

RAPPORT

Bylivsevaluering 2019 – sluttrapport



Foto: Sweco Norge AS



Kunde: Oslo kommune Plan- og bygningsetaten
Prosjekt: Evaluering av Bilfritt byliv
Prosjektnummer: 10211697
Dokumentnummer:

Rev.: 03

Innhold i rapporten:

Sweco har gjennomført flere evalueringer av tiltak i Program Bilfritt byliv. Første evaluering ble gjennomført i 2017. Dette var før tiltak ble iverksatt og var en evaluering av referansesituasjonen. Andre evaluering ble gjort i 2018. Da var en del tiltak gjennomført, både permanente og midlertidige tiltak. Dette ble kalt midtveisevaluering. I 2019 er sluttevalueringen, «Bylivsevalueringen», gjennomført. Dette er en samlet vurdering av hele perioden, fra før tiltak ble iverksatt til etter tiltak er satt i drift.

Evalueringen har bestått av følgende undersøkelser, registreringer og observasjoner:

- Fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer: Gir et øyeblikksbilde av fotgjengeraktiviteten rundt om i sentrum og hvordan plassene brukes.
- Spørreundersøkelse blant Oslos befolkning: En undersøkelse som blant annet avdekker holdninger knyttet til ulike forhold i Oslo sentrum, hvordan de hovedsakelig kommer seg til byen og eventuell kjennskap til program Bilfritt byliv.
- Spørreundersøkelse blant næringslivet: En undersøkelse som blant annet avdekker ulike bedrifters bruk av tjenestebiler, holdninger til næringsvirksomhet i sentrum og eventuell kjennskap til Bilfritt byliv.
- Gateintervju: Intervju gjennomført på ulike steder i sentrum. Undersøkelsen avdekker holdninger til Oslo sentrum og tanker knyttet til program Bilfritt byliv
- Medieanalyse: En analyse av alle artikler og innlegg som har blitt publisert i tradisjonelle og sosiale medier med tema knyttet til Program Bilfritt byliv.
- Gjennomføring av intervju med fokusgrupper, utført i 2017 og 2019: Dybdeintervju med ulike grupper, både private og næring. Gjennom fokusgruppene ble det avdekket tilbakemeldinger/meninger knyttet til blant annet bilfritt byliv, kjøremønster, sykkeltilrettelegging, arrangementer og kunst
- Omverdensanalyse: En analyse for å avdekke hvilke forhold utenfor prosjektet som kan ha påvirket gjennomføringen av prosjektets ulike faser og/eller resultatene som måles. Utført i 2017 og 2019.
- Deltagende observasjon: brukt for å følge opp endringer i atferd og bruk ved utvalgte byrom der Bilfritt byliv har gjennomført tiltak i 2017 og 2019. Ikke del av midtveisevalueringen.

Sweco hadde våren 2019 et selvstendig prosjekt der parkerings- og vareleveringssituasjonen i Oslo sentrum ble evaluert. Rapporten er kort oppsummert i et eget vedlegg. Resultatene fra dette prosjektet er kort omtalt i konklusjonsskapskapittelet.

Rapporteringsstatus:

☒ Endelig

☐ Oversendelse for kommentar

☐ Utkast

Utarbeidet av:	Sign.:
Maria Lindøen-Høifors / Nina Fossen / Mattias Stridh	nomarl / nonifn / nomatt
Kontrollert av:	Sign.:
Sara Polle / Bjarte Skogheim	nopoll / nobjas
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Maria Lindøen-Høifors	Sara Polle

Revisjonshistorikk:

01	11.10.19	Førstekast for kommentar	nomarl / nonifn / nomatt	nopoll
02	13.11.19	Endelig rapport	nopoll / nomarl	nobjas
03	26.11.19	Mindre justeringer	Nomarl	nopoll
Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Swecos metode for evaluering	5
3	Status og spesielle forhold som kan påvirke evalueringen	8
4	Medieanalyse	15
5	Fotgjengertellinger og oppholdsregistrering.....	23
6	Spørreundersøkelse blant befolkningen	45
7	Spørreundersøkelse blant næringslivet i Oslo sentrum	62
8	Gateintervjuer	79
9	Fokusgrupper	88
10	Omverdensanalyse.....	92
11	Deltagende observasjon	97
12	Sammendrag	102
13	Konklusjon knyttet til evaluering av Program Bilfritt byliv	111
14	Referanser	114
15	Vedlegg	115

1 Innledning

Gjennom vedtak av Byrådssak 1092/17 ble Program Bilfritt byliv etablert og følgende mandat ble gitt for det videre arbeid:

Målsetning

Målsetningen med Program Bilfritt byliv er å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden, hvor et bilfritt sentrum er et virkemiddel.

Sweco gjennomfører evaluering av hvordan tiltakene i Program Bilfritt byliv har fungert i praksis og hvordan de har blitt oppfattet av ulike aktører. Evalueringen har foregått i perioden fra våren 2017 til høsten 2019 og er sammenstilt i hovedrapport «Bylivsevaluering 2019 - sluttrapport» med tilhørende vedleggsrapporter for hvert år. Denne rapporten er en sammenstilling av data og analyser for hele perioden, som til sammen utgjør sluttevalueringen av programmet. Vedleggsrapportene inneholder ytterligere informasjon som ikke inngår i samlerapporten, blant annet utdypende beskrivelser av metodikk og egenskaper ved dataene. Metodene er tilpasset det som skal undersøkes, og gir til sammen et bredt bilde av sluttsituasjonen. Alle delrapportene er utarbeidet av Sweco.

2 Swecos metode for evaluering

Hensikten med denne evalueringen er å finne ut om tiltakene som er utført i regi av Program Bilfritt byliv i perioden 2017-2019 har endret bruken og opplevelsen av Oslo sentrum. Det er samlet inn data for å etablere et kunnskapsgrunnlag for å si noe om dette. Det er definert ulike indikatorer som er vist i figur 1.



Figur 1: Innhold i bylivsevalueringen og indikatorene som er benyttet i fremstillingen av resultater.

Evalueringen har foregått over tre år og Sweco har gjennomført spørreundersøkelser, registreringer, intervjuer og observasjoner for å se resultatene i en større sammenheng.

Fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer: Gir et øyeblikksbilde av fotgjengeraktiviