

---

## RAPPORT

---

Bilfritt byliv

# Statusrapport 2018 – Midtveisevaluering



Kunde: Oslo kommune, Program Bilfritt byliv  
Prosjekt: Evaluering av Bilfritt byliv  
Prosjektnummer: 10205460

Dokumentnummer: 05

Rev.: 02

## Sammendrag:

Sweco gjennomfører evaluering av Oslo kommunes program Bilfritt byliv. Arbeidet skjer fra vår 2017 til høsten 2019. Denne rapporten er en sammenstilling av data og analyser frem til sommeren 2018, som til sammen utgjør midtveisevalueringen av programmet.

## Rapporteringsstatus:

- ☒ Endelig
- ☐ Oversendelse for kommentar
- ☐ Utkast

|                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| Utarbeidet av:              | Sign.:        |
| Sara Polle                  |               |
| Kontrollert av:             | Sign.:        |
| Signe Moland/Håvard Norgård |               |
| Prosjektleder:              | Prosjekteier: |
| Helge Gidske Naper          | Sara Polle    |

## Revisjonshistorikk:

|      |          |                               |               |                |
|------|----------|-------------------------------|---------------|----------------|
| 01   | 15.10.18 | Utkast for kommentar          | SP            | SM             |
| 02   | 16.11.18 | Revidert utkast for kommentar | SP            | HN             |
|      |          |                               |               |                |
|      |          |                               |               |                |
| Rev. | Dato     | Beskrivelse                   | Utarbeidet av | Kontrollert av |

## Innholdsfortegnelse

|       |                                                                            |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Innledning .....                                                           | 5  |
| 2     | Situasjonen i 2018 sammenliknet med referansesituasjon .....               | 5  |
| 2.1   | Status i programmet .....                                                  | 5  |
| 2.1.1 | Aktiviteter på frigjort areal .....                                        | 7  |
| 3     | Andre forhold .....                                                        | 9  |
| 4     | Medieanalyse .....                                                         | 11 |
| 4.1   | Nøkkeltall .....                                                           | 11 |
| 4.2   | Gjennomslag over tid .....                                                 | 12 |
| 4.3   | Spesielle funn som er nyttige i den videre evalueringen .....              | 14 |
| 4.4   | Pilotprosjektene .....                                                     | 15 |
| 5     | Fotgjengertellinger og oppholdsregistrering .....                          | 16 |
| 5.1   | Fotgjengertellinger .....                                                  | 16 |
| 5.2   | Oppholdsregistreringer .....                                               | 21 |
| 6     | Spørreundersøkelse blant befolkningen .....                                | 27 |
| 6.1   | Respondentenes vurdering av ulike forhold i Oslo sentrum .....             | 27 |
| 6.1.1 | Hvor godt respondentene liker å oppholde seg i sentrum .....               | 27 |
| 6.1.1 | Antall besøk i sentrum for ulike formål .....                              | 28 |
| 6.1.2 | Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum .....              | 28 |
| 6.1.3 | Reisemåte i sommerhalvåret .....                                           | 30 |
| 6.1.4 | Reisemåte i vinterhalvåret .....                                           | 30 |
| 6.1.5 | Tilfredshet med ulike forhold i sentrum .....                              | 31 |
| 6.1.6 | Handlepreferanser .....                                                    | 32 |
| 6.2   | Respondentenes kjennskap og holdninger til programmet Bilfritt byliv ..... | 34 |
| 6.2.1 | Kjennskap til tiltak som inngår i programmet .....                         | 34 |
| 6.2.2 | Tiltakenes innvirkning på besøk til sentrum .....                          | 37 |
| 6.2.3 | Holdning til tiltakene i Bilfritt byliv .....                              | 38 |
| 6.2.4 | Påstander om Oslo sentrum .....                                            | 40 |
| 6.3   | Oppsummering av spørreundersøkelse blant befolkningen .....                | 43 |
| 7     | Spørreundersøkelse blant næringslivet .....                                | 44 |
| 7.1   | Virksomhetenes bruk og parkering av tjenestebil .....                      | 46 |

|       |                                                                               |    |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 7.1.1 | Bruk av tjenestebil .....                                                     | 46 |
| 7.1.2 | Parkering av tjenestebil .....                                                | 48 |
| 7.2   | Respondentenes holdninger til næringsvirksomhet i Oslo sentrum .....          | 49 |
| 7.2.1 | Attraktivitet ved å drive næringsvirksomhet i sentrum .....                   | 49 |
| 7.2.2 | Fremkommelighet, adkomst, tilstrømming og aktiviteter .....                   | 51 |
| 7.2.3 | Framtidsutsikter .....                                                        | 52 |
| 7.3   | Respondentenes oppfattelse av hvilke tiltak som inngår i Bilfritt byliv ..... | 54 |
| 7.3.1 | Tiltak som inngår i programmet .....                                          | 54 |
| 7.3.2 | Besøk i sentrum .....                                                         | 57 |
| 7.3.3 | Respondentenes holdninger til tiltakene i Bilfritt byliv .....                | 58 |
| 7.3.4 | Omsetning .....                                                               | 58 |
| 7.3.5 | Informasjon .....                                                             | 59 |
| 7.4   | Oppsummering av spørreundersøkelse blant næringslivet .....                   | 59 |
| 8     | Gateintervjuer .....                                                          | 61 |
| 8.1   | Respondentens holdninger til Oslo sentrum .....                               | 61 |
| 8.1.1 | Hvor godt respondenten liker å være ute i sentrum .....                       | 61 |
| 8.1.2 | Hvor ofte respondenten drar til Oslo sentrum for gitte formål .....           | 62 |
| 8.1.3 | Respondentenes inntrykk av Oslo sentrum .....                                 | 63 |
| 8.1.4 | Reisemåte til sentrum .....                                                   | 64 |
| 8.1.5 | Hvor respondentene foretrekker å handle .....                                 | 64 |
| 8.1.6 | Bruk av penger i sentrum .....                                                | 65 |
| 8.2   | Respondentenes tanker om programmet .....                                     | 66 |
| 8.2.1 | Tiltak som inngår i programmet .....                                          | 66 |
| 8.2.2 | Respondentenes holdninger til tiltakene i Bilfritt byliv .....                | 67 |
| 8.3   | Oppsummering gateintervjuer .....                                             | 68 |
| 9     | Konklusjoner midtveisevaluering .....                                         | 69 |
| 9.1   | Medieanalyse .....                                                            | 69 |
| 9.2   | Tellinger og oppholdsregistreringer .....                                     | 69 |
| 9.3   | Spørreundersøkelser .....                                                     | 70 |
| 9.3.1 | Sentrums attraktivitet .....                                                  | 70 |
| 9.3.2 | Kunnskap om Bilfritt byliv .....                                              | 71 |
| 9.3.3 | Holdning til Bilfritt byliv .....                                             | 72 |
|       | Vedlegg .....                                                                 | 72 |

# 1 Innledning

Sweco gjennomfører evaluering av Oslo kommunes Program Bilfritt byliv. Evalueringen skjer fra vår 2017 til høsten 2019. Denne rapporten er en sammenstilling av data og analyser frem til sommeren 2018, som til sammen utgjør midtveisevalueringen av programmet.

Vi har sammenliknet data og analyser fra 2018 med referansesituasjonen i 2017. Referansesituasjonen er en sammenstilling av tilsvarende data og analyser, før tiltak i programmet ble igangsatt.

Fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer er utarbeidet etter samme metodikken som Bylivsundersøkelsen, gjennomført av Oslo kommune i 2014. For hvert tema er det utarbeidet egne delrapporter (se vedleggsliste). Delrapportene inneholder ytterligere informasjon som ikke inngår i samlrapporten, blant annet beskrivelser av metodikk og egenskaper ved dataene. Metodene er tilpasset det som skal undersøkes, og gir til sammen et bredt bilde av midtveissituasjonen. Alle delrapporter er utarbeidet av Sweco.

I 2017 inneholdt statusrapporten i tillegg en beskrivelse av antall kjøretøy og syklist, oppsummering fra gjennomførte fokusgrupper, omverdensanalyse og erfaringer fra utlandet. Disse oppgavene har ikke inngått som en del av midtveisevaluering i 2018.

## 2 Situasjonen i 2018 sammenliknet med referansesituasjon

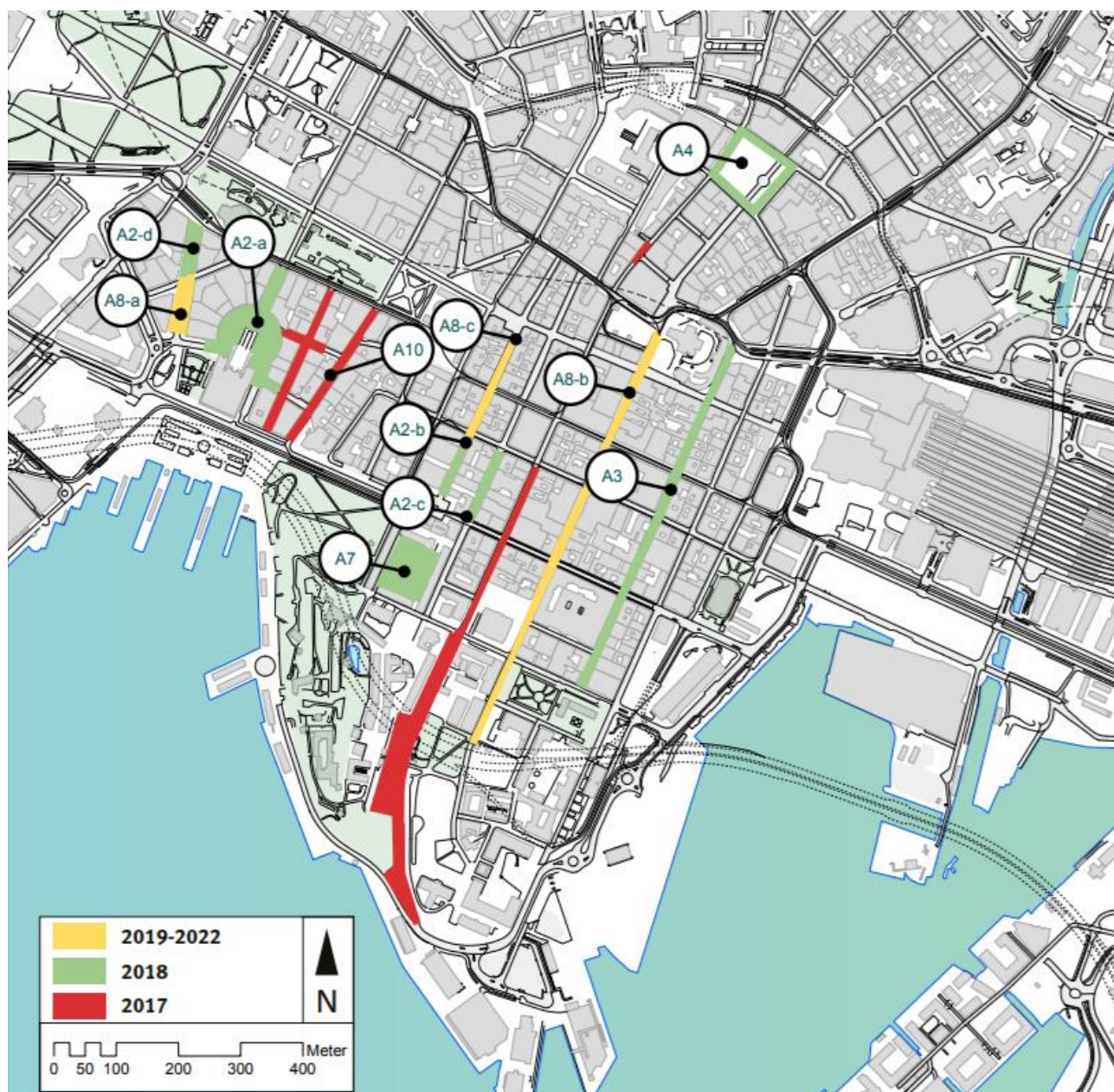
### 2.1 Status i programmet

I midtveisevalueringen sammenliknes situasjonen i 2018 med referansesituasjonen fra 2017. I denne perioden har det vært et høyt aktivitetsnivå i Program Bilfritt byliv.

Sommeren 2017 startet arbeidet med å fremme bylivet i ulike gater i Oslo sentrum, og byrådet valgte ut seks pilotområder hvor en så et potensial til å øke bylivet. Tanken med pilotområdene var å bidra til byliv utover Karl Johans gate, og flere av dem hadde som mål å trekke bylivet ned mot fjorden. Sweco utarbeidet en egen mellomundersøkelse knyttet til pilotområdene høsten 2017.

Sommeren 2017 ble det også fjernet om lag 350 gateparkeringsplasser i sentrum. De første parkeringsplassene ble fjernet cirka samtidig som førundersøkelsen ble gjennomført.

I 2018 ble det utarbeidet en handlingsplan for arbeidet med Program Bilfritt byliv. Handlingsplanen omfatter både fysiske tiltak og aktiviteter (se kart neste side). Bilfritt byliv vil spesielt jobbe for medvirkning blant relevante aktører, for å sikre engasjement og deltakelse i utviklingen som skjer i området. I løpet av 2018, i perioden før midtveisevalueringen, ble det gjennomført arrangementer og aktiviteter i området. I samme tidsrom ble det også utført noen fysiske tiltak.



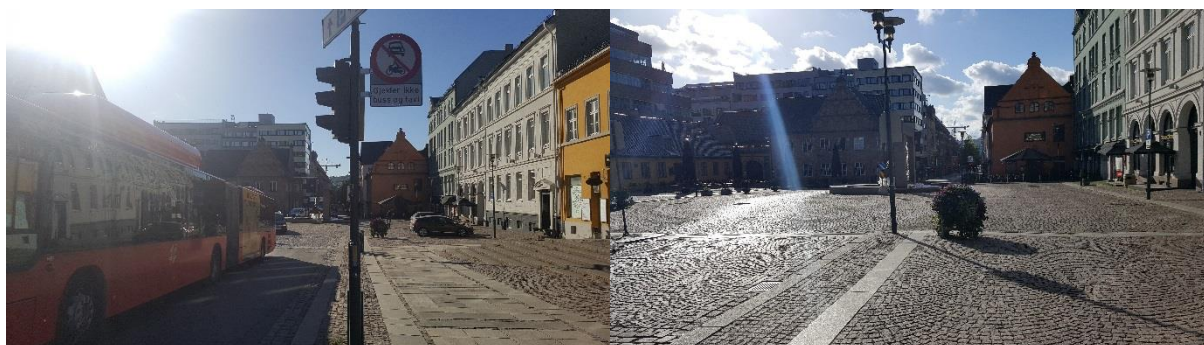
Figur 1 Fysiske tiltak og innsatsområder i Program Bilfritt byliv. A2-a Fritjof Nansens plass, A2-b Øvre Slottsgate sør, A2-c Nedre Slottsgate, A2-d Olav Vs gate øvre del, A3 Dronningens gate, A4 Youngstorget, A7 Myntgata 2, A8-a Olav Vs gate nedre del, A8-b Kirkegata, A8-c Øvre Slottsgate nord, A10 Rosenkrantz gate (kilde: Oslo kommune)

4. juni 2018 ble det innført nytt kjøremønster i sentrum. Endringene innebærer at:

- du ikke lenger kan kjøre bil på Fridtjof Nansens plass (varelevering er tillatt)
- du ikke lenger kan kjøre gjennom Christiania torv. Inn- og utkjøring til Christiania torv må skje fra øst.

Det er implementert følgende løsning for turistbussar:

- Turistbussar kan ikke lenger kjøre inn på Fridtjof Nansens plass. Det blir av- og påstigningssone i Rosenkrantz gate, og bussene skal derfra videre til vente/oppstillingsplasser. Bylivsvakter følger opp turistbussene.



*Figur 2 Nytt kjøremønster som ble innført i juni 2018 gjør det forbudt å kjøre over Christiania torv, med unntak av buss. Bilder tatt i juni 2018 av Sweco*

22. juni 2018 ble Myntgata 2 åpnet som et nytt byrom for byens innbyggere, og inngår som en del av Program Bilfritt byliv. Byrommet er et aktivitets- og lekeområde for barn og unge, og er utsmykket med et kunstverk og veggkunst. Lokalene i tilknytning til byrommet er i bruk av ByKuben, Oslos senter for byøkologi, og brukes som en møteplass for aktiviteter og arrangementer.

I 2018 vil de resterende ikke-regulerte kommunale parkeringsplassene fjernes. Den frigjorte plassen vil kunne brukes til tiltak for økt byliv, handicapparkering, varelevering og/eller næringsparkering. Da undersøkelsene ble gjennomført var dette igangsatt, men ikke fullført.

### **2.1.1 Aktiviteter på frigjort areal**

Fra august 2017 til og med juli 2018 har det vært mye aktivitet i Program Bilfritt byliv. Aktivitetene kan sorteres i fysiske tiltak, arrangementer og prosesser. Oversikten vises på neste side.

| Dato      | Hvor                                         | Fysiske tiltak i innsatsområder                                                                                         | Arrangementer og prosesser                                               |
|-----------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 11.7.2018 | Myntgata 2                                   |                                                                                                                         | Gatekunst Plastozilla                                                    |
| 3.7.2018  | Øvre Slottsgate                              |                                                                                                                         | Åpent kontor på Utekontoret                                              |
| 22.6.2018 | Myntgata 2                                   | Åpning av oppgradert byrom og nytt sentrer for byøkologi                                                                | Lekeplass, gatekunst, kunstverket «Fluene», veggmaleri og hagefest       |
| 13.6.2018 | Hele området                                 |                                                                                                                         | Lansering av prøveordning om redusert leie av kommunal gategrunn         |
| 10.6.2018 | Hele området                                 |                                                                                                                         | Områdereguleringsregulering for gater og byrom i Oslo sentrum til høring |
| Juni 2018 | Roald Amundsens gate                         | Etablering av sykkelfelt. Amundsen bryggeri og spiseri har fått mulighet til å etablere uteservering og en boccia-bane  |                                                                          |
| 4.6.2018  | Olav Vs gate                                 |                                                                                                                         | Filmfestival Oslo Pix, med festivalgate – 7 dager                        |
| 4.6.2018  | Hele området                                 | Endring av skiltplaner for å få lagt til rette for handicapparkering, varelevering og næringsparkering                  |                                                                          |
| 4.6.2018  | Hele området                                 | Lansering av nytt kjøremønster                                                                                          |                                                                          |
| 2.6.2018  | Rådhusplassen                                |                                                                                                                         | Generation games                                                         |
| 1.6.2018  | Europarådets plass                           |                                                                                                                         | Gatekunst Plastozilla                                                    |
| 29.5.2018 | Vahls gate 1                                 |                                                                                                                         | Byaktørmøte 2: Søknadsprosesser, mulighetsrom, «speeddating»             |
| 23.5.2018 | Rosenkrantz' gate 14                         |                                                                                                                         | Åpning og performance av veggkunst «Diaries from a distance»             |
| 12.5.2018 | Dronningens gate                             | “People of Dronningens gate” er en fotoutstilling som vises utendørs i Dronningens gate fra 12.mai 2018 til våren 2019. | Vårfest                                                                  |
| 9.4.2018  | Rådhuset                                     |                                                                                                                         | Åpen høring om Bilfritt byliv i Oslo sentrum                             |
| 7.3.2018  |                                              |                                                                                                                         | Byaktørmøte 1: Områderegulering, handlingsplan, kommunikasjon            |
| 24.9.2017 | Kongens gate                                 |                                                                                                                         | Kunstprosjekt «Shall we dance?»                                          |
| 23.9.2017 | Kongens gate, Bankplassen, Grev Wedels plass |                                                                                                                         | Generation Games                                                         |
| 23.9.2017 | Øvre Slottsgate                              |                                                                                                                         | Barnas Open House Oslo                                                   |
| 23.9.2017 | Møllergata                                   |                                                                                                                         | Minifestival                                                             |
| 23.9.2017 | Fridtjof Nansens plass                       |                                                                                                                         | Utekino                                                                  |
| 11.9.2017 | Fridtjof Nansens plass                       |                                                                                                                         | Åpning av kuben for gatepoesi                                            |
| 8.9.2017  | Kongens gate                                 |                                                                                                                         | Pop-up sykkelverksted– drevet av unge flyktninger                        |

Tabell 1 Oversikt over aktivitet i Program Bilfritt byliv fra august 2017 til juli 2018 (PBE og Facebook-side Bilfritt byliv)

### 2.1.1.1 Antall plasser

Det har vært mest aktivitet på de plassene som var «pilotområder» i 2017 (deler av Øvre Slottsgate, Fridtjof Nansens plass, Roald Amundsens gate, Kjeld Stubs gate, Møllergata sør, Kongens gate sør, Kongens gate nord, Tordenskiolds gate og Rosenkrantz' gate), og en del av gatene som er definert som innsatsområder for 2018 (Fritjof Nansens plass, Olav V's gate øvre del, Dronningens gate, Youngstorget og Myntgata 2). Lansering av nytt kjøremønster og innføring av nye skiltforskrifter i juni 2018 er tiltaket med størst utstrekning og påvirkning på sentrum i fysisk forstand.

### 2.1.1.2 Antall arrangementer/aktiviteter

I perioden mellom referansesituasjonen og midtveisevalueringen har det blitt gjennomført 19 ulike arrangementer og prosesser av ulik størrelse og omfang. Noen av disse har vart en dag eller kortere, mens andre strekker seg ut over lengre tid. Program Bilfritt byliv har i tillegg aktivt markedsført eksterne arrangementer i området, som for eksempel «Havnelangs» og andre musikkarrangementer og festivaler.

### 2.1.1.3 Antall nye installasjoner

I midtveisevalueringen er det satt opp flere installasjoner på frigjort areal. Gatemøbler utenom det vanlige og gatekunst (inklusive gate- og veggkunst) inkluderes som installasjoner. I de fleste pilotområdene fra 2017 er det satt opp installasjoner. Dette gjelder: Øvre Slottsgate, Fridtjof Nansens gate, Roald Amundsens gate, Kjeld Stubs gate, Møllergata sør, Kongens gate sør og nord og Rosenkrantz' gate. I noen av innsatsområdene for 2018 er det satt opp installasjoner per juli 2018. Dette gjelder Dronningens gate og Myntgata 2.

## 3 Andre forhold

Oslo sentrum er et stort område, der det ikke bare er forhold knyttet til Program Bilfritt byliv som endrer seg. Disse er også viktig å ta i betraktning når man ser på resultatene av tellingene og intervjuene. Noen av disse nevnes her:

- Sommeren 2018 har vært både varmere og tørrere enn en vanlig sommer.

Tabellvisning for temperatur og nedbør per måned

| Måneder  | Temperatur   |        |               |               | Nedbør   |         |                  | Vind         |                  |
|----------|--------------|--------|---------------|---------------|----------|---------|------------------|--------------|------------------|
|          | Gjennomsnitt | Normal | Varmest       | Kaldest       | Totalt   | Normal  | Mest på ett døgn | Gjennomsnitt | Sterkest vind    |
| sep 2018 | 12,5°        | 10,8°  | 22,2° 4. sep  | -0,2° 25. sep | 124,7 mm | 90,0 mm | 41,5 mm 10. sep  | 3,2 m/s      | 10,8 m/s 20. sep |
| aug 2018 | 16,3°        | 15,2°  | 28,5° 4. aug  | 5,9° 25. aug  | 57,1 mm  | 89,0 mm | 13,4 mm 10. aug  | 2,7 m/s      | 12,3 m/s 10. aug |
| jul 2018 | 22,2°        | 16,4°  | 34,6° 27. jul | 10,6° 1. jul  | 15,9 mm  | 81,0 mm | 9,6 mm 29. jul   | 2,8 m/s      | 10,4 m/s 9. jul  |
| jun 2018 | 17,9°        | 15,2°  | 31,9° 3. jun  | 6,2° 22. jun  | 38,8 mm  | 65,0 mm | 16,0 mm 18. jun  | 3,2 m/s      | 9,8 m/s 15. jun  |

Figur 3 Været for Oslo i juni 2018 (kilde [www.yr.no](http://www.yr.no))

- Sommeren 2018 ble også fotball-VM avholdt fra 14. juni til 15. juli. Dette påvirker bylivet i Oslo sentrum på følgende måte:
  - Det var mange utesteder i sentrum som hadde arrangementer knyttet til VM, og det var et «festivalområde» med storskjerm og servering på Kontraskjæret under hele VM
- I sentrumsområdet er det stadig byggearbeider på gang, og disse kan påvirke ferdsel og attraktivitet. I analyseperioden foregikk blant annet bygging av trikkegate Nordre Streng og Nasjonalmuseet. I tillegg ble trikkestraséen i Prinsens gate ferdigstilt og Tollbugata åpnet som oppgradert bussgate. I sidegatene til Prinsens gate har det vært arbeid knyttet til nye vann- og avløpsløsninger.

Figuren under oppsummerer situasjonsbildet for analyseperioden 2018.



Figur 4 Situasjonsbeskrivelse i perioden fra referansesituasjonen til midtveiseevaluering

## 4 Medieanalyse

M-Brian har gjennomført en medieanalyse av Program Bilfritt byliv fra fjerde kvartal 2017 til og med andre kvartal 2018. I dette kapitlet oppsummeres resultatene fra analysen, og sammenliknes med referansesituasjonen 2017. Referansesituasjonen består av en tilsvarende medieanalyse av M-Brain fra andre halvdel av 2015 til første halvdel av 2017, altså før tiltakene i Program Bilfritt byliv ble 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 de største mediene. Dermed vil en positiv artikkel i VG veie tyngre enn en positiv artikkel i en lokalavis. Tallene i seg selv kan ikke tolkes direkte, men over tid vil denne verdien kunne si noe om trender i media, og være sammenlignbar mellom periodene. I stedet for å basere tilnærmingen på en kvantitativ analyse av en 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 overvekt av positive omtaler, mens en score under 50 speiler en overvekt av negative omtaler. 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.

### 4.1 Nøkkeltall

Tabell 1 viser nøkkeltall for tradisjonelle og sosiale medier. I perioden juli 2015 t.o.m. september 2018 har M-Brain registrert 1976 artikler om temaet Bilfritt byliv, eller tilhørende pilotprosjekter i Oslo. Tabellen viser at det har vært 1198 oppslag om Bilfritt byliv i tradisjonelle medier, og 1051 i sosiale medier i perioden før tiltak ble gjort. I året som er analysert etter at tiltak ble igangsatt, har det vært 559 oppslag i tradisjonelle medier, og 1221 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 balansen mellom grad av støtte og kritikk til Bilfritt byliv i hver enkelt artikkel. Mens andelen positive omtaler var i overvekt for begge medietyper i 2017 og i første og tredje kvartal 2018, var andelen negativ omtale i tradisjonelle medier større i andre kvartal 2018. Det siste året har andelen positive omtaler i sosiale medier vært svært høy, med unntak av første kvartal 2018.

Det var i perioden like etter valget i september 2015, da Miljøpartiet De Grønne i Oslo (MDG), Oslo Arbeiderparti (Ap) og Oslo Sosialistisk Venstreparti la frem en politisk erklæring om blant annet bilfritt sentrum, at det ble registrert mest omtale. Dette skyldes bred nyhetsinteresse for selve ideen om et bilfritt sentrum, men også sterke reaksjoner fra politisk opposisjon, næringsliv og en del andre interessenter. Etter dette har omtalen jevnet seg noe ut, men har tatt seg betydelig opp igjen i andre kvartal 2018. I tredje kvartal har omtalemengden gått ned igjen til det som har vært normalt de siste kvartalene.

Tabell 1 Nøkkeltall for tradisjonelle og sosiale medier i 2015, 2016, 2017 og utvalgte kvartaler i 2017 og 2018.

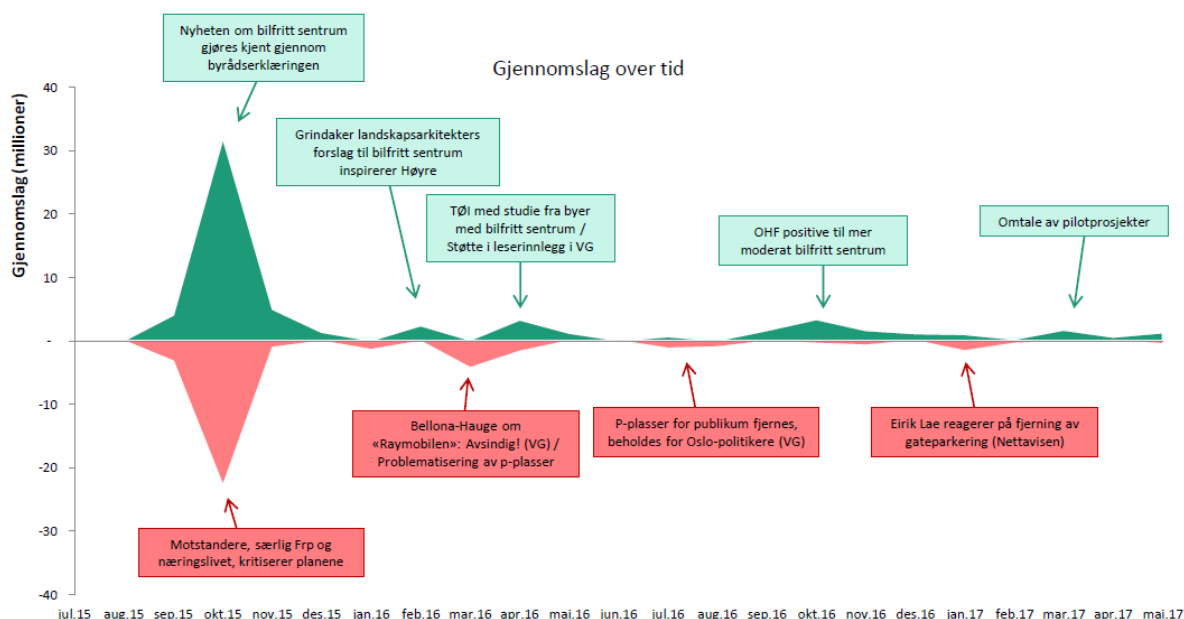
| Nøkkeltall<br>(tradisjonelle medier) | H2<br>2015 | H1<br>2016 | H2<br>2016 | H1<br>2017 | Utv. siste<br>halvår | Q4 2017 | Q1 2018 | Q2 2018 | Q3 2018 | Utvikling |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|----------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Antall oppslag                       | 659        | 263        | 121        | 155        | ↑                    | 118     | 84      | 242     | 115     | ↓         |
| Andel positiv omtale                 | 40 %       | 28 %       | 51 %       | 32 %       | ↓                    | 24 %    | 37 %    | 39 %    | 37 %    | ↓         |
| Andel negativ omtale                 | 26 %       | 14 %       | 15 %       | 17 %       | ↓                    | 24 %    | 29 %    | 30 %    | 34 %    | ↓         |
| Andel positivt gjennomslag           | 48 %       | 38 %       | 58 %       | 32 %       | ↓                    | 37 %    | 48 %    | 28 %    | 55 %    | ↓         |
| Andel negativt gjennomslag           | 30 %       | 38 %       | 21 %       | 17 %       | ↓                    | 33 %    | 32 %    | 43 %    | 20 %    | ↓         |
| Mediescore                           | 56,6       | 51,1       | 65,5       | 53,6       | ↓                    | 53,7    | 53,7    | 45,7    | 63,8    | ↓         |

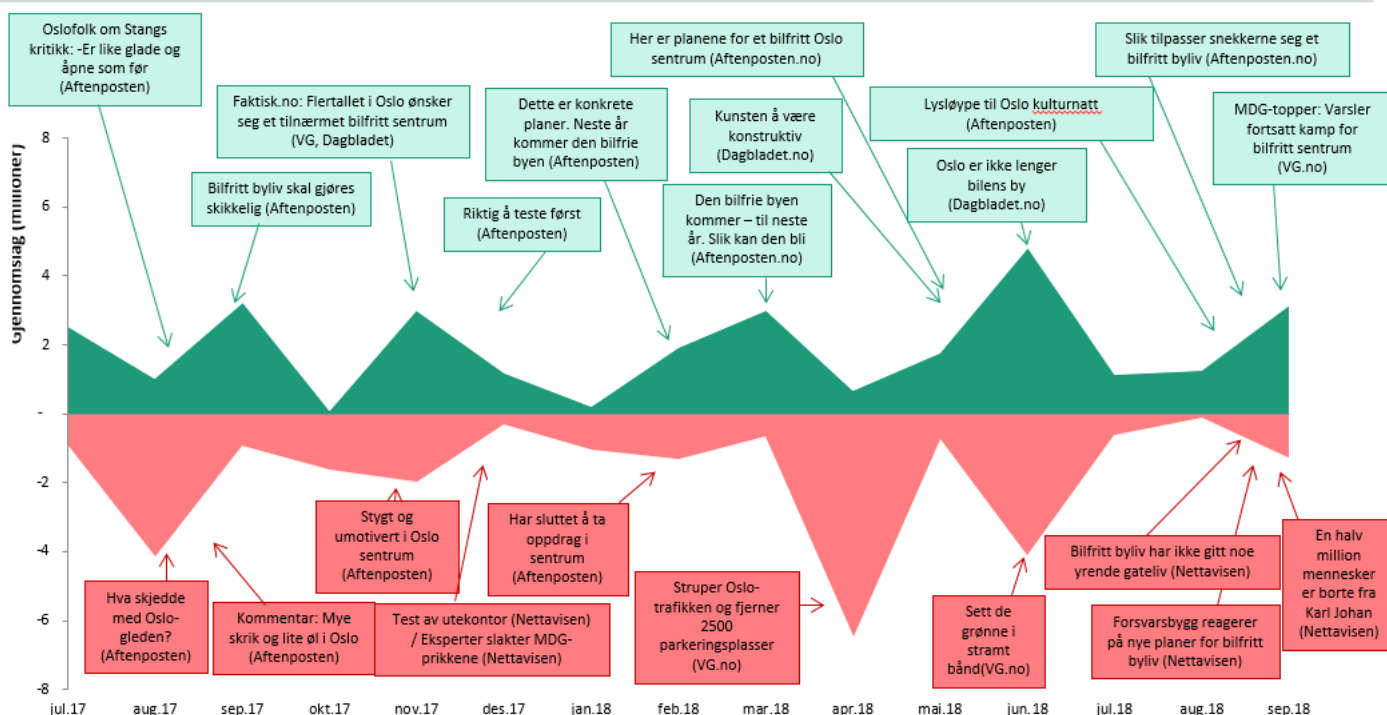
| Nøkkeltall<br>(sosiale medier) | H2<br>2015 | H1<br>2016 | H2<br>2016 | H1<br>2017 | Utv. siste<br>halvår | Q4 2017 | Q1 2018 | Q2 2018 | Q3 2018 | Utvikling |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|----------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Antall innlegg                 | 486        | 111        | 209        | 245        | ↑                    | 137     | 189     | 577     | 318     | ↓         |
| Andel positiv omtale           | 44 %       | 42 %       | 47 %       | 37 %       | ↓                    | 48 %    | 29 %    | 65 %    | 54 %    | ↓         |
| Andel negativ omtale           | 16 %       | 22 %       | 7 %        | 13 %       | ↑                    | 12 %    | 38 %    | 12 %    | 17 %    | ↓         |

## 4.2 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 vektet artikler i store medier tyngst. Figur 5 viser hvordan gjennomslaget over tid fordeles på positive og negative omtaler i tradisjonelle medier. Gjennomslaget var størst i tiden rett etter at nyheten ble kjent gjennom byrådserklæringen, både for positive og negative omtaler.



Figur 5: Gjenomslag i tradisjonelle medier over tid, fordelt på positive og negative kilder i perioden juli 2015 til og med mai 2017 (Kilde: M-Brain).



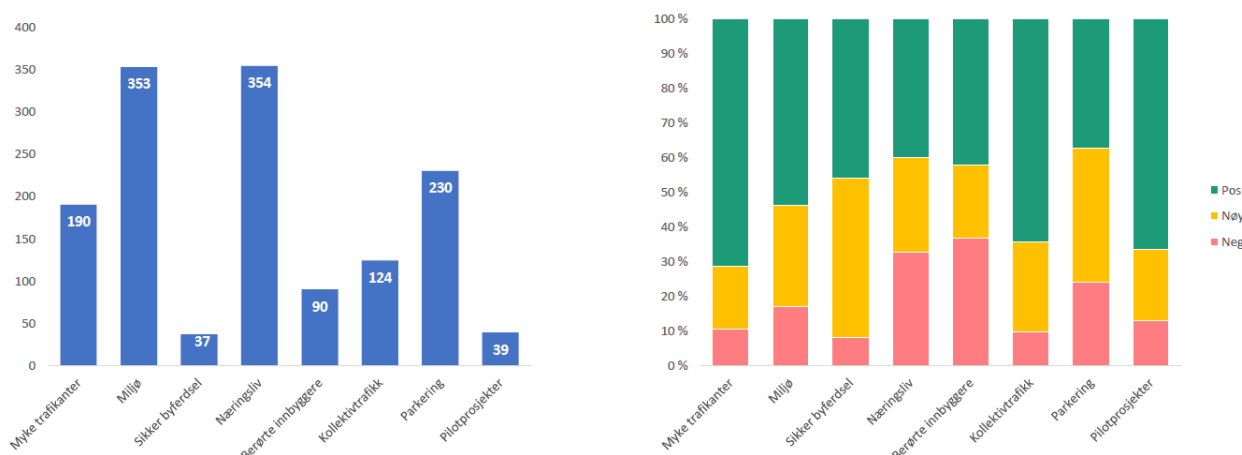
Figur 6: Gjenomslag i tradisjonelle medier over tid, fordelt på positive og negative kilder i perioden juli 2017 til og med september 2018 (Kilde: M-Brain).

Basert på gjennomslagstendensen beregner M-Brain en mediescore mellom 0 og 100, hvor 50 er et nøytralt resultat. Den gjennomsnittlige mediescoren for tredje kvartal endte positivt - på 63,8. Mediescoren var særlig

positiv i august, med 76,4, det høyeste som er målt siden desember 2017. I forrige kvartal var mediescoren på 45,7 som var lavest for det siste året.

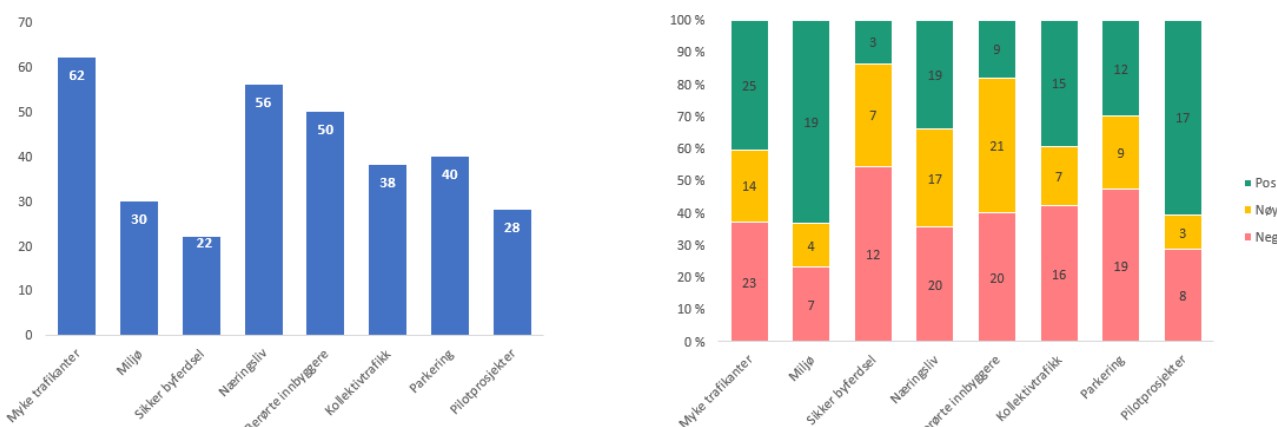
### 4.3 Spesielle funn som er nyttige i den videre evalueringen

I den videre evaluering er det spesielt viktig å følge utviklingen knyttet til de temaene som preger omtalen av Bilfritt byliv over tid (se figur 7). I perioden før tiltak ble igangsatt var *Miljø* og *Næringsliv* de to temaene som i størst grad ble trukket frem i tradisjonelle medier. Næringsliv fikk mye omtale – godt hjulpet av hyppig aktivitet blant Oslo Handelsstands Forening. Deretter fulgte temaene parkering, myke trafikanter, kollektivtrafikk og berørte innbyggere.

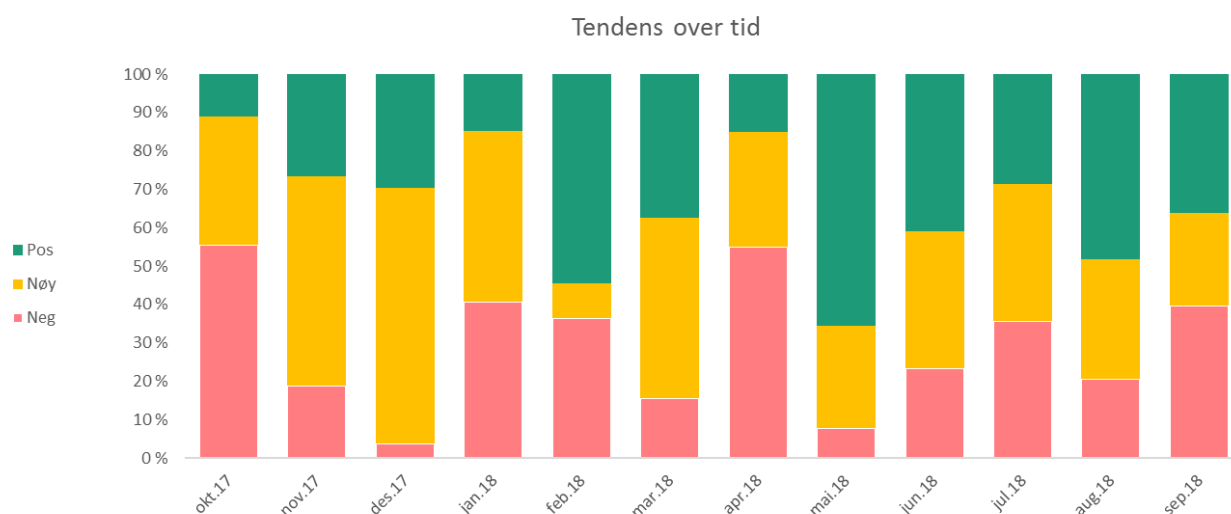


Figur 7: Temaer som preger omtalen av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier i første halvår 2017, fordelt på antall (til venstre) og positiv/nøytral/negativ omtale (til høyre) (Kilde: M-Brain).

Det er *Myke trafikanter* og *Næringsliv* som i størst grad har preget omtalen av Bilfritt byliv i tredje kvartal 2018, tett fulgt av *Berørte innbyggere*. Innenfor temaområdet *Myke trafikanter* er den positive andelen marginalt høyere enn den negative, mens når det gjelder *Næringsliv*, og særlig *Berørte innbyggere*, er den negative andelen høyest. De største positive andelenene finner en innenfor områdene *Miljø* og *Pilotprosjekter*. I tradisjonelle medier ble bilfritt byliv omtalt positivt i 37 prosent av artiklene, mens 34 prosent var negative og 29 prosent var nøytrale.



Figur 8: Temaer som preger omtalen av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier i tredje kvartal 2018, fordelt på antall (til venstre) og positiv/nøytral/negativ omtale (til høyre) (Kilde: M-Brain).

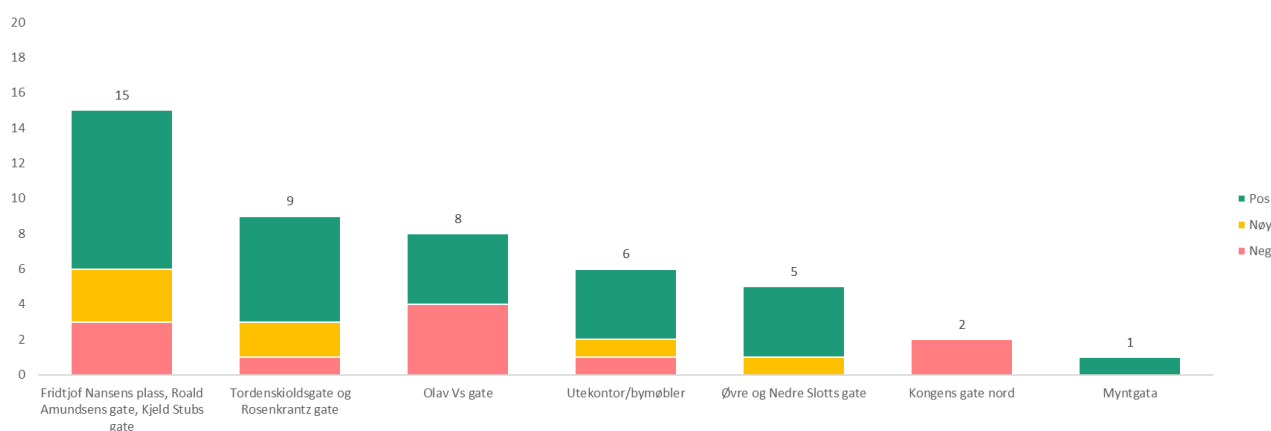


Figur 9: Fordeling av positiv/nøytral/negativ omtale av Bilfritt byliv i sosiale medier over tid (Kilde: M-Brain).

I sosiale medier utgjør positive innlegg 54 prosent, mot 65 prosent i forrige kvartal. Negative innlegg utgjorde 17 prosent, mot 12 prosent i forrige kvartal.

## 4.4 Pilotprosjektene

Det har blitt gjort flere tiltak i pilotprosjektene siden juni 2017. Diagrammet under viser hvilke av pilotprosjektene knyttet til Bilfritt byliv som har blitt omtalt flest ganger i tredje kvartal 2018, fordelt på type omtale det enkelte prosjekt har fått. Av pilotprosjektene, var det Fridtjof Nansens plass som ble desidert mest omtalt, noe som er naturlig i og med at plassen ble stengt for biltrafikk i juni 2018. Det er flere positive enn negative artikler om stengningen av plassen. Etter dette følger artikler som omhandler Tordenskioldsgate og Rosenkrantz gate og Olav Vs gate. De positive andelene høye når det gjelder pilotprosjektene, med unntak av Olav Vs gate, som har en like stor positiv som negativ andel. Gjennomgående er det mindre omtale av pilotprosjektene dette kvartalet enn i forrige, men det er verdt å merke seg at andelen positive oppslag når det gjelder utekontor og utemøbler har gått betydelig opp i forhold til andre kvartal.



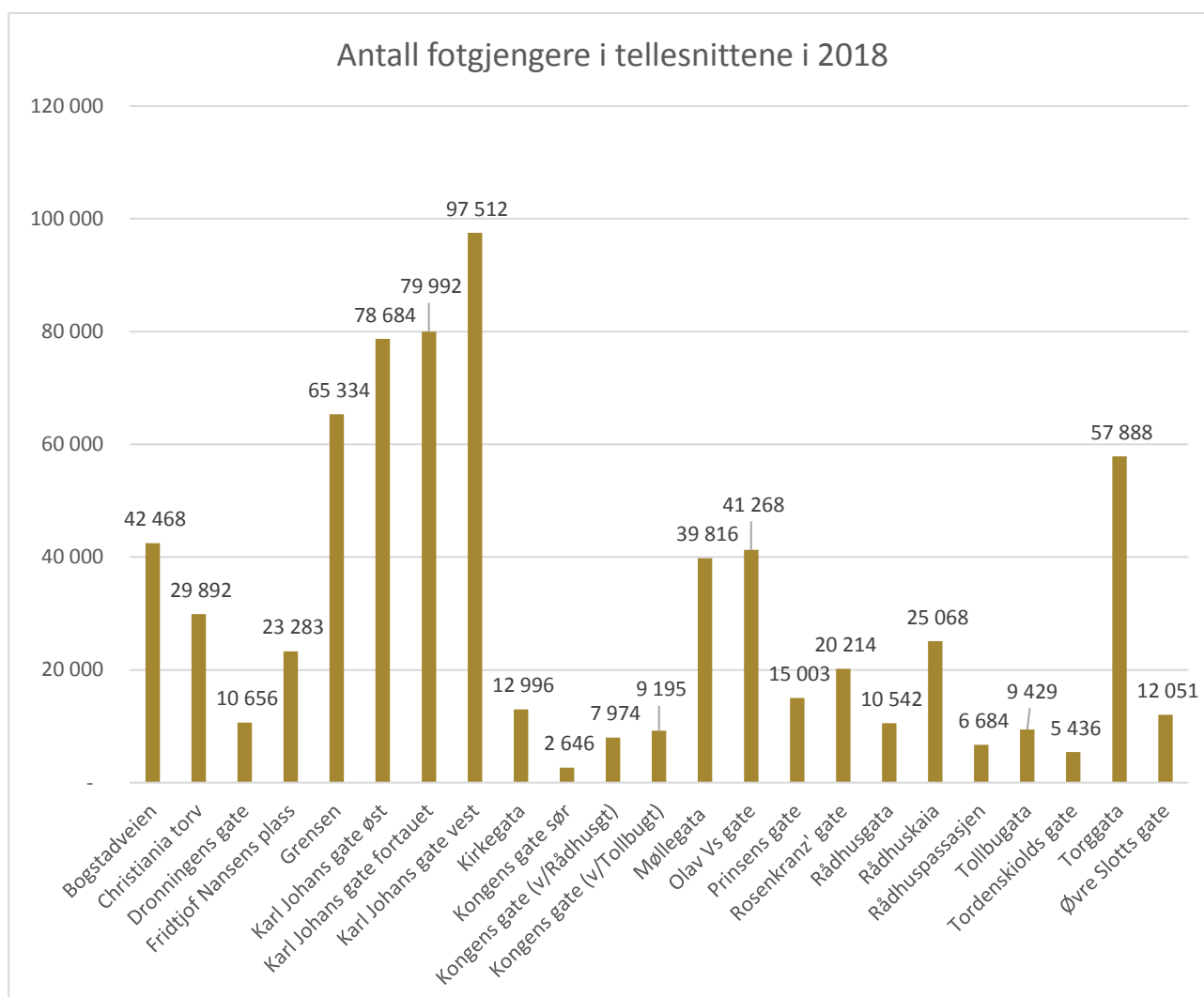
Figur 10: Antall artikler, fordelt på type omtale, rundt pilotprosjektene i tredje kvartal 2018, (Kilde: M-Brain).

## 5 Fotgjengertellinger og oppholdsregistrering

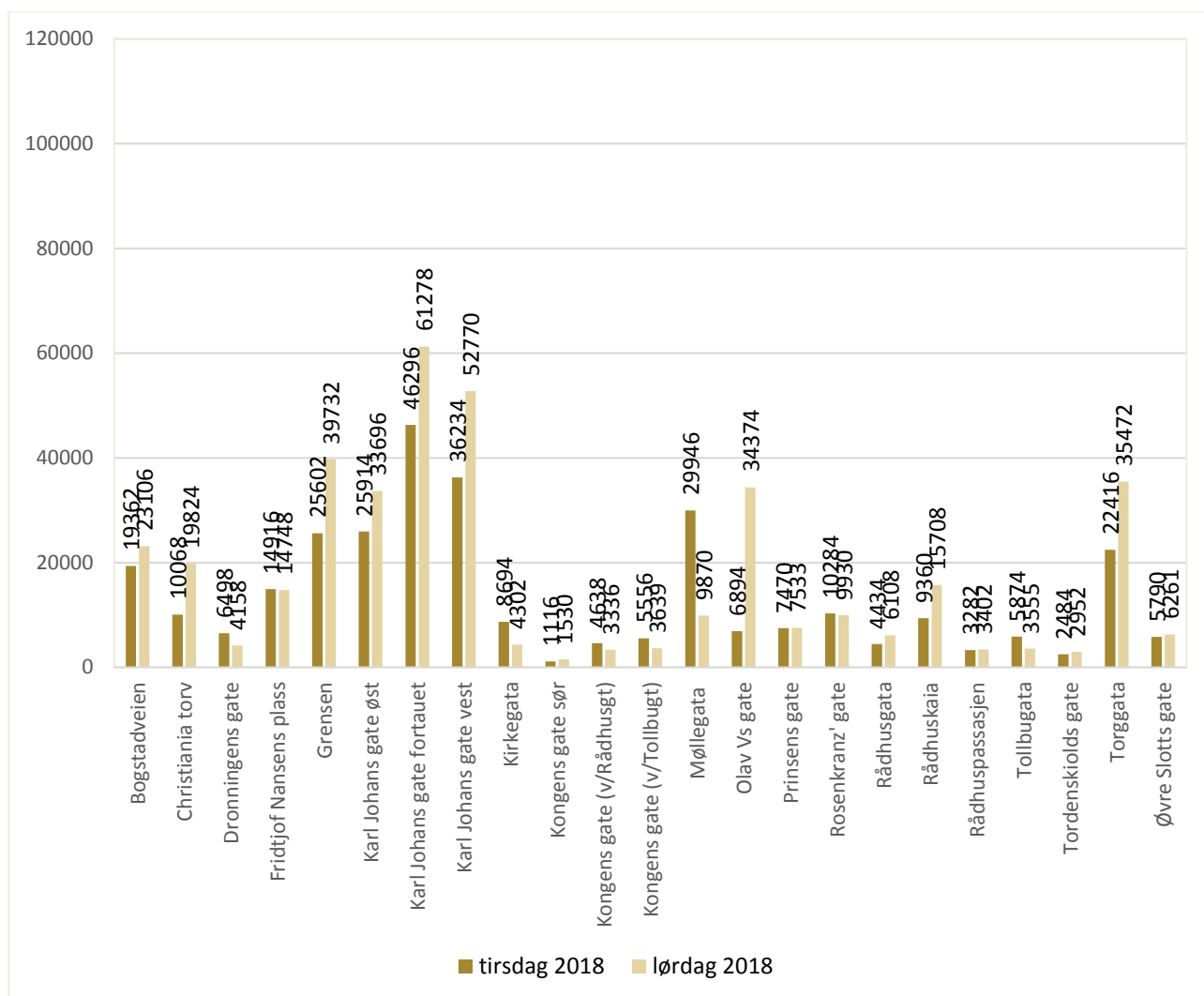
Sweco gjennomførte fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer i juni 2018. Tellingene og registreringene ble utført i Oslo sentrum innenfor programområdet for Bilfritt byliv. For at tallene skal være sammenliknbare med tidligere tall, er det benyttet samme metoder som i referansesituasjonen og Bylivsundersøkelsen 2014.

### 5.1 Fotgjengertellinger

Fotgjengertellingene ble gjennomført lørdag 16. juni og tirsdag 19. juni 2018. Det ble foretatt tellinger hver time mellom klokken 08.00 og 21.00 på 23 steder i Oslo sentrum. Hver telling hadde en varighet på 10 minutter. I figur 11 oppsummeres resultatene fra tellingene. Tallene viser antall fotgjengere gjennom hele dagen (klokken 08-21), summert for både tirsdag og lørdag. På neste side vises de samme tallene fordelt på hver av dagene.



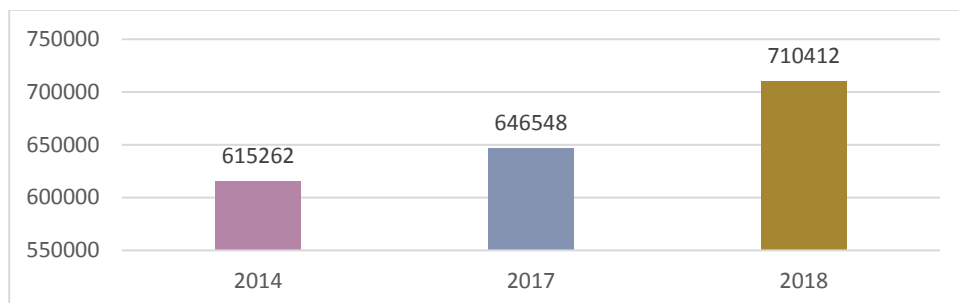
Figur 11 Samlet fremstilling av resultatene fra fotgjengertellingene juni 2018 (sum totalt antall fotgjengere tirsdag og lørdag kl. 08-21).



Figur 12 Samlet fremstilling av resultatene fra fotgjengertellingene juni 2018, fordelt mellom tirsdag og lørdag (sum totalt antall fotgjengere kl. 08-21).

De tverrgående gatene i Kvadraturen (Dronningens gate, Kirkegata og Kongens gate) har flere fotgjengere på tirsdag enn på lørdag. Det samme har Møllergata. I de øvrige gatene er det flest fotgjengere på lørdag. Størst økning er det i shoppinggatene (Karl Johans gate, Grensen og Torggata) og på tellepunkter langs aksene Nationaltheatret – Vippetangen.

Samlede registreringer for alle tellesnittene viser at det totale antallet fotgjengere økte med 10 % fra 2017 til 2018<sup>1</sup>.



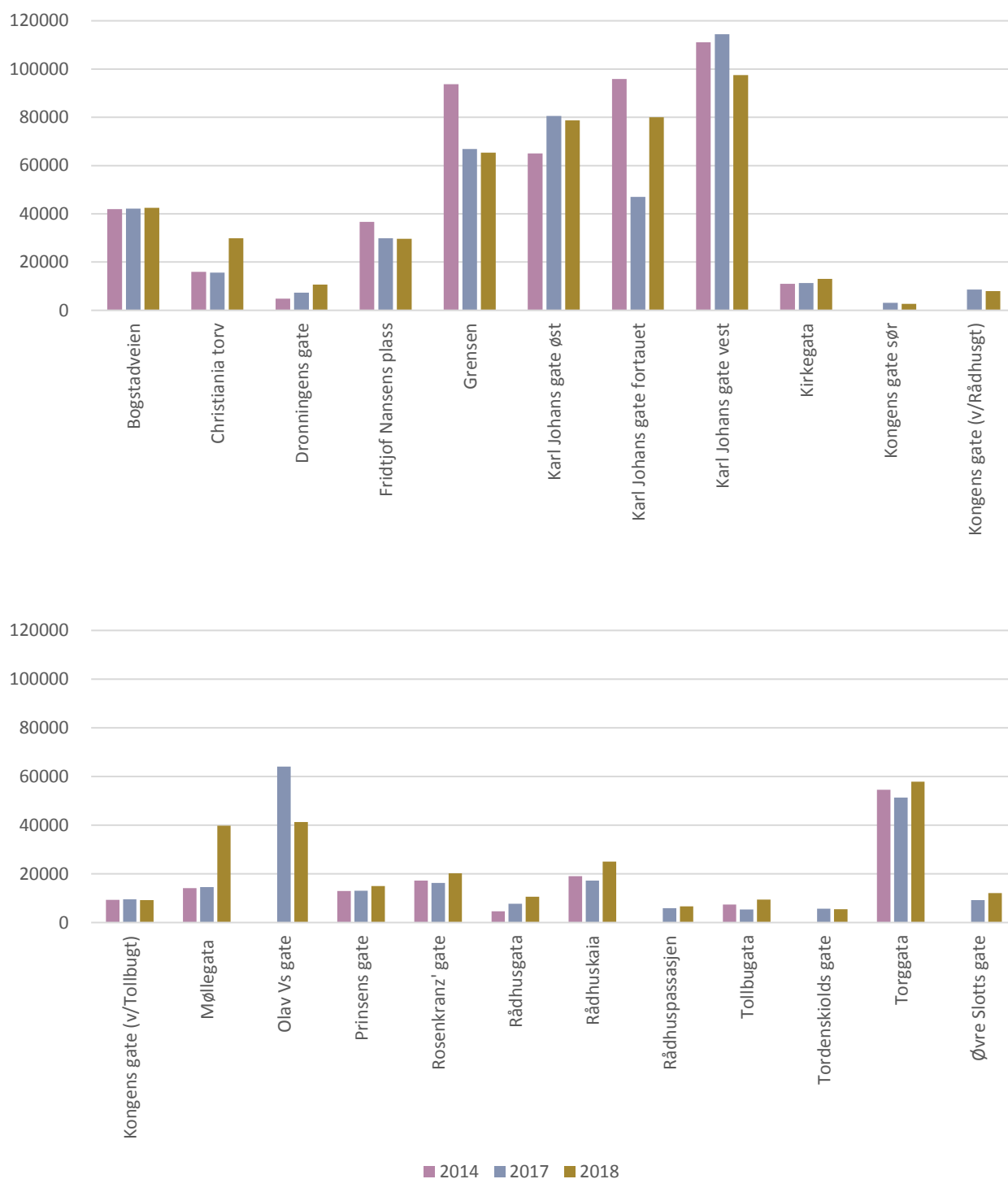
Figur 13 Samlet antall fotgjengere per analyseår



Figur 14 Det ble registrert flest fotgjengere i Karl Johans gate. Bildet viser forholdene i Karl Johans gate under registreringen gjennomført på lørdagen i juni

I de neste figurene er antall fotgjengere i tellesnittene for 2018 sammenliknet med tilsvarende registreringer i 2017 og 2014.

<sup>1</sup> I 2014 var det færre registreringspunkter inkludert i undersøkelsen enn i 2017 og 2018. Når man kun inkluderer tellepunkter med registreringer i 2014, 2017 og 2018 er resultatene: cirka 11 % færre fra 2014 til 2017 og cirka 15 % flere fra 2017 til 2018.



Figur 15 Samlet fremstilling av resultatene fra fotgjengertellingene juni 2014, 2017 og 2018 (sum totalt antall fotgjengere tirsdag og lørdag kl. 08-21)

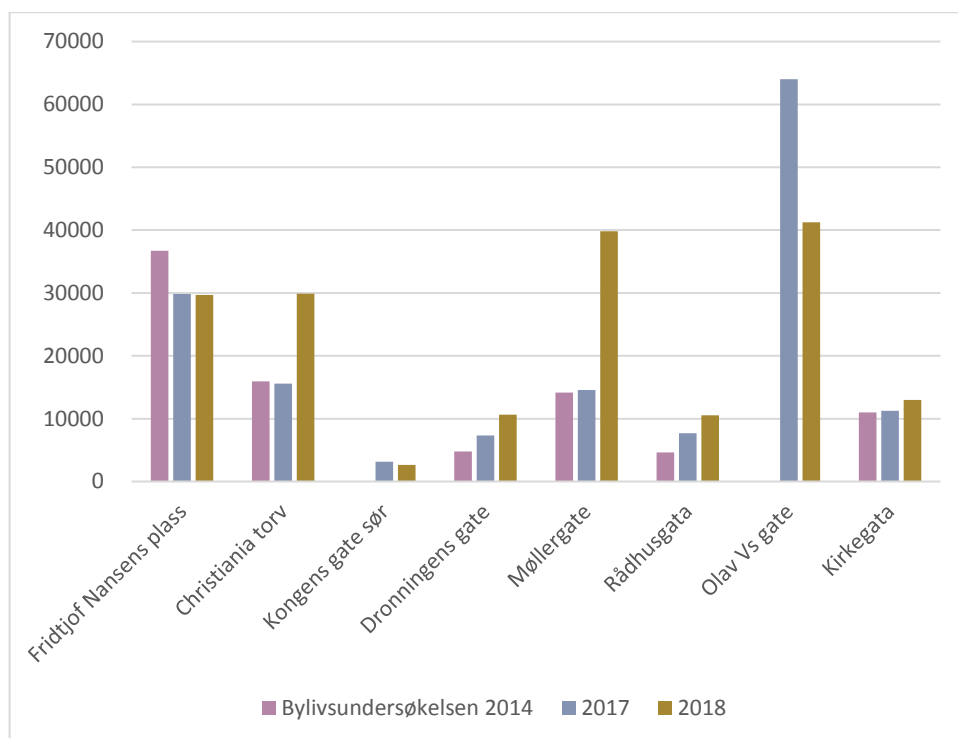
Metoden som er brukt, der en for hvert sted teller 10 minutter per time i kun to dager, har sine svakheter. Resultatene blir svært avhengige av forholdene den enkelte dagen, og det kan være at spesielle begivenheter, vær og andre tilfeldige variasjoner spiller inn. Det kan derfor ikke uten videre trekkes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

Valg av tellesnitt påvirker også resultatet og tellingene i 2018 er derfor gjennomført 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 V's gate og Torggata sør har klart størst gangtrafikk, men både i Grensen og i Olav V's gate er antallet betydelig lavere i 2018. Tellepunktene i Kvadraturen (sør for Karl Johans gate og øst for Rosenkrantz' gate) har som tidligere beskjedne gangtrafikk. Likevel utgjør disse tellepunktene tilsammen cirka 17 % av fotgjengertrafikken i 2018. Antallet fotgjengere i Kvadraturen har økt med 33 % fra 2017 til 2018. Samtidig er andelen fotgjengere i Kvadraturen i samme periode kun økt med 3 % av totalen av fotgjengere i sentrum. Dette indikerer at antall fotgjengere i andre deler av området har økt mer.

I statusrapport 2017 ble det konkludert med at det var særskilt interessant å følge med på punkter der det skulle igangsettes tiltak i regi av Bilfritt byliv. Spesielt tre steder ble plukket ut: Fridtjof Nansens plass, Christiania torv og Kongens gate sør. Det er valgt å inkludere flere tellesnitt, for å få et mer helhetlig bilde.

I figur 16 vises resultatene av tellingene på de utvalgte stedene for 2018 og 2017 og for Bylivsundersøkelsen 2014 der disse dataene er tilgjengelig. De første 6 tellesnittene er valgt ut fordi det har vært en del aktivitet knyttet til disse stedene. Olav Vs gate og Kirkegata er valgt fordi det er planer om endringer i disse gatene i løpet av den siste analyseperioden.



Figur 16 Utvalgte steder der fotgjengertrafikken følges opp spesielt

Tallene viser at det er store lokale forskjeller i antall fotgjengere per tellesnitt. Totalt antall fotgjengere i tellesnittet ved Christiania torv og Møllergata har økt kraftig fra 2017 til 2018. I de øvrige tellesnittene er det små endringer, med unntak av Olav Vs gate hvor det ble registrert betydelig færre i 2018. Her har det vært byggearbeid.

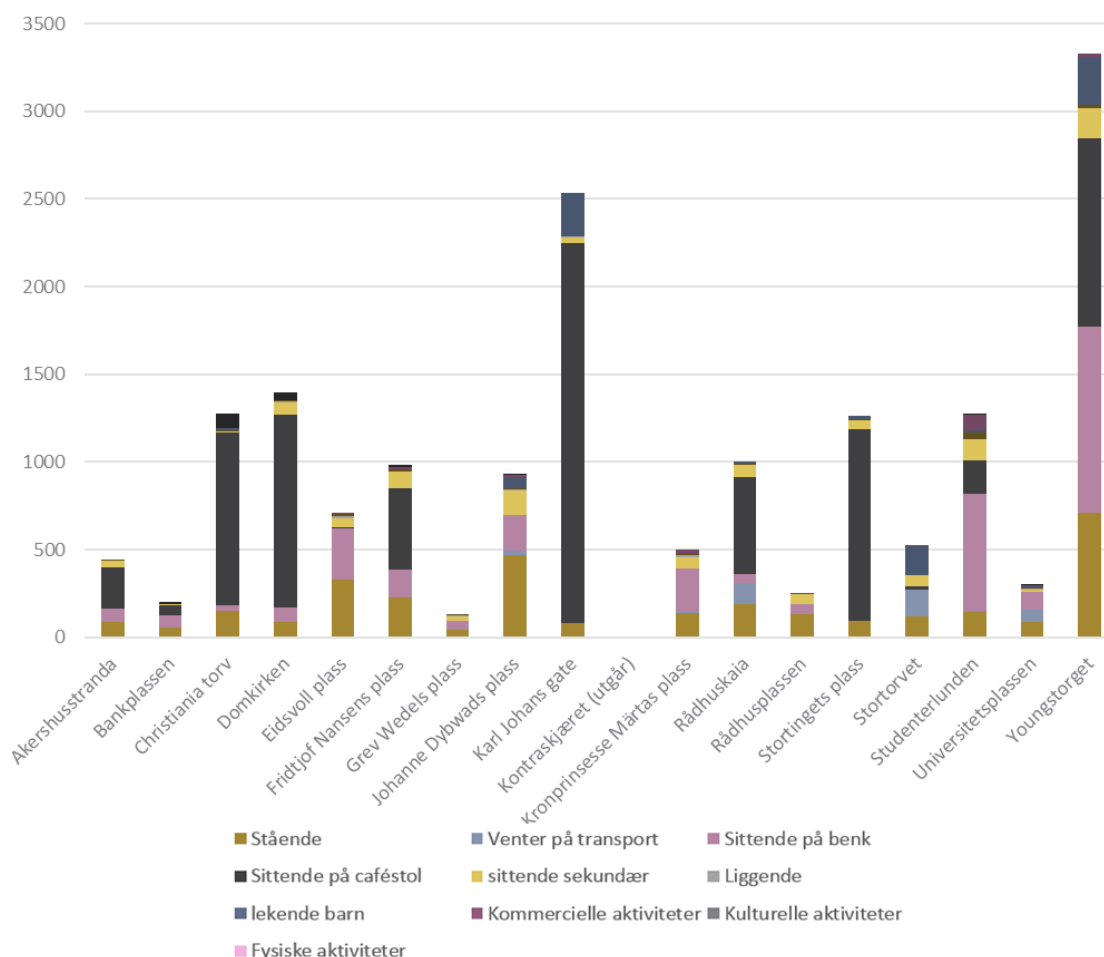
I juni 2018, cirka 2 uker før tellingene ble gjort, ble det gjennomført et kraftig bilreduserende tiltak da man innførte nytt kjøremønster i sentrum. Både på Christiania torv og Fridtjof Nansens plass ble det forbudt å kjøre privatbil. Det forventes at dette på sikt fører til lavere bilbruk i flere deler av sentrum, som i Rådhusgata. Sammenliknet med 2017, er det en kraftig økning i antall fotgjengere på Christiania torv, tilnærmet likt på Fridtjof Nansens plass, og en marginal økning i Rådhusgata. Derfor er det foreløpig ikke et entydig resultat knyttet til innføringen av kjøreforbud og effekten på disse stedene. Erfaring fra innføring av andre større (vei)tiltak tilsier at det er en overgangsperiode på flere uker etter innføring der trafikantene tilvenner seg ny situasjon<sup>2</sup>.

## 5.2 Oppholdsregistreringer

Sweco gjennomførte oppholdsregistreringer lørdag 9. juni og tirsdag 12. juni 2018 på 17 steder i Oslo sentrum. Kontraskjæret utgikk i 2018 fordi byrommet ble brukt til arrangement i forbindelse med fotball-VM. Det ble foretatt registreringer annen hver time mellom klokken 10.00 og 22.00. I figur 17, Figur 18 og Figur 19 oppsummeres resultatene fra registreringene i 2018. Grafene viser antall personer som oppholdt seg på de ulike stedene innenfor registreringsperioden (kl. 10-22), både samlet og for tirsdag og lørdag separat. Det ble

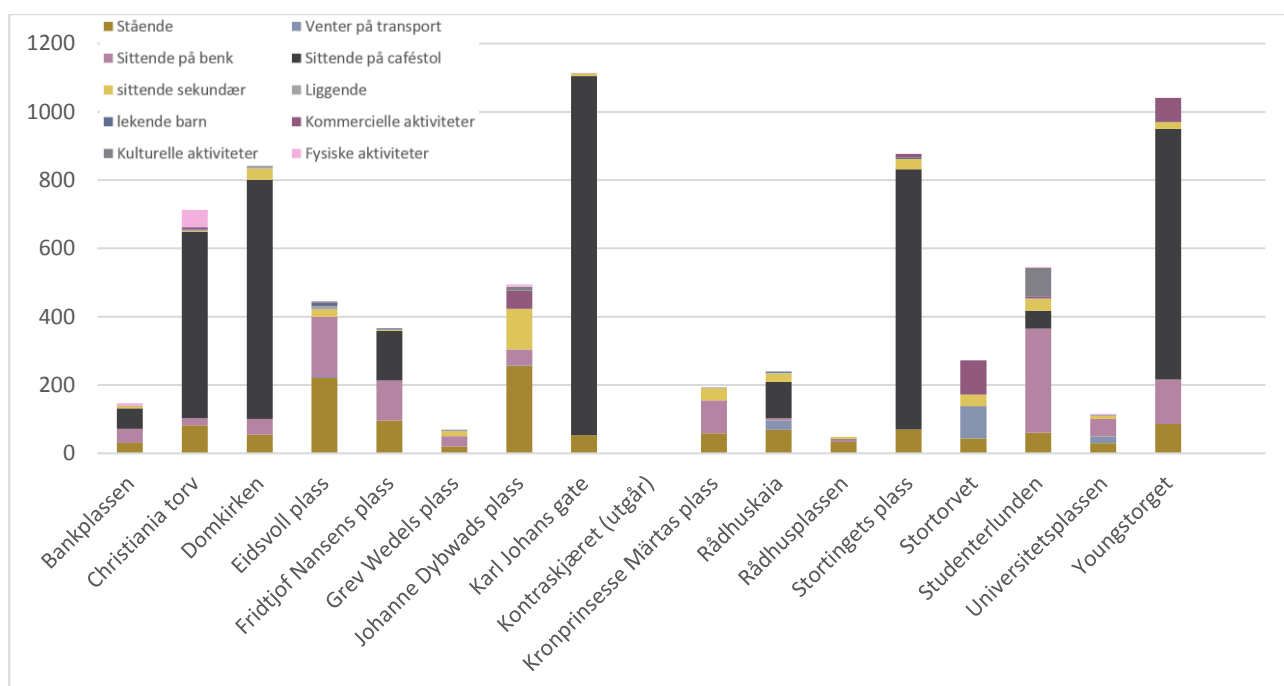
<sup>2</sup> <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-2-tilrettelegging-kollektivtransport/b-2-1/>

i tillegg registrert hvilke aktiviteter som ble gjennomført under oppholdet, og er vist som en andel av alle registrerte opphold. Deretter vises resultatene for 2014, 2017 og 2018 sammenstilt.

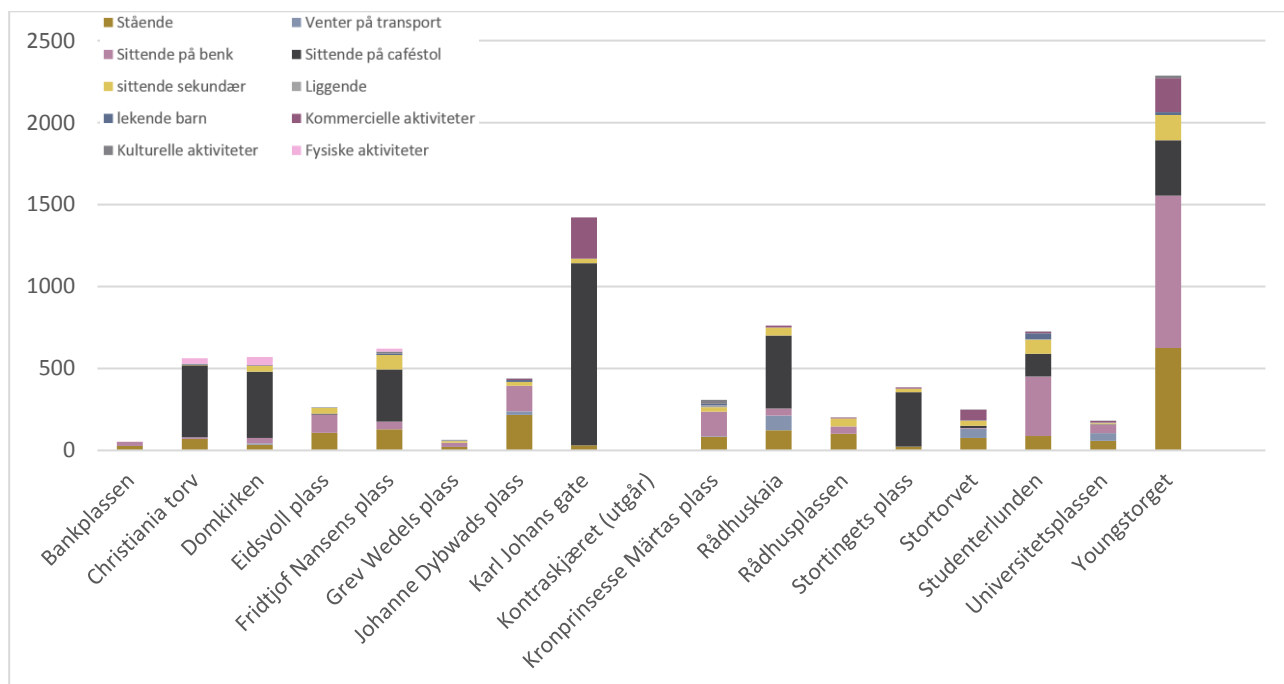


Figur 17 Resultater fra oppholdsregistreringene juni 2018 (sum antall personer som oppholdt seg på stedet tirsdag og lørdag kl. 10-22)

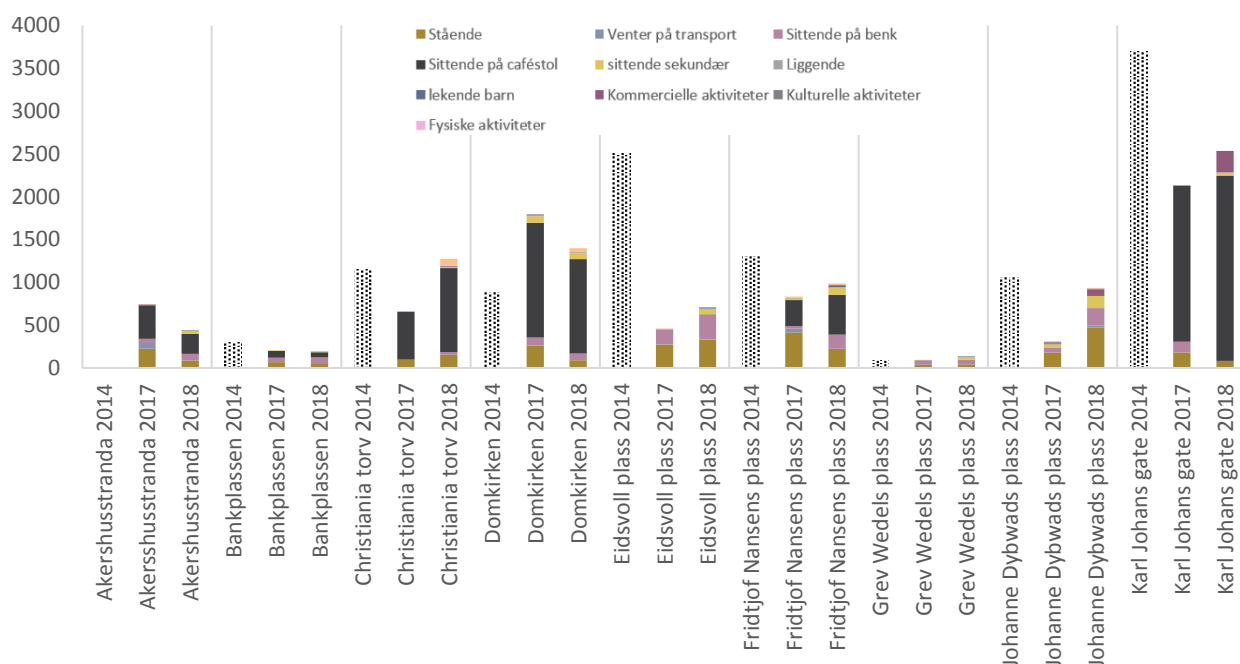
Det er ulike kategorier for personer som «sitter i byrommet»: sittende på kaféstol, sittende på benk og «sittende sekundær». Kategori «sittende sekundær» gjelder mer uformelle sitteplasser som kan være skiftende. Eksempler er trapper, rekkverk, kanter, fontener, gressplener, store stener og lignende, samt stoler som ikke er knyttet til kommersiell virksomhet.



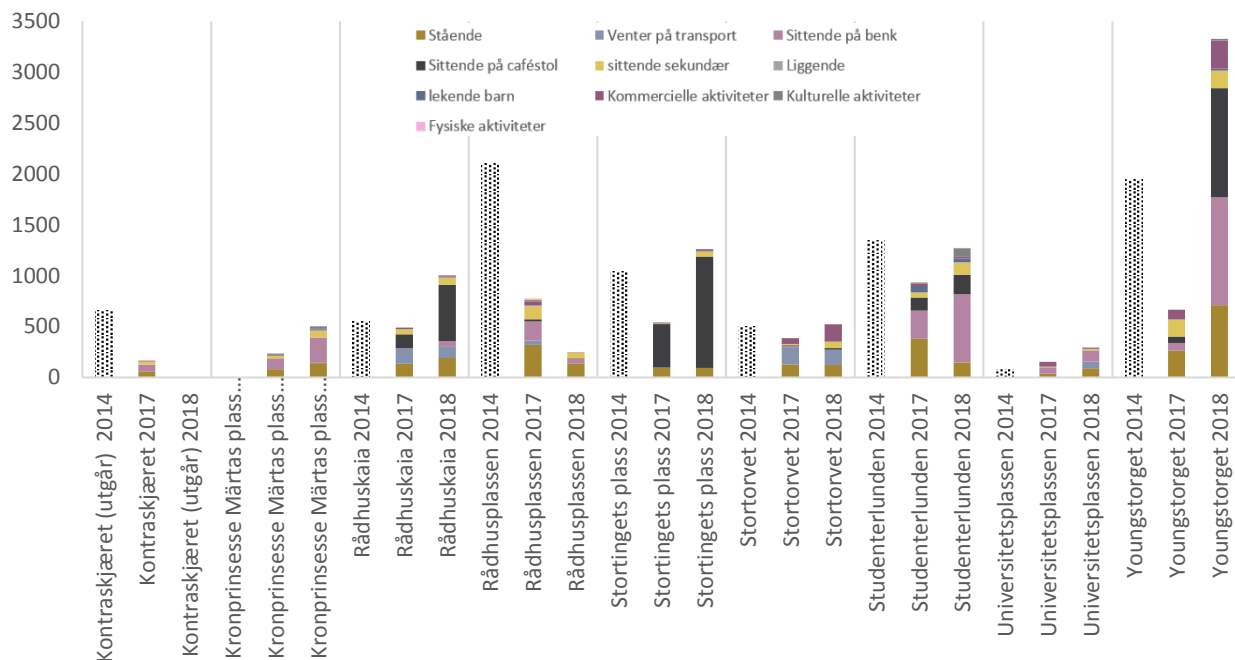
Figur 18 Resultater fra oppholdsregistreringene på tirsdag 12. juni 2018 (sum antall personer som oppholdt seg på stedet tirsdag kl. 10-22)



Figur 19 Resultater fra oppholdsregistreringene på lørdag 9. juni 2018 (sum antall personer som oppholdt seg på stedet lørdag kl. 10-22)



Figur 20 Samlet fremstilling av resultatene fra oppholdsregistreringene for 2014, 2017 og 2018 - første halvpart av telleområdene. Tallene fra 2014 er ikke splittet på aktivitet, og vises med mønsterfyll.



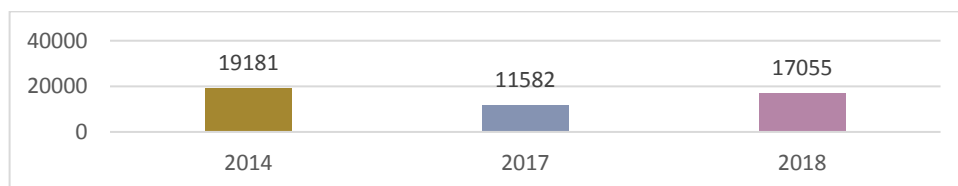
Figur 21 Samlet fremstilling av resultatene fra oppholdsregistreringene for 2014, 2017 og 2018 - for andre halvpart av telleområdene. Tallene fra 2014 er ikke splittet på aktivitet, og vises med mønsterfyll.

Det er stor variasjon i resultatene fra registreringene. I 2018 er det mest opphold på Youngstorget og Karl Johans gate, men det var et arrangement på Youngstorget lørdag 9. juni som påvirker dette resultatet sterkt. I tallene fra 2017 skilte Karl Johans gate og Domkirken seg ut som steder der klart flest oppholder seg. I 2014 var det mest opphold i Karl Johans gate og på Eidsvoll plass.

I Kvadraturen er det mer opphold på tirsdag enn på lørdag. I de øvrige byrommene er det flere opphold på lørdag. Størst økning er det i byrom nærme shoppinggatene – Karl Johans gate, Grensen og Torggata - og i byrom langs aksen Nationaltheatret – Vippetangen.

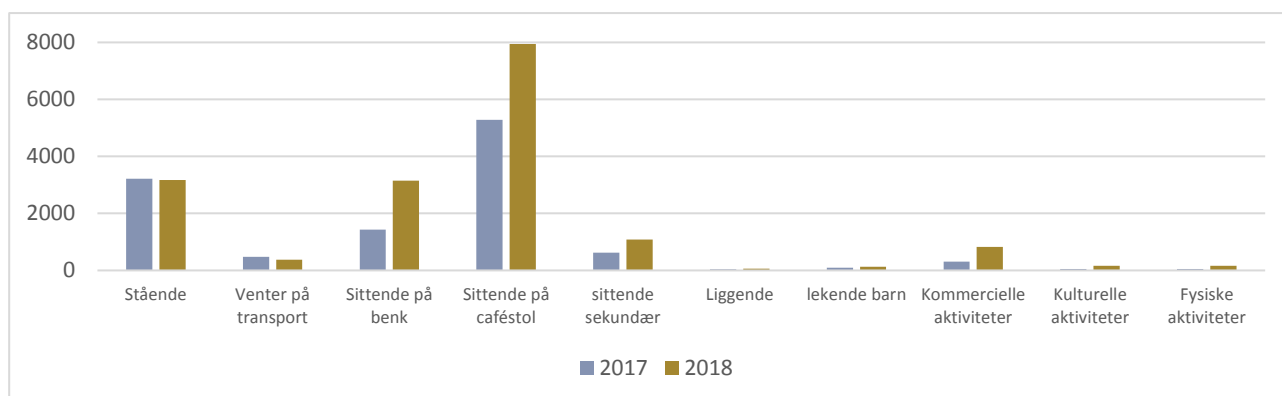
Resultatene fra oppholdsregistreringene gir et øyeblikksbilde av bylivet i sentrum under registreringsdagen, men har stor usikkerhet knyttet til tilfeldig variasjon. Resultatene påvirkes av blant annet spesielle begivenheter vær og andre tilfeldige variasjoner. Det kan derfor ikke uten videre trekkes 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.

En sammenlikning av resultatene viser stor variasjon i det totale antall opphold i de ulike analyseårene. I 2014 ble det registret flest, og i 2017 færrest antall opphold. Fra 2014 til 2017 ble det registret 40 % færre opphold, mens det fra 2017 til 2018 ble registrert 47 % flere<sup>3</sup>.



Figur 22 Samlet antall opphold per analyseår

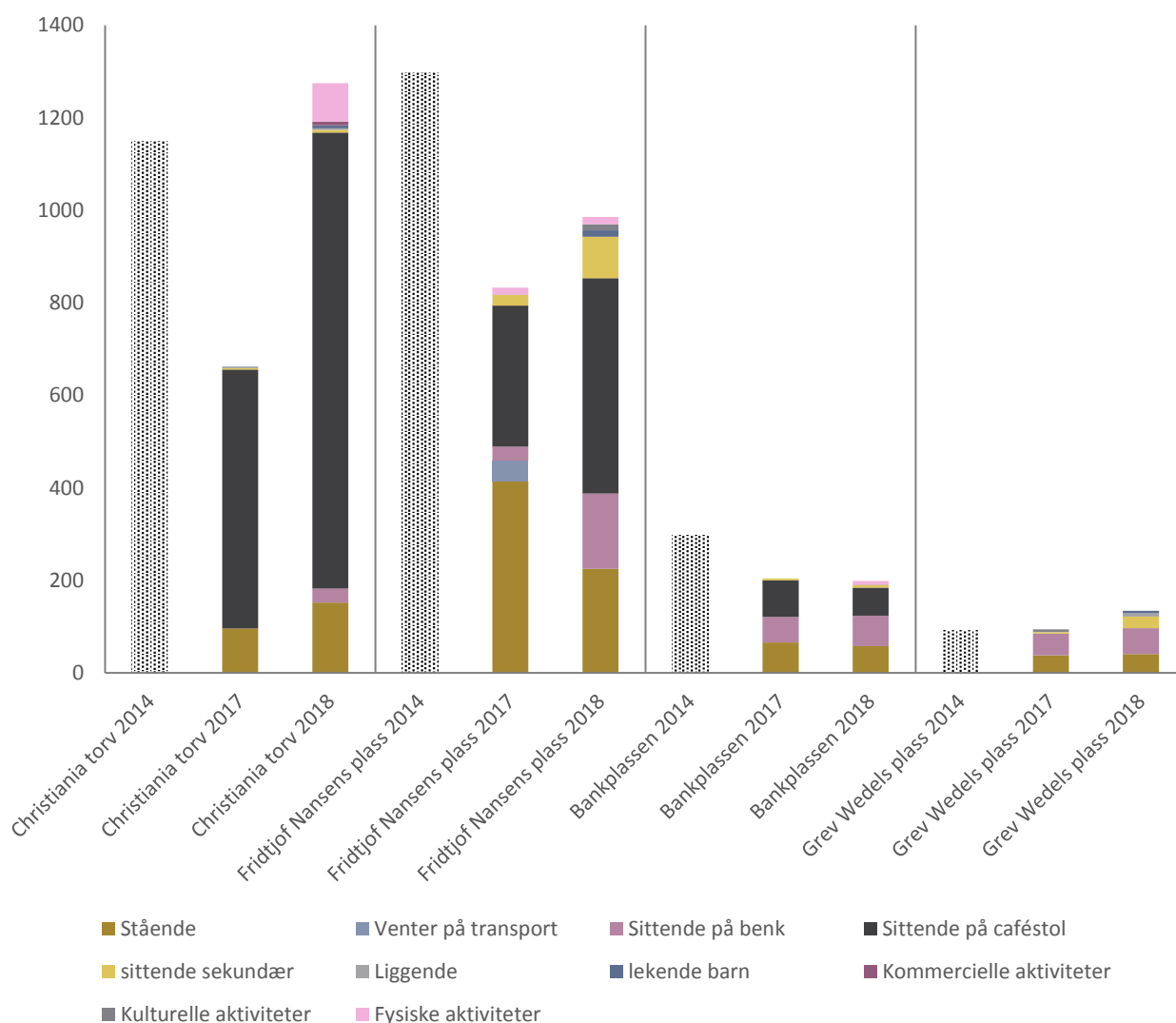
Datagrunnlaget for 2018 og 2017 kan sammenliknes etter type aktivitet. Det er en betydelig økning i kategoriene Sittende på benk, Sittende på caféstol og Kommersiell aktivitet fra 2017 til 2018. De andre aktivitetene er registrert med cirka det samme aktivitetsnivået.



Figur 23 Summert antall opphold per aktivitet i 2018 mot 2017

<sup>3</sup> I 2014 var det færre registreringspunkter inkludert i undersøkelsen enn i 2017 og 2018. Når man kun inkluderer tellepunkter med registreringer i 2014, 2017 og 2018 er resultatene: cirka 44 % færre fra 2014 til 2017 og cirka 52 % flere fra 2017 til 2018.

I statusrapport 2017 konkluderte man med at det var særskilt interessant å følge med på punkter der det skulle igangsettes tiltak i regi av Bilfritt byliv. Fire steder er plukket ut i 2018: Fridtjof Nansens plass, Christiania torv, Bankplassen og Grev Wedels plass. I figur 24 vises resultatene av tellingene på disse stedene for 2018 og 2017, og fra Bylivsundersøkelsen 2014, der disse er tilgjengelig.



Figur 24 Utvalgte steder der tall for opphold følges opp spesielt. Tallene fra 2014 er ikke splittet på aktivitet, og vises med mønsterfyll

Antall opphold på Christiania torv har økt kraftig fra 2017 til 2018, og viser også en økning fra 2014 til 2018. Antall opphold på Fridtjof Nansens plass har økt fra 2017 til 2018, men nivået er lavere enn i 2014. På Bankplassen og Grev Wedels plass er antall opphold fortsatt lavt. På disse stedene er det ikke gjort særskilte bylivstiltak.

I juni 2018, cirka to uker før tellingene ble gjort, ble det gjennomført et kraftig bilreduserende tiltak da man innførte nytt kjøremønster i sentrum. Både på Christiania torv og på Fridtjof Nansens plass ble det forbudt å kjøre privatbil. Fra avsnittet over fremgår det at det foreløpig ikke et entydig resultat knyttet til innføringen av

kjøreforbud og effekt på disse stedene. Erfaring fra innføring av andre større (vei)tiltak tilsier at det er en overgangsperiode på flere uker etter innføring der trafikantene tilvenner seg ny situasjon<sup>4</sup>.

## 6 Spørreundersøkelse blant befolkningen

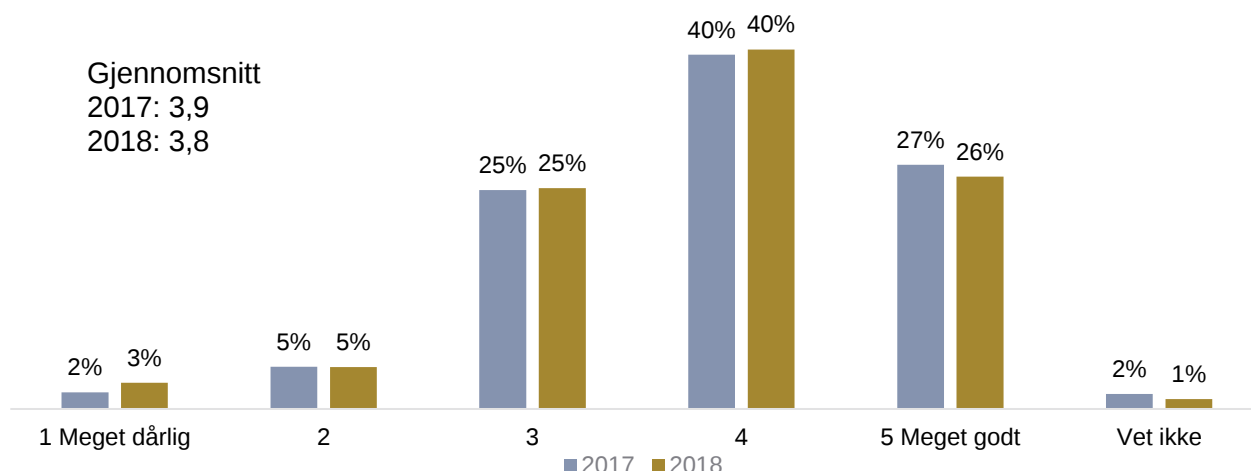
I juli 2018 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av Oslos befolkning, tilsvarende som i juni 2017. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av webpanel, der 1000 respondenter svarte på undersøkelsen. I dette kapitlet oppsummeres resultatene fra undersøkelsen i 2018, og sammenliknes med referansesituasjonen i 2017. Resultatene gir et bilde av hvordan befolkningen bruker sentrum, holdninger til sentrum og tanker om programmet Bilfritt byliv.

### 6.1 Respondentenes vurdering av ulike forhold i Oslo sentrum

#### 6.1.1 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 66 % at de liker godt (4 og 5) å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum, mot 8 % som liker dette dårlig (1 og 2). Figur 25 sammenlikner årets svar med undersøkelsen i 2017, og viser gjennomsnittsscoren. Endringen er ikke statistisk signifikant.



Figur 25 Hvordan godt respondentene liker seg ute på gater og plasser i sentrum

Fordelt på alder, fremgår det at det er flest i aldersgruppen 50 til 59 år som liker seg meget godt ute på gater og plasser i Oslo sentrum (36 %). I aldersgruppen 30 til 39 år, er denne andelen 21 %. I 2017 var det flest i aldersgruppen 60+ som likte seg meget godt (40 %), der tilsvarende resultat for aldersgruppen 15 til 29 år var på 21 %.

Totalt svarer 66 % at de liker godt (4 og 5) å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum, mot 8 % som liker dette dårlig (1 og 2).

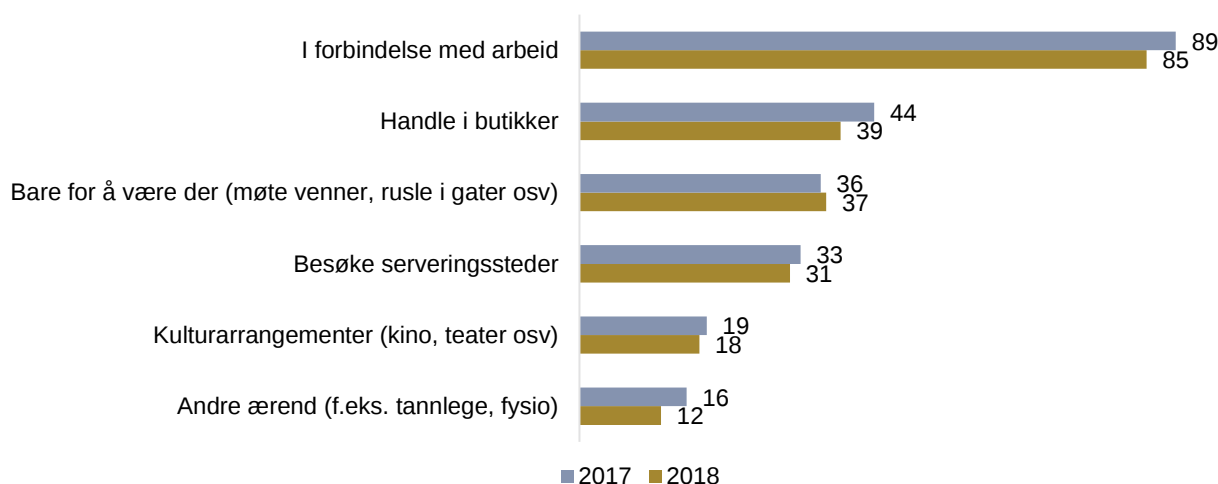
<sup>4</sup> <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-2-tilrettelegging-kollektivtransport/b-2-1/>

### 6.1.1 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 85 dager per år). Sekundære formål er å handle i butikker og bare for å være der (henholdsvis 39 og 37 dager per år). Figur 26 sammenlikner årets svar med undersøkelsen i 2017.



Figur 26 Hvor ofte respondentene reiser til sentrum for ulike formål (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

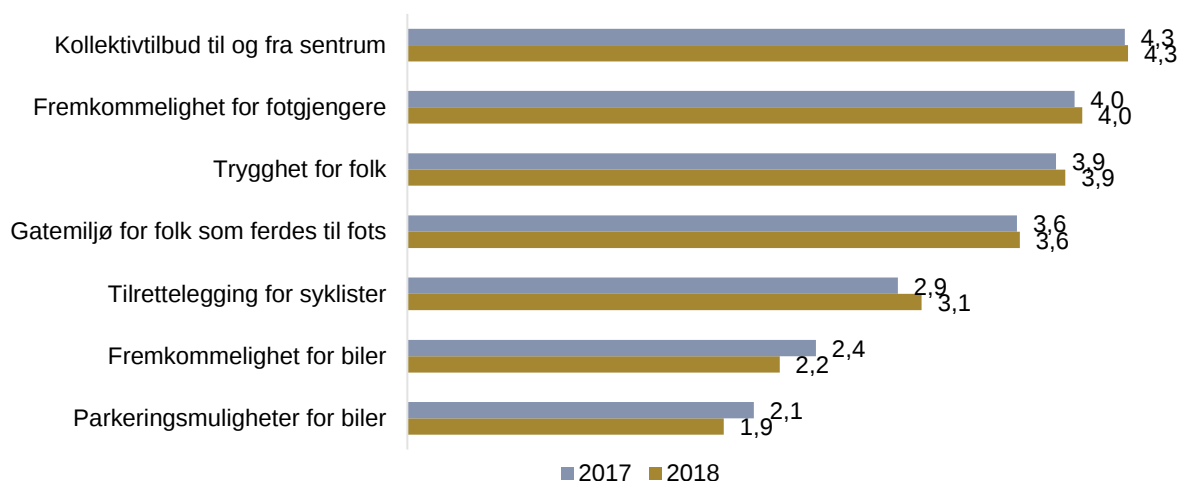
### 6.1.2 Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum

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

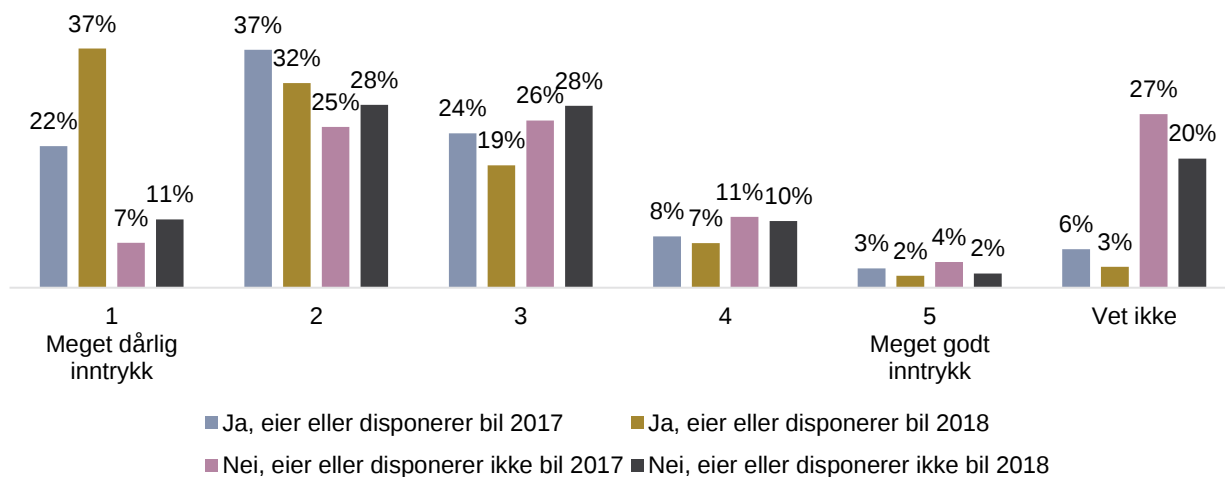
Resultatene for de ulike forholdene i år og i 2017 er vist med gjennomsnittsscore i figuren nedenfor. Tilsvarende for begge årene, har respondentene best inntrykk av kollektivtrafikken til og fra sentrum (4,3) og fremkommeligheten for gående (4,0). Parkeringsmuligheter for biler og fremkommeligheten for biler får lavest

gjennomsnittlig score. Parkeringsmuligheter for biler har en score på 1,9 i 2018 og på 2,1 i 2017, og fremkommeligheten for biler har en score på 2,2 i 2018 og 2,4 i 2017. Disse endringene er signifikant. Endringen i score for tilrettelegging for syklistene er ikke signifikant.



Figur 27 Respondentenes inntrykk av ulike forhold i sentrum, gjennomsnittskarakter

Blant respondentene som eier eller disponerer bil, har 69 % et dårlig inntrykk (karakter 1 og 2) av fremkommeligheten for bil. 39 % av de som ikke eier eller disponerer bil har tilsvarende inntrykk. De som ikke eier eller disponerer bil har naturlig nok en høy andel som svarer Vet ikke på spørsmålet (20 %). Figur 28 sammenlikner årets svar med undersøkelsen i 2017.



Figur 28 Inntrykk av fremkommeligheten for bil i sentrum blant de som eier eller disponerer bil (n=608) eller ikke eier eller disponerer bil (n=405).

### 6.1.3 Reisemåte i sommerhalvåret

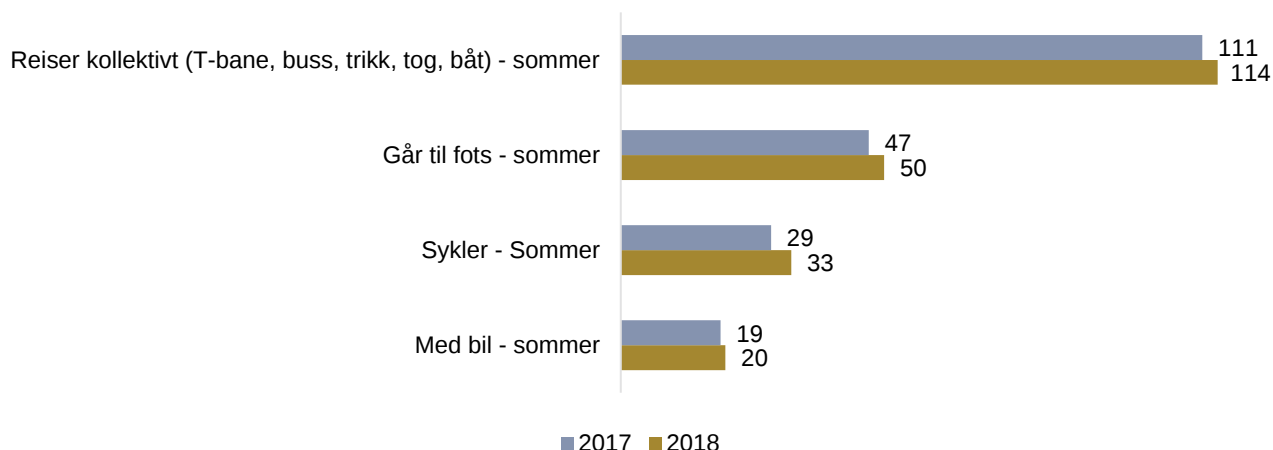
Respondentene ble spurt: *Hvor ofte kommer du deg til Oslo sentrum med følgende reisemåter i sommerhalvåret?*

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

Det var mulig å fylle ut for flere reisemidler. Per reisemiddel skulle man også fylle ut bruksfrekvens på en skala fra daglig til sjeldnere enn 3-11 ganger i året. Det var også mulig å svare *Vet ikke*. Det er gjort en vektet utregning for å regne om svarene til antall turer per år.

Gjennomsnittet for antall turer til sentrum i sommerhalvåret i 2017 (206) er tilnærmet lik tallet for 2018 (217). Tallet indikerer at noen reiser flere turer enn én tur om dagen til sentrum.

De fleste av respondentene kommer seg til Oslo sentrum ved å reise kollektivt (gjennomsnittlig 114 dager per år) i sommerhalvåret. Det er færrest som benytter seg av bil (gjennomsnittlig 20 dager per år). Det er små endringer i reisemåten i sommerhalvåret sammenliknet med i 2017.



Figur 29 Reisemåte til sentrum i sommerhalvåret (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

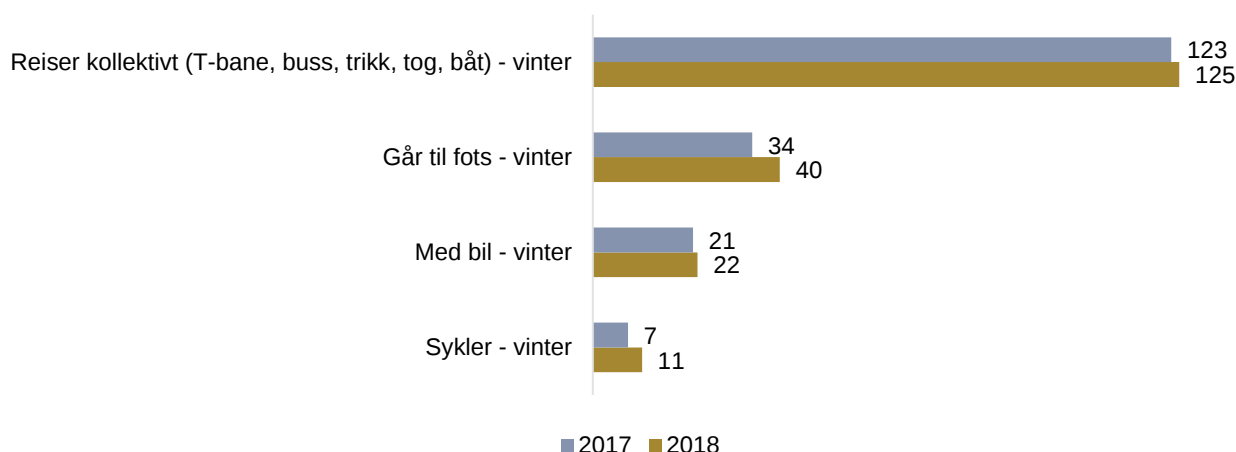
### 6.1.4 Reisemåte i vinterhalvåret

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

Gjennomsnittet for antall turer til sentrum i vinterhalvåret i 2018 (198) er økt noe sammenliknet med 2017 (186). Tallet indikerer at noen reiser flere turer enn én tur om dagen til sentrum.

Sammenliknet med 2017, er gjennomsnittlig antall turer innenfor alle reisemidlene økt i 2018. De fleste av respondentene kommer seg til Oslo sentrum, tilsvarende som i sommersesongen, ved å reise kollektivt (125 dager per år). Den største økningen ser vi blant de som går til fots og sykler, som har økt med henholdsvis 6 og 4 dager per år i vinterhalvåret.



Figur 30 Reisemåte til sentrum i vinterhalvåret (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

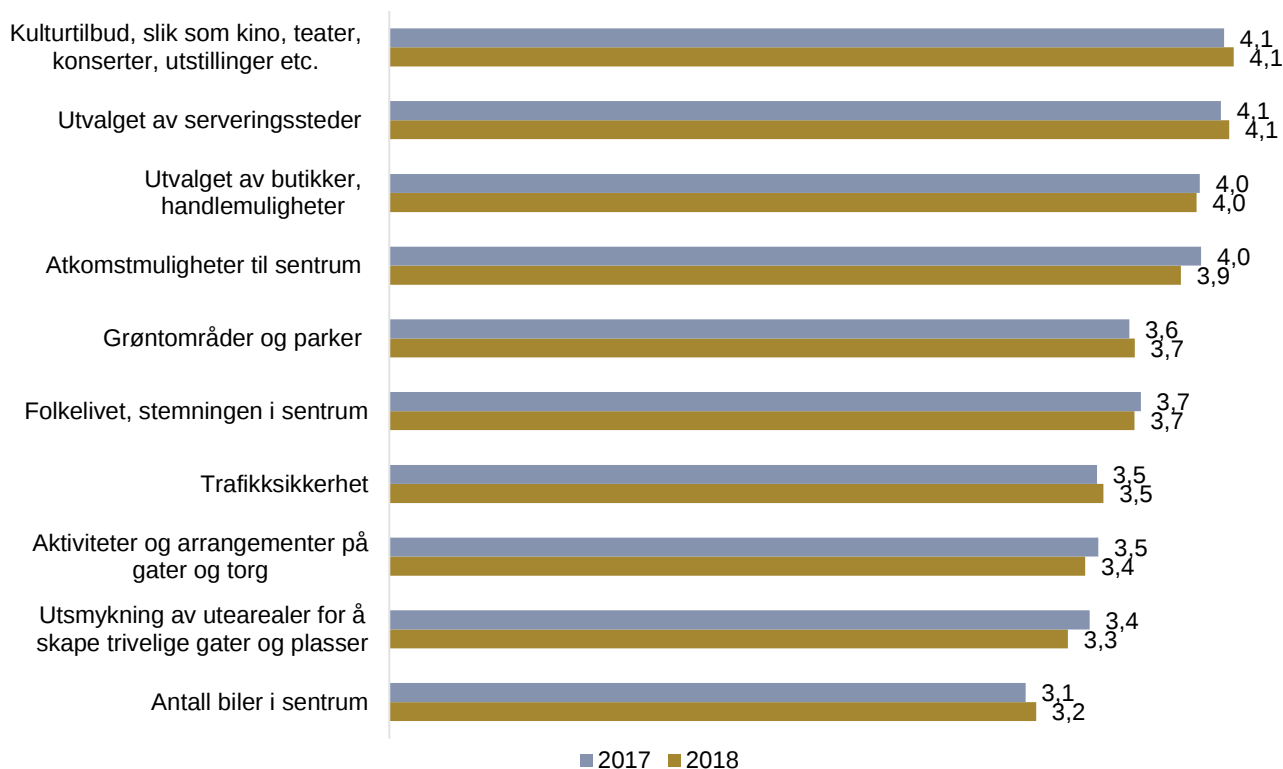
Disse resultatene samsvarer i stor grad med andre undersøkelser av reisevaner i Oslo. I PROSAM-rapport 202 Reisevaner i Oslo og Akershus er det sett nærmere på sesongmessige variasjoner i transportmiddelfordeling i Oslo. De finner at det er særlig sykkelandelen som varierer etter sesong, men også kollektivandelen varierer noe. Når det gjelder bil og gangandelen er det mindre sesongmessige variasjoner. Det er imidlertid svært viktig å poengtere at sesongvariasjoner i kollektiv- og sykkelandelen 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 samtidig er en del bilister som slutter å kjøre om vinteren, og begynner å reise kollektivt.

#### 6.1.5 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 (3,3 og 3,2). 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.



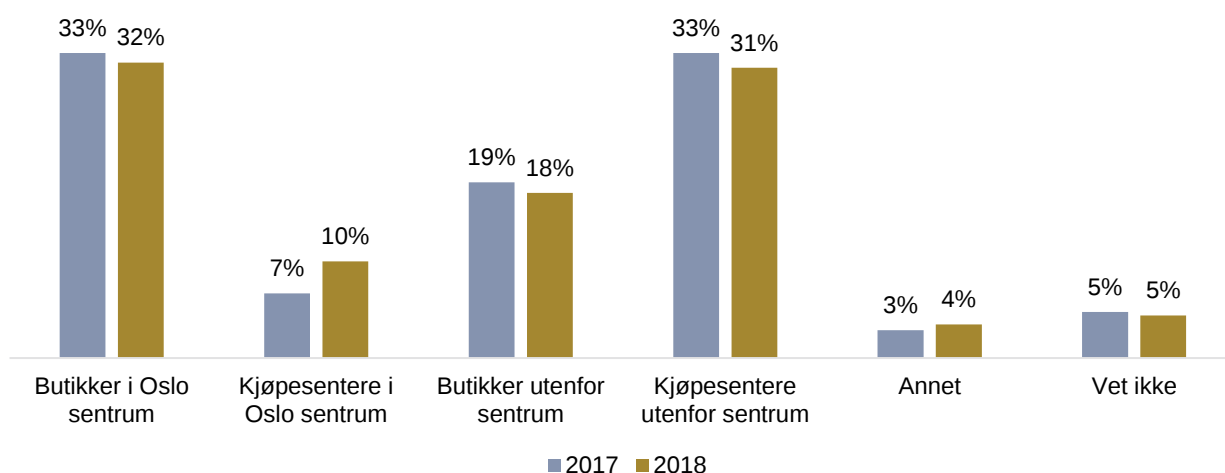
Figur 31 Tilfredshet med ulike forhold i Oslo sentrum

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. Endringene fra 2017 er ikke statistisk signifikante.

#### 6.1.6 Handlepreferanser

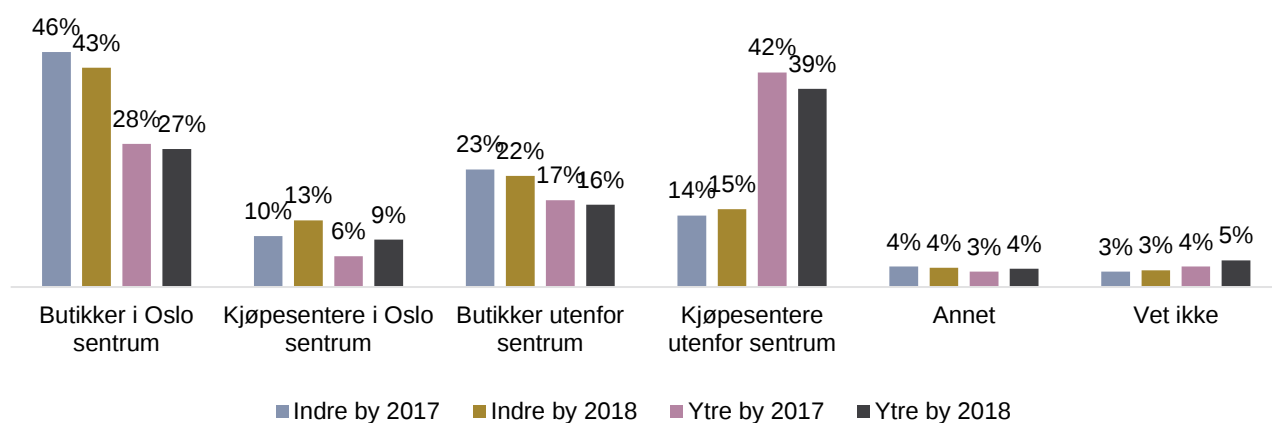
Respondentene ble spurt: *Hvis du ser bort fra dagligvarer, dersom du skal handle i Oslo; hvor liker du aller helst å handle?*

Totalt var det 32 % som foretrakk å handle i *Butikker i Oslo sentrum* og 31 % i *Kjøpesentre utenfor sentrum*. 18 % foretrakk *Butikker utenfor sentrum*. Det er små endringer mellom 2017 og 2018, der den største endringen er for kjøpesentre i Oslo sentrum (fra 7 % til 10 %).



Figur 32 Hvor respondentene liker å handle

Flest respondenter i indre by foretrekker butikker i Oslo sentrum (43 %), mens flest respondenter i ytre by foretrekker kjøpesentre utenfor sentrum (39 %). Figur 33 viser fordeling på indre og ytre by for 2017 og 2018.



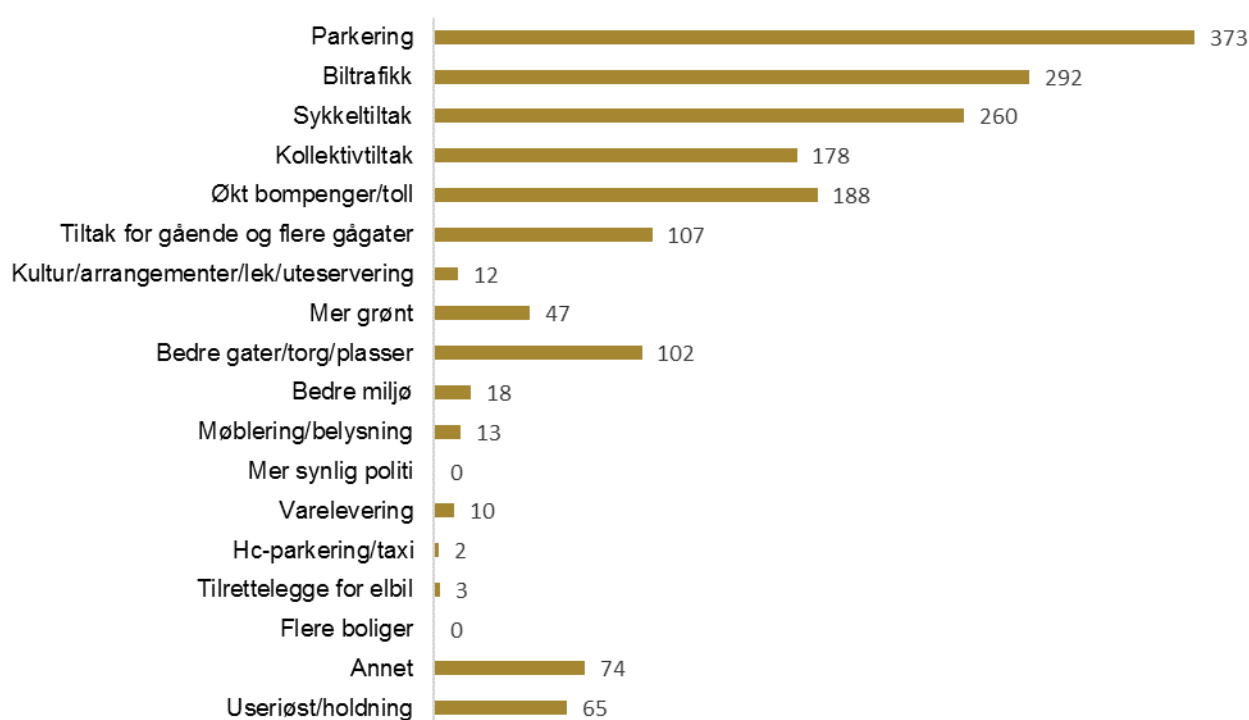
Figur 33 Hvor respondentene liker å handle, fordelt etter bosted i indre og ytre by

## 6.2 Respondentenes kjennskap og holdninger til programmet Bilfritt byliv

### 6.2.1 Kjennskap til tiltak som inngår i programmet

Respondentene ble spurt: *Oslo kommune arbeider med 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 programmet?*

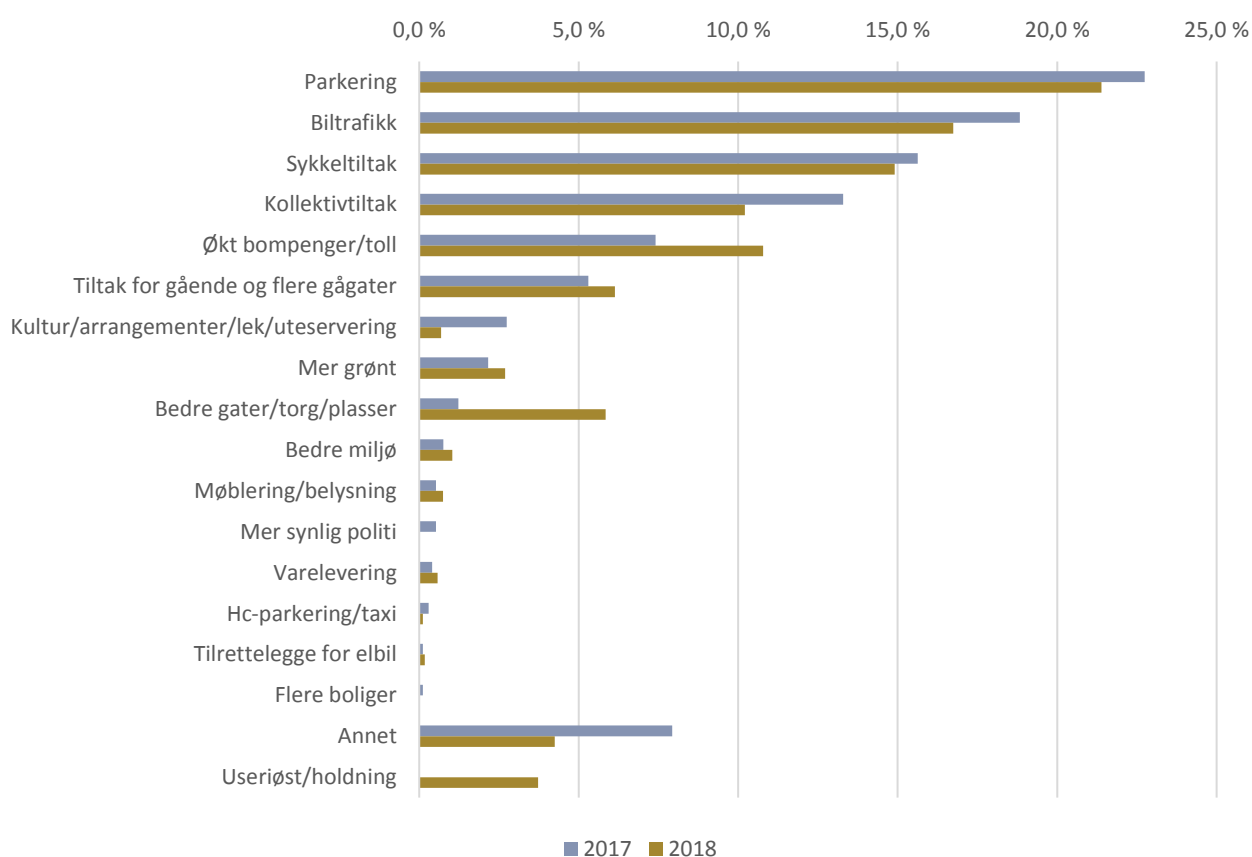
703 av respondentene svarte et eller flere tiltak. 310 svarte Nei på spørsmålet. Flest respondenter nevnte tiltak som gjelder på parkering (380). Redusert biltrafikk, sykkeltiltak og kollektivtiltak var også utbredte svar.



