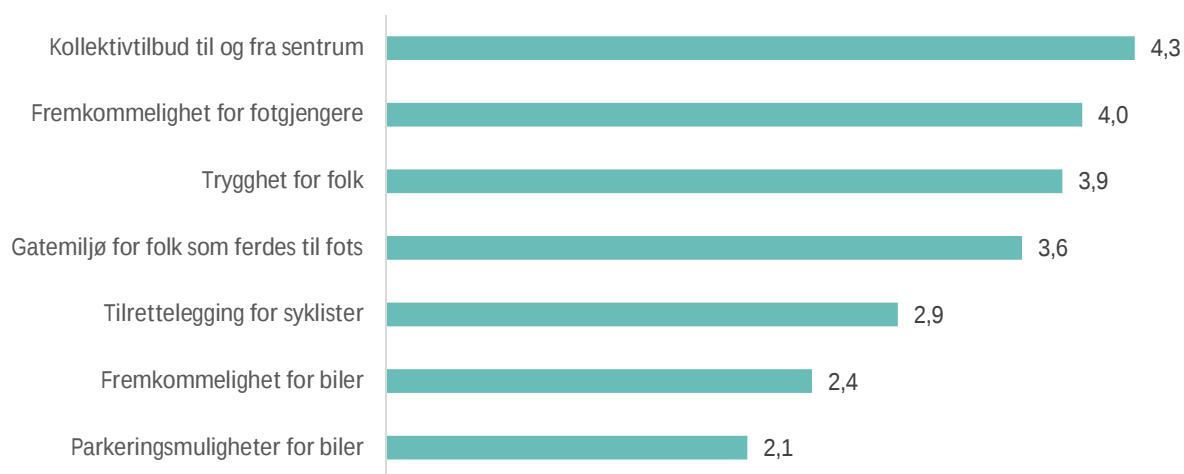
Figur 15 Hvor ofte respondentene reiser til sentrum for ulike formål (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

5.1.3 Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum

Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget dårlig inntrykk og 5 står for meget godt inntrykk, hvor godt eller dårlig inntrykk har du av forholdene i Oslo sentrum når det gjelder følgende?*

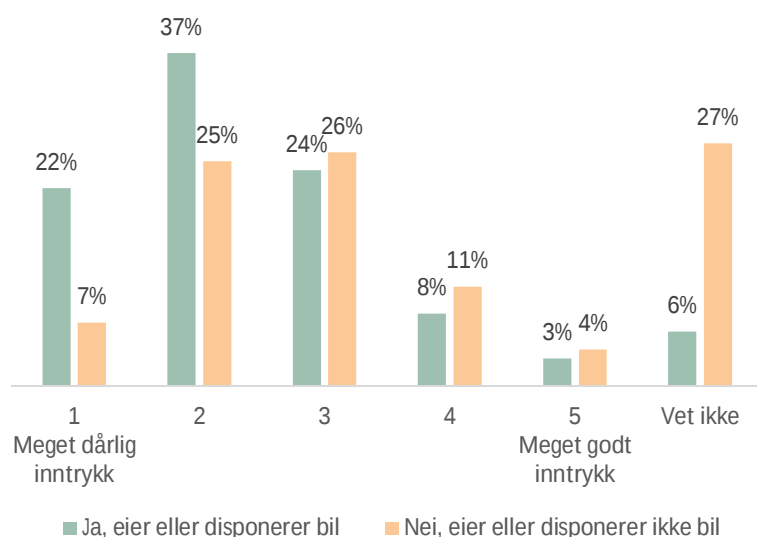
- § Fremkommelighet for fotgjengere
- § Fremkommelighet for biler
- § Gatemiljø for folk som ferdes til fots
- § Tilrettelegging for syklister
- § Kollektivtilbud til og fra sentrum
- § Trygghet for folk
- § Parkeringsmuligheter for biler

Resultatene for de ulike forholdene er vist med gjennomsnittsscore i figuren nedenfor. Respondentene har best inntrykk av kollektivtrafikken til og fra sentrum (4,3) og fremkommeligheten for gående (4,0). Parkeringsmuligheter for biler og fremkommeligheten for biler får lavest gjennomsnittlig score (2,1 og 2,4).



Figur 16 Respondentenes inntrykk av ulike forhold i sentrum, gjennomsnittskarakter

Blant respondentene som eier eller disponerer bil har 59 % et dårlig inntrykk (karakter 1 og 2) av fremkommeligheten for bil. 32 % av de som ikke eier eller disponerer bil har et dårlig inntrykk. De som ikke eier eller disponerer bil har naturlig nok en høy andel som svarer *Vet ikke* på spørsmålet (27 %).



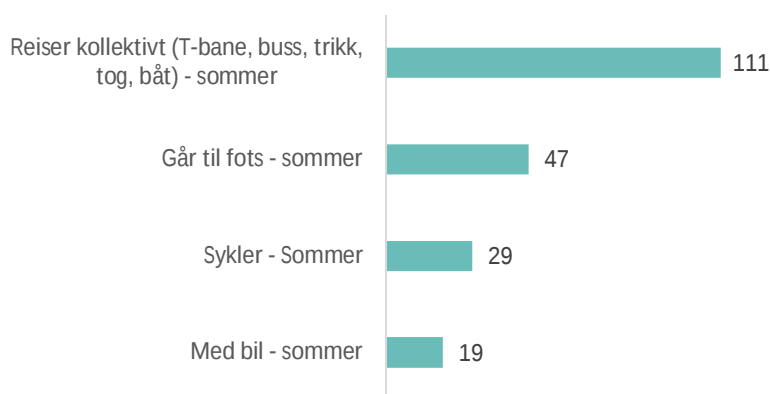
Figur 17 Inntrykk av fremkommeligheten for bil i sentrum blant de som eier eller disponerer bil (n=601) eller ikke eier eller disponerer bil (n=399).

5.1.4 Reisemåte i sommerhalvåret

Respondentene ble spurt: *Hvor ofte kommer du deg til Oslo sentrum med følgende reisemåter i sommerhalvåret?*

- § Går til fots
- § Reiser kollektivt (T-bane, buss, trikk, tog, båt)
- § Sykler
- § Med bil

De fleste av respondentene kommer seg til Oslo sentrum ved å reise kollektivt (gjennomsnittlig 111 dager per år) i sommerhalvåret. Det er færrest som benytter seg av bil (gjennomsnittlig 19 dager per år).



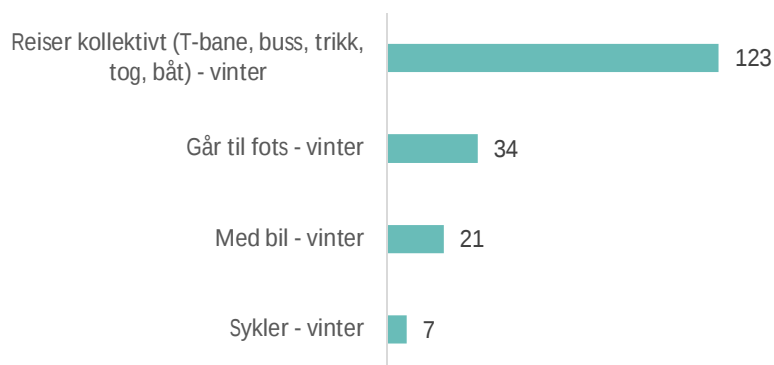
Figur 18 Reisemåte til sentrum i sommerhalvåret (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

5.1.5 Reisemåte i vinterhalvåret

Respondentene ble spurt: *Hvor ofte kommer du deg til Oslo sentrum med følgende reisemåter i vinterhalvåret?*

- § Går til fots
- § Reiser kollektivt (T-bane, buss, trikk, tog, båt)
- § Sykler
- § Med bil

Også i vinterhalvåret benytter de fleste av respondentene seg av kollektivtransport (123 dager per år), og noe oftere enn i sommerhalvåret. Sykkelandelen går ned, fra gjennomsnittlig 29 dager i året i sommerhalvåret til 7 dager i vinterhalvåret. Også gangandelen går noe ned. Antallet dager folk bruker bil er nokså lik sommer og vinter.



Figur 19 Reisemåte til sentrum i vinterhalvåret (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

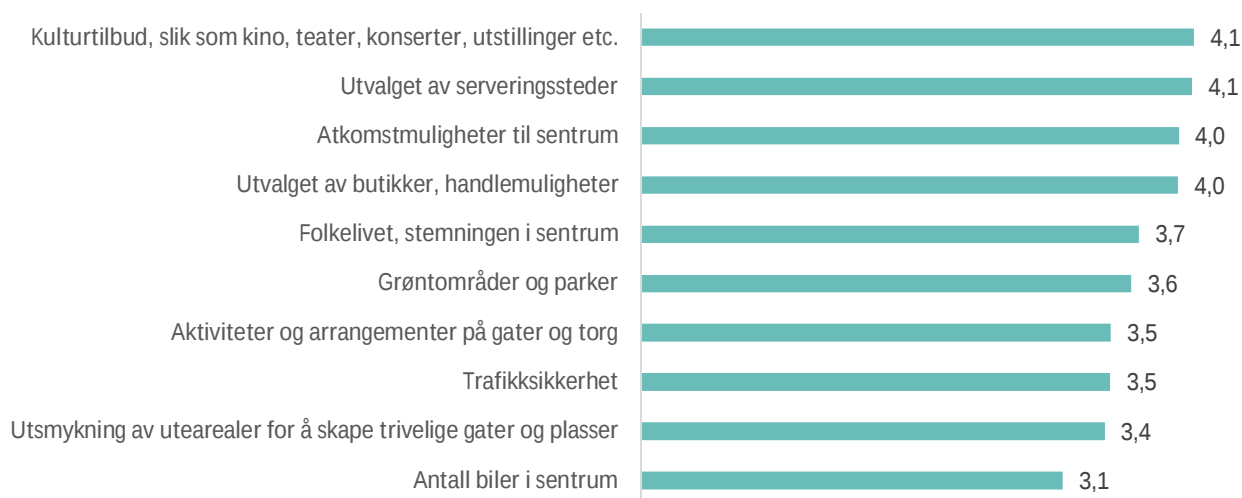
Disse resultatene samsvarer i stor grad med andre undersøkelser av reisevaner i Oslo. I Prosam-rapport 202 *Reisevaner i Oslo og Akershus* er det sett nærmere på sesongmessige variasjoner i transportmiddelfordeling i Oslo. De finner at det er særlig sykkelandelen som varierer etter sesong, men også kollektivandelen varierer noe. Når det gjelder bil og gangandeler er det mindre sesongmessige variasjoner. Det er imidlertid svært viktig å poengtere at sesongvariasjoner i kollektiv- og sykkelandeler ikke er uttrykk for en direkte årsakssammenheng, ved at de som sykler om sommerhalvåret begynner å reise mer kollektivt om vinteren. Det kan like gjerne være slik at mange syklistene går eller reiser med bil om vinteren, mens det er samtidig er en del bilister som slutter å kjøre om vinteren, og begynner å reise kollektivt.

5.1.6 Tilfredshet med ulike forhold i sentrum

Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget misfornøyd og 5 står for meget fornøyd, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med Oslo sentrum når det gjelder følgende forhold?*

- § Aktiviteter og arrangementer på gater og torg
- § Grøntområder og parker
- § Kulturtilbud, slik som kino, teater, konserter, utstillinger etc.
- § Utvalget av serveringssteder
- § Utvalget av butikker, handlemuligheter
- § Utsmykning av utearealer for å skape trivelige gater og plasser
- § Trafikksikkerhet
- § Atkomstmuligheter til sentrum
- § Folkelivet, stemningen i sentrum
- § Antall biler i sentrum

Resultatene for de ulike forholdene er vist med gjennomsnittsscore i figuren nedenfor. Respondentene er mest tilfreds med kulturtilbudet (4,1) og utvalget av serveringssteder (4,1). Utsmykning av utearealer og antall biler i sentrum får lavest gjennomsnittlig score (3,4 og 3,1). Det at folk er misfornøyd med antall biler i sentrum tolkes i den retning at folk synes det er for mange biler i sentrum. Gehl (2010) er blant de som har pekt på hvordan antallet biler påvirker folks oppfattelse av byen og at færre biler og flere arealer for gående og byliv assosieres med en mer attraktiv by.



Figur 20 Tilfredshet med ulike forhold i Oslo sentrum

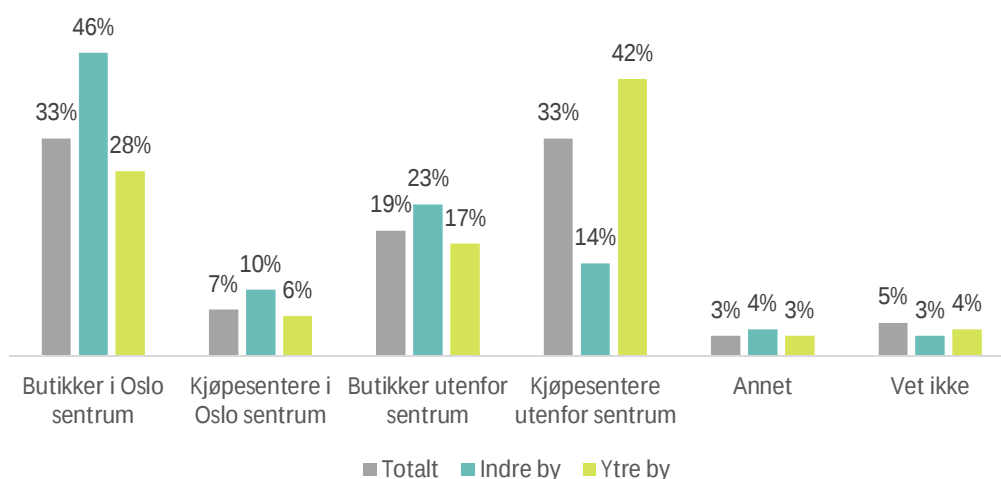
Alle gjennomsnittsscorene er over 3 noe som kan tolkes som at folk flest er mer fornøyd enn misfornøyd med alle disse forholdene. Score på 4 og bedre er å regne som en høy score.

5.1.7 Handlepreferanser

Respondentene ble spurt: *Hvis du ser bort fra dagligvarer, dersom du skal handle i Oslo; hvor liker du aller helst å handle?*

Totalt var det 33 % som foretrakk å handle i *Butikker i Oslo sentrum* og 33 % i *Kjøpesentre utenfor sentrum*. 19 % foretrakk *Butikker utenfor sentrum*.

Flest respondenter i indre by foretrekker butikker i Oslo sentrum (46 %), mens flest respondenter i ytre by foretrekker kjøpesentre utenfor sentrum (42%).



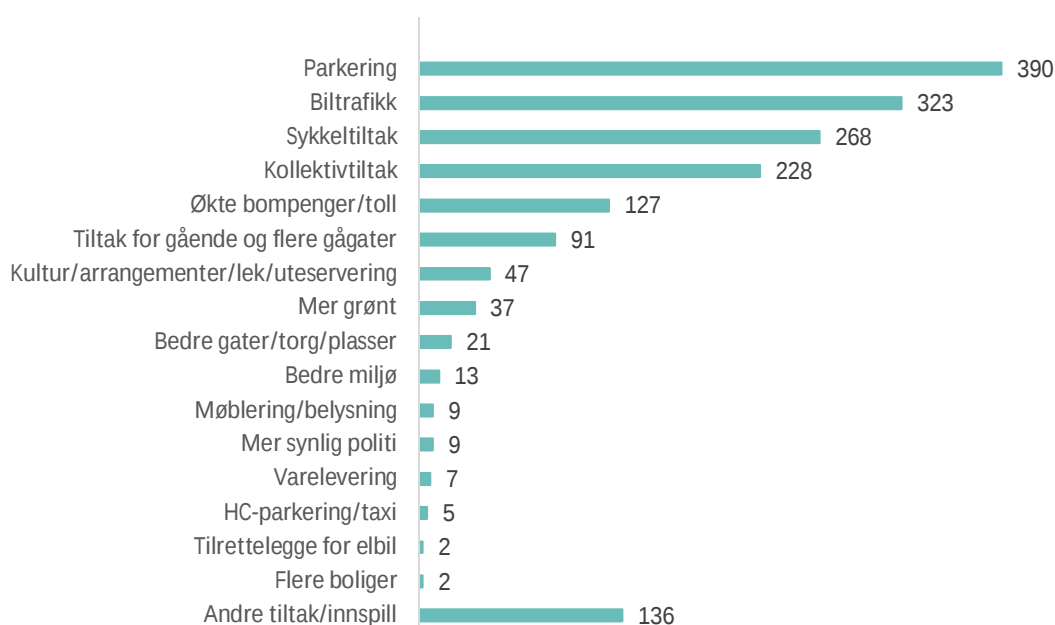
Figur 21 Hvor respondentene liker å handle

6 Respondentenes kjennskap og holdninger til prosjektet Bilfritt byliv

6.1 Kjennskap til tiltak som inngår i prosjektet

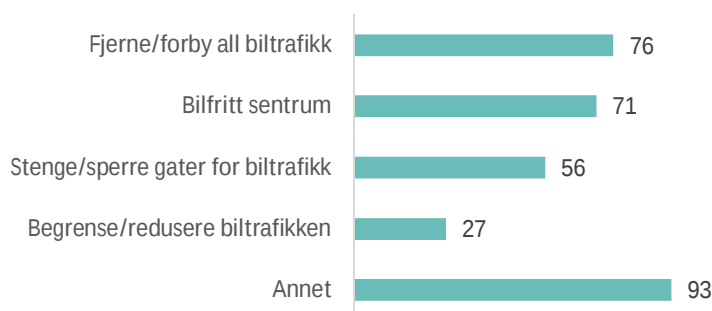
Respondentene ble spurt: *Oslo kommune arbeider med et prosjekt som kalles "Bilfritt byliv" med sikte på å redusere biltrafikk for å skape et bedre sentrumsmiljø og få flere til å ferdes i sentrum. Kan du nevne noen konkrete tiltak som du tror skal inngå i dette prosjektet?*

708 av respondentene svarte et eller flere tiltak. 292 svarte Nei på spørsmålet. Flest respondenter nevnte tiltak som gjelder på parkering (390). Redusert biltrafikk, sykkeltiltak og kollektivtiltak var også utbredte svar.



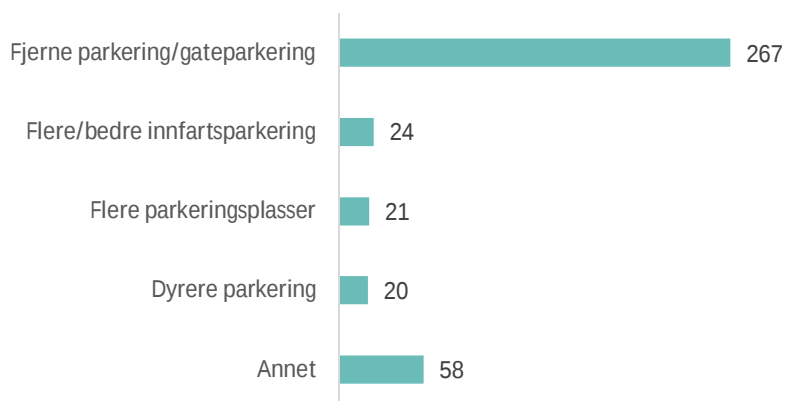
Figur 22 Hvilke tiltak respondentene tror inngår i prosjektet Bilfritt byliv

Flest respondenter (267) svarte *Fjerne parkering/gateparkering* som tiltak rettet mot parkering.



Figur 23 Hvilke tiltak rettet mot biltrafikk respondentene tror inngår i prosjektet

Av tiltak rettet mot biltrafikk ble det oftest nevnt fjerning eller forbud mot biltrafikk i sentrum og innføring av et bilfritt sentrum.

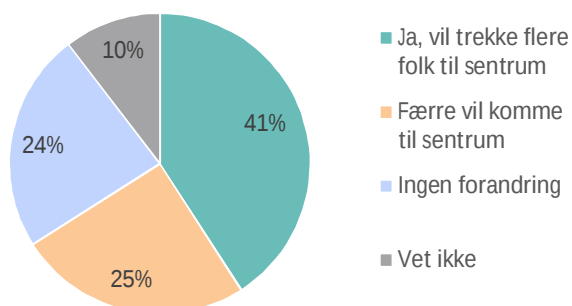


Figur 24 Hvilke tiltak rettet mot parkering respondentene tror inngår i prosjektet

6.2 Tiltakenes innvirkning på besøk til sentrum

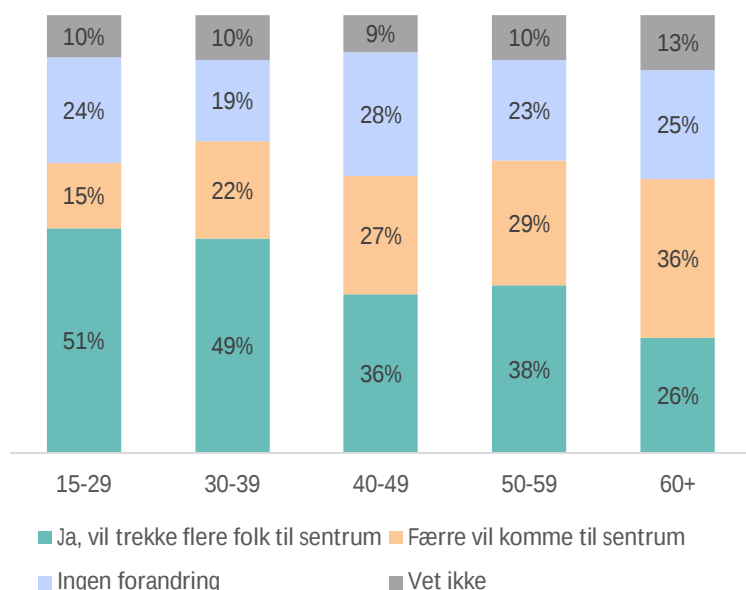
Respondentene ble spurt: *Tiltakene i prosjekt "Bilfritt byliv" er inndragning av de fleste parkeringsplasser på gateplan i Oslo sentrum, stenging av gater for gjennomkjøring, beplantning, mer gatebelysning, plasser til lek, sykkelfelt og tilrettelegging for uteservering og kunstinstallasjoner. Tror du at slike tiltak vil trekke flere folk til sentrum, tror du færre vil komme til sentrum, eller tror du ikke det vil bety så stor forandring fra dagens situasjon?*

41 % av respondentene tror tiltakene i prosjektet vil trekke flere folk til sentrum. 25% svarte at det ville trekke færre til sentrum, og 24 % svarte at det ikke vil ha noen betydning.



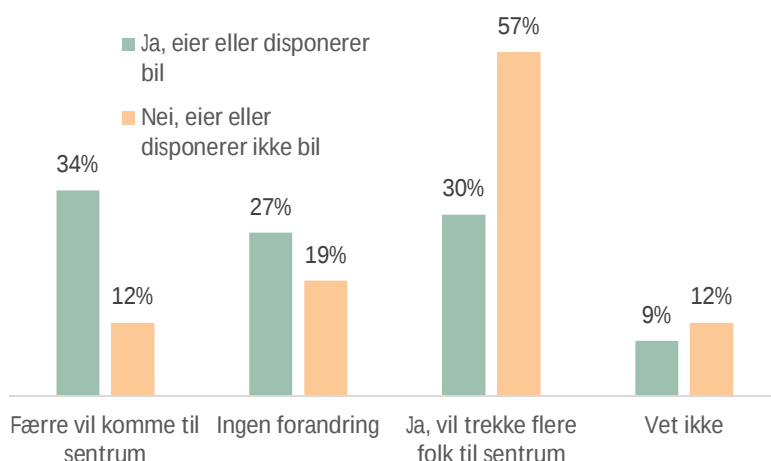
Figur 25 Hvorvidt respondentene tror tiltakene i prosjektet vil bidra til å trekke flere til sentrum

Det er flere unge som tror at tiltakene vil trekke folk til sentrum. I gruppen 15-29 år tror 51 % at det vil trekke flere til sentrum. I gruppen over 60 år er det 26 % som tror det samme.



Figur 26 Hvorvidt respondentene tror tiltakene i prosjektet vil bidra til å trekke flere til sentrum, fordelt på alder

Det er flest blant de som ikke eier eller disponerer bil som tror at prosjektet vil trekke flere til sentrum (57 %). 12 % tror at færre vil komme til sentrum. Blant respondentene som disponerer bil, svarte 34 % at færre vil trekke til sentrum, 30 % at flere vil trekke til sentrum og 27 % at det ikke vil være noen forandring.

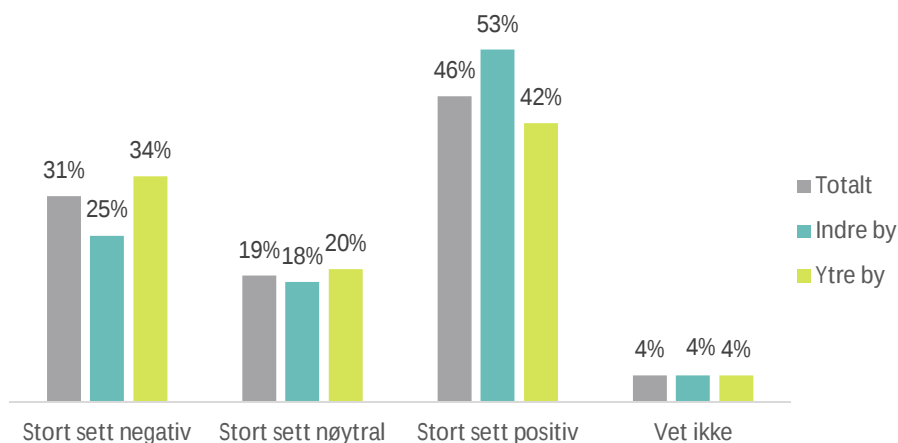


Figur 27 Hvorvidt respondentene tror tiltakene i prosjektet vil bidra til å trekke flere til sentrum, fordelt på de som disponerer bil (n=601) eller ikke disponerer bil (n=399)

6.3 Holdning til tiltakene i Bilfritt byliv

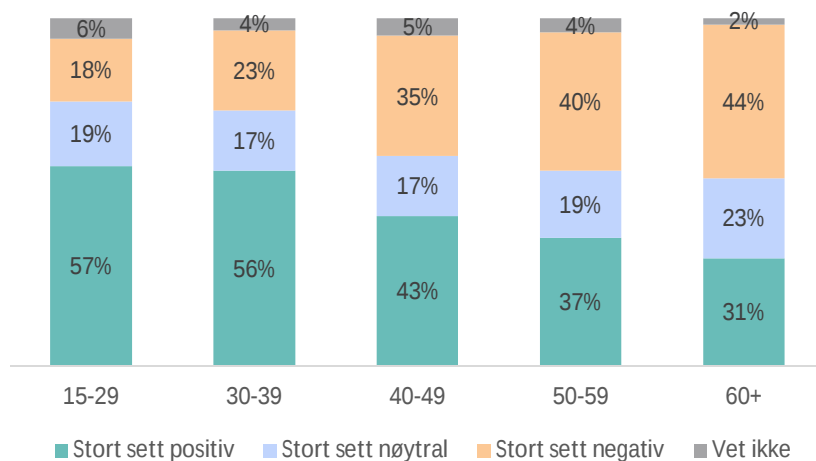
Respondentene ble spurt: *Stiller du deg stort sett positiv, stort sett nøytral eller stort sett negativ til tiltakene som inngår i prosjektet "Bilfritt byliv", altså inndragning av de fleste parkeringsplasser på gateplan i Oslo sentrum, stenging av gater for gjennomkjøring og opprustning av gatelys, beplantning og benker etc.?*

Totalt stiller 46 % av respondentene seg *Stort sett positiv* til tiltakene i prosjektet, mot 31 % *Stort sett negativ*. 19 % stiller seg *Stort sett nøytral*. Respondentene fra indre by stiller seg mer positiv til tiltakene enn de fra ytre by.



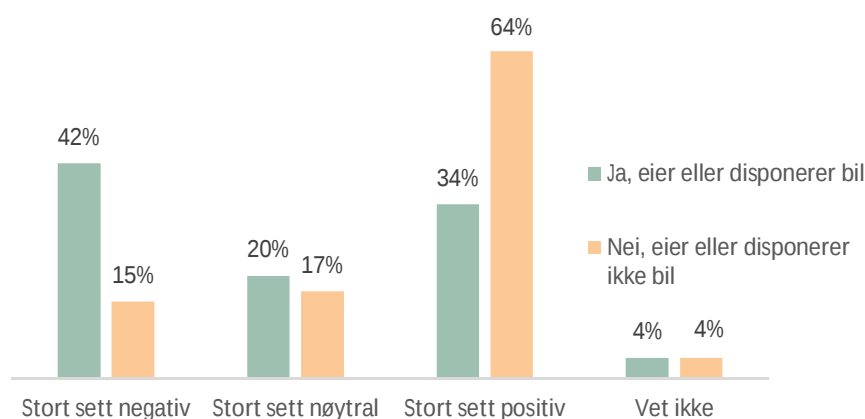
Figur 28 Respondentenes holdning til tiltakene i Bilfritt byliv

Holdningene til tiltakene varierer med alderen. De yngre aldersgruppene (15-29 og 30-39) er mer positive enn de eldre aldersgruppene (50-59 og 60+). Blant de som er 15 til 29 år er 57 % stort sett positive tiltakene. I aldersgruppen 60 år og eldre er det 31 % som svarer det samme.



Figur 29 Respondentenes holdning til tiltakene i Bilfritt byliv, fordelt på alder

Blant de som ikke disponerer eller eier bil er det 64 % som svarer *Stort sett positiv*, hvor kun 34 % av de som disponerer bil svarer *Stort sett positiv*. Det er flere av de som eier eller disponerer bil som er *Stort sett negativ* (42%) enn de som ikke eier eller disponerer bil (15 %).



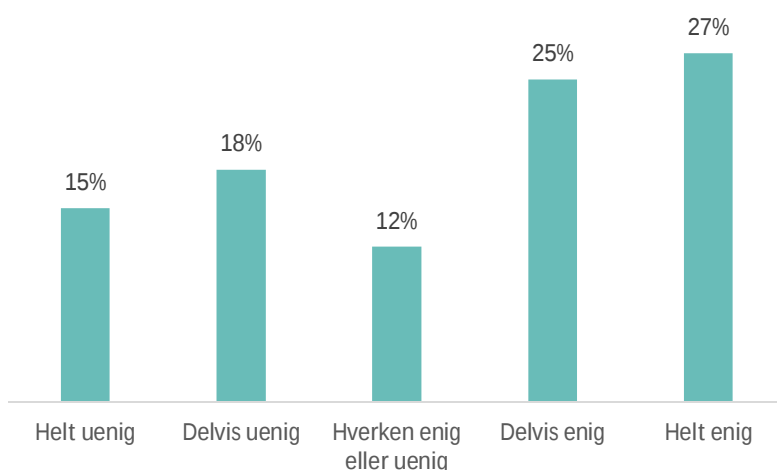
Figur 30 Respondentenes holdning til tiltakene i Bilfritt byliv, fordelt på de som disponerer bil (n=601) eller ikke disponerer bil (n=399)

6.4 Påstander om Oslo sentrum

Respondentene ble spurt: *Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander om Oslo sentrum?*

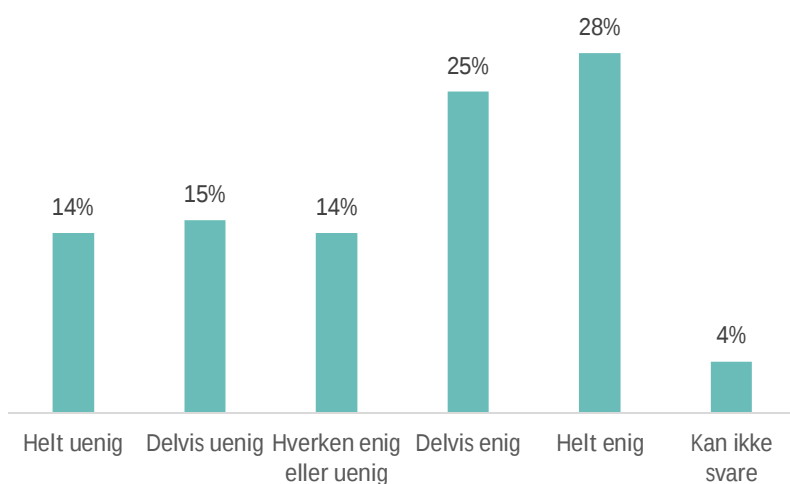
- § Hvis det blir vanskeligere å bruke privatbil i Oslo sentrum, vil færre dra dit for å handle
- § Hvis færre kan bruke privatbil i Oslo sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der
- § Dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel der
- § Færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv

Det er flest som svarer at de er delvis eller helt enig i at færre vil dra til sentrum for å handle dersom det blir vanskeligere å bruke privatbil i Oslo sentrum (52 %). 33 % er delvis eller helt uenig.



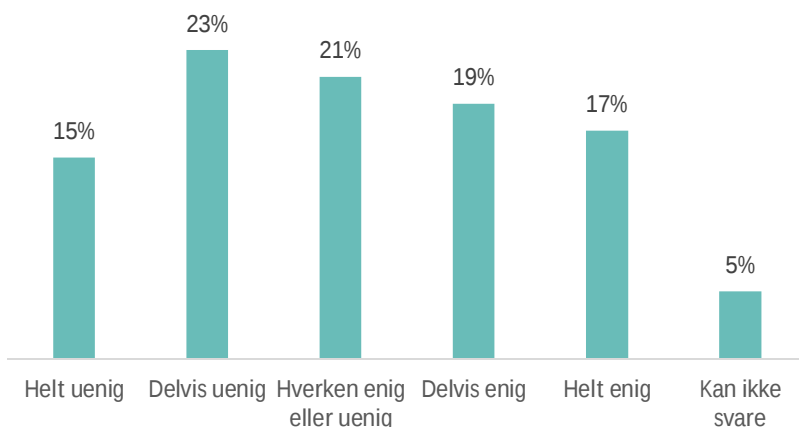
Figur 31 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at hvis det blir vanskeligere å bruke privatbil i Oslo sentrum, vil færre dra dit for å handle

For påstanden om at hvis færre kan bruke privatbil i Oslos sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der var 53 % delvis eller helt enig, mot 29 % helt eller delvis uenig.



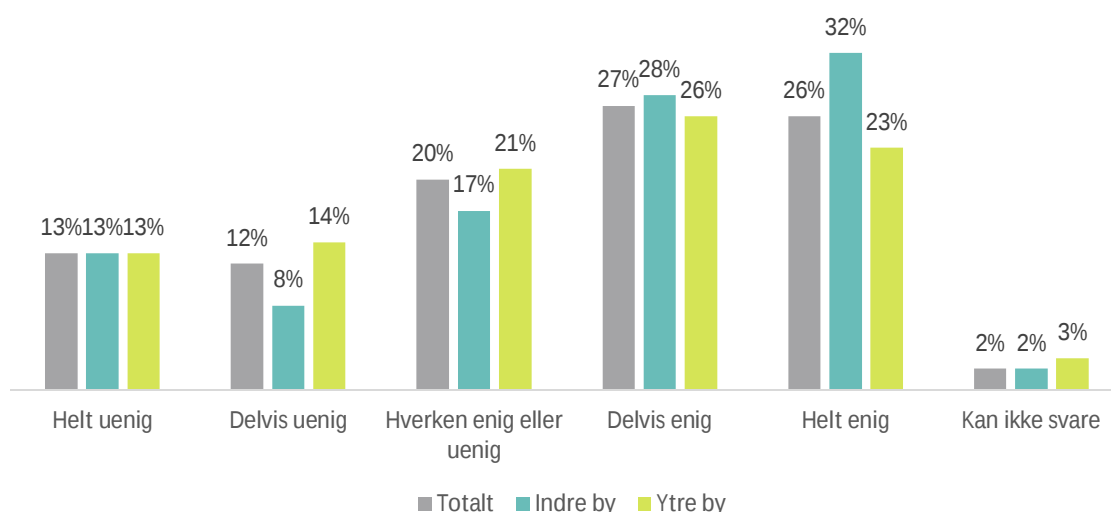
Figur 32 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at hvis færre kan bruke privatbil i Oslo sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der

Angående påstanden om at dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel der, svarte 36 % seg delvis eller helt enig, mot 38% som er helt eller delvis uenig.



Figur 33 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel der

53 % var delvis eller helt enig i at færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv, mot 25 % som var helt eller delvis uenig. Prosentandelen blant respondenter fra indre by var mer enig i påstanden enn de fra ytre by.



Figur 34 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv

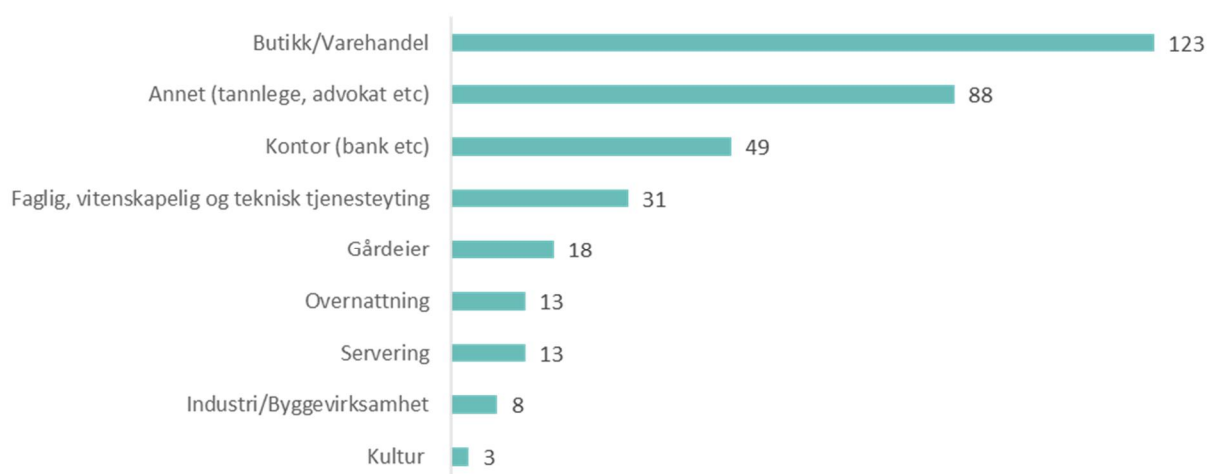
6.5 Oppsummering

- Resultatene fra undersøkelsen viser at flest liker godt å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum, og de eldste (60+) liker seg aller best.
- Respondentene reiser oftest til sentrum i forbindelse med arbeid og deretter for å handle.
- Respondentene har best inntrykk av kollektivtrafikken til og fra sentrum og fremkommeligheten for fotgjengere. De har dårligst inntrykk av fremkommelighet for bil og parkeringsmuligheter for bil. Det blir spesielt interessant å følge med på om inntrykket av de to sistnevnte endrer seg med tanke på de tiltakene som skal gjøres i sentrum.
- Folk reiser oftest til sentrum med kollektivtrafikk og sjeldnest med bil.
- Det er like mange som foretrekker å handle i butikker i Oslo sentrum (33 %) som i kjøpesenter utenfor sentrum (33 %).
- Flest nevner tiltak knyttet til biltrafikk og parkering som tiltak de tror er del av Bilfritt byliv. Det er også mange som nevner sykkeltiltak og kollektivtiltak.
- Det er flere som tror at prosjektet vil trekke flere til sentrum (41 %) enn de som tror at det vil trekke færre (25 %). Blant de yngste (15-29 år) tror ca 50 % at det vil trekke flere til sentrum. Blant de eldste tror 26 % dette.
- De yngre er langt mer positive til prosjektet enn de eldre. Andelen som er positiv til prosjektet synker tilnærmet proporsjonalt med alderen og andelen som er negativ stiger omlag tilsvarende.
- Det er flere som er enige enn uenige i påstandene om at handel og forretningsvirksomhet er avhengige av privatbilen. Dette er interessant når såpass få svarer at de faktisk bruker bil til sentrum.

7 Spørreundersøkelse næringslivet

I juni 2017 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant næringslivet i Oslo sentrum. Totalt 346 virksomheter deltok i undersøkelsen. Resultatene gir et bilde av virksomhetenes bruk og parkering av tjenestebil, respondentenes holdninger til næringsvirksomhet i Oslo sentrum samt tanker om prosjektet bilfritt byliv.

Virksomhetene ble kontaktet enten på telefon eller e-post. Utgangspunktet for utvalget i telefonundersøkelsen var en base med telefonnummer for bedrifter i Norge med Brønnøysundregistrerte adresser (næringsregisteret). Norstat gjennomførte disse telefonundersøkelsene. Web-undersøkelsen ble sendt ut på e-post til medlemmer i Oslo Handelsstandsforening, Byfolk og NHO Oslo og Akershus. Slik oppsummeringen videre viser, ser det ut til at både forskjell i innsamlingsmetode og utvalgsmetode har påvirket svarene i undersøkelsen. Spesielt ser det ut til at besvarelsene på web kan ha truffet en mer ensartet gruppe med et gjennomgående mer negativt inntrykk av prosjektet enn de som ble plukket ut tilfeldig i næringsregisteret. Det vises til den fullstendige rapporten fra undersøkelsen for flere detaljer knyttet til utvalg og metode.



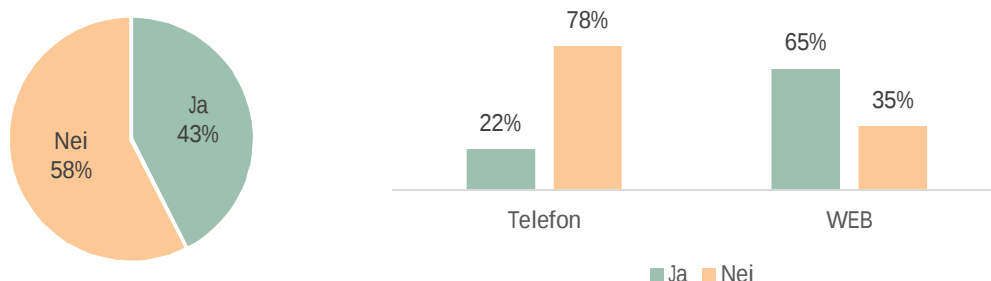
Figur 35 Antall svar innenfor ulike virksomheter

7.1 Virksomhetenes bruk og parkering av tjenestebil

7.1.1 Bruk av tjenestebil

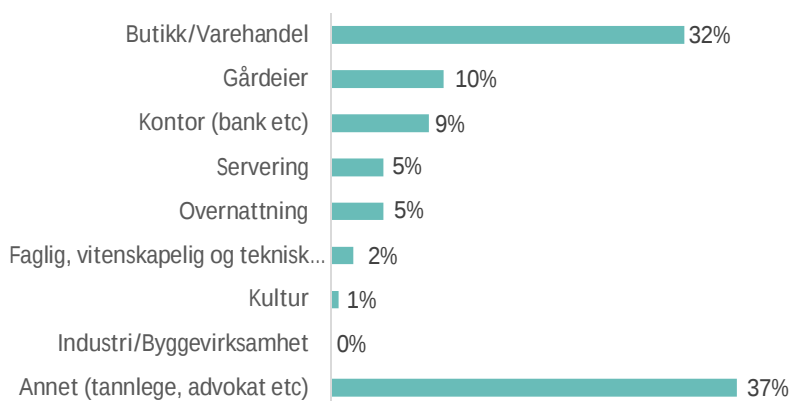
Respondentene ble spurt: *Bruker virksomheten tjenestebiler i daglig drift? (Med tjenestebil menes bil som brukes aktivt i virksomhetens daglige drift (varetransport, persontransport ifm. utførelse av oppdrag) og ikke firmabiler som stort sett brukes privat av ansatte).*

Totalt 43 % av virksomhetene svarte at de bruker tjenestebil i daglig drift. Det er stor forskjell mellom de som svarte på telefon og web. På telefon var det kun 22 % som svarte at de bruker tjenestebil, mens på web var det 65 % som svarte det samme



Figur 36 Virksomhetenes bruk av tjenestebil

Andelen som bruker tjenestebil er høyest blant virksomhetene innen Butikk/handel og Annet (tannlege, advokat etc.)

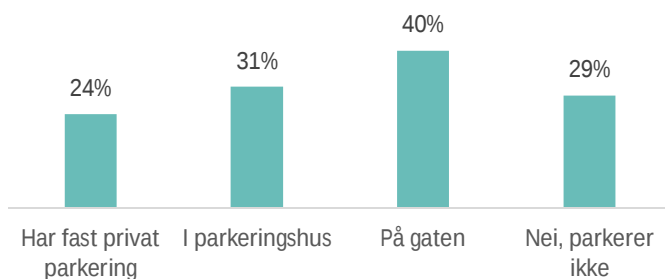


Figur 37 Bruk av tjenestebil fordelt på virksomhet.

7.1.2 Parkering av tjenestebil

De som oppga at de brukte tjenestebil fikk spørsmålet: *Parkerer tjenestebiler i Oslo sentrum? I tilfelle, hvor parkerer de?* Det var mulig å huke av flere enn et svar.

Flest svarte at de parkerer tjenestebiler på gata (40 %), og deretter i parkeringshus (31 %). 29 % parkerer ikke tjenestebilen i sentrum.



Figur 38 Parkering blant de som bruker tjenestebiler (n:147)

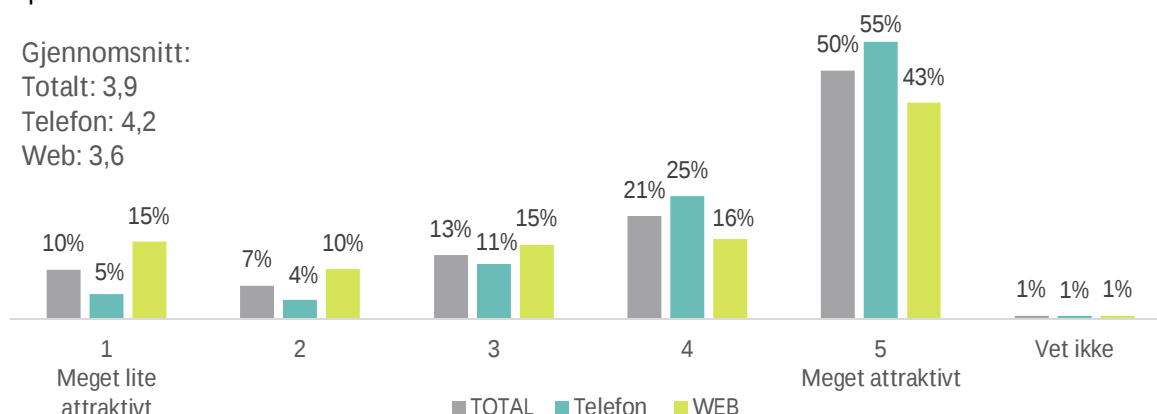
7.2 Respondentenes holdninger til næringsvirksomhet i Oslo sentrum

7.2.1 Attraktivitet ved å drive næringsvirksomhet i sentrum

Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget lite attraktivt og 5 står for meget attraktivt, hvor attraktivt synes du det er å drive næringsvirksomhet i Oslo sentrum?*

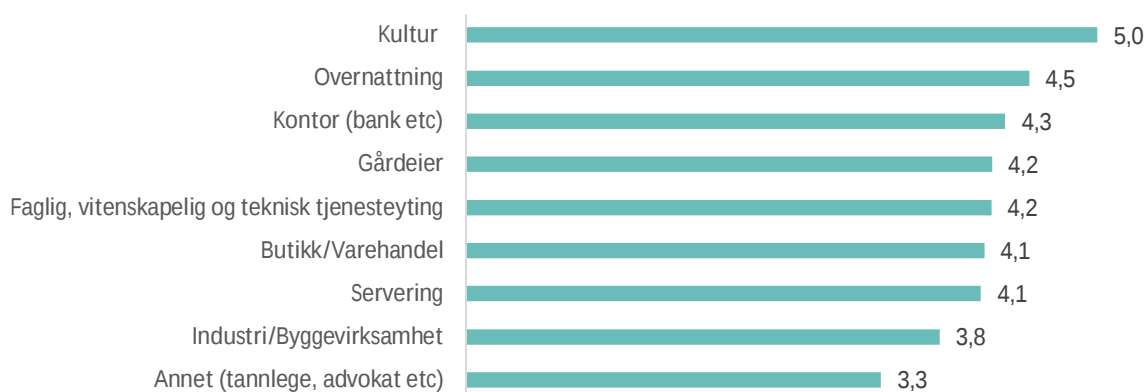
50 % svarer at de synes det er meget attraktivt å drive virksomhet i Oslo sentrum. Totalt er det 71 % som synes det er attraktivt (4 og 5) mot 17 % som synes det er lite eller meget lite attraktivt (1 og 2).

Det er flere av de som svarte på telefon som synes det er attraktivt å drive virksomhet i sentrum (80 %) enn de som svarte på web (59 %). 25 % av de som svarte på web synes det er lite eller meget lite attraktivt, mot 9 % på telefon.



Figur 39 Hvor attraktivt respondentene synes det er å drive virksomhet i sentrum

Det er virksomhetene innenfor kultur, overnatting og kontor som synes det er mest attraktivt å drive virksomhet i sentrum. Det var kun 3 respondenter innenfor kategorien kultur og alle disse ga karakter 5. virksomheter innenfor kategorien Annet (tannlege, advokat etc) synes det er minst attraktivt (3,3)



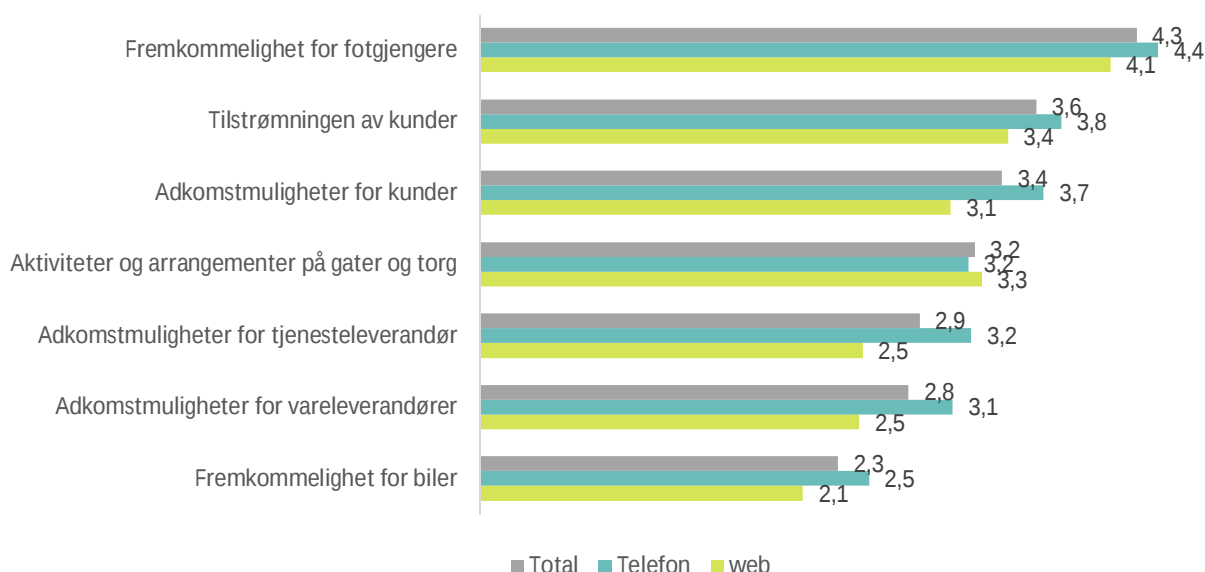
Figur 40 Hvor attraktivt respondentene synes det er å drive virksomhet i sentrum, gjennomsnitt for ulike virksomheter

7.2.2 Fremkommelighet, adkomst, tilstrømming og aktiviteter

Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget misfornøyd og 5 står for meget fornøyd, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med Oslo sentrum når det gjelder følgende forhold knyttet til din virksomhets daglige drift?*

- Adkomstmuligheter for kunder
- Adkomstmuligheter for vareleverandører
- Adkomstmuligheter for tjenesteleverandør
- Tilstrømningen av kunder
- Fremkommelighet for fotgjengere
- Fremkommelighet for biler
- Aktiviteter og arrangementer på gater og torg

Totalt er virksomhetene som svarte mest fornøyd med fremkommeligheten for fotgjengere (4,3), tilstrømningen av kunder (3,6) og adkomstmuligheter for kunder (3,4). Virksomhetene er minst fornøyd med fremkommeligheten for biler (2,3) og adkomstmulighetene for vareleverandører (2,8) og tjenesteleverandører (2,9). De som svarte på telefon er mer fornøyd med de aller fleste forhold enn de som svarte på web.



Figur 41 Hvor fornøyd respondentene er med ulike forhold i Oslo sentrum, gjennomsnittlig score

7.2.3 Framtidsutsikter

Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget dårlige og 5 står for meget gode, hvor gode eller dårlige anser du at framtidsutsiktene for din virksomhet i Oslo sentrum er?*

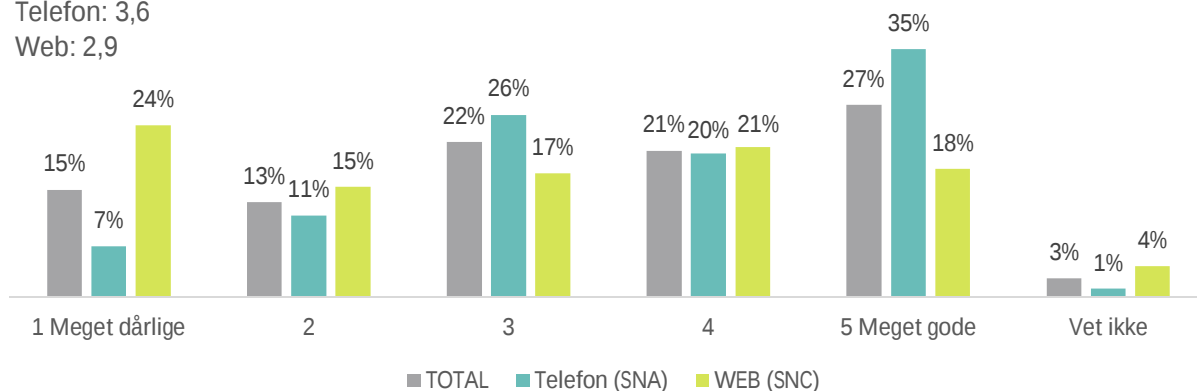
48 % av respondenten anser framtidsutsiktene som gode (karakter 4 og 5), mens 28 % anser dem som dårlige (karakter 1 og 2). Det er spesielt store forskjeller på svarene fra web og telefon når det gjelder ytterpunktene, karakter 1 og 5. 35 % av de som svarte på telefon anser framtidsutsiktene som meget gode, mens 18 % av de på web svarte det samme. 24 % av de på web svarte at de anser framtidsutsiktene som meget dårlige, mens 7 % av de på telefon svarte dette.

Gjennomsnitt:

Totalt: 3,3

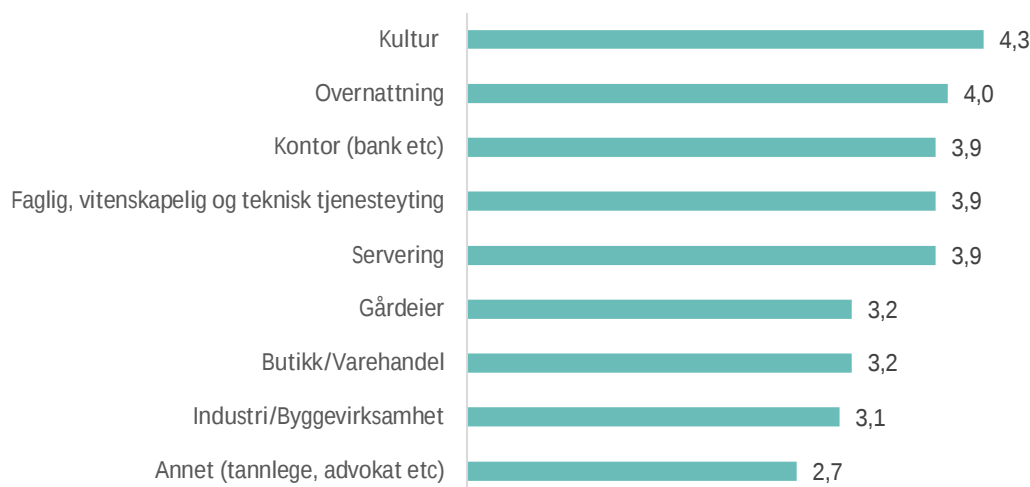
Telefon: 3,6

Web: 2,9



Figur 42 Respondentens oppfattelse av framtidsutsikter for virksomhet i Oslo sentrum

Det er virksomhetene innenfor kultur og overnatting som synes framtidsutsiktene i Oslo sentrum er best. Virksomheter innenfor kategorien Annet (tannlege, advokat etc) synes det er minst attraktivt (3,3)



Figur 43 Respondentens oppfattelse av framtidsutsikter for virksomhet i Oslo sentrum, gjennomsnitt for ulike virksomheter

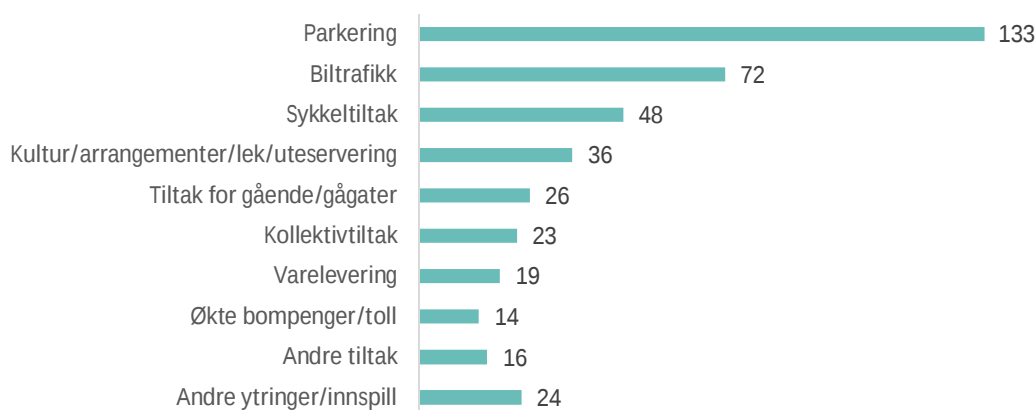
7.3 Respondentenes tanker om prosjektet Bilfritt byliv

7.3.1 Tiltak som inngår i prosjektet

Respondentene ble spurt: *Oslo kommune arbeider med et prosjekt som kalles "Bilfritt byliv" med sikte på å redusere biltrafikk for å skape et bedre sentrumsmiljø og få flere til å ferdes i sentrum. Kan du nevne noen konkrete tiltak som du tror skal inngå i dette prosjektet?*

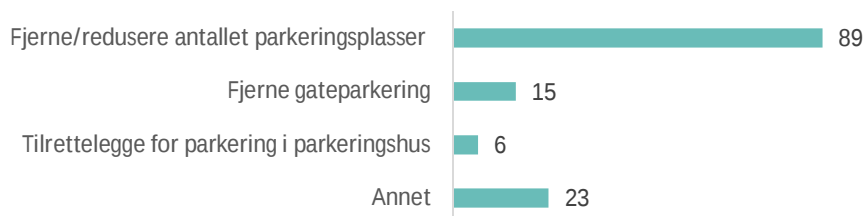
Spørsmålet var åpent og hver respondent fikk mulighet til å skrive opptil 4 tiltak hver. Svarene ble kategorisert i 8 kategorier ut i fra hvilke tiltak som oftest ble nevnt, i tillegg til kategorien *Andre tiltak* og *Andre ytringer/innsspill*.

Tiltak knyttet til parkering og biltrafikk er de som nevnes flest ganger. Kategoriene er brede og derfor spesifisert i egne figurer.



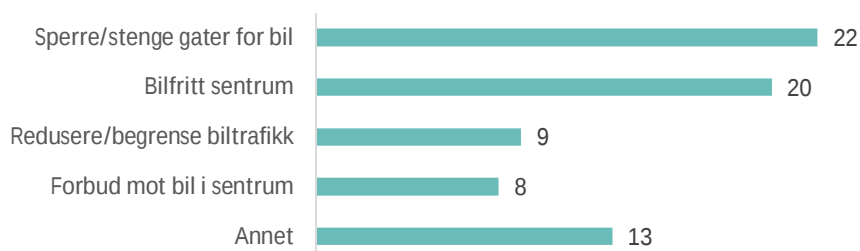
Figur 44 Respondentenes forslag til tiltak som inngår i prosjektet Bilfritt byliv

Innenfor kategorien *Parkering* var det flest som nevnte fjerning av parkering i sentrum, men også noen som nevnte det å bedre parkeringsmulighetene i parkeringshus eller utenfor sentrum (innfartsparkering).



Figur 45 Respondentens forståelse av tiltak som omhandler parkering Bilfritt byliv

Tiltak som påvirker biltrafikk var det som ble nevnt nest flest ganger. Innenfor denne kategorien nevnte mange at de tror det å sperre/stenge gater for bil inngår i prosjektet. Et bilfritt sentrum ble også nevnt av mange.



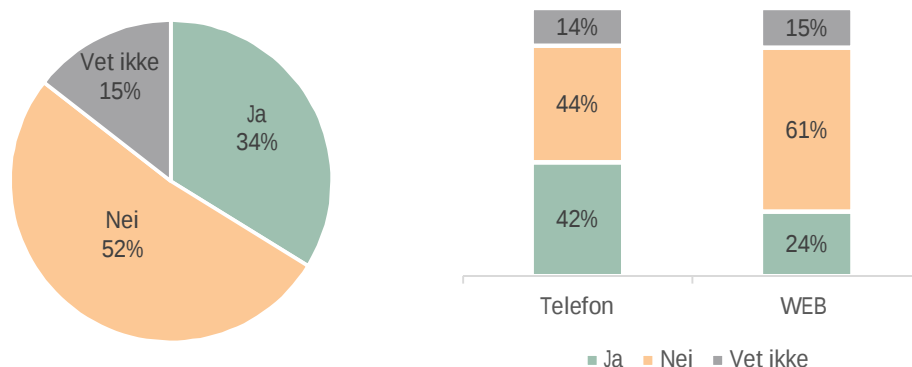
Figur 46 Respondentens forståelse av tiltak som omhandler biltrafikken i Bilfritt byliv

7.3.2 Besøk i sentrum

Respondentene ble spurt: *Tiltakene i prosjekt "Bilfritt byliv" er fjerning av de fleste parkeringsplasser på gateplan i Oslo sentrum, stenging av gater for gjennomkjøring, beplantning, mer gatebelysning, plasser til lek, sykkelfelt og tilrettelegging for uteservering og kunstinstallasjoner. Tror du at slike tiltak vil bidra til at flere vil besøke sentrum?*

52 % av alle respondenten tror ikke at disse tiltakene vil bidra til at flere besøker sentrum. 34 % tror at det kan bidra til flere besøk og 15 % svarer *Vet ikke*.

De som svarte på web har mindre tro på at tiltakene vil bidra til flere besøk enn de som svarte på telefon. Blant de som svarte på telefon er det om lag like mange som svarte Ja og Nei på spørsmålet. Blant de som svarte på web er det 61 % som svarte Nei og 24 % som svarte Ja.

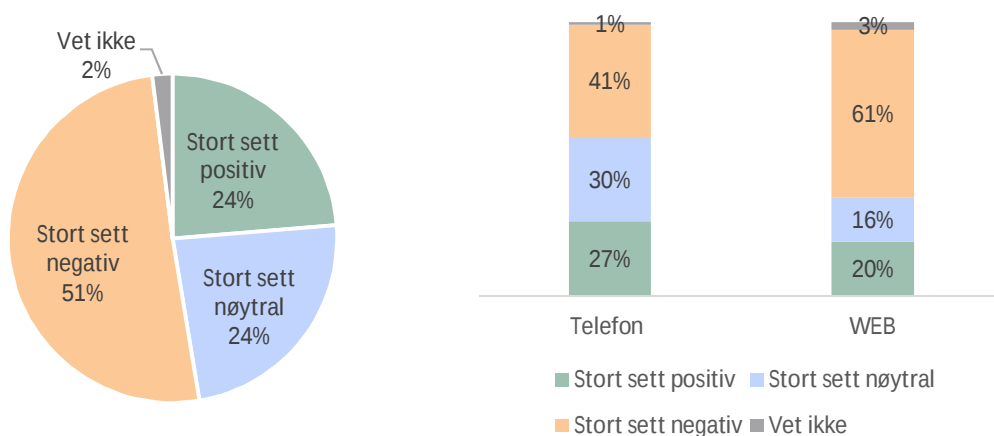


Figur 47 Respondentenes tanker om effekten tiltakene vil ha for besøk i sentrum

7.3.3 Respondentenes holdninger til tiltakene i Bilfritt byliv

Respondentene ble spurt: *For din virksomhet; stiller du deg stort sett positiv, stort sett nøytral eller stort sett negativ til tiltakene som inngår i prosjektet "Bilfritt byliv"?*

Flest svarer at de er stort sett negative til tiltakene i prosjektet Bilfritt byliv (51 %). 24 % er stort sett positive, mens 24 % er nøytrale. Også her er det de som svarte på web som stiller seg mest kritiske; 61 % av disse svarer at de er stort sett negative.



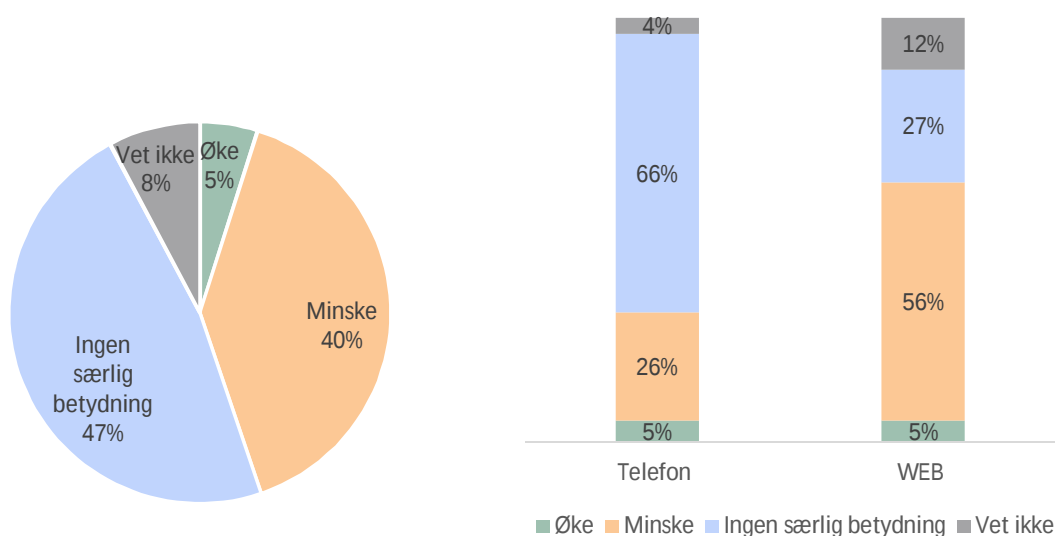
Figur 48 Respondentenes holdning til tiltakene i prosjektet Bilfritt byliv

7.3.4 Omsetning

Respondentene ble spurt: *Tror du omsetningen til din virksomhet vil øke eller minske som følge av tiltakene som inngår i prosjektet "Bilfritt byliv", eller tror du ikke de vil få særlig betydning?*

Flest tror at prosjektet ikke vil få særlig betydning for omsetningen i virksomheten (47%). 40 % tror at den vil minske, mens 5% tror at den vil øke.

Blant de som svarte på telefon er det 66 % som mener at tiltakene ikke vil få særlig betydning for omsetningen. 26 % mener at den vil minske og 5 % mener at den vil øke. Blant de som svarte på web er det 56 % som mener at omsetningen vil minske og 27 % som mener at den ikke vil få særlig betydning. Antallet som mener at den vil øke er 5 %.

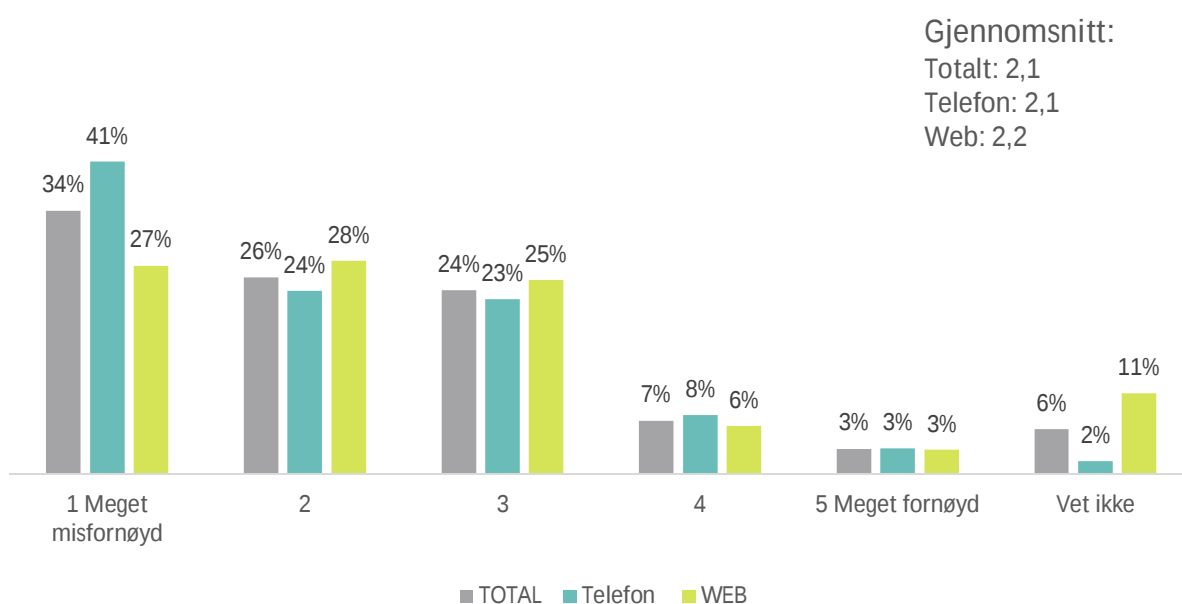


Figur 49 Respondentens mening om hvilken effekt Bilfritt byliv vil ha på omsetning

7.3.5 Informasjon

Respondentene ble spurt: *For din virksomhet; på en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget misfornøyd og 5 står for meget fornøyd, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med den informasjonen dere har fått om prosjektet "Bilfritt byliv"?*

De aller fleste respondentene er misfornøyd med informasjonen de har fått om prosjektet Bilfritt byliv. Totalt 60 % svarer at de er misfornøyd med dette (1+2). 10 % er fornøyd eller meget fornøyd. Blant de som svarer at de er meget misfornøyd med informasjonen er det flest som svarte på telefon (41 %).



Figur 50 Hvor fornøyde respondentene er med informasjon om prosjektet Bilfritt byliv

7.4 Oppsummering

- 71 % synes det er attraktivt å drive virksomhet i Oslo sentrum. Virksomhetene er mest fornøyd med fremkommeligheten for fotgjengere og minst fornøyd med fremkommeligheten for bil.
- 48 % av respondenten anser fremtidsutsiktene som gode, mens 28 % anser dem som dårlige. 24 % av de som svarte på web synes fremtidsutsiktene er meget dårlige.
- Flest svarer at de er stort sett negative til tiltakene i prosjektet Bilfritt byliv (51 %). 24 % er stort sett positive, mens 24 % er nøytrale. Dette skiller seg markant fra svarene blant befolkningen der 46 % svarer at de er stort sett positive.
- Til tross for at flest er negative til prosjektet, er det flest som tror at prosjektet ikke vil få noen innvirkning på omsetningen i virksomheten enn de som tror at den vil minske.
- Det er en høy andel (60 %) som svarer at de er misfornøyd med informasjonen de har fått om Bilfritt byliv. Dette kan være en bakenforliggende årsak til at så mange virksomheter er negative til prosjektet. Det blir viktig å følge opp dette med en tydelig kommunikasjonsstrategi.

8 Gateintervjuer

I juni 2017 ble det, som del av evalueringen, gjennomført en spørreundersøkelse blant folk på gata i Oslo sentrum. Totalt 808 personer deltok i undersøkelsen. Resultatene gir et bilde av hvordan folk på gata bruker sentrum, deres holdninger til sentrum og tanker om prosjektet Bilfritt byliv.

En tilsvarende undersøkelse ble gjort i Bylivsundersøkelsen 2014. Følgende spørsmål som ble stilt i 2014 ble gjentatt i 2017:

- Hvor respondentene foretrekker å handle
- Hvor mange penger har du brukt/planlegger du å bruke i dag?
- Hvordan beveger du deg til sentrum i dag

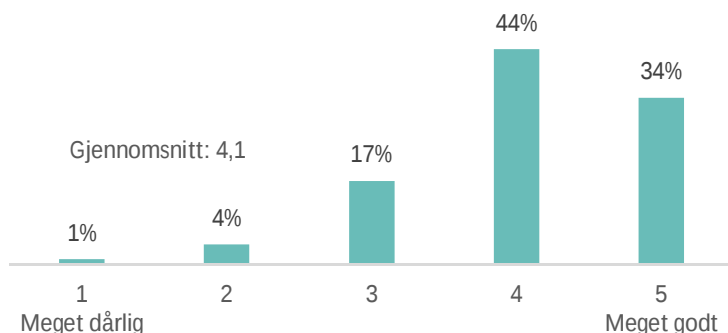
Sammenligningen av resultater fra 2014 gjøres under de aktuelle spørsmålene.

8.1 Respondentens holdninger til Oslo sentrum

8.1.1 Hvor godt respondenten liker å være ute i sentrum

Respondentene ble spurt: *Nå kommer noen spørsmål om ditt forhold til Oslo sentrum: På en skala fra 1-5 der 1 er meget dårlig og 5 er meget godt, hvor godt liker du å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum?*

78 % av respondentene liker seg godt eller meget godt ute på gater og plasser i Oslo sentrum. 5 % liker seg dårlig eller meget dårlig.

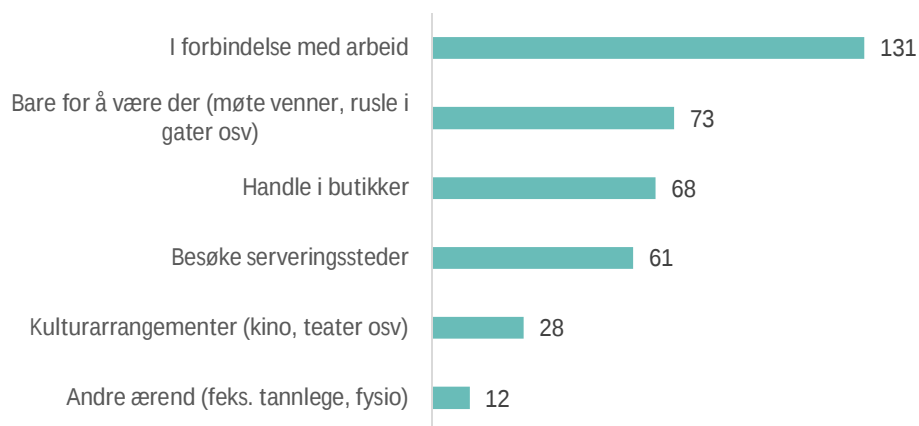


Figur 51 Hvor godt respondentene liker å være ute i sentrum

8.1.2 Hvor ofte respondenten drar til Oslo sentrum for gitte formål

Respondentene ble spurt: *Hvor ofte drar du til Oslo sentrum for følgende formål?*

I følge respondentene er det vanligste formålet for å dra til sentrum i forbindelse med arbeid (gjennomsnittlig 131 dager per år). Det nest vanligste formålet er å bare være der for å møte venner, rusle i gater osv. (gjennomsnittlig 73 dager per år).



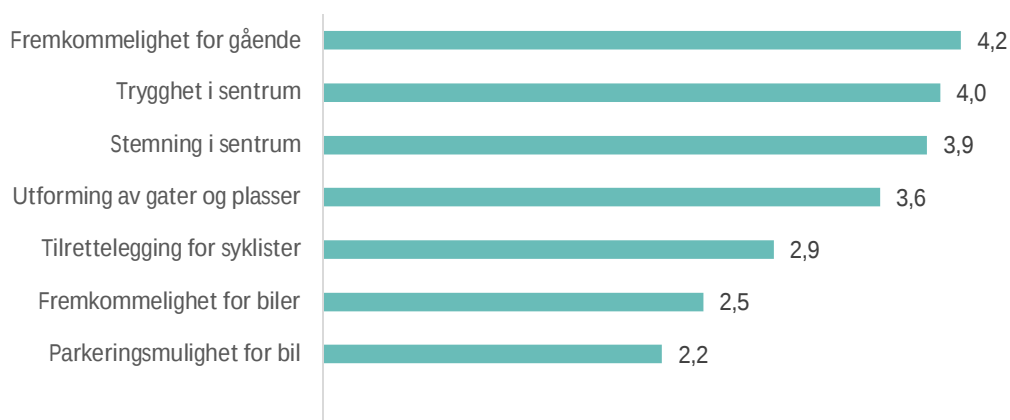
Figur 52 Hvor ofte respondentene drar til sentrum for ulike formål (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

8.1.3 Respondentenes inntrykk av Oslo sentrum

Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1-5 der 1 er meget dårlig og 5 er meget godt, hvilket inntrykk har du av Oslo sentrum når det gjelder:*

- § Fremkommelighet for biler
- § Parkeringsmuligheter for biler
- § Fremkommelighet for fotgjengere
- § Tilrettelegging for syklist
- § Trygghet i sentrum
- § Utforming av utearealer for å skape trivelige gater og plasser
- § Folkelivet, stemningen i sentrum

Respondentene er mest fornøyd med fremkommeligheten for gående (4,2) og trygghet i sentrum (4,0). De er minst fornøyd med parkeringsmulighet for bil (2,2) og fremkommelighet for bil (2,5).

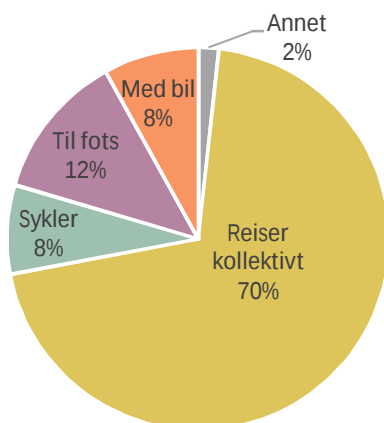


Figur 53 Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum

8.1.4 Reisemåte til sentrum

Respondentene ble spurt: *Hvordan kommer du deg vanligvis til Oslo sentrum?*

70 % av respondentene svarer at de vanligvis reiser kollektivt til Oslo sentrum. 12 % går til fots, mens 8 % sykler. Det er 8 % som vanligvis kjører bil til sentrum.

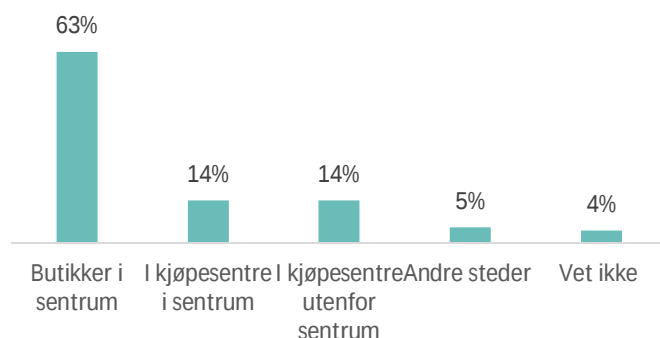


Figur 54 Hvordan respondentene vanligvis reiser til sentrum

8.1.5 Hvor respondentene foretrekker å handle

Respondentene ble spurt: *Hvis du ser bort fra dagligvarer, dersom du skal handle i Oslo: hvor foretrekker du å handle?*

63 % av respondentene foretrekker å handle i butikker i sentrum. 14 % foretrekker kjøpesentre i sentrum og kjøpesentre utenfor sentrum. Dette svaret skiller seg fra svaret i undersøkelsen blant befolkningen der flere foretrekker kjøpesentre utenfor sentrum. Det er naturlig i og med at en her kun har truffet folk i sentrum.



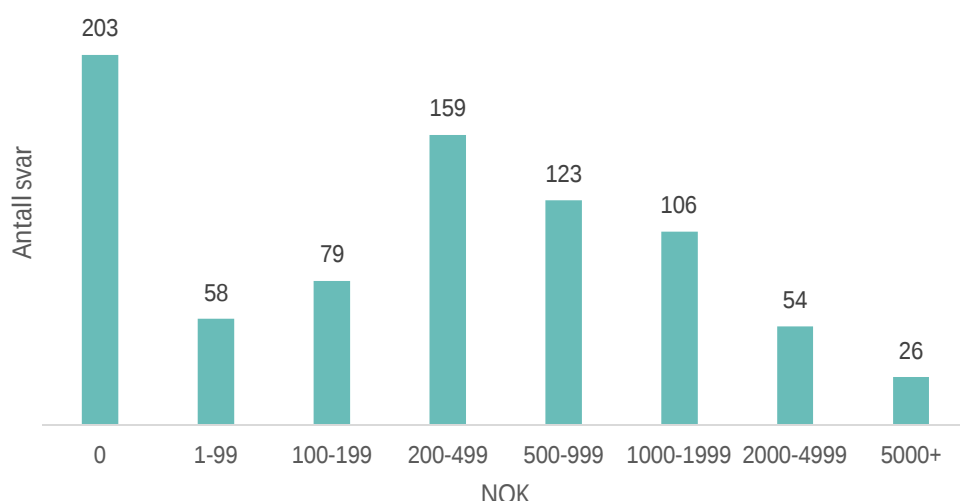
Figur 55 Hvor respondentene foretrekker å handle andre ting enn dagligvarer

8.1.6 Bruk av penger i sentrum

Respondentene ble spurt: *Omtrent hvor mange penger har du brukt, eller planlegger du å bruke i sentrum i dag?*

Figur 56 viser fordelingen per beløp som respondentene svarte at de hadde brukt eller planla å bruke i sentrum den dagen. Gjennomsnittlig beløp brukt eller planlagt brukt var 972,85 kroner. Det var svært mange

som ikke ønsket å svare på spørsmålet eller svarte at de ikke hadde brukt noe. Alle disse ble registrert med 0 kroner. Det var også to svært høye beløp som skilte seg ut fra resten. Både de som ikke svarte, de som svarte null og de to høye beløpene ble utelukket fra gjennomsnittsberegningen.



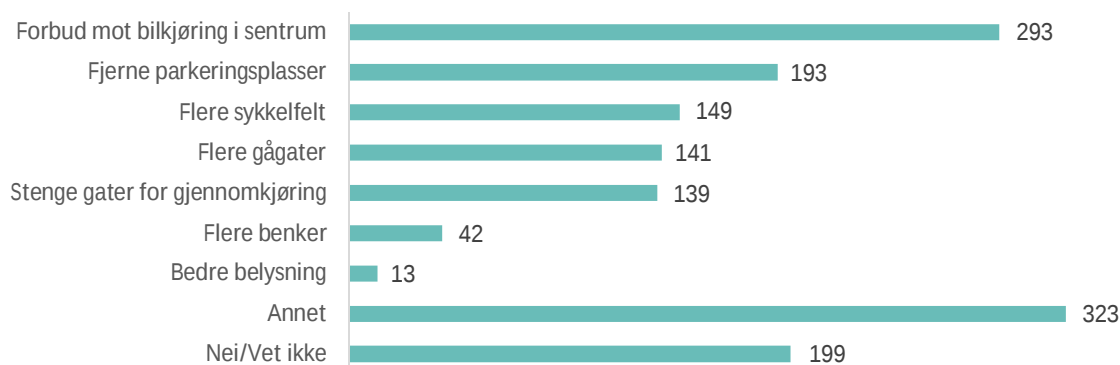
Figur 56 Fordelingen av hvor mye penger respondentene brukte eller planla å bruke i sentrum den dagen

8.2 Respondentenes tanker om prosjektet

8.2.1 Tiltak som inngår i prosjektet

Respondentene ble spurt: *Oslo kommune arbeider med et prosjekt kalt "Bilfritt byliv" med sikte på å skape et mer levende sentrum og få flere til sentrum. Kan du nevne noen tiltak du tror skal inngå i prosjektet?*

Respondenten kunne nevne flere tiltak. Forbud mot bilkjøring var det tiltaket som flest respondenter svarte (293) og deretter fjerne parkeringsplasser (193). Mange svarte også tiltak i kategorien *Annet*.

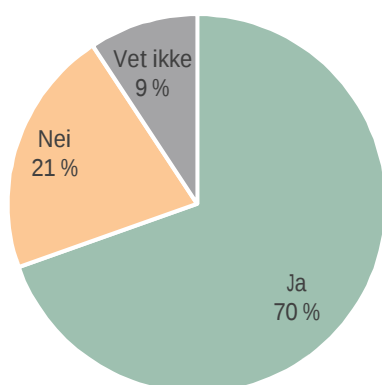


Figur 57 Tiltak respondentene tror inngår i prosjektet Bilfritt byliv

8.2.2 Respondentenes holdninger til tiltakene i Bilfritt byliv

Respondentene ble spurt: *Tiltakene er blant annet fjerning av parkeringsplasser, stenging av gater og mer beplantning, gatebelysning, lekeområder, sykkelfelt, uteservering og kunst. Tror du slike tiltak vil bidra til at flere besøker sentrum?*

De fleste respondentene (70 %) svarte at de trodde tiltakene til prosjektet ville bidra til at flere ville besøke sentrum. 21 % svarte *Nei* og 9 % *Vet ikke*. Dette er et svært godt resultat for prosjektet. Det blir viktig å følge utviklingen på dette spørsmålet etter at tiltakene er iverksatt for å se om folks optimisme og forventning blir innfridd.



Figur 58 Om respondentene tror prosjektets tiltak vil bidra til at flere besøker sentrum

8.3 Oppsummering

- Mange svar fra gateintervjuene samsvarer godt med svarene i befolkningen for øvrig. Dette underbygger undersøkelsenes reliabilitet.
- Respondentene i gateintervjuene svarer at de oftere drar til sentrum bare for å være der enn for å handle. Som i befolkningsundersøkelsen er det flest som reiser dit i forbindelse med jobb.
- Svaret som skiller seg mest ut fra befolkningen for øvrig er tanker om prosjektet Bilfritt byliv vil trekke flere folk til sentrum. 70 % svarer ja på dette.
- 70 % av respondentene på gata svarte at de vanligvis reiser med kollektivtrafikk til sentrum. 8 % svarte at de reiser med bil.

9 Fokusgrupper

9.1 Deltakere

August 2017 gjennomførte Sweco fokusgruppeintervjuer med 3 ulike grupper:

- Næringsdrivende i Oslo sentrum
- Gårdeiere i Oslo sentrum
- Brukere av Oslo sentrum

Deltakerne til fokusgruppen for næringsdrivende ble rekruttert ved hjelp av Oslo Handelsstands Forening som representerer næringsdrivendes interesser i sentrum, og gjennom å ta kontakt med forretninger basert på lokalisering (innenfor prosjektområdet). Fokusgruppen ble gjennomført med 7 representanter fra næringslivet i Oslo sentrum, som representerte ulike bransjer: klær, fotobutikk og studio, møbler, senger, restaurant og hotell. Medlem 8 meldte avbrutt i siste lite. Det var både selvstendige forretninger og forretninger som var del av en større kjede representert.

Deltakerne i fokusgruppen for gårdeiere ble rekruttert ved hjelp av Byfolk som er en interesseforening for gårdeiere i Oslo sentrum. I fokusgruppen deltok representanter fra 8 ulike gårdeiere. Gårdeierene representerte bygårder med et variert bruk: kontorer, kjøpesenter, parkeringshus, hoteller, restauranter og noe bolig.

Deltakerne i fokusgruppen for brukere ble rekruttert på en ettermiddag i juli/august 2017 i Karl Johans gate og ved Rådhusplassen, og dette medførte at fokusgruppen hadde meninger om allerede gjennomførte tiltak. Disse deltakerne var i utgangspunktet positive til prosjektet. Da mange av deltakerne meldte frafall i kort tid før møtet ble det i tillegg rekruttert deltakere gjennom facebooksidene for prosjekt Bilfritt byliv. Fokusgruppen ble gjennomført med 9 deltakere, hvorav 4 menn og 5 kvinner. 2 av deltakerne var i alder 30-40, 1 deltaker var i alder 40-50, 3. var mellom 50 og 60 år gammel, 2 deltakere var i alder 60-70 og 1 deltaker var eldre enn 70.

9.2 De viktigste funnene som er gjort

Intervjuene hadde to hovedtemaer: Oslo sentrum og Bilfritt byliv. Deltakerne i alle gruppene beskrev stort sett de samme faktorene som gjør Oslo sentrum et attraktivt sted: mangfold i funksjoner, mange mennesker, mye aktiviteter og god tilgjengelighet.

Rundt tema Bilfritt byliv opplever vi ulike holdninger, opplevelser, erfaringer og forventninger. Det er en forskjell i hvordan gruppene tar opp organisatoriske og fysiske egenskaper ved prosjekt bilfritt byliv. Med *organisatoriske forhold* menes samhandlingen internt mellom etater i Oslo kommune, og hvordan selve prosjektet Bilfritt byliv ledes.

I gruppen for brukere er det tilnærmet fravær av referanser til organisatoriske forhold, mens det er mange referanser blant de profesjonelle. Gårdeiere referer mest til organisatoriske forhold. Når det gjelder fysiske forhold er det motsatt. Gårdeiere refererer minst til fysiske forhold, mens både næringsdrivende og brukere referer mest til det. Blant næringsdrivende referer de som driver forretning nærmest tiltaksområder sterkest til de fysiske forholdene.

Det er en forskjell i hvordan gruppene ser på gjennomføringshastighet og omfanget av prosjektet. For brukerne er nåværende gjennomføringshastighet for langsam og området kan gjerne utvides, mens de profesjonelle gruppene opplever at gjennomføringen skjer alt for fort, i et for stort område og for spredt.

Når det gjelder tiltak ble det i alle gruppene nevnt plasser og torg. Gruppene tror mest på intime torg og plasser. Det å satse på disse stedene kan anses som en suksessfaktor. Det er også felles for gruppene at de beskrev vinterhalvåret som utfordring. Det å satse på tiltak som også gir byliv om vinteren kan også anses som suksessfaktor. Videre var parkering et tema som ble utdypet i alle gruppene. Felles for gruppene er at de peker på et behov for å tilby gode alternativer når gateparkeringsplasser fjernes.

Basert på fokusgruppesamtalene oppleves brukerne som mest positiv, gårdeierne som forsiktig positiv og næringsdrivende som noe skeptisk til prosjekt bilfritt byliv.

9.3 Spesielle temaer det vil være ekstra viktig å følge videre

Det blir spesielt viktig å følge opp om det dukker opp nye temaer i fokusgruppene i den videre evalueringen, samt hvordan de ser på gjennomføringshastighet og omfang av prosjektet.

10 Omverdensanalyse

10.1 Innledning

«Bilfritt byliv» kan inngå i større strukturelle endringer i samfunnet som påvirker trafikken og måten vi ser på trafikk og praktiserer transportplanlegging på. På 1950-60-tallet har transportplanleggingen vært sentrert rundt bilen og hvordan kapasiteten i vegnettet kan økes basert på prognoser for økt etterspørsel (Vigar 2002). I perioden 1970-90 ble den tradisjonelle tilnærmingen til transportplanlegging utfordret og er gradvis erstattet av en bærekraftig tilnærming. Sammenhengen mellom arealbruk og transport vektlegges mer enn tidligere. Bærekraftig mobilitet tilbyr en alternativ, men også mer kompleks tilnærming til byen.

Samtidig har det skjedd en endring fra å betrakte transport som en funksjonell aktivitet der personer eller gods skal fraktes fra et punkt til et annet, til å også vektlegge mobilitet der de sosiale sidene er inkludert. Eksempler på slike sosiale sider er identitet, konsum, underholdning og turisme/reiseliv/fritid (Urry 1995, 2007).

For å vurdere hvordan endringer i samfunnet ellers kan påvirke resultatene i evalueringen er det gjennomført en omverdensanalyse.

10.2 Hva er en omverdensanalyse?

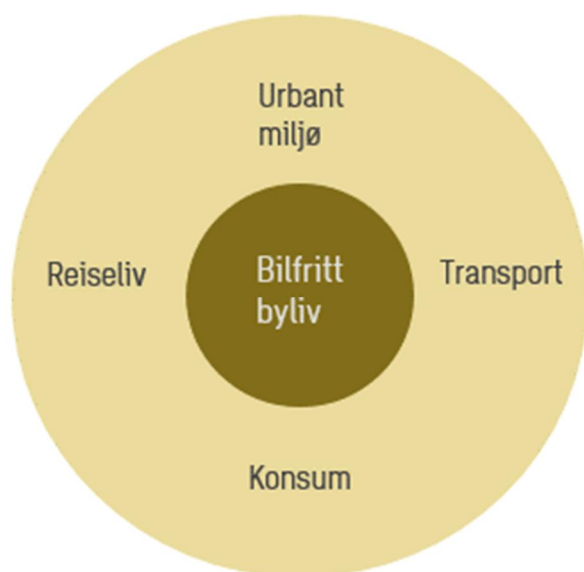
I Morrison (1992) gir J.F Coates en generell beskrivelse av hva omverdensanalyse er for noe:

- Å identifisere trender og viktige hendelse innen vitenskap, teknikk, økonomi, politikk og sosiale forhold (innenfor et eller flere av disse områdene avhengig av prosjekt/virksomhet).
- Å identifisere potensielle muligheter eller forandringer som følger disse trendene og hendelsene.
- Å fremme et fremtidsrettet tankesett hos beslutningstakere
- Å gjøre beslutningstakere oppmerksomme på trender som konvergerer eller divergerer, interagerer, vokser raskere eller avvikes.

I evaluering av bilfritt byliv skal omverdensanalysen avdekke eller forklare hvilke forhold utenfor prosjektet som kan påvirke gjennomføringen av prosjektets ulike faser eller resultatene som måles.

Omverdensanalysen gir en mulighet til å forberede videre prosjektgjennomføring tilpasset endringer i omgivelsene, og også som del av tolkning av resultatene i evalueringen av de ulike prosjektfasene.

Figur 59 viser hvilke temaer som det er relevant å vurdere i omverdensanalysen. Nedenfor følger en kort begrunnelse for hvorfor temaet er ansett som relevant:



Figur 59: Temaer som er vurdert når det gjelder hendelser og viktige trender i omverdensanalysen

Urbant miljø: Oslo er i vekst og bebyggelsen endres. Etablering av ny bebyggelse i eller tett opptil Oslo sentrum i prosjektperioden vil kunne påvirke transportstrømmer og hvor mange mennesker som drar til sentrum. Det er derfor behov for å beskrive hvilke større endringer i bebyggelsen som er på gang og som ferdigstilles innen 2019.

Reiseliv: Oslo er en stor destinasjon innen turisme og reiseliv, og turister oppsøker gjerne sentrumsområder i byer. Turisme består i dag av 7% av verdens eksport av varer og tjenester (www.fn.no). Det er derfor viktig å belyse om det skjer endringer i antall turister til Oslo, hvem de er og hvordan de bruker byen.

Konsum: økonomiske trender vil potensielt sett ha stor betydning for Oslo sentrum – som er et område med mye næringsvirksomhet og handel. Endringer i befolkningens konsum er ansett som spesielt viktig å beskrive.

Transport: Prosjektet påvirker hvordan folk skal transporteres. Det er derfor ansett som relevant å beskrive trender i bruk av bil, kollektivtransport, sykkel og gange.

For å beskrive endringer og trender er kildene som er benyttet en kombinasjon av ulike former for statistikk og avisartikler. Relevansen av informasjonen er drøftet for hvert tema, og det er beskrevet hvilke muligheter og risikoer dette gir for Bilfritt byliv.

10.3 Tema 1: Urbant miljø

En stor del av Oslos bygningsmasse vokser gjennom en *fortetting* av sentrumsområdene. Fortetting gir generelt flere personer i sentrum, nye virksomheter og nye attraksjoner. Følgende større byggeprosjekter som når de er ferdigstilt antas ha betydning for antall mennesker i Oslo sentrum fram mot 2019 pågår sommeren 2017:

Større byggeprosjekt	Ferdig
Nytt Nasjonalmuseum (Vestbanen)	2019
Nytt juridisk fakultet (Tullinløkka)	2019
Nye Royal Christiania	2019

Det bygges også flere store eiendommer tett opptil grensen for bilfritt sentrum. I Bjørvika skal både Deichmanske hovedbibliotek og Nye Munchmuseet stå ferdig i 2019.

I tillegg til disse prosjektene foregår det flere oppgraderinger og ombygninger av eksisterende bygningsmasse, og oppgraderinger av gatenettet.

Sentrums rolle er i endring ved at deler av den nye bygningsmassen er attraksjoner som tiltrekker seg mange mennesker som ønsker å se og oppleve noe, og dette kommer i tillegg til det rent funksjonelle (bolig, arbeidsplasser, varehandel). Mange mennesker tiltrekker seg flere mennesker (Gehl 2010). Opplevelser og det visuelle får større verdi og blir en viktigere del av økonomien (Lash & Urry 1993).

Bilfritt byliv forsterker denne endringen med offentlig kunst, variasjon i gatemiljøet, frigjorte arealer for arrangementer etc. Dette er derfor en stor mulighet for prosjektet.

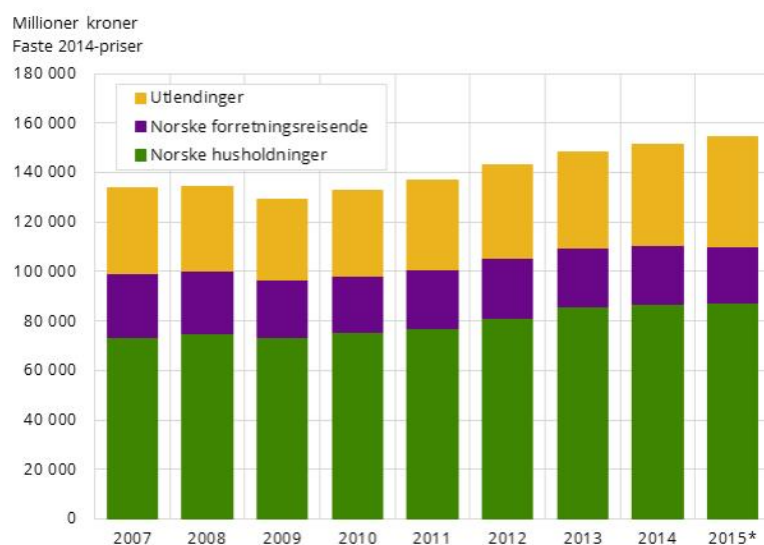
En risiko er at det som etableres ikke har god nok kvalitet, eller som folk har sett før andre steder og som dersom ansees som klisjeer.



Bilde 1: Nytt Nasjonalmuseum under oppføring på Vestbanetomten (Kilde: google.maps).

10.4 Tema 2: Reiseliv

Det har vært en sterk vekst i utenlandske turisters forbruk de siste årene. Utenlandske turister brukte vel 45 milliarder kroner i Norge i 2015 ifølge foreløpige beregninger. Deres turistkonsum i Norge utgjorde 28,6 prosent av det totale turistkonsumet, mot 26,3 prosent i 2013. Oslo, Akershus, Hordaland og Rogaland er fylkene med størst aktivitet i reiselivsnæringene. Oslo stod for om lag 25 prosent av produksjonen og bruttoproduktet i reiselivsnæringene, mens de andre tre stod for nærmere 35 prosent (Kilde: SSB).



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur 60 Turistkonsum (Kilde: SSB):

I juni har Oslo hatt en økning i antall turister på 19% fra samme måned 2016.

I en artikkel i Dagsavisen 18.06.2017 beskrives det at det ikke bare er antallet turister som øker, men at det er en ny type turister som kommer. De nye turistene er unge urbane mennesker som ikke søker de tradisjonelle turiststedene, som benytter bysykkel og er interessert i hipsterområdene og grønn urbanisme. Eksempler på områder de besøker er Sørenga og Grünerløkka.



Dette er Oslos nye turister

Utenlandske turister strømmer til Oslo som aldri før. Nye bydeler lokker unge som vil se hovedstaden på bysykkel.

– Jeg hadde inntrykk av at det var en kul by. Veldig grønn og ny, sier Portman.

Fra Sørenga planlegger de å sykle videre til Grünerløkka.

Avisartikkel 1: Dette er Oslos nye turister (Kilde: Utdrag fra artikkel i Dagsavisen 18.06.2017).

I en artikkel i Aftenposten (19.06.2017) forklarer Christian Lunde i Visit Oslo økningen i antall turister med lav kronekurs, at Oslo og Norge er et trygt reisemål i utrygge tider, flere direkteruter fra mange byer, kulturtilbudet og restauranttilbudet. Det er sterkest økning i antall turister fra Kina. De fleste kommer er likevel fra nærområdene – Tyskland, Danmark og Sverige.

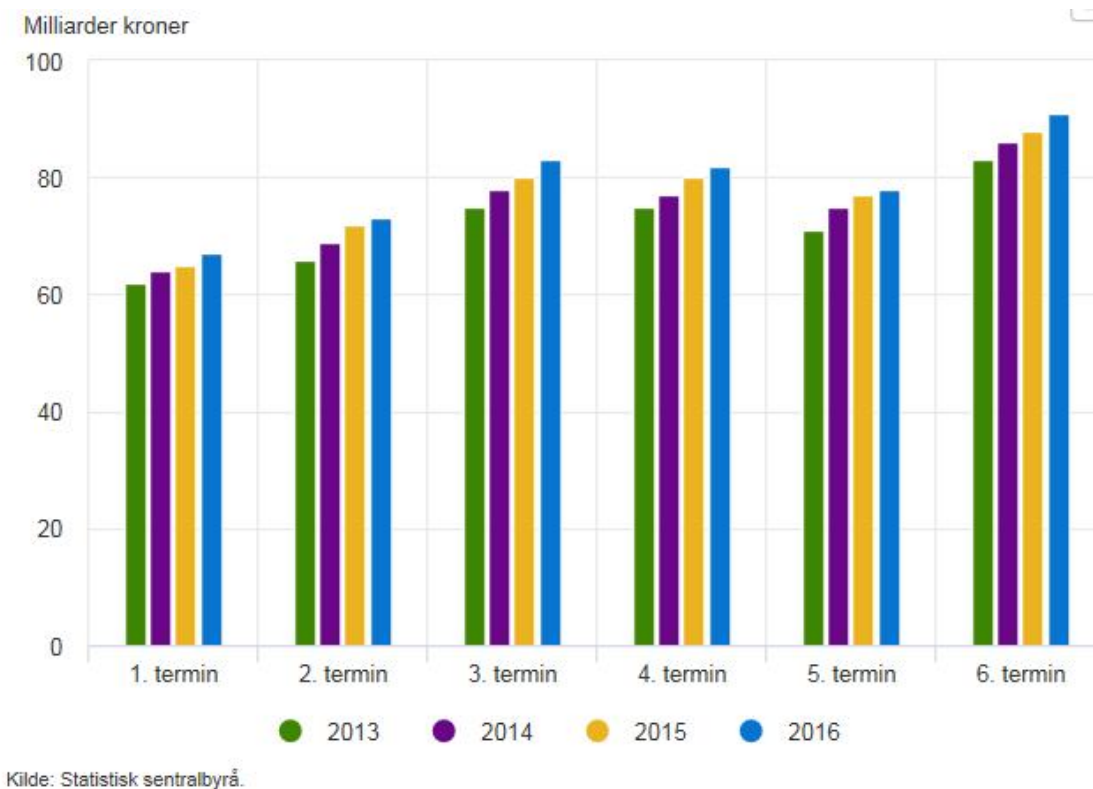
En turist fra Paris sier i artikkelen at det er flott å være i en stor by hvor det er så kort mellom attraksjonene at en kan gå, og legger vekt på å se og oppleve noe nytt.

\En mulighet for prosjektet er at Bilfritt byliv har fått internasjonal medieoppmerksomhet, og at det er ansett å ligge langt framme/være først ut med bilfritt sentrum i stor skala. Bilfritt sentrum er således noe den nye typen turister forventer å oppleve.

En risiko er at dette gir forventninger som ikke står i forhold til tiltakene som gjennomføres i prosjektets ulike faser, der bilfritt er erstattet med byliv. Forventningene oppfylles derfor ikke.

10.5 Tema 3: Konsum

SSB publiserer statistikk om omsetning i detaljhandelen (se Figur 61). Denne viser vekst dersom vi sammenlikner samme termin fra 2013 til og med 2016. SSB framhever i en artikkel 16.06.2017 at det skjer en kraftig vekst i netthandelen.



Figur 61 Omsetning i detaljhandelen, terminvis (Kilde SSB).

Netthandelsbutikkene i Norge solgte for nesten 3 milliarder kroner de to første månedene av 2017. Det er en vekst på 9,9 prosent fra samme periode i 2016. Det er særlig salg av mat, møbler og spesialisert vareutvalg som bidrar til netthandelsveksten. Totalt ble det handlet detaljhandelsvarer for nærmere 69 milliarder kroner de to første månedene i år. Det innebærer en vekst på 2,1 prosent fra 2016. Den månedlige detaljomsetningsindeksen viste til sammenligning en vekst på 1,7 prosent i samme periode.

En mulighet for Bilfritt byliv er at sentrum som er sted for opplevelser, og tiltrekker seg andre mennesker, vil stille sterkere enn kjøpesentre som kun har vektlagt selve handelstransaksjonen. Dette kan gi et større kundegrunnlag til forretningene i sentrum enn de rundt.

En risiko er at netthandelen øker så mye at omsetningen i forretningene i sentrum også reduseres.

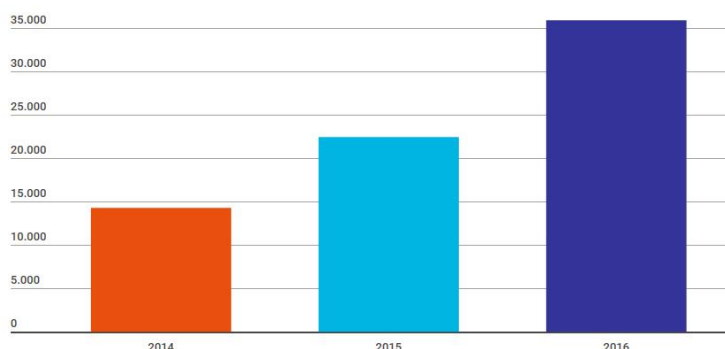
10.6 Tema 4: Transport

Det er gjennomført søk etter nyhetssaker som gjelder trender innen transport i 2016 og 2017. Nedenfor gjengis kortversjoner av sakene.

Flere reiser kollektivt enn med bil: 2016 ble det første året der kollektivtrafikken utgjorde mer enn 50% av de motoriserte reisene i Oslo. Kollektivtrafikken i Oslo hadde en trafikkvekst på 4,9% av reisene i 2016. Samtidig er det nullvekst i biltrafikken. Ruter hadde også en tilfredsscore blant kundene på 74,3%, noe som er best i Norden (kilde: www.ruter.no).

Bysykkelordningen: Selskapet Urban Infrastructure Partner som drifter bysykkelordningen i Oslo rapporterer om kraftig vekst. I 2015 var det 3-4000 turer om dagen mens det på de beste dagene i 2016 var rundt 10 000 turer om dagen. Det er mangel på stativer flere steder, særlig i Kvadraturen (kilde: Dagsavisen 9.mai 2016).

El-sykel: Salget av elsykler øker kraftig, og det har vært en dobling i salget årlig de fire siste årene. Anslaget for salget av elsykler for 2017 er 70 000 stk. Den største økningen er i kategorien lastesykler (Kilde: www.elbil.no).



Figur 62 Salget av el-sykler i Norge (Kilde: Norsk elbilforening).

Endringer i drivstoffteknologi: Biler med nullutslipp hadde en markedsandel på 15,9% blant personbilene i juli 2017, og dette er en økning på 65,4% sammenliknet med juli 2016. Hitill i år er det registrert 22.7% flere elbiler enn samme periode i 2016. Samtidig som antall el-biler øker er det også en kraftig økning i rekkevidden som tilbys fra flere produsenter.

Hybridbiler hadde en økning i markedsandel hittill i år på 33,7% sammenliknet med 2016, og utgjør en markedsandel på 34% (Kilde: Opplysningsrådet for vegtrafikken).

En mulighet for bilfritt byliv er at fjerning av parkeringsplasser gir plass til flere bysykkelstativer i sentrum, og færre biler i sentrumsgatene gjør det enda mer attraktivt å benytte sykkel. El-sykel gjør at sykkelen benyttes av en større gruppe mennesker enn tidligere. En annen mulighet er at når flere velger kollektivtransport vil flere reise til sentrum, fordi det er det området med best kollektivdekning.

En risiko er at økt andel el- og hybridbiler vil medføre økt biltrafikk fordi kostnadene ved bruk av disse reduseres, og den sosiale aksepten til å benytte bil øker.

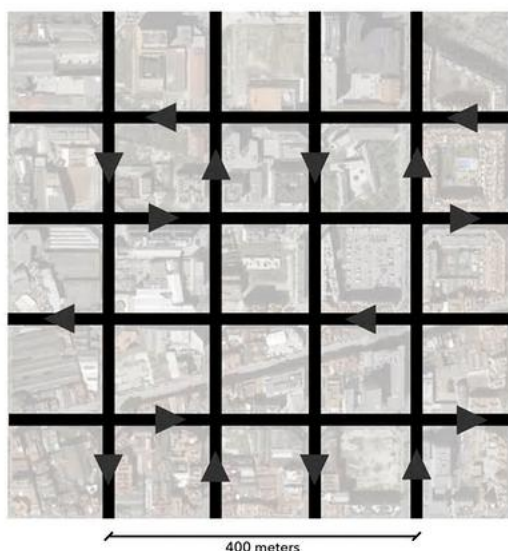
11 Erfaringer fra utlandet

I TØI-rapport 1476/2016 *Europeiske byer med bilfrie sentrum* beskrives bilfrie sentrum i 15 europeiske byer, der mange av eksemplene har hatt bilfritt sentrum i en årrekke, samt at det er gjort større ombygginger av infrastrukturen. Bilfritt byliv har rask gjennomføring, og mange av tiltakene som skal gjennomføres er i langt mindre skala enn eksemplene i TØI-rapporten. Nedenfor beskrives noen nyere prosjekter og trender fra utlandet og relevansen til bilfritt byliv drøftes.

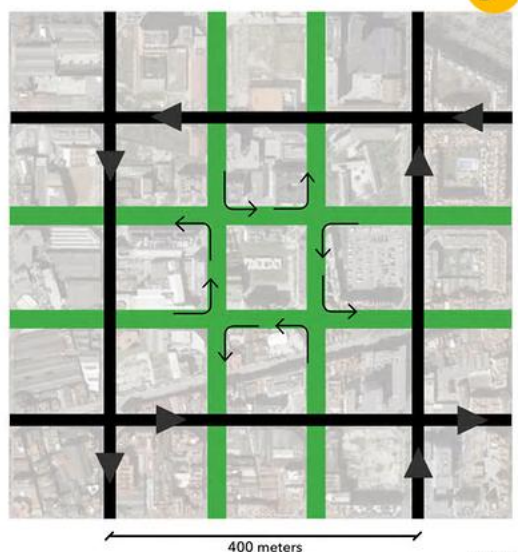
Barcelona gjennomfører en ny strategi for å redusere biltrafikken, redusere luftforurensingen og endre sekundærgater til borgergater tilrettelagt for kultur, underholdning og felleskap. Strategien går ut på å etablere såkalte superblocks – nabolag der trafikken skal reduseres og kanaliseres rundt, og fartsgrensen i nabolagene settes til 10 km/t (Kilde: *Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents*. The Guardian 17.05.2016).

Prosjektet er relevant for bilfritt sentrum fordi det tilsvarende Barcelona kanaliserer trafikken rundt, reduserer trafikken internt området og endrer gatebruken. En mulighet som ikke er benyttet av Bilfritt byliv er å begrense hastigheten for gjenværende kjøretøy.

CURRENT SITUATION



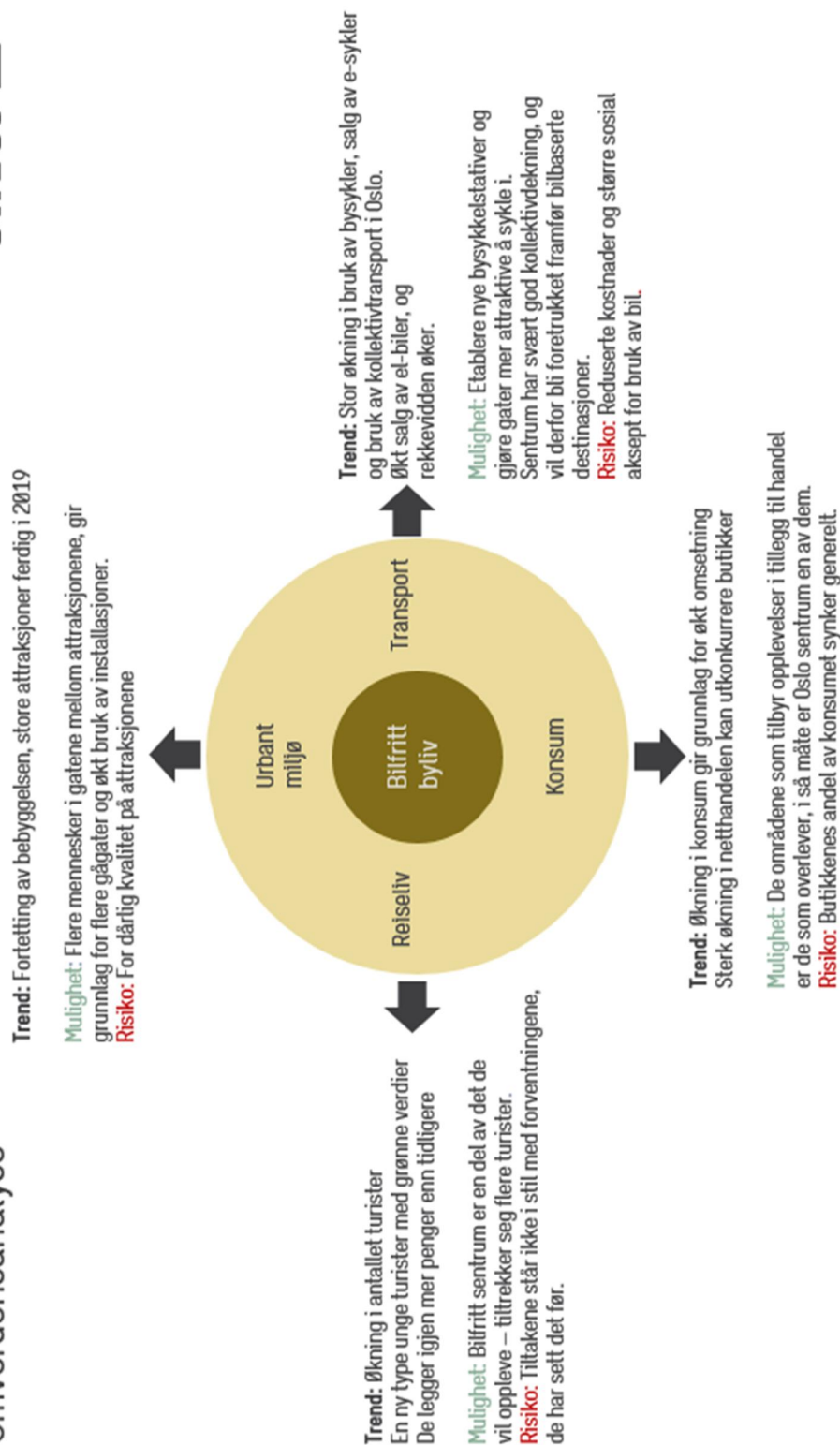
SUPERBLOCK



Figur 63: Svarte gater (førsituasjonen) tillater biler og kollektivtransport å kjøre i opptil 50 km/t, mens grønne gater har en maksimal tillatt hastighet på 10 km/t (Kilde: BCNecologia).

Madrid gjennomførte i julen 2016 en ni dager lang periode med forbud mot bilkjøring i sentrum. (www.citylab.com). I likhet med Oslo har Madrid utfordringer med inversjon som gir dårlig luftkvalitet vinterstid.

Omverdensanalyse



12 Aktiviteter på frigjort areal

12.1 Antall plasser

I førsituasjonen er det ingen aktiviteter på frigjort areal.

12.2 Antall arrangementer/aktiviteter

I førsituasjonen er det ingen arrangementer/aktiviteter på frigjort areal.

12.3 Antall nye installasjoner

I førsituasjonen er det ingen installasjoner på frigjort areal.

13 Referanser

Bylivsundersøkelse Oslo sentrum 2014

Gehl, J. (2010): *Cities for people*. Island Press, Washington DC:

Lash, S & Urry, J. (1993): *Economies of Signs and Space*. SAGE Publications, London.

M-Brain (2017): *Medeieanalyse Bilfritt byliv 2015-2017*.

Morrison, J. L. (1992), *Environmental scanning* in Whitely, M, J Porter & R Fenske (eds), *A primer for new institutional researchers*. Tallahassee, Florida.

Prosam-rapport 202 Reisevaner i Oslo og Akershus. Analyser av Ruters markedsinformasjonssystem.

TØI-rapport 1476/2016 Europeiske byer med bilfrie sentrum.

TØI – rapport 1383/2014 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 – nøkkelrapport

TØI- rapport 1482/2016 Arbeidsreiser til og fra Akershus

Urry, J. (1995): *Consuming places*. Routledge, London.

Urry, J (2007): *Mobilities*. Polity Press, Cambridge.

Vigar, G. (2002): *The politics of Mobility*. Transport, the environment and public policy. Spoon Press, London.

Avisartikler:

Aftenposten 19.06.2017: *I fjor var det rekordmange turister i Oslo. I år kommer det enda flere.*

Dagsavisen 09.05 2016: *Mangler bysykler i sentrum.*

Dagsavisen 18.06.2017: *Dette er Oslos nye turister.*

The Guardian 17.05.2016: *Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents.*

Nettsider:

www.citylab.com

www.elbil.no

www.fn.no

www.googlemaps.com

www.ofv.no

www.ruter.no

www.ssb.no

14 Vedlegg

Vedlegg 1: Medieanalyse Bilfritt byliv 2015-2017

Vedlegg 2: Oppsummering av fotgjengertellinger og oppholdsregistrering 2017

Vedlegg 3: Vurdering trafikale effekter bilfritt byliv

Vedlegg 3: Spørreundersøkelse blant Oslos befolkning 2017

Vedlegg 4: Spørreundersøkelse blant næringslivet i Oslo sentrum 2017

Vedlegg 5: Gateintervjuer 2017

Vedlegg 6: Fokusgrupper 2017

Vedlegg 7: Omverdensanalyse