Figur 34 Respondentenes forståelse av tiltak som de tror inngår i Bilfritt byliv i 2018

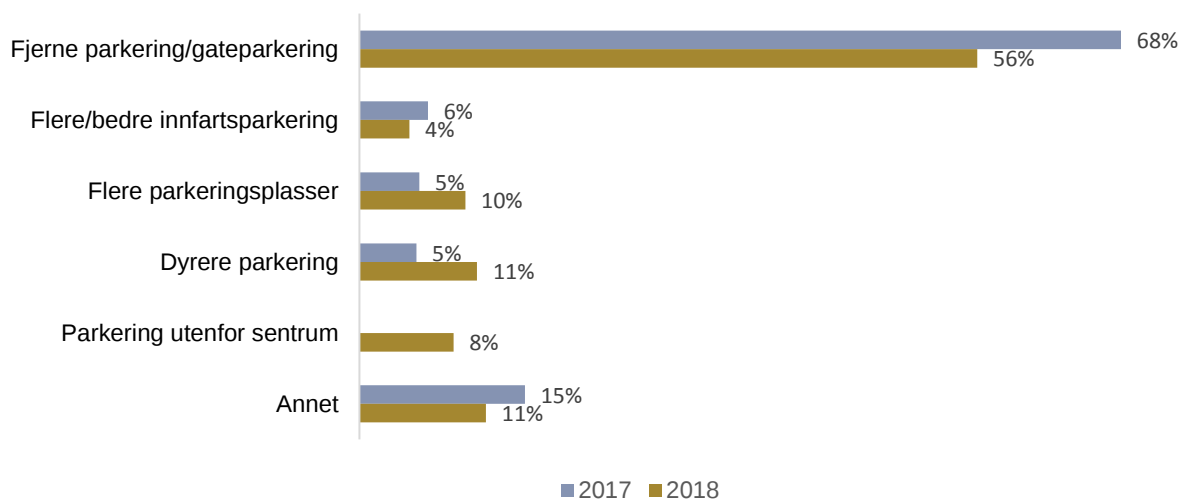
Årets undersøkelse hadde flere svar (1809) enn undersøkelsen i 2017 (1715), og antall svar per kategori er derfor ikke direkte sammenliknbar med undersøkelsen i 2017. Derfor er svarene sammenliknet som prosentandel av totalen per år.

Ved å sammenlikne svarandelen mellom de to årene fremgår det at tiltak knyttet til *Parkering*, *Biltrafikk* og *Sykkeltiltak* blir nevnt oftest begge årene. Flere trodde programmet inneholdt tiltak rettet mot kollektivtransport i 2017, mens i 2018 tror flere at *Bedre gater/torg/plasser* og *Økt bompenger/toll* inngår i programmet.



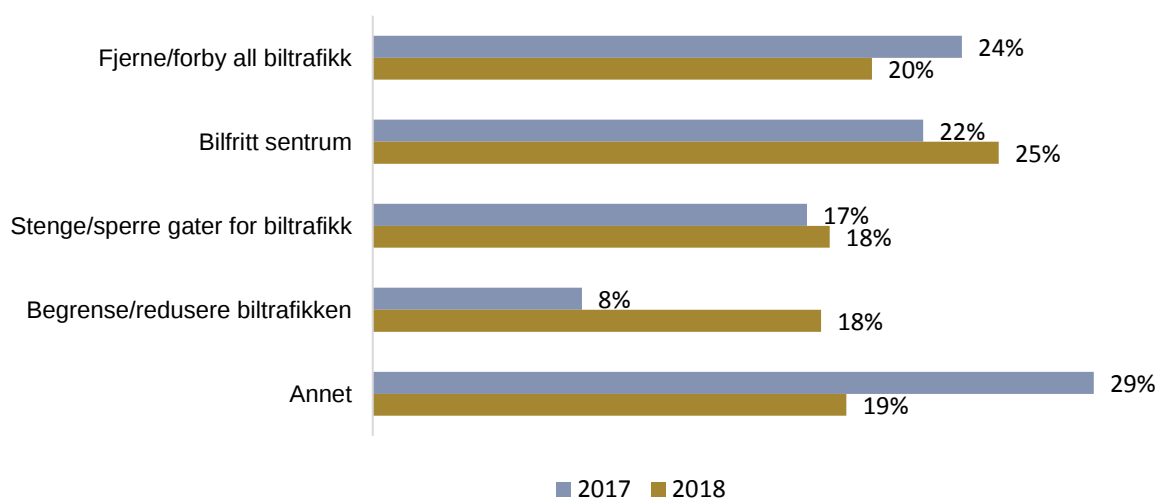
Figur 35 Sammenlikning av respondentenes forståelse av tiltak som de tror inngår i Bilfritt byliv i 2017 og 2018. Prosentandelen er regnet ut

Flest respondenter (201) svarte *Fjerne parkering/gateparkering* som tiltak rettet mot parkering.



Figur 36 Respondentens forståelse av tiltak som omhandler parkering i 2017 og 2018

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

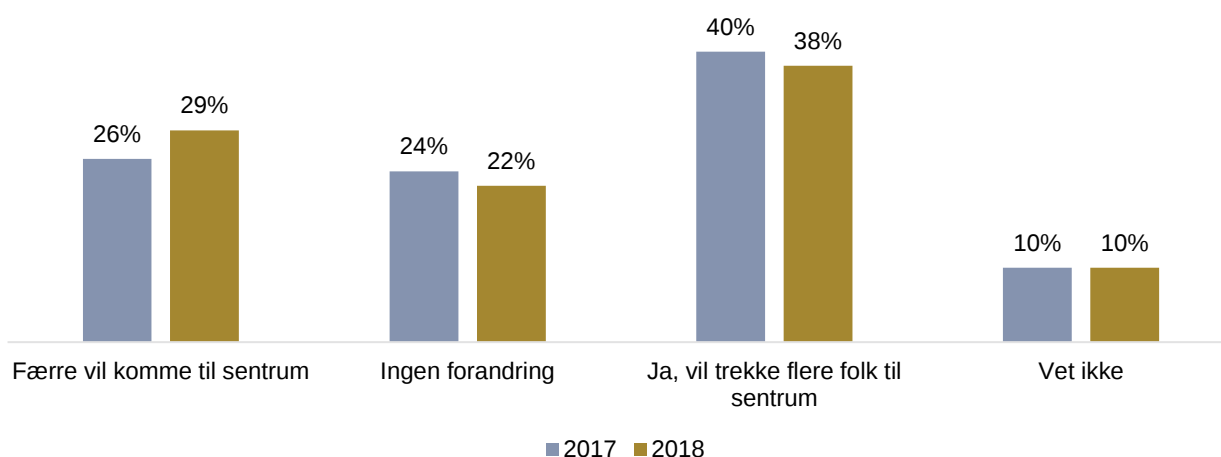


Figur 37 Respondentens forståelse av tiltak som omhandler tiltak rettet mot biltrafikk i 2017 og 2018

### 6.2.2 Tiltakenes innvirkning på besøk til sentrum

Respondentene ble spurt: *Tiltak i Bilfritt byliv er beplantning, mer gatebelysning, plasser til lek, sykkelfelt og tilrettelegging for uteservering og kunstinstallasjoner. Dette oppnås ved blant annet fjerning av de fleste parkeringsplasser på gateplan i Oslo sentrum og stenging av gater for gjennomkjøring. 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?*

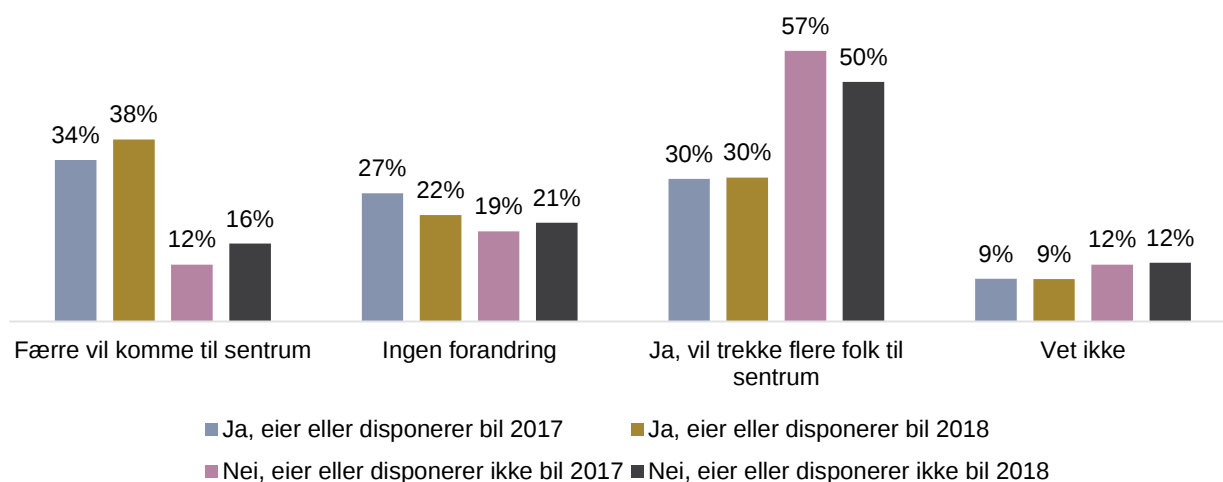
38 % av respondentene tror tiltakene i programmet vil trekke flere folk til sentrum, en nedgang på 2 prosentpoeng fra 2017. 29 % svarte at det ville trekke færre til sentrum, en økning på 3 prosentpoeng. 22 % svarte at det ikke vil ha noen betydning, en nedgang på 2 prosentpoeng.



Figur 38 Hvorvidt respondentene tror tiltakene i Program Bilfritt byliv 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 52 % at det vil trekke flere til sentrum. I gruppen over 60 år er det 28 % som tror det samme. Det er ingen vesentlig endring fra 2017.

50 % av de som ikke eier eller disponerer bil, tror at programmet vil trekke flere til sentrum mens 16 % tror programmet vil ha motsatt effekt. Blant respondentene som disponerer bil, svarte 38 % at færre vil trekke til sentrum, 30 % at flere vil trekke til sentrum og 22 % at det ikke vil være noen forandring. Figur 39 viser at det er noen endringer fra 2017.

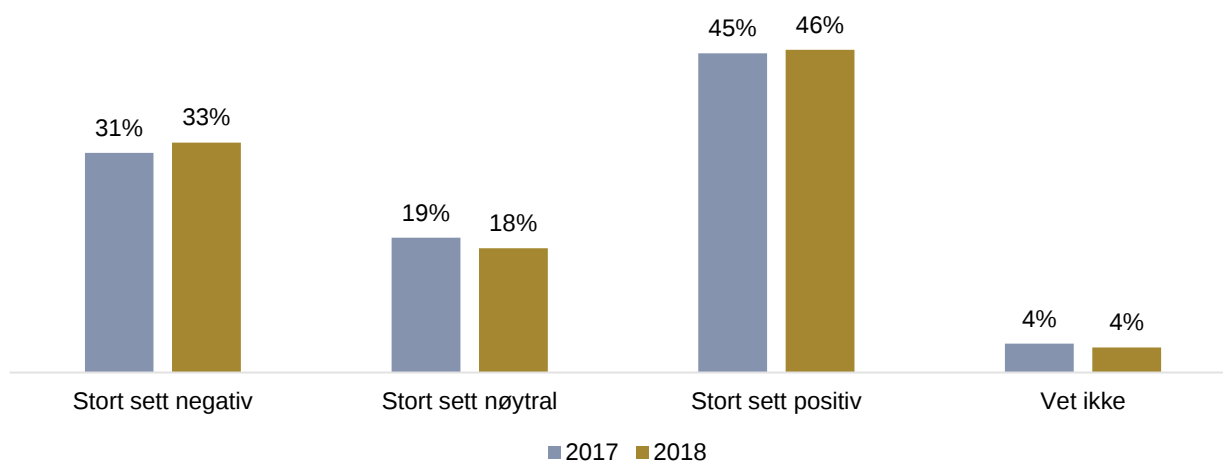


Figur 39 Hvorvidt respondentene tror tiltakene i Program Bilfritt byliv vil bidra til å trekke flere til sentrum, fordelt på de som disponerer bil (n=608) eller ikke disponerer bil (n=405)

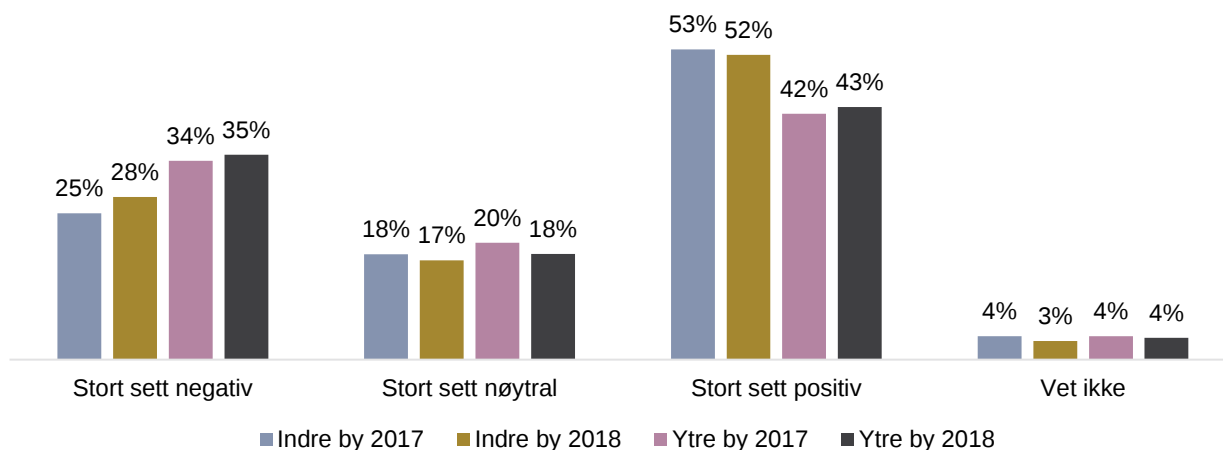
### 6.2.3 Holdning til tiltakene i Bilfritt byliv

Respondentene ble spurt: *Stiller du deg stort sett positiv, stort sett nøytral eller stort sett negativ til tiltakene som inngår i programmet "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 programmet, mot 33 % *Stort sett negativ*. 18 % stiller seg *Stort sett nøytral*. Det er kun små endringer fra 2017. Respondentene fra indre by stiller seg mer positiv til tiltakene enn de fra ytre by.



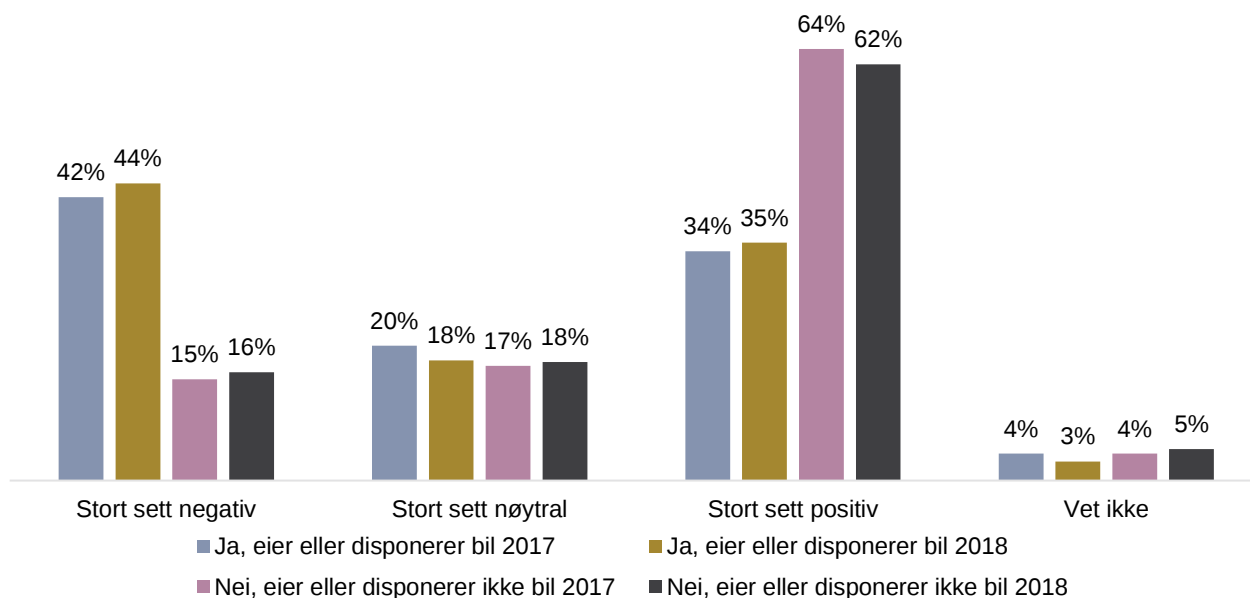
Figur 40 Respondentenes holdning til tiltakene i Bilfritt byliv



Figur 41 Respondentenes holdning til tiltakene i Bilfritt byliv, fordelt etter bosted i indre og ytre by.

Holdningene til tiltakene varierer med alderen. De yngre aldersgruppene (15 til 29 og 30 til 39) er mer positive enn de eldre aldersgruppene (50 til 59 og 60+). Blant de som er 15 til 29 år er 58 % stort sett positive til tiltakene. I aldersgruppen 60 år og eldre er det 33 % som svarer det samme.

Blant de som ikke disponerer eller eier bil er det 62 % som svarer *Stort sett positiv*, hvor kun 35 % av de som disponerer bil svarer *Stort sett positiv*. Det er flere av de som eier eller disponerer bil som er *Stor sett negativ* (44 %) enn de som ikke eier eller disponerer bil (16 %). Det er små endringer fra 2017.



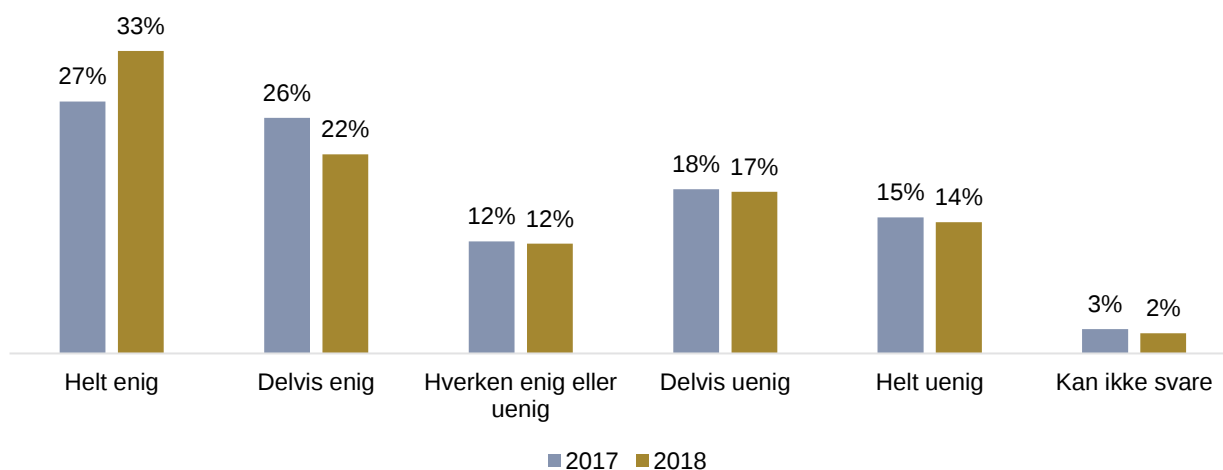
Figur 42 Respondentenes holdning til tiltakene i Bilfritt byliv, fordelt på de som disponerer bil (n=608) eller ikke disponerer bil (n=405)

#### 6.2.4 Påstander om Oslo sentrum

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

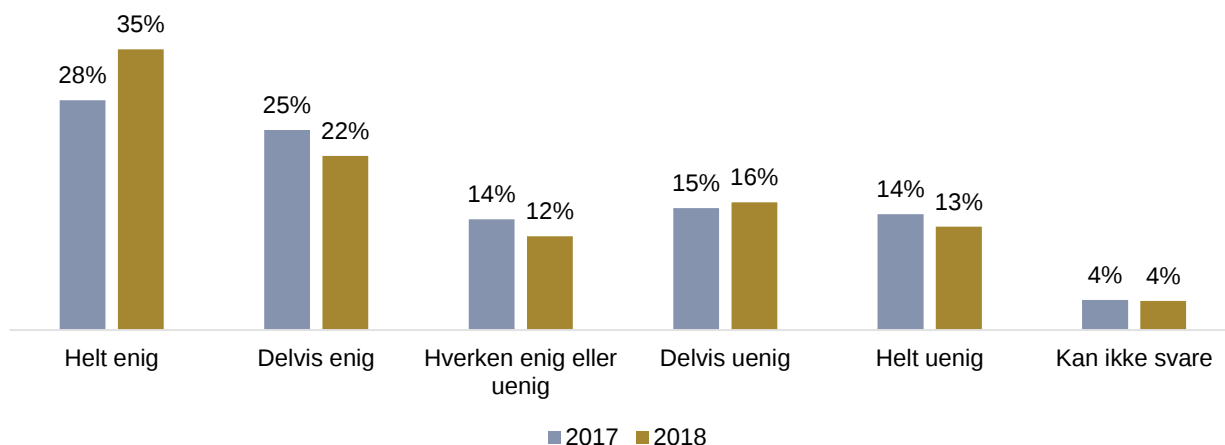
- *Hvis det blir vanskeligere å bruke privatbil i Oslo sentrum, vil færre dra dit for å handle*
- *Hvis færre kan bruke privatbil i Oslo sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der*
- *Dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel der*
- *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 (55 %). 31 % er delvis eller helt uenig. Det er i år 6 prosentpoeng flere som er helt enige i påstanden enn i 2017.



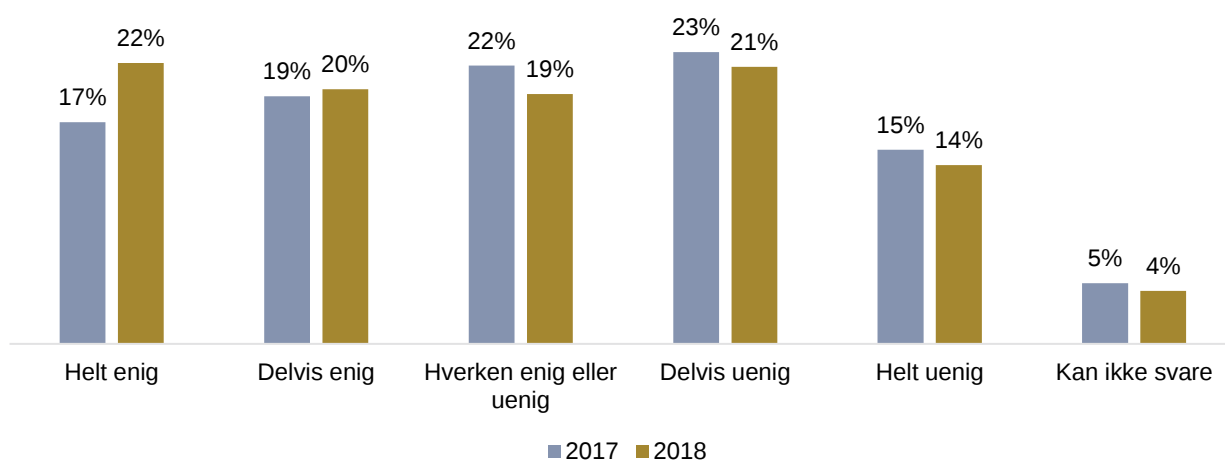
Figur 43 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at hvis det blir vanskeligere å bruke privatbil i Oslo sentrum, vil færre dra dit for å handle

For påstanden om at hvis færre kan bruke privatbil i Oslos sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet var 57 % delvis eller helt enig, mot 29 % helt eller delvis uenig. Det er i år 7 prosentpoeng flere som er helt enige i påstanden enn i 2017.



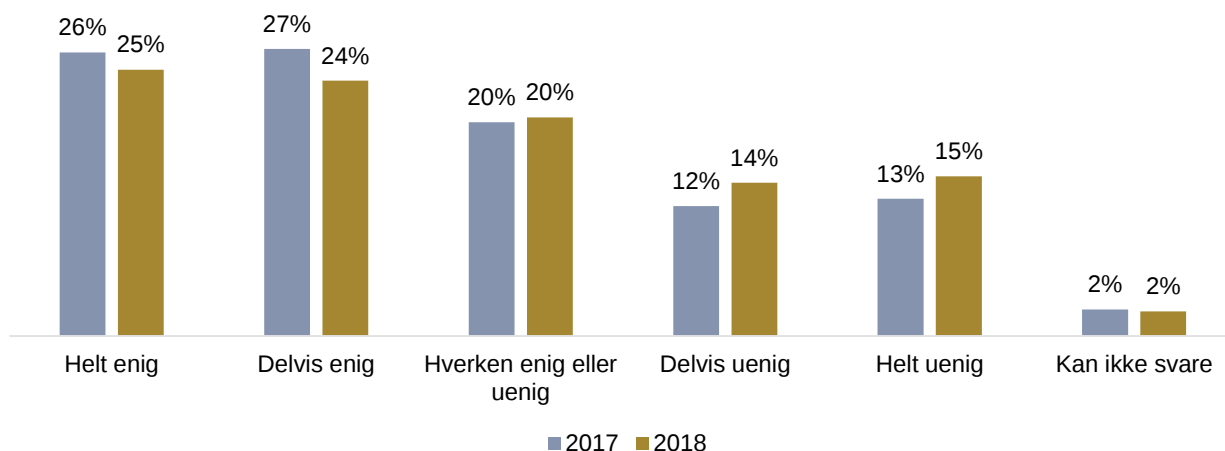
Figur 44 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at hvis færre kan bruke privatbil i Oslo sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der

Angående påstanden om at dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel, svarte 42 % seg delvis eller helt enig, mot 35 % som er helt eller delvis uenig. Det er i år 5 prosentpoeng flere som er helt enige i påstanden enn i 2017.



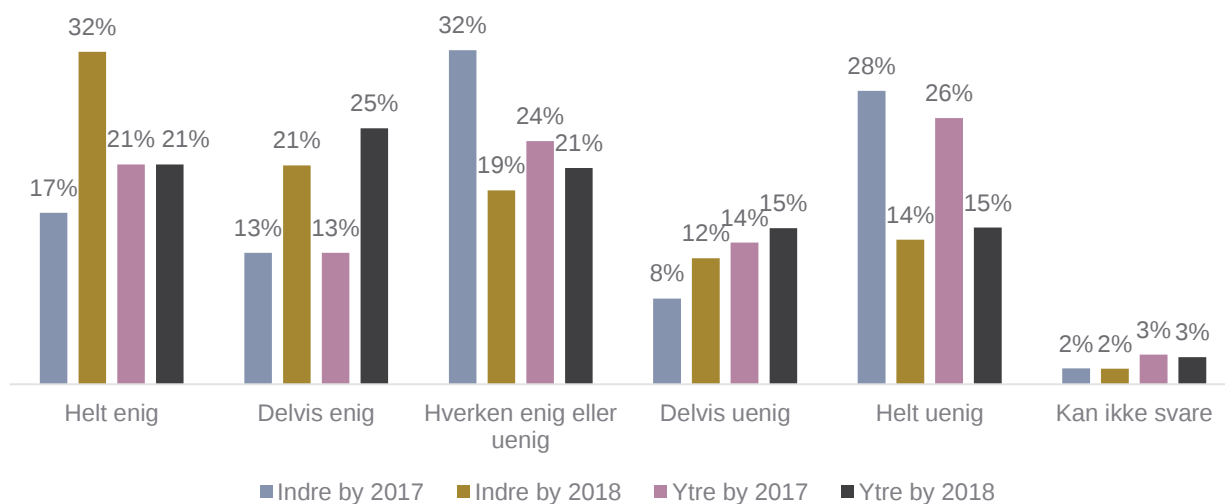
Figur 45 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel der

49 % var delvis eller helt enig i at færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv, mot 29 % som var helt eller delvis uenig. Respondenter fra indre by var mer enig i påstanden enn de fra ytre by. Sammenliknet med 2017, er det i år færre som stiller seg delvis eller helt enig til påstanden.



Figur 46 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv

Respondenter i indre by er i år mye mer enige med at færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv, med en økning fra 17 % i 2017 til 32 % i år. Også blant de som er helt uenige i påstanden er det store endringer mellom årene. Blant de som bor i indre by har andelen gått ned fra 28 % til 14 %, og blant de i ytre by har andelen gått ned fra 26 % til 15 %.



Figur 47 Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv, fordelt etter bosted i indre og ytre by.

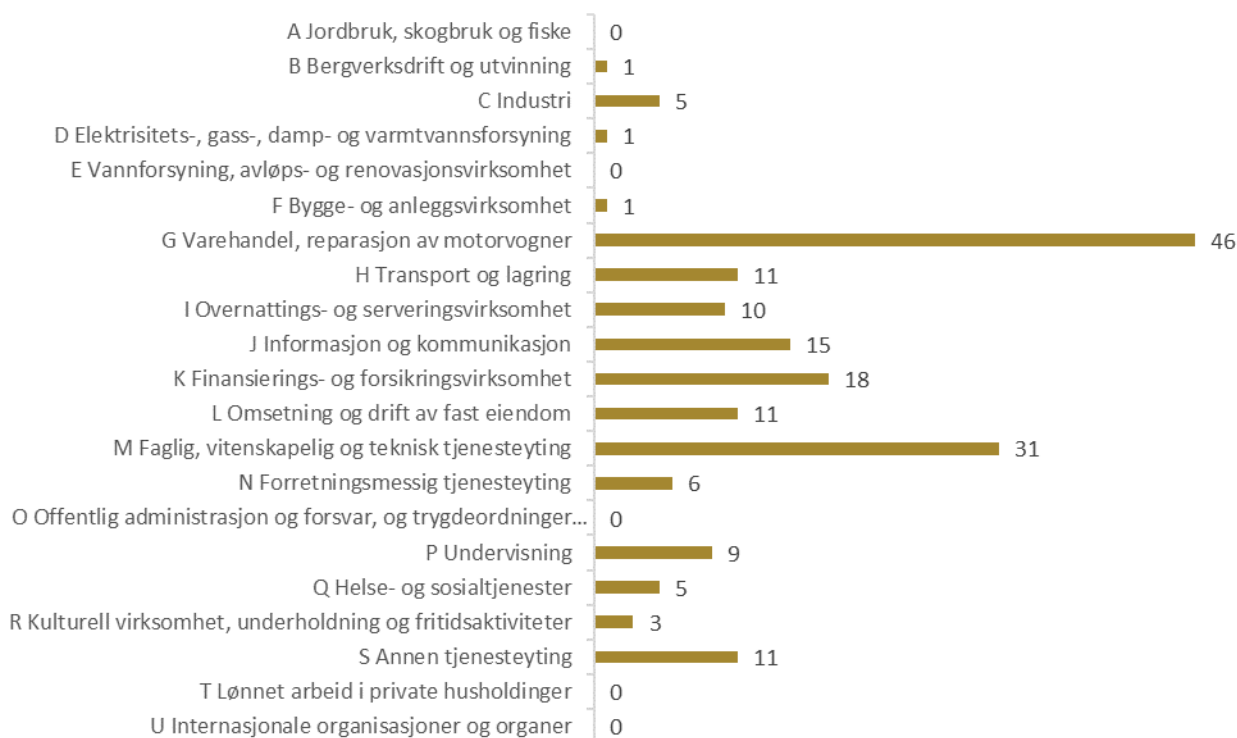
### 6.3 Oppsummering av spørreundersøkelse blant befolkningen

- Resultatene fra undersøkelsen viser at flest liker godt å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum, og de mellom 50 og 59 år liker seg aller best. I 2017 likte de i aldersgruppen 60+ seg aller best.
- Respondentene reiser oftest til sentrum i forbindelse med arbeid og deretter for å handle, tilsvarende som i 2017.
- Respondentene har best inntrykk av kollektivtrafikken til og fra sentrum og fremkommeligheten for fotgjengere. De har dårligst inntrykk av fremkommelighet og parkeringsmuligheter for bil. Dette har ikke endret seg fra i 2017.
- Folk reiser oftest til sentrum med kollektivtrafikk og sjeldnest med bil.
- Det er omtrent like mange som foretrekker å handle i butikker i Oslo sentrum (32 %) som i kjøpesenter utenfor sentrum (31 %). I 2017 var tilsvarende andeler på henholdsvis 33 % og 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 programmet vil trekke flere til sentrum (38 %) enn de som tror at det vil trekke færre (29 %). I 2017 trodde 40 % og 26 % det samme. Blant de yngste (15-29 år) tror 52 % at det vil trekke flere til sentrum. Blant de eldste tror 28 % dette.
- De yngre er langt mer positive til programmet enn de eldre. Andelen som er positiv til programmet 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. Det er flere i år som er enige enn i 2017.
- Respondenter i indre by er i år mye mer enige med at færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv, med en økning fra 17 % i 2017 til 32 % i år. Også blant de som er helt uenige i påstanden er det store endringer. Blant de som bor i indre by har andelen gått ned fra 28 % til 14 %, og blant de i ytre by har andelen gått ned fra 26 % til 15 %.
- Holdningen til Bilfritt byliv er tilnærmet lik som i 2017, der 46 % er positiv og 33 % er negativ. Folk i indre by er mer positiv enn i ytre by. Det er stor forskjell i oppfatning mellom de som eier bil og de som ikke eier bil, om hvorvidt tiltakene i programmet vil bidra til å trekke folk til sentrum. Det er flere blant de som eier bil, som tror færre vil komme til sentrum, og flere blant de som ikke eier bil som tror på at flere kommer til sentrum.

## 7 Spørreundersøkelse blant næringslivet

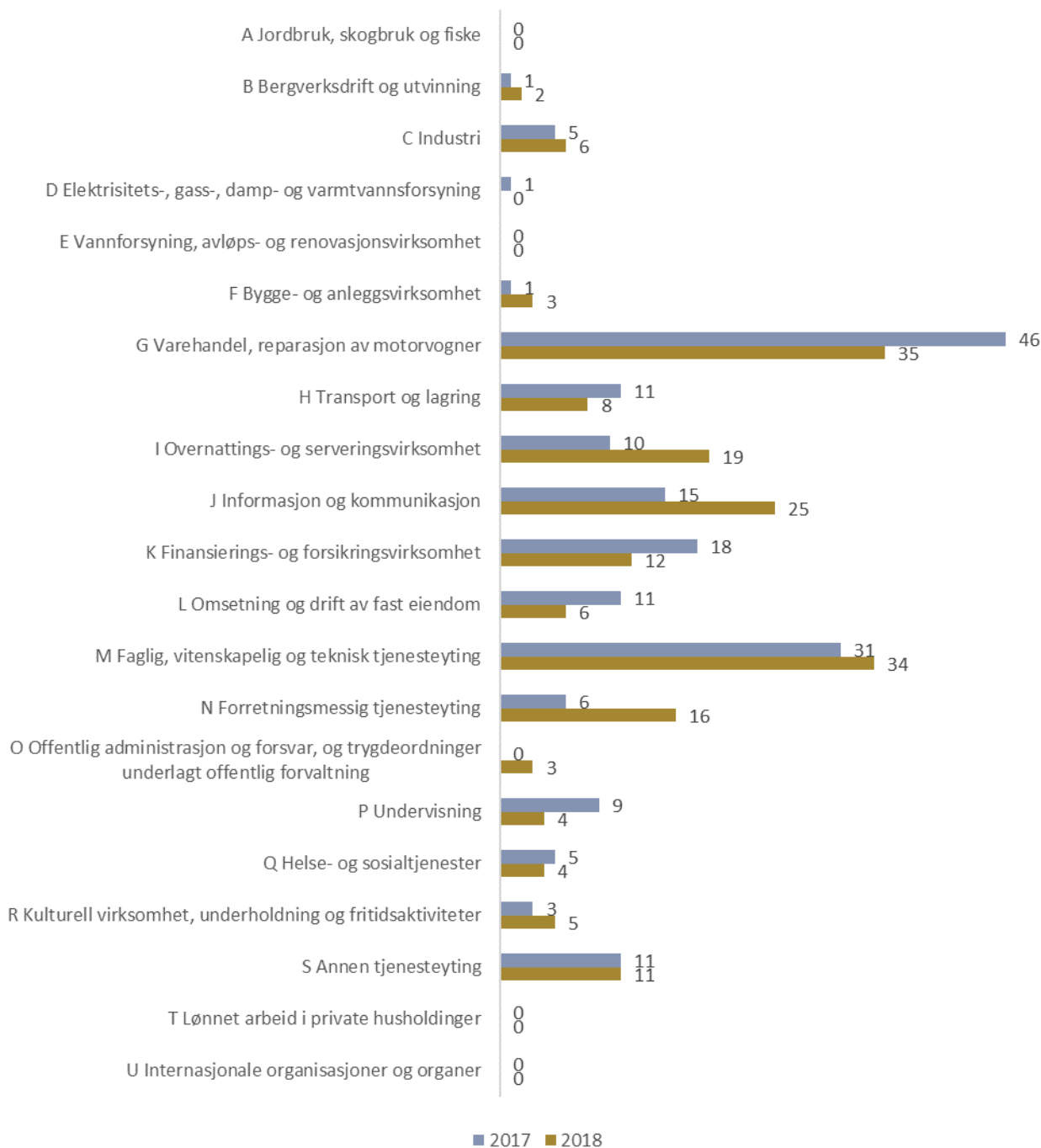
I juli 2018 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant næringslivet i Oslo sentrum, tilsvarende som i juni 2017. Totalt 346 virksomheter deltok i undersøkelsen i 2018. Resultatene gir et bilde av virksomhetenes bruk og parkering av tjenestebil, respondentenes holdninger til næringsvirksomhet i Oslo sentrum, samt oppfattelse av hvilke tanker som inngår i Program Bilfritt byliv.

Virksomhetene ble kontaktet på telefon. Utgangspunktet for utvalget i telefonundersøkelsen var en base med telefonnummer for bedrifter i Norge med Brønnøysundregistrerte adresser (næringsregisteret) innenfor Ring 1. Norstat gjennomførte disse telefonundersøkelsene. Undersøkelsen i 2017 benyttet i tillegg en webundersøkelse til virksomheter i sentrum. Den ble sendt ut via kontaktpersoner i Oslo Handelsstandsforening (OHF), Foreningen Byfolk Oslo sentrum og NHO Oslo og Akershus. Dataene fra web- og telefonundersøkelsen visste seg å ikke være direkte sammenliknbare. Derfor er det i 2018 kun benyttet telefonintervju, som videre kun vil sammenliknes med tilsvarende telefonintervju fra 2017. Det vises til den fullstendige rapporten fra undersøkelsen for flere detaljer knyttet til utvalg og metode.



Figur 48 Respondenter fordelt på virksomhetskategori (antall bedrifter per kategori) i 2018.

Figur 49 sammenlikner andelen innenfor de ulike virksomhetstypene mellom årene.

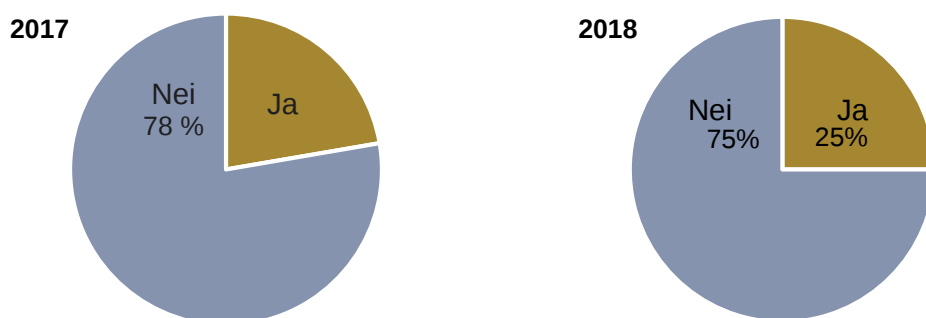


Figur 49 Respondenter fordelt på virksomhetskategori mellom 2017 og 2018

## 7.1 Virksomhetenes bruk og parkering av tjenestebil

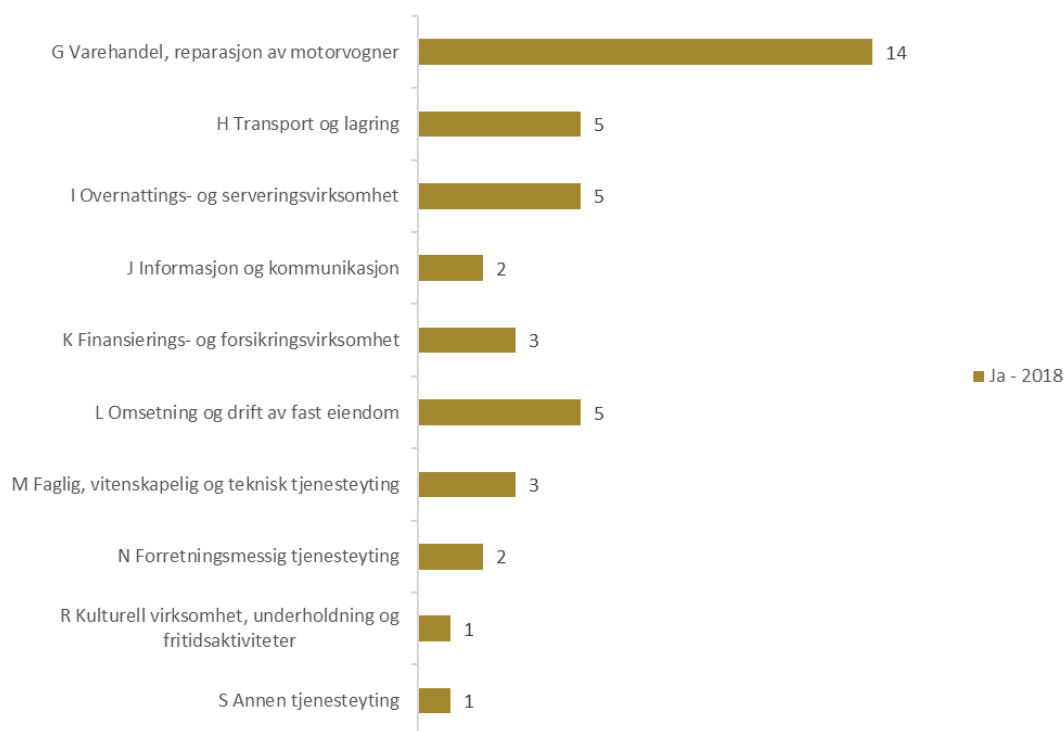
### 7.1.1 Bruk av tjenestebil

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).*

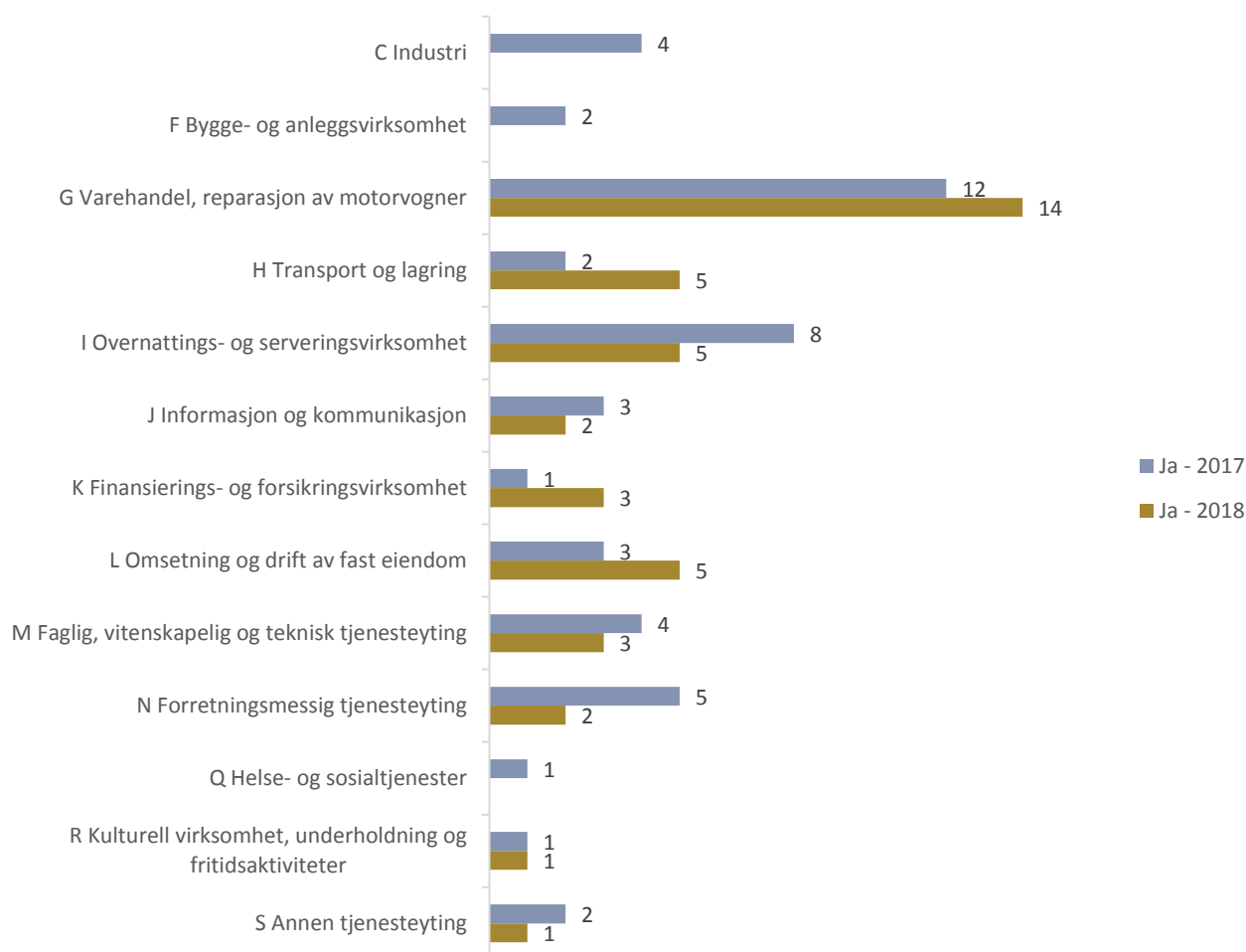


Figur 50 Virksomhetenes bruk av tjenestebil i daglig drift

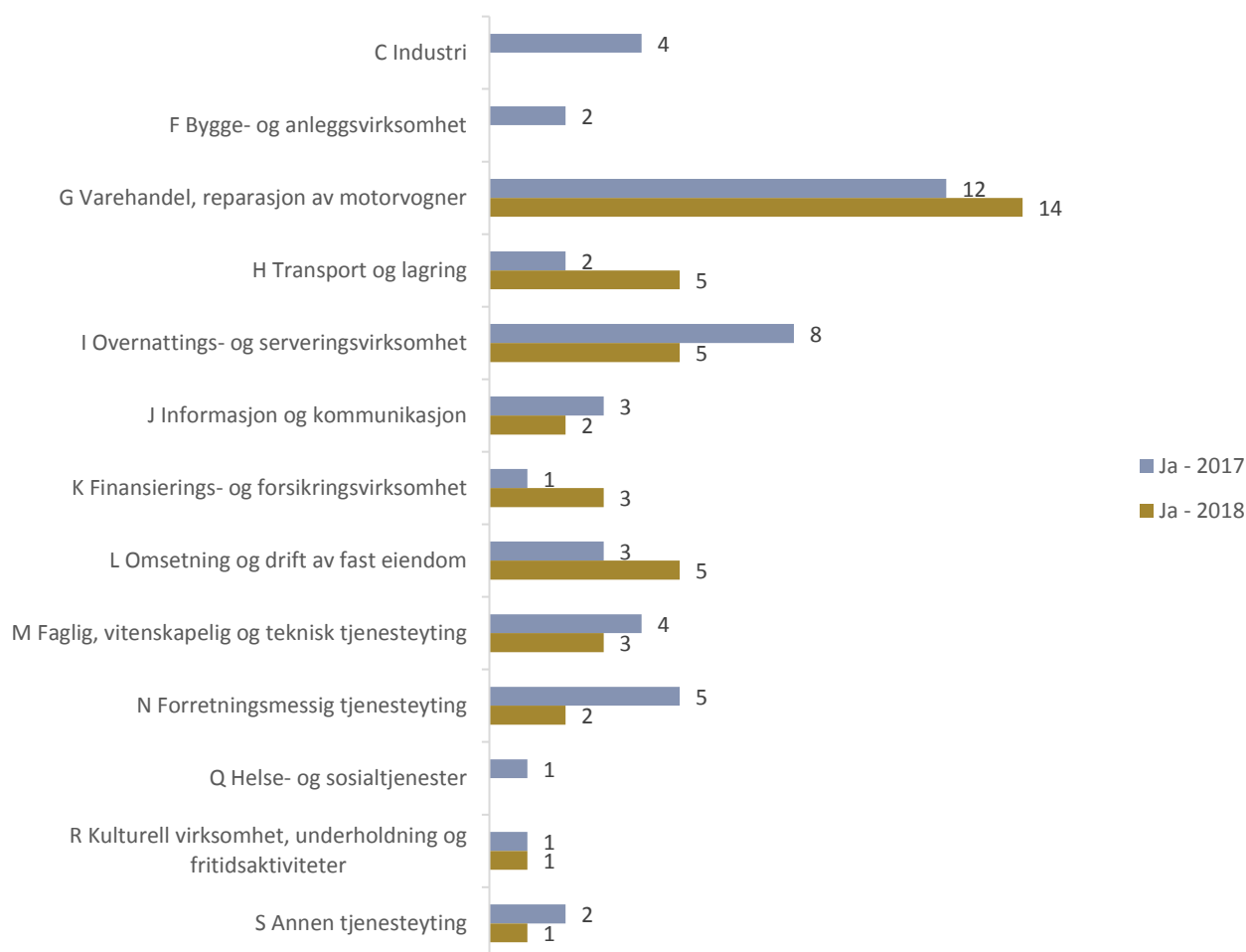
Antallet respondenter som bruker tjenestebil er høyest blant virksomhetene innen Varehandel.



Figur 51 Antallet respondenter som bruker tjenestebil i daglig drift fordelt på virksomhet



Figur 52 sammenlikner resultatet fra 2017 med resultater fra 2018. Antallene varierer en del mellom 2017 og 2018. Totalt var det 48 respondenter som svarte at de brukte tjenestebil i daglig drift i 2017, mot 41 respondenter i 2018.

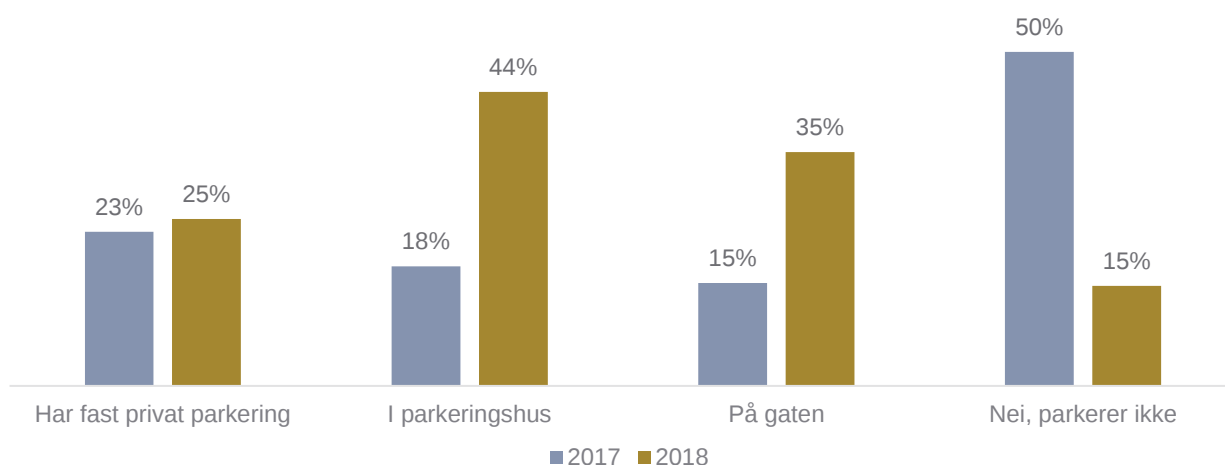


Figur 52 Bruk av tjenestebil i daglig drift, fordelt på virksomhet i 2017 og 2018

### 7.1.2 Parkering av tjenestebil

De som oppga at de brukte tjenestebil fikk spørsmålet: *Parkerer virksomhetens 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 i parkeringshus (44 %), og deretter på gata (35 %). 15 % parkerer ikke tjenestebilen i sentrum, som vil si at tjenestebilen kun er i fart i sentrum, inklusiv av- og pålessing, eller ikke brukes i sentrumsområdet. Resultatene fra 2018 viser en betydelig reduksjon sammenliknet med 50 % som ikke parkerte i 2017. Figur 53 viser at det har vært endringer i parkeringen siden 2017.



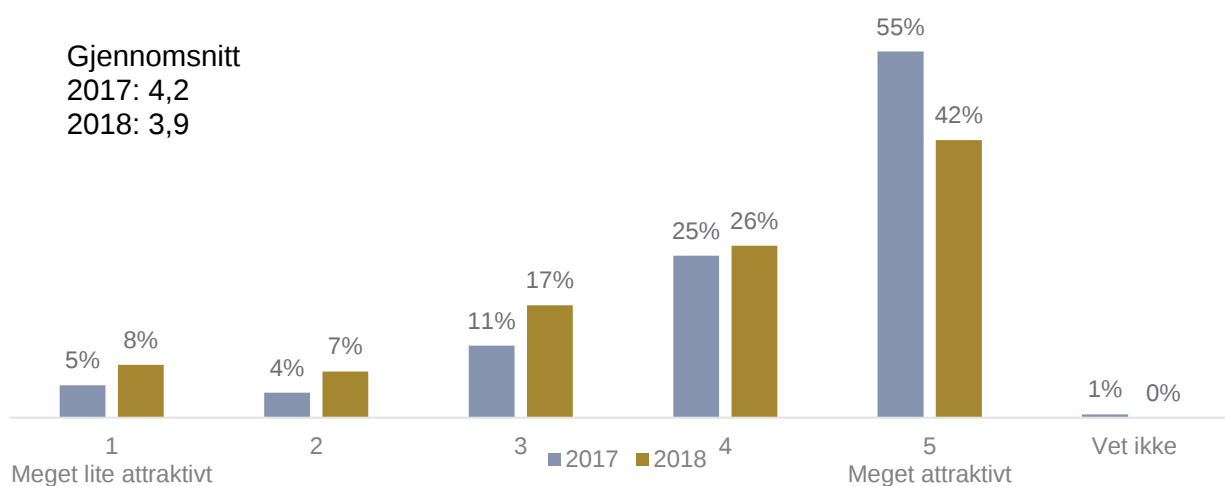
Figur 53 Parkering blant de som bruker tjenestebiler (n:147)

## 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?*

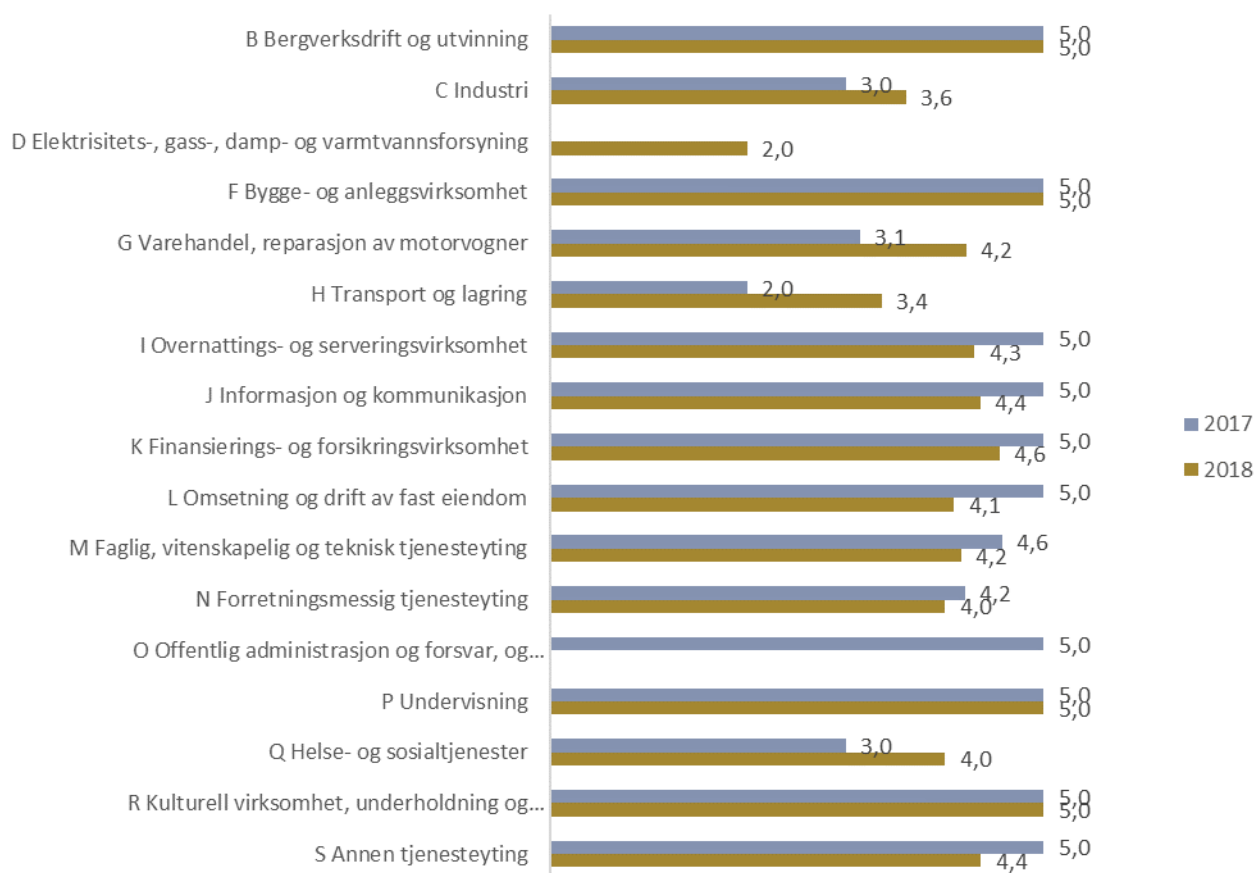
42 % svarer at de synes det er meget attraktivt å drive virksomhet i Oslo sentrum. Totalt er det 68 % som synes det er attraktivt (4 og 5) mot 15 % som synes det er lite eller meget lite attraktivt (1 og 2). Gjennomsnittet er på 3,9, noe lavere enn i 2017.



Figur 54 Hvor attraktivt respondentene synes det er å drive virksomhet i sentrum

Figur 55 viser hvor attraktivt respondentene synes det er å drive virksomhet i sentrum, fordelt etter type virksomhet, sammenliknet med svar fra 2017. Som vist i Figur 54 var gjennomsnittet for telefonundersøkelsen i 2017 på 4,2.

Det er virksomhetene innenfor *Industri, Varehandel, Transport og Helse- og sosialtjenester* som har endret mest mot at det er mer attraktivt å drive næringsvirksomhet sammenlignet med i fjor. Virksomheter innenfor kategorien *Omsetning og drift av fast eiendom* og *Overnatting- og servering* har endret mest mot at det er mindre attraktivt enn i fjor.



Figur 55 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 (3,5) og adkomstmuligheter for kunder (3,2). Virksomhetene er minst fornøyd med fremkommeligheten for biler (1,9) adkomstmulighetene for vareleverandører (2,3) og tjenesteleverandører (2,5)). Det var ingen forhold knyttet til virksomhetene som fikk bedre resultat i 2018, sammenliknet med 2017. Den største reduksjonen er knyttet til adkomstmuligheter for tjeneste- og vareleverandører.

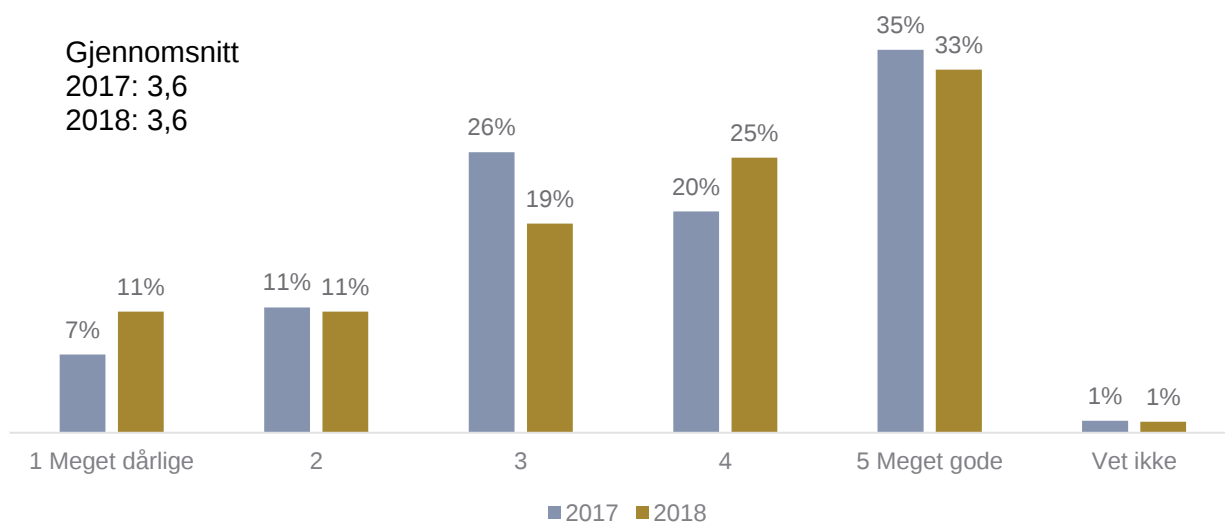


Figur 56 Hvor fornøyd respondentene er med ulike forhold i Oslo sentrum, gjennomsnittlig score

### 7.2.3 Framtidsutsikter

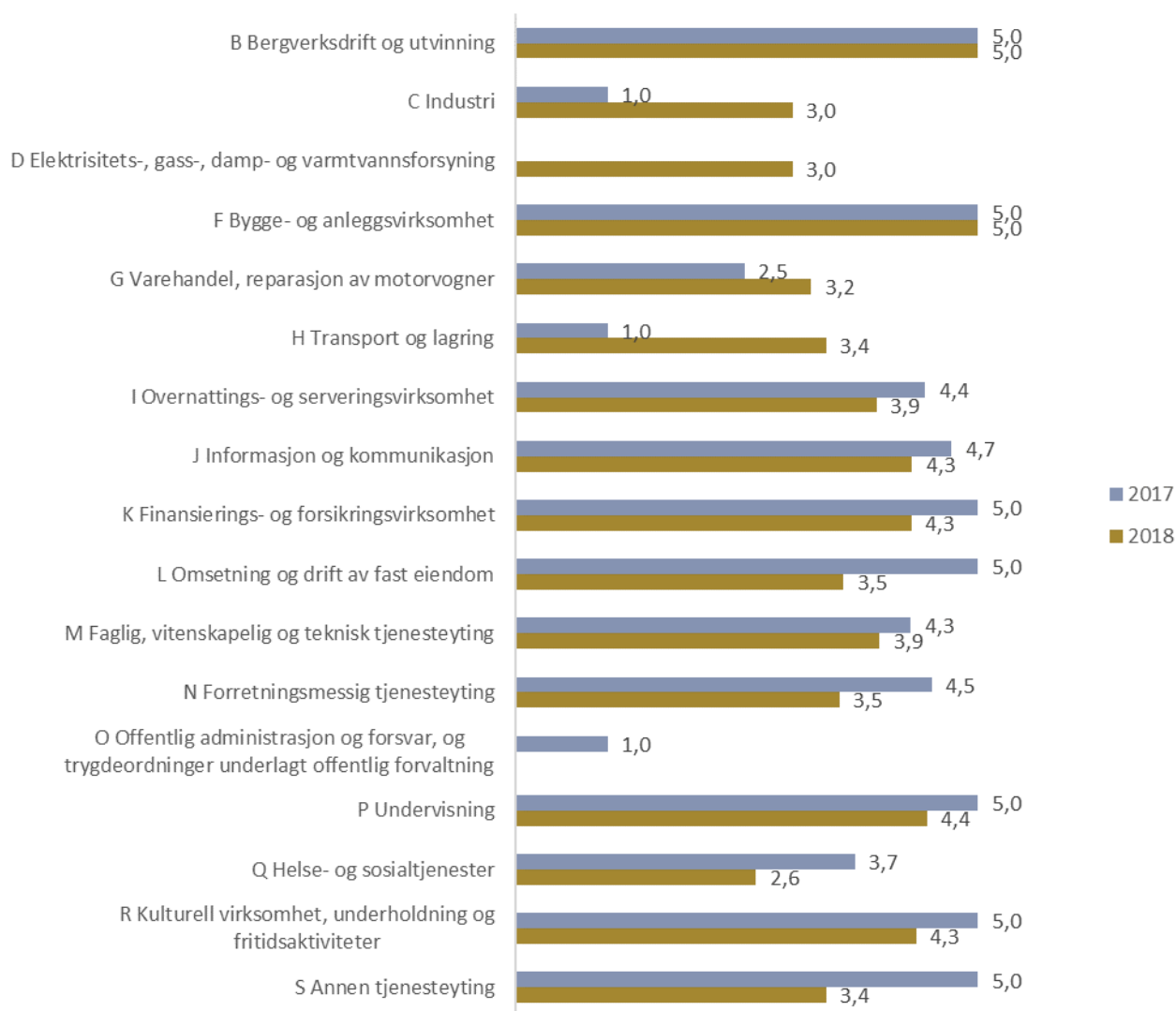
Respondentene ble spurt: *På en skala fra 1 til 5, der 1 står for meget dårlige og 5 står for meget gode, hvor gode eller dårlige anser du at framtidsutsiktene for din virksomhet i Oslo sentrum er?*

58 % av respondenten anser framtidsutsiktene som gode (4 og 5), mens 22 % anser dem som dårlige (1 og 2). Gjennomsnittet er likt mellom 2017 og 2018.



Figur 57 Respondentens oppfattelse av framtidsutsikter for virksomhet i Oslo sentrum

Figur 58 viser endringene fra 2017 til 2018. Respondenter fra virksomheter innen Varehandel og Transport og lagring er betydelig mer positiv i 2018 enn 2017. Respondenter fra virksomheter innen Overnatting, Informasjon og kommunikasjon, Finansierings- og forsikringsvirksomhet, Eiendom og Tjenesteyting er noe mindre positiv om framtidsutsiktene.



Figur 58 Respondentens oppfattelse av framtidsutsikter for virksomhet i Oslo sentrum, gjennomsnitt for ulike virksomheter

## 7.3 Respondentenes oppfattelse av hvilke tiltak som inngår i Bilfritt byliv

### 7.3.1 Tiltak som inngår i programmet

Respondentene ble spurt: *Oslo kommune arbeider med 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 programmet?*

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*.

I 2017 ble svarene på dette spørsmålet analysert samlet for web- og telefonundersøkelsen, derfor brukes både svar fra web- og telefonundersøkelsen mens vi ellers kun har brukt telefonundersøkelsen. Årets undersøkelse hadde flere svar, og antall svar per kategori er derfor ikke direkte sammenliknbar med fjorårets undersøkelse. Svarene fra 2017 og 2018 er derfor vist i to separate figurer. Tiltak knyttet til parkering og biltrafikk er de som nevnes flest ganger, for begge år. En sammenlikning av fordelingen blant kategoriene kan si noe om hva folk forbinder med Bilfritt byliv, og vi ser at det i år er en større overvekt av svar som omhandler biltrafikk, parkering og sykkeltiltak, enn i 2017.



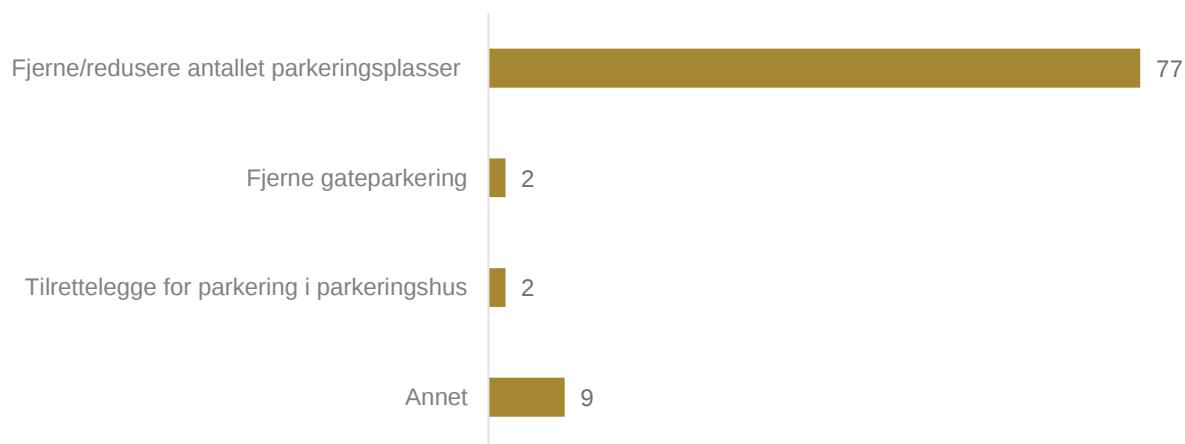
Figur 59 Respondentenes forståelse av tiltak som de tror inngår i Bilfritt byliv i 2017 og 2018

Ved å se på en prosentmessig fremstilling av de ulike svaralternativene, fremgår det en større reduksjon av respondenter som nevner parkering, kultur/arrangementer/lek/uteservering eller kollektivtiltak i 2018, sammenliknet med 2017. Tiltak knyttet til biltrafikk og sykkel fikk en større oppslutning i 2018, sammenliknet med 2017. De resterende tiltakene har relativt jevn oppslutning mellom de to årene.



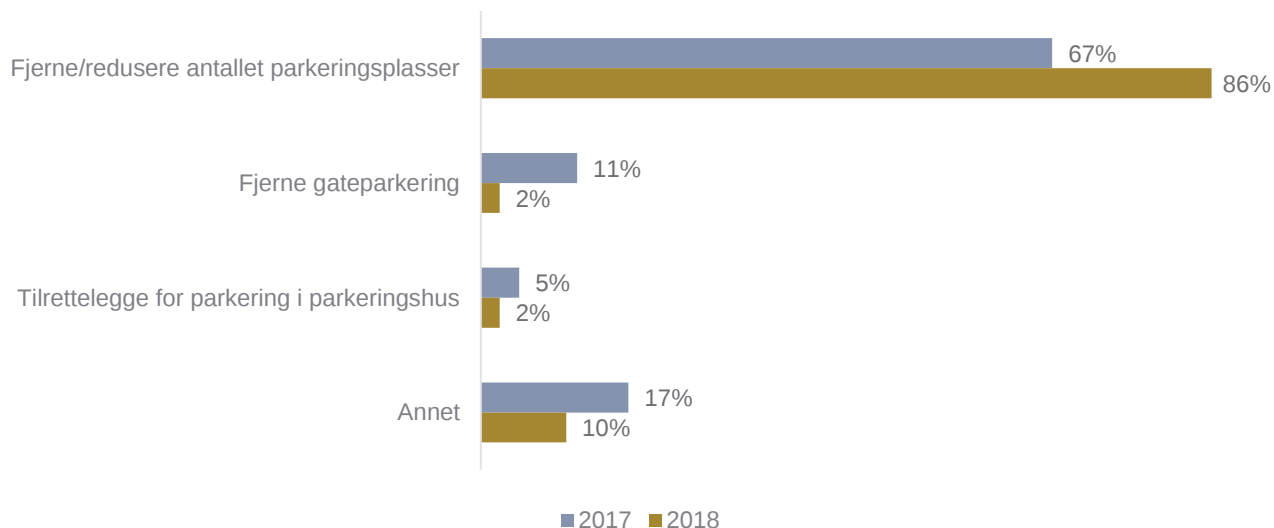
Figur 60 Sammenlikning av respondentenes forståelse av tiltak som de tror inngår i Bilfritt byliv i 2017 og 2018

Innenfor kategorien *Parkering* var det flest som nevnte fjerning av parkering i sentrum, men også noen som nevnte bedre parkeringsmuligheter i parkeringshus.



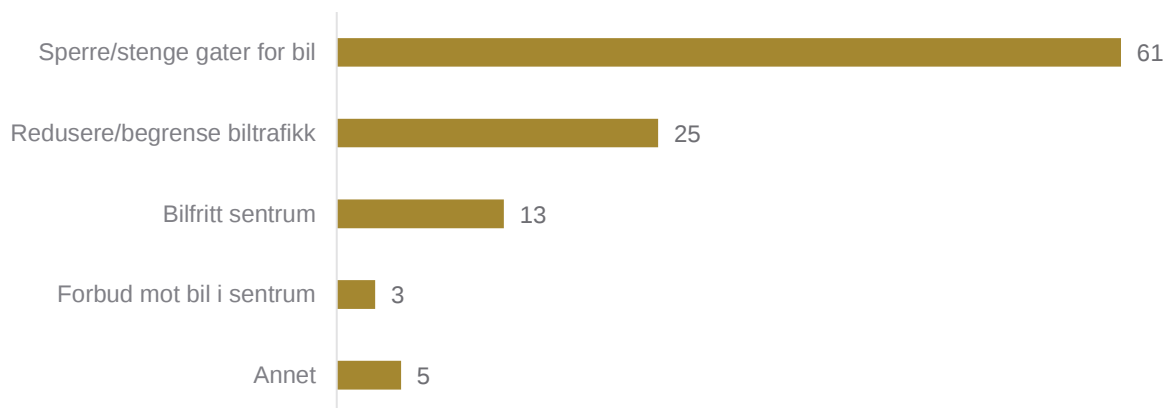
Figur 61 Respondentens forståelse av tiltak rettet mot parkering

Sammenliknet med 2017, er det i 2018 en større oppslutning rundt tiltaket *Fjerne/ redusere antallet parkeringsplasser*, samtidig som det er en reduksjon innenfor alle de resterende kategorier.



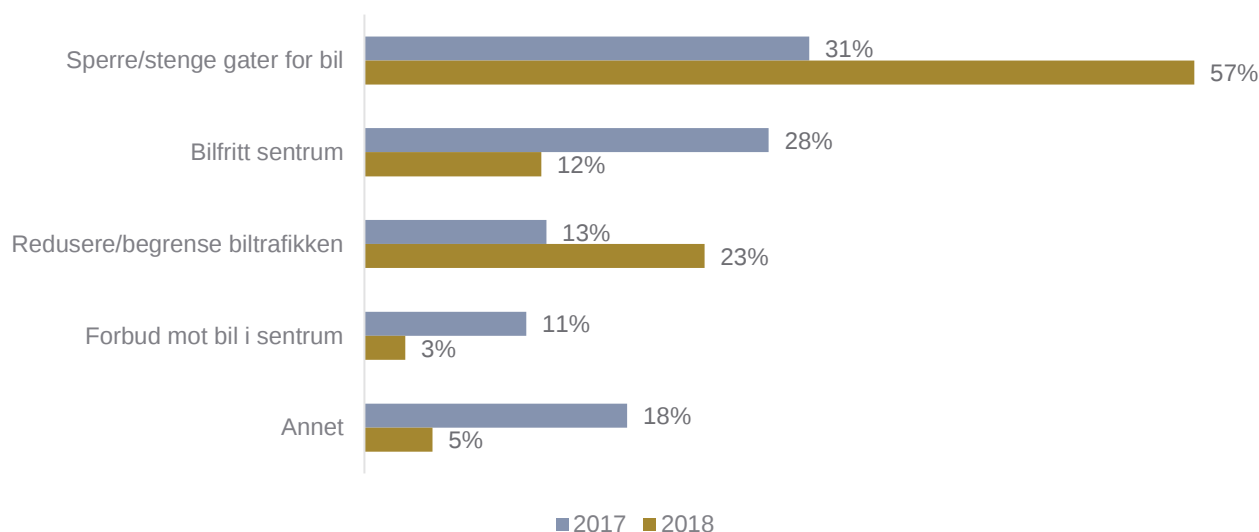
Figur 62 Sammenlikning av respondentens forståelse av tiltak rettet mot parkering

Av tiltak rettet mot biltrafikk, nevnte mange at de tror det å sperre/stenge gater for bil inngår i programmet. Et bilfritt sentrum ble også nevnt av flere.



Figur 63 Respondentens forståelse av tiltak rettet mot biltrafikk

Flere svarte i 2017 at *Bilfritt sentrum* inngikk i programmet Bilfritt byliv. I 2018 er det betydelig flere som nevner tiltakene *Sperre/stenge gater for bil* og *Redusere/begrense biltrafikken*.

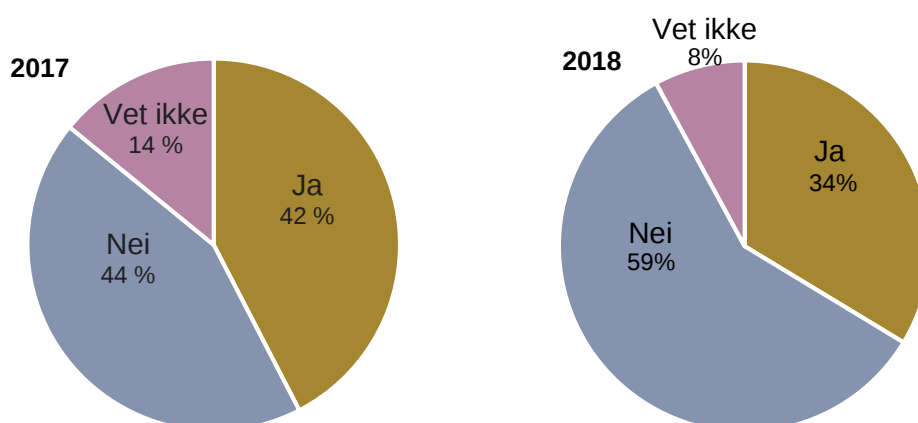


Figur 64 Sammenlikning av respondentens forståelse av tiltak rettet mot biltrafikk

### 7.3.2 Besøk i sentrum

Respondentene ble spurt: *Tiltakene i Bilfritt byliv er beplannting, mer gatebelysning, plasser til lek, sykkelfelt og tilrettelegging for uteservering og kunstinstallasjoner, som oppnås ved blant annet fjerning av de fleste parkeringsplasser på gateplan i Oslo sentrum og stenging av gater for gjennomkjøring. Tror du at slike tiltak bidrar til at flere besøker sentrum?*

59 % av alle respondentene tror ikke at disse tiltakene vil bidra til at flere besøker sentrum. 34 % tror at det kan bidra til flere besøk og 8 % svarer *Vet ikke*. Sammenliknet med 2017, er det færre i år som tror at slike tiltak vil bidra til flere besøk i sentrum.

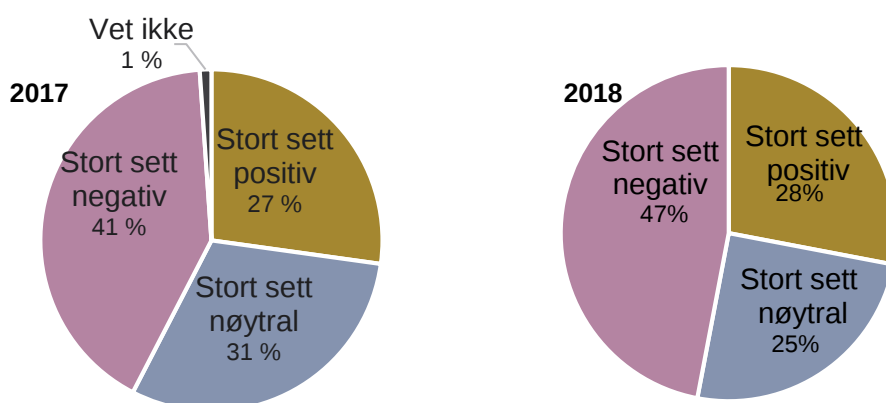


Figur 65 Respondentenes tanker om tiltakene i Program Bilfritt byliv vil føre til flere besøk i sentrum

### 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 programmet "Bilfritt byliv"?*

Flest svarer at de er stort sett negative til tiltakene i programmet Bilfritt byliv (47 %). 28 % er stort sett positive, mens 25 % er nøytrale. Dette er en liten forverring fra 2017, da 41 % svarte at de stort sett var negative til tiltakene i Bilfritt byliv, 27 % var stort sett positive, mens 31 % var nøytrale.

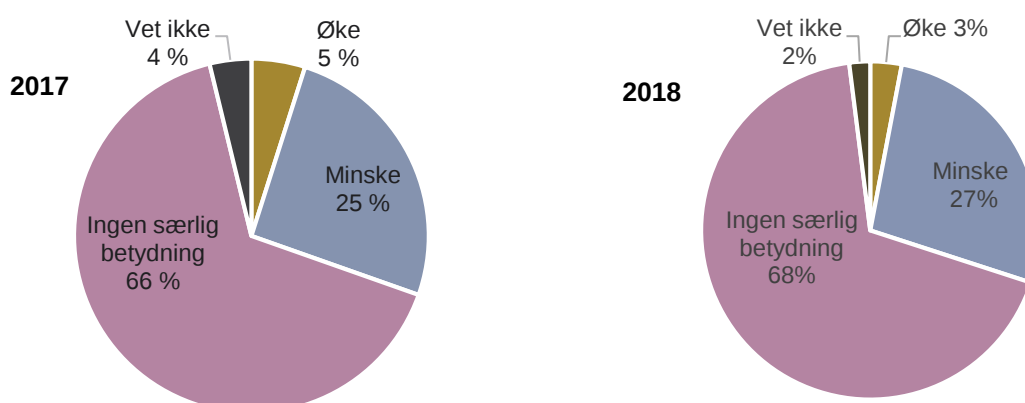


Figur 66 Respondentenes holdning til tiltakene i programmet Bilfritt byliv

### 7.3.4 Omsetning

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

Flest tror at Bilfritt byliv ikke vil få særlig betydning for omsetningen til virksomheten (68 %). 27 % tror at den vil minske, mens 3 % tror at den vil øke. Dette er relativt likt resultatet i 2017.

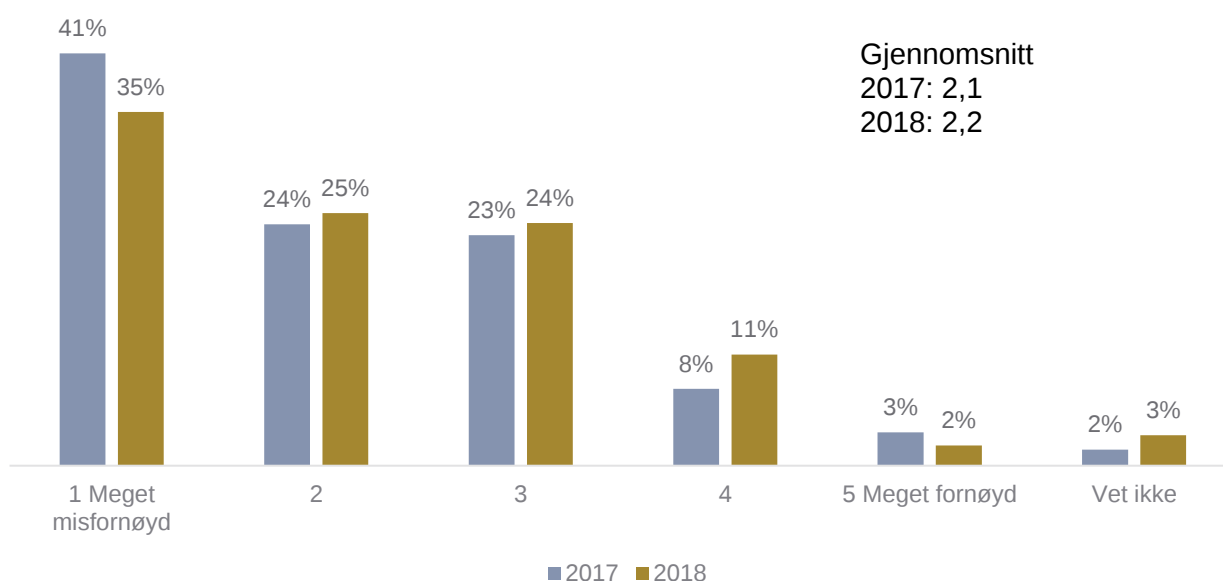


Figur 67 Respondentens mening om hvilken effekt Bilfritt byliv vil ha på omsetning

### 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 programmet "Bilfritt byliv"?*

De aller fleste respondentene er misfornøyd med informasjonen de har fått om Bilfritt byliv. Totalt 60 % svarer at de er misfornøyd med dette (1 og 2). Dette er en reduksjon på 5 % sammenliknet med 2017. I årets undersøkelse var det også færre som oppga at de var meget misfornøyd. 13 % er fornøyd eller meget fornøyd. Gjennomsnittsscoren er 2,2, og er ikke signifikant forskjellig fra i 2017.



Figur 68 Hvor fornøyd respondentene er med informasjon om programmet Bilfritt byliv

## 7.4 Oppsummering av spørreundersøkelse blant næringslivet

- 68 %, mot 80 % i 2017, 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.
- 58 % av respondenten anser framtidsutsiktene som gode, mens 22 % anser dem som dårlige. Tilsvarende tall i 2017 var henholdsvis 55 % og 18 %.
- Flest svarer at de er stort sett negative til tiltakene i Bilfritt byliv (47 %). 28 % er stort sett positive, mens 25 % er nøytrale. I 2017 var 41 % stort sett negative, 27 % stort sett positive og 31 % nøytrale.
- Til tross for at cirka halvparten av respondentene er negative til programmet, tror de fleste, tilsvarende som i 2017, at programmet ikke vil få noen innvirkning på omsetningen til virksomheten.
- 60 % er misfornøyd med informasjonen de har fått om Bilfritt byliv. Gjennomsnittsscoren har ikke endret seg vesentlig mellom 2017 og 2018, men i årets undersøkelse var det færre som oppga at de var meget misfornøyd.

- Totalt 25 % av virksomhetene svarte at de bruker tjenestebil i daglig drift. Dette er en liten økning fra 2017, da 22 % oppga det samme. Flest svarte at de parkerer tjenestebiler parkeringshus (44 %), og deretter på gata (35 %). 15 % parkerer ikke tjenestebilen i sentrum, som vil si at tjenestebilen kun er i fart i sentrum, inklusiv av- og pålessing, eller ikke brukes i sentrumsområdet. Resultatene fra 2018 viser en betydelig reduksjon sammenliknet med 2017, da denne andelen utgjorde 50 % av besvarelsene.

## 8 Gateintervjuer

I juni 2018 ble det, som del av evalueringen, gjennomført en spørreundersøkelse blant folk på gata i Oslo sentrum. Totalt 1025 personer deltok i undersøkelsen. Resultatene gir et bilde av hvordan folk på gata bruker sentrum, deres holdninger til sentrum og oppfattelse av hvilke tiltak som inngår i Bilfritt byliv.

Resultatene fra 2018 sammenliknes med tilsvarende spørreundersøkelser som ble gjort i 2017 og 2014.

I juni 2017 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse etter samme metodikk. Spørreskjemaene for 2017 og 2018 er ikke identiske, men endringene er gjennomført slik at resultatene fra undersøkelsene fortsatt er sammenliknbare. I tillegg er det to spørsmål som ikke er inkludert i årets spørreundersøkelse. Det vises til den fullstendige rapporten fra undersøkelsen for flere detaljer knyttet til spørreskjema og metode.

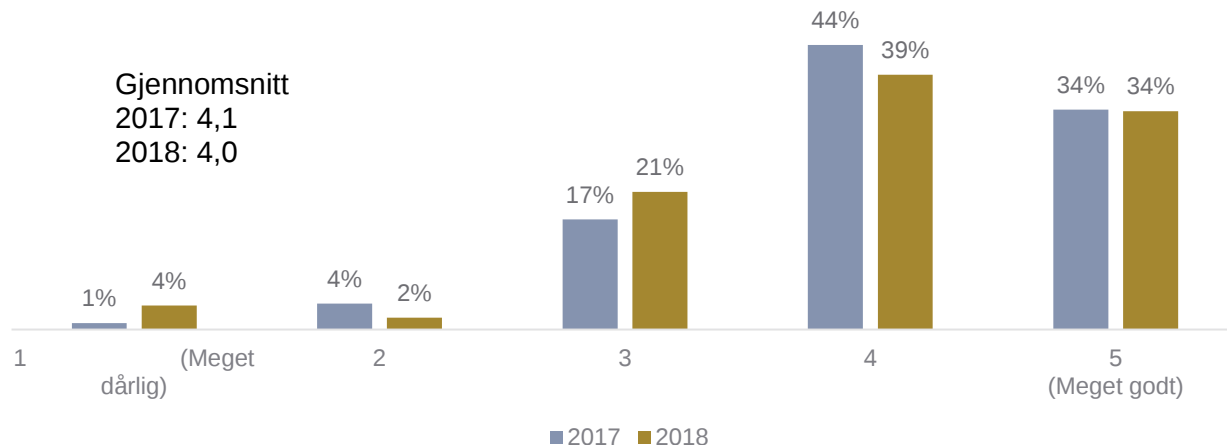
### 8.1 Respondentens holdninger til Oslo sentrum

#### 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?*

73 % av respondentene liker seg godt eller meget godt ute på gater og plasser i Oslo sentrum. 6 % liker seg dårlig eller meget dårlig. Gjennomsnittsscoren for 2018 er 4,0, noe som er 0,1 poeng lavere enn i 2017.

Forskjellen er ikke signifikant.



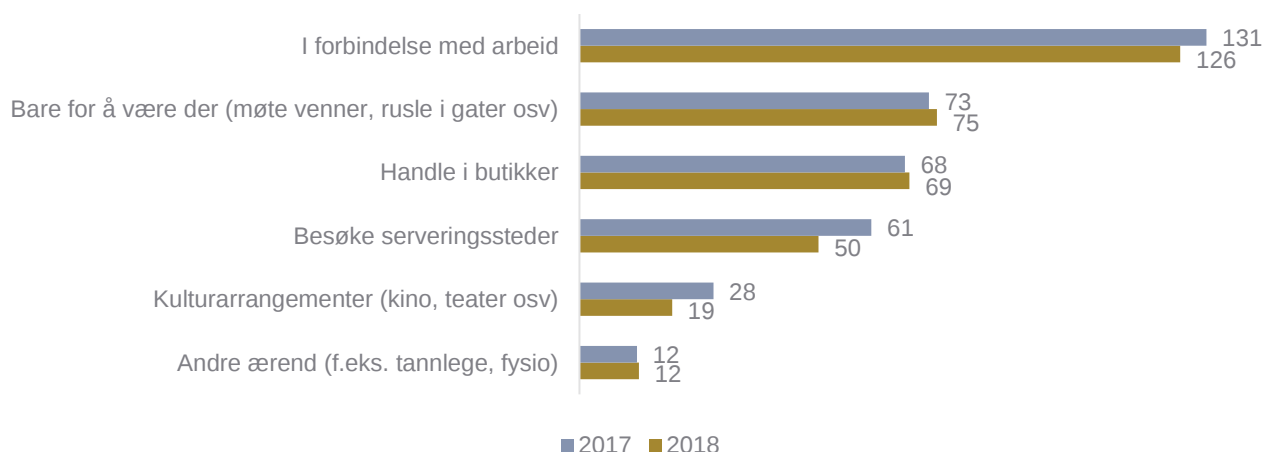
Figur 69 Hvor godt respondentene liker å være ute i sentrum

### 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 forbindelse med arbeid*
- *Bare for å være der (møte venner, rusle i gater osv)*
- *Handle i butikker*
- *Besøke serveringssteder*
- *Kulturarrangementer (kino, teater osv)*
- *Andre ærend (f.eks tannlege, fysio)*

Ifølge respondentene er det vanligste formålet for å dra til sentrum *I forbindelse med arbeid* (gjennomsnittlig 126 dager per år). Det nest vanligste formålet er å *Bare være der for å møte venner, rusle i gater osv* (gjennomsnittlig 75 dager per år). Det er kun små endringer fra 2017 for de fleste formål, unntatt *Besøke serveringssteder* og *Kulturarrangementer*, der det er anslått færre besøk.



Figur 70 Hvor ofte respondentene drar til sentrum for ulike formål (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år)

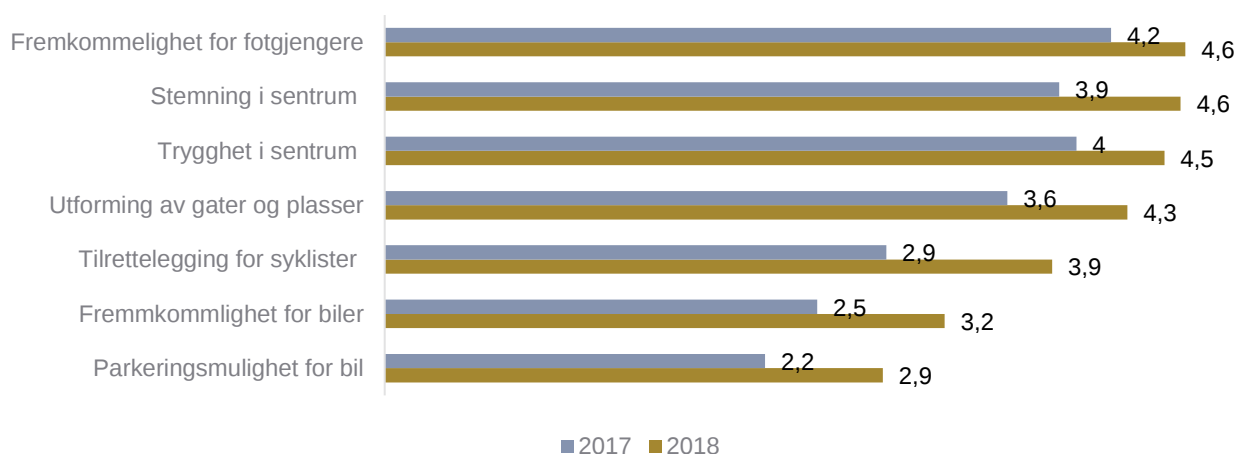
### 8.1.3 Respondentenes inntrykk av Oslo sentrum

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 syklister
- Trygghet i sentrum
- Utforming av utearealer for å skape trivelige gater og plasser
- Folkelivet, stemningen i sentrum

Folk som er intervjuet på gata har et langt bedre inntrykk av Oslo sentrum i 2018 enn i 2017, der scoren for samtlige forhold har økt betydelig.

Respondentene er mest fornøyd med fremkommeligheten for fotgjengere (4,6) og stemning i sentrum (4,6). De er minst fornøyd med parkeringsmulighet for bil (2,9) og fremkommelighet for bil (3,2).

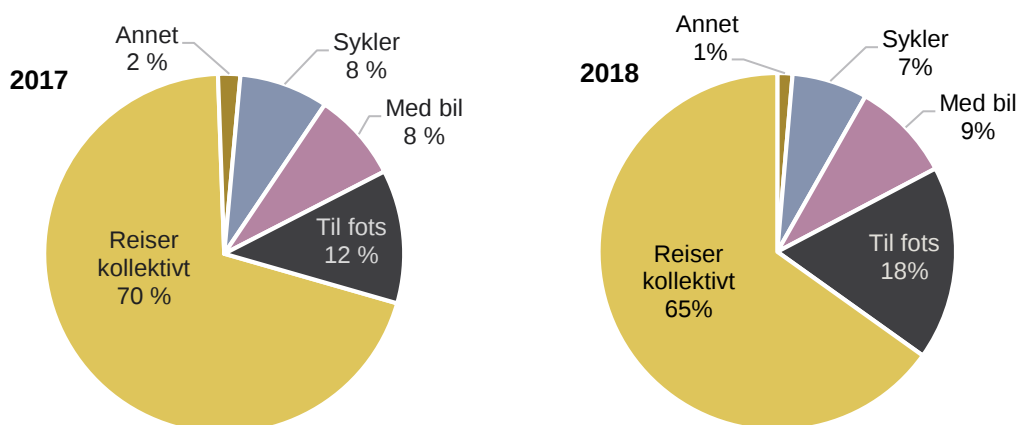


Figur 71 Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum

#### 8.1.4 Reisemåte til sentrum

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

65 % av respondentene svarer at de vanligvis reiser kollektivt til Oslo sentrum. 18 % går til fots, mens 7 % sykler. Det er 9 % som vanligvis kjører bil til sentrum. Figur 72 sammenlikner oppgitt reisemåte i 2017 og 2018. Andelen til fots har økt med 50 %, fra 12 % i 2017 til 18 % i 2018. I tillegg økte andelen som benyttet bil med ett prosentpoeng for samme periode. Færre oppga at de reiste kollektivt og med sykkel, sammenliknet med 2017.

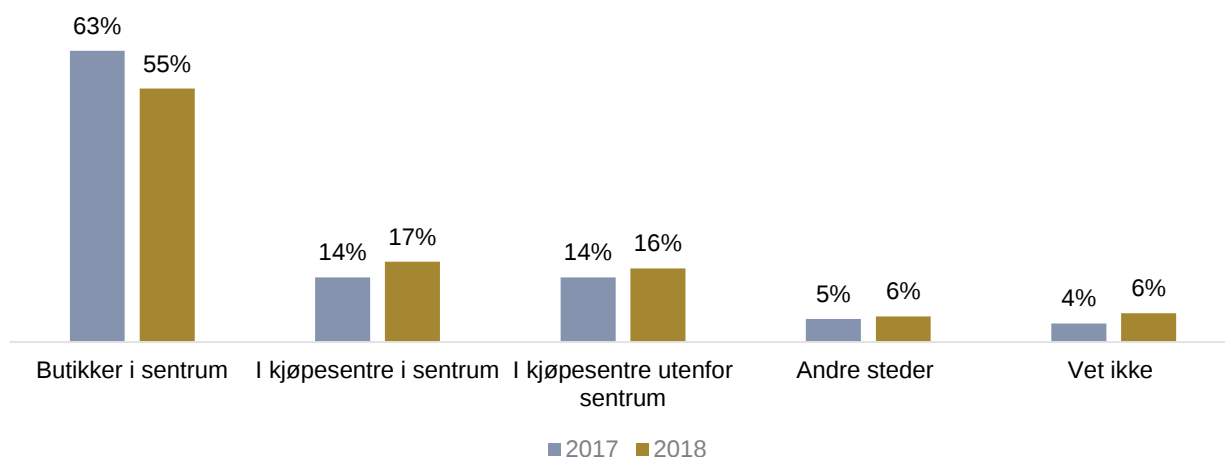


Figur 72 Hvordan respondentene vanligvis reiser til sentrum i 2017 og 2018

#### 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?*

55 % av respondentene foretrekker å handle i butikker i sentrum. 17 % foretrekker kjøpesentre i sentrum, der tilsvarende andel for kjøpesentre utenfor sentrum er på 16 %. Figuren under viser forskjellen fra 2017.



Figur 73 Hvor respondentene foretrekker å handle andre ting enn dagligvarer

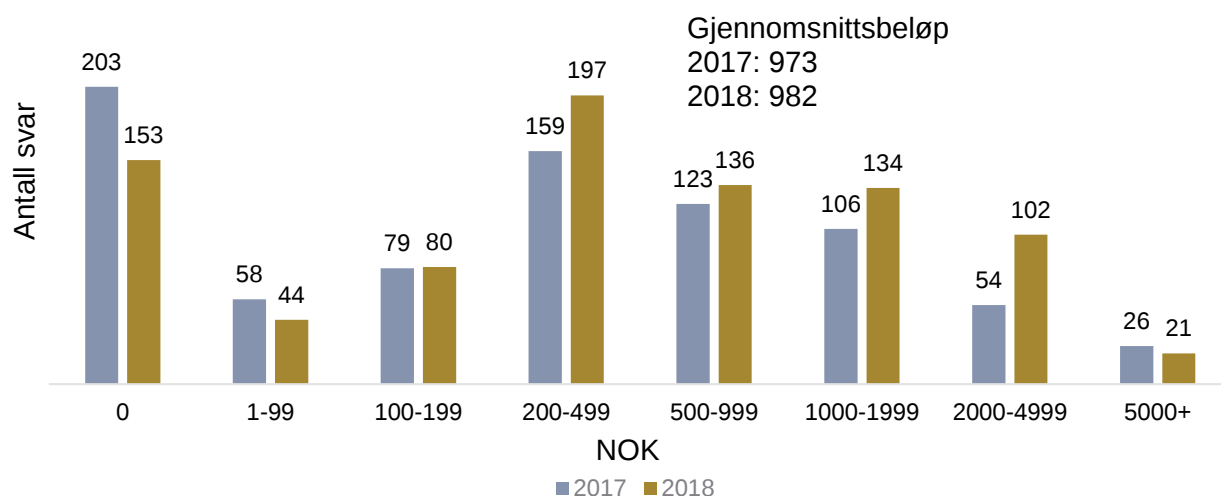
#### 8.1.6 Bruk av penger i sentrum

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

For å ha et likt sammenlikningsgrunnlag mellom årene, er det valgt å utelate svarene der intervjuobjektet ikke ønsket å oppgi beløp eller oppga 0 kr. Dette er gjort da det ikke er mulig å skille mellom disse to kategoriene i datasettet fra 2017. Ikke oppgitt beløp utgjør en betydelig andel av besvarelsene, da mange ikke ønsker svare på dette spørsmålet. Det vil derfor bli feil å beregne gjennomsnitt som inkluderer de som oppga 0 kr, da det for datasettet fra 2017 også inneholder de som ikke ønsket å oppgi beløp. Det anses likevel som sannsynlig at noen oppholder seg i sentrum uten å bruke penger der.

I 2018 ble det ikke oppgitt noen beløp som skilte seg vesentlig ut fra de andre besvarelsene, så her er alle besvarelser over 0 kr benyttet. Det er en markant økning på cirka 40 % i antallet respondenter som har eller planlegger å bruke beløp over 2000 NOK. I undersøkelsen i 2019 vil det undersøkes om det er en trend med flere høye beløp, og det vil vurderes om svært høye beløp bør inkluderes i gjennomsnittsberegningen.

Figur 74 viser fordelingen per beløp som respondentene svarte at de hadde brukt eller planla å bruke i sentrum den dagen i 2017 og 2018. Gjennomsnittlig beløp brukt eller planlagt brukt i 2018 var 982 kroner. Dette er en økning på 9 kroner fra 2017. Forskjellen er ikke signifikant.



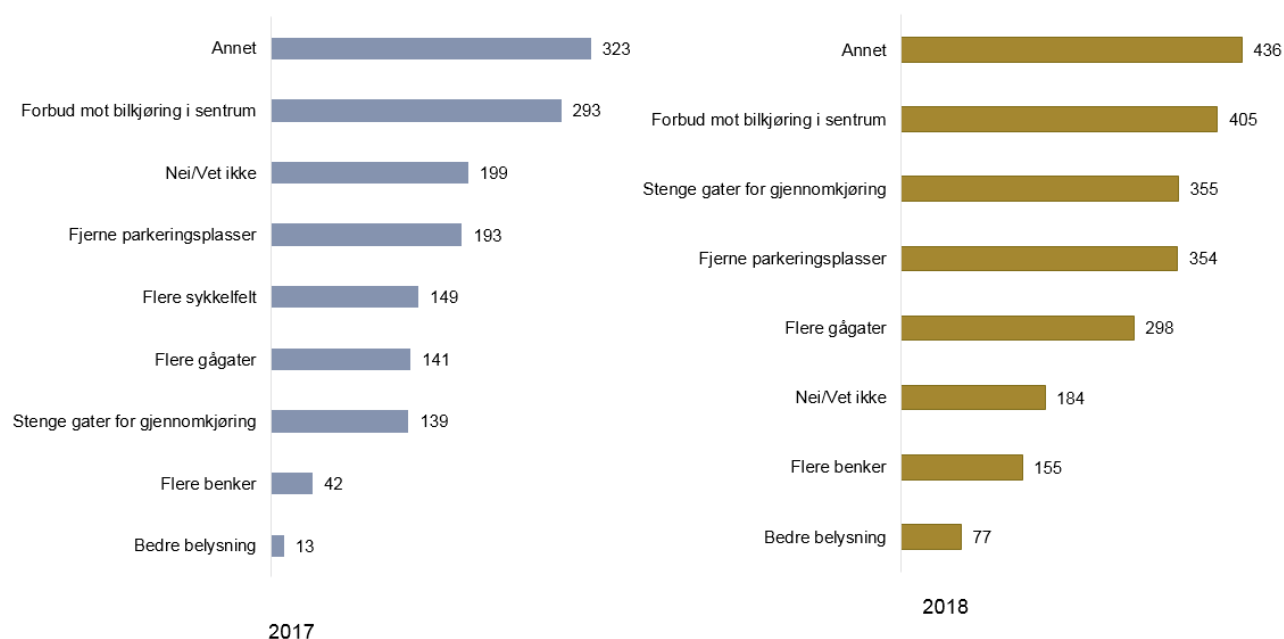
Figur 74 Fordelingen av hvor mye penger respondentene brukte eller planla å bruke i sentrum den dagen i 2017 og 2018

## 8.2 Respondentenes tanker om programmet

### 8.2.1 Tiltak som inngår i programmet

Respondentene ble spurt: *Oslo kommune arbeider med et program 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 programmet?*

Mange respondenter svarte *Annet* (436) eller *Vet ikke* (184) på spørsmål om hvilke tiltak de tror skal inngå i programmet «Bilfritt byliv». Forbud mot bilkjøring var det tiltaket som flest respondenter svarte (405), og utgjør en andel på cirka 19 % av alle svarene.

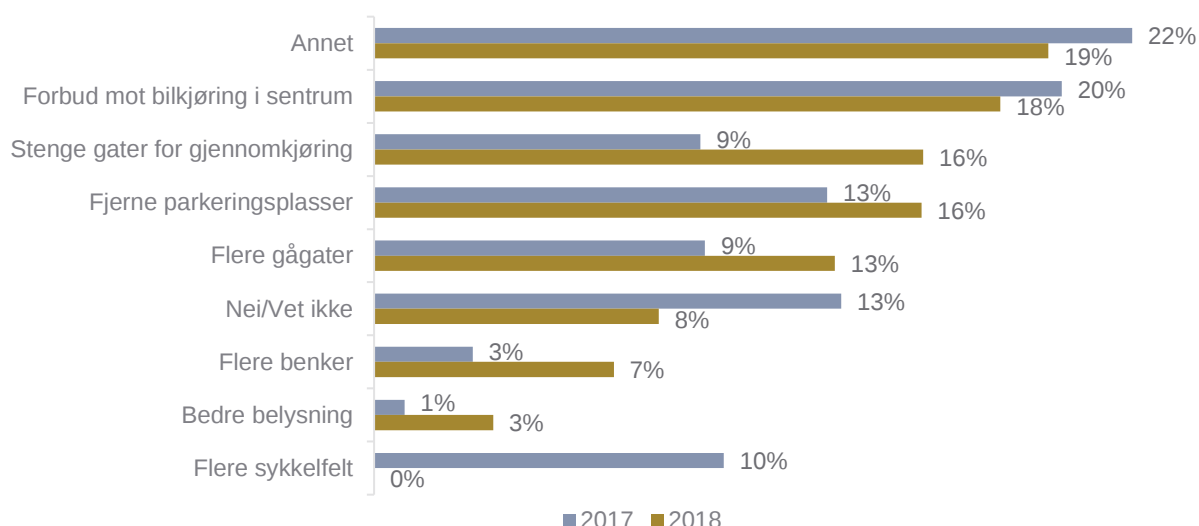


Figur 75 Tiltak respondentene tror inngår i programmet Bilfritt byliv

I spørreskjemaet i 2018 manglet alternativ om flere sykkelfelt. Sykkelfelt kan ha blitt sortert under alternativet *Annet*. Årets undersøkelse hadde flere svar, og antall svar per kategori er derfor ikke direkte sammenliknbar med undersøkelsen i 2017. Svarene er derfor vist i to figurer.

Ved å se på en prosentmessig fremstilling av de ulike svaralternativene, fremgår det at *Annet* og *Forbud mot bilkjøring i sentrum* har høy oppslutning både i 2017 og 2018. For øvrig er det en økning av besvarelser for alle andre kategorier i 2018, sammenliknet med 2017. Unntaket er kategorien *Nei/Vet ikke*, samt kategorien *Flere sykkelfelt* som falt ut. Sistnevnte har en liten innvirkning på sammenlikning mellom de to årene.

Denne delen av spørreundersøkelsen er utformet slik at hvert intervjuobjekt har mulighet til å velge flere kategorier som de har kjennskap til. En mer utjevnert oppslutning rundt kategoriene i 2018, samtidig som oppslutningen rundt kategorien «Nei/Vet ikke» er redusert, kan indikere at respondentene har bedre kjennskap til tiltakene. I gjennomsnitt oppga hvert intervjuobjekt 1,8 kategorier i 2017 mot 2,2 kategorier i 2018.

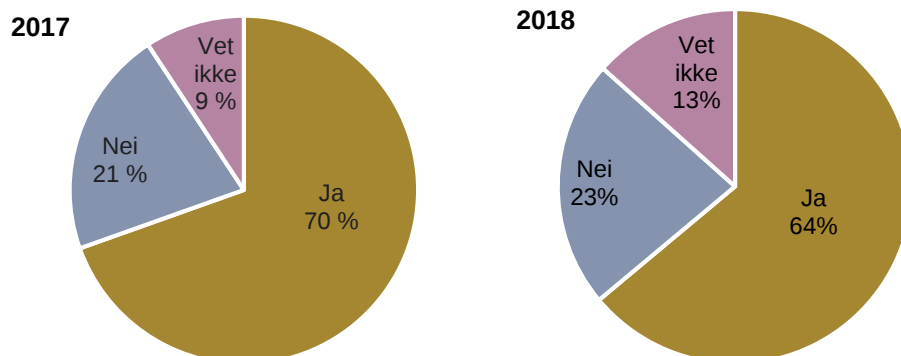


Figur 76 Sammenlikning av respondentenes tanker om tiltak som inngår i programmet i 2017 og 2018

### 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 (64 %) svarte at de tror tiltakene til programmet vil bidra til at flere besøker sentrum. 23 % svarte *Nei* og 13 % *Vet ikke*. I 2017 svarte 70 % *Ja*, 21 % *Nei* og 9 % *Vet ikke*.



Figur 77 Om respondentene tror programmets tiltak vil bidra til at flere besøker sentrum

### 8.3 Oppsummering gateintervjuer

- Resultatene fra undersøkelsen viser at 73 % av respondentene liker seg godt eller meget godt ute på gater og plasser i Oslo sentrum. 6 % oppgir at de ikke trives i sentrum. Gjennomsnittsscoren for 2018 er 4,0, noe som er 0,1 poeng lavere enn i 2017. Forskjellen er ikke signifikant.
- Respondentene er mest fornøyd med fremkommeligheten for fotgjengere (4,6) og stemning i sentrum (4,6). De er minst fornøyd med parkeringsmulighet for bil (2,9) og fremkommelighet for bil (3,2).
- Formålet med reiser til Oslo sentrum er relativt likt mellom 2017 og 2018. De fleste reiser til sentrum er i forbindelse med jobb. Videre drar folk oftere til sentrum for å bare være der, enn for å handle.
- 65 % av respondentene på gata svarte at de vanligvis reiser med kollektivtrafikk til sentrum, mot 70 % i 2017. 9 % svarte at de reiser med bil, der 8 % svarte det samme i 2017. Andelen til fots har økt med 50 %, fra 12 % i 2017 til 18 % i 2018
- 55 % av respondentene foretrekker å handle i butikker i sentrum. 17 % foretrekker kjøpesentre i sentrum, der tilsvarende andel for kjøpesentre utenfor sentrum er på 16 %.
- På spørsmål om å nevne tiltak som inngår i Program Bilfritt byliv, var det flest respondenter som nevnte *Forbud mot bilkjøring* (19 %). Også *Stenge gater for gjennomgangstrafikk* og *Fjerne parkering* ble mye nevnt. I tillegg var det mange respondenter som svarte *Annet* (436) eller *Vet ikke* (184).
- I årets undersøkelse svarer 64 % at Bilfritt byliv vil trekke flere folk til sentrum, mot 70 % i 2017.
- Resultatene indikerer at respondentene kan ha bedre kjennskap til tiltak som inngår i Program Bilfritt byliv.

## 9 Konklusjoner midtveisevaluering

I midtveisevalueringen er det gjort undersøkelser i form av stikkprøver (fotgjengertellinger på 22 steder i sentrum og oppholdsregistreringer på 18 plasser) og spørreundersøkelser (blant befolkningen, næringslivet og folk på gata). Disse er sammenliknet med referansesituasjonen fra 2017 og (der mulig) med data fra Bylivsundersøkelsen 2014. Økt aktivitetsnivå i Program Bilfritt byliv, innføring av nytt kjøremønster i sentrum (inkl. endringer for næringsparkering, varelevering, handicapparkering), byggeaktiviteter i sentrum, tørrere og varmere vær og fotball VM er forhold som påvirker situasjonsbildet i 2018.

### 9.1 Medieanalyse

- Det er bred nyhetsinteresse for et bilfritt sentrum. Antall innlegg er størst i sosiale medier.
- Det varierer over tid om det er flest positive eller negative omtaler om Bilfritt byliv. I perioden for midtveisevalueringer er det overvekt av positive omtaler.

### 9.2 Tellinger og oppholdsregistreringer

- Fotgjengertrafikken har økt med cirka 10 % fra 2017 til 2018, og er basert på alle fotgjengertellinger samlet. I kontrollpunkt Bogstadveien er antall fotgjengere tilnærmet likt mellom de tre årene.
- Oppholdsregistreringene viser en økning på cirka 47 % fra 2017 til 2018. Dette er en betydelig økning, men variasjonene mellom de ulike stedene er svært store.
- I 2018 er det flere som oppholder seg *Sittende på en benk*, *Sittende på en cafestol*, *Sittende sekundær* og *Kommersielle aktiviteter*, enn i 2017.
- I 2017 hadde Karl Johans gate, Grensen og Olav Vs gate flest fotgjengere. I 2018 er det Karl Johans gate, Grensen og Torggata som har flest. I disse tre gatene foregår mesteparten av gangtrafikken, og antallet økte med 5% sammenliknet med 2017. Samtidig har den totale andelen av fotgjengertrafikk som de tre travleste gatene utgjør, gått ned fra 56 % i 2017 til 53 % i 2018. Dette indikerer mer spredning av fotgjengere i området<sup>5</sup>.
- Fotgjengertrafikken i Karl Johans gate økte med 6 % fra 2017 til 2018. Hvis man ser på andelen av fotgjengertrafikk som Karl Johans gate utgjør av totalen for hvert av årene, er forholdet tilnærmet likt mellom 2017 (37%) og 2018 (36%)<sup>6</sup>.
- For samtlige år ble det registrert flest opphold i byrommet Karl Johans gate. Byrommet med nest flest oppholdsregistreringer varierer fra år til år. Andelen opphold i Karl Johans gate økte med 19 % i 2018, sammenliknet med 2017. Samtidig går andelen Karl Johans gate utgjør av totalen for sentrum ned fra 18 % i 2017 til 15 % i 2018<sup>7</sup>. Dette indikerer mer spredning av fotgjengere i området.

<sup>5</sup> I 2014 var det færre registreringspunkter enn i 2017 og 2018. Denne beregninger er basert på kun data fra 2017 og 2018.

<sup>6</sup> I 2014 var det færre registreringspunkter enn i 2017 og 2018. Denne beregninger er basert på kun data fra 2017 og 2018.

<sup>7</sup> I 2014 var det færre registreringspunkter enn i 2017 og 2018. Denne beregninger er basert på kun data fra 2017 og 2018.

- Antallet fotgjengere i Kvadraturen har økt med 33 % fra 2017 til 2018. Samtidig er andelen fotgjengere i Kvadraturen i samme periode kun økt med 3 % av totalen av fotgjengerne i sentrum. Dette indikerer at antall forgjengere i andre deler av området har økt mer.
- Når det gjelder de plassene som har færrest fotgjengere, er det en endring fra 2017 til 2018. I 2017 besto listen av Kongens gate sør, Tollbugata og Tordenskiolds gate som til sammen utgjorde 2 % av totalen. I 2018 er listen Kongens gate sør, Tordenskiolds gate og Rådhuspassasjen, som igjen utgjorde 2 % av totalen. Antallet fotgjengere i Tollbugata har økt kraftig. Dette kan henge sammen med at det ble gjort endringer i kollektivtilbudet i gata siden referansesituasjonen.
- Bankplassen, Grev Wedels plass og Universitetsplassen er de byrommene med minst opphold, og utgjør kun 2 % av totalen. Disse er de samme i alle år og andelen er stabil.
- Det er store lokale forskjeller i området. Det er ingen entydige sammenhenger mellom antallet fotgjengere og antall opphold. Dette tyder på at attraktivitet og tilretteleggingen i byrommet har betydning for antall opphold, ikke bare hvor mange mennesker det er i området.
- Det er ingen entydige sammenhenger mellom innføring av nytt kjøremønster og endring av antall fotgjengere og/eller opphold i områder som er avlastet for trafikk. Erfaring fra innføring av andre større (vei)tiltak tilsier at det er en overgangsperiode på flere uker etter innføring der trafikantene tilvenner seg ny situasjon.

## 9.3 Spørreundersøkelser

### 9.3.1 Sentrums attraktivitet

#### *Befolkningen*

Blant befolkningen liker de fleste godt eller svært godt å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum. De som er intervjuet på gata er noe mer positive enn de som har svart på spørreundersøkelsen blant Oslos befolkning, henholdsvis 73 % mot 66 %. For begge gruppene er det en mindre andel som liker seg svært dårlig eller dårlig i sentrum, henholdsvis 6 % mot 8 %. Gjennomsnittet fra undersøkelsen viser at begge gruppene er noe mindre positiv i 2018 enn 2017, men endringen er ikke signifikant. Spørreundersøkelsen blant Oslos befolkning inkluderer også spørsmål om alder. Denne indikerer at folk mellom 50 og 59 år var mest fornøyd. I 2017 var det aldersgruppen 60+ som var mest fornøyd.

De 3 viktigste formålene i sentrum er å jobbe, handle eller å bare være i sentrum. Respondentene har best inntrykk av kollektivtrafikken til og fra sentrum, fremkommeligheten for fotgjengere og stemning i sentrum. De har dårligst inntrykk av fremkommelighet for bil og parkeringsmuligheter for bil.

#### *Næringslivet*

Virksomhetene er noe mer positive til framtidsutsiktene i 2018, enn i 2017. 58 % av respondenten anser framtidsutsiktene som gode, mens 22 % anser dem som dårlige. I 2017 syntes 55 % at framtidsutsiktene var gode, og 18 % at de var dårlige.

Blant de spurte i næringslivet synes 68 % det er attraktivt å drive virksomhet i Oslo sentrum, mot 80 % i 2017. Gjennomsnittet fra undersøkelsen viser at næringslivet er noe mindre positiv i 2018 enn 2017, med en score på 3,9 i 2018 mot 4,2 i 2017. Endringen er signifikant. Virksomhetene er mest fornøyd med fremkommeligheten for fotgjengere og minst fornøyd med fremkommeligheten for bil.

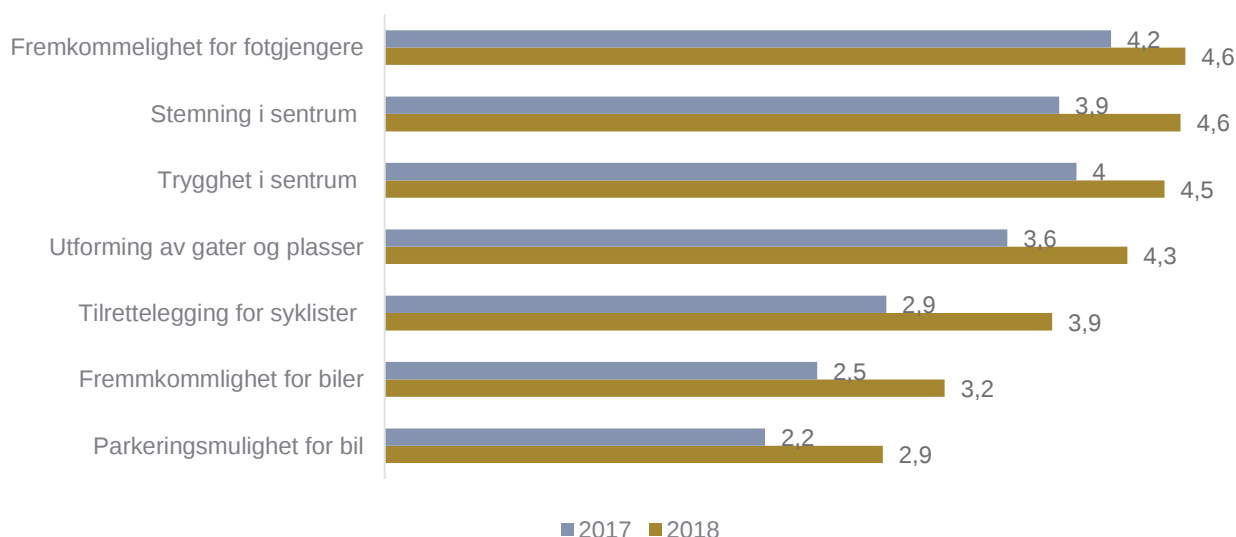
Mens andelen av virksomhetene som bruker tjenestebilen i daglig drift er stabil, er det registrert en stor endring knyttet til om og hvor disse parkerer bilen i sentrum. I 2017 svarte 50% at de ikke parkerte i sentrum, mot 15 % i 2018. Det vil si at, av næringslivet som benytter tjenestebil, velger 85 % å parkere i sentrum i 2018. Av disse velges både parkeringshus (44 %) og gata (35 %).

### 9.3.2 Kunnskap om Bilfritt byliv

Felles for befolkningen og næringslivet er at de fleste nevner tiltak knyttet til biltrafikk og parkering, vedrørende tiltak de tror inngår i Bilfritt byliv. Det er samtidig slik at resultatene indikerer at folk oppgir flere svar enn tidligere, noe som kan tyde på økt kjennskap til tiltak.

Folk som er intervjuet på gata har et langt bedre inntrykk av Oslo sentrum i 2018 enn i 2017.

**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:**



Figur 78 Folk som er intervjuet på gata har et langt bedre inntrykk av Oslo sentrum i 2018 enn i 2017

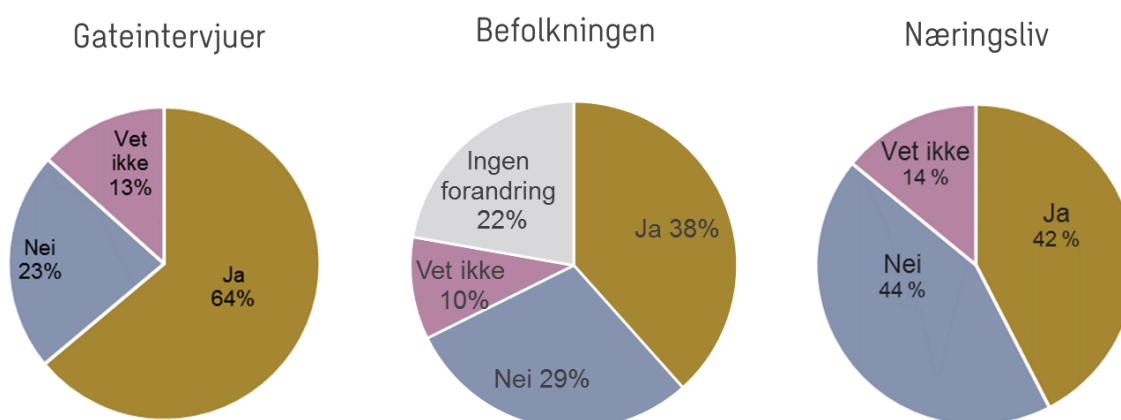
### 9.3.3 Holdning til Bilfritt byliv

Resultatene fra spørreundersøkelsene indikerer at befolkningen (46 %<sup>8</sup>) er langt mer positivt til Bilfritt byliv enn næringslivet (28 %). Samtidig viser resultatene store forskjeller mellom folk som har svart på nettet og de som ble intervjuet på gata. 64 % av de som ble intervjuet på gater i Oslo tror at flere vil komme til å bruke sentrum som følge av tiltak i Bilfritt byliv, mot 38 % av de som svarte på nett. Resultatene indikerer en sammenheng mellom holdningen til Bilfritt byliv og om man tror det blir flere eller færre som bruker sentrum som følge av tiltakene.

Spørreundersøkelsen blant Oslos befolkning inkluderer også spørsmål om alder. Denne indikerer at andelen som er positiv til programmet synker tilnærmet proporsjonalt med alderen og andelen som er negativ stiger omlag tilsvarende.

Til tross for at cirka halvparten av næringsdriverne er negative til programmet, tror de fleste, tilsvarende som i 2017, at programmet ikke vil få noen innvirkning på omsetningen til virksomheten.

### *Tror du tiltakene i Bilfritt byliv vil bidra til at flere besøker sentrum?*



Figur 79 Sammenlikning av svarene fra gateintervjuer, spørreundersøkelse blant befolkning på nettet og spørreundersøkelse blant næringslivet på spørsmål om man tror tiltakene i Bilfritt byliv vil bidra til at flere besøker sentrum

## Vedlegg

Vedlegg 1: Oppsummering av fotgjengertellinger og oppholdsregistrering 2018

Vedlegg 2: Spørreundersøkelse blant Oslos befolkning 2018

Vedlegg 3: Spørreundersøkelse blant næringslivet i Oslo sentrum 2018

Vedlegg 4: Gateintervjuer 2018

<sup>8</sup> Dette spørsmål ble kun stilt i spørreundersøkelsen blant Oslos befolkning og ikke på gata. Resultatet er derfor kun basert på spørreundersøkelsen blant Oslos befolkning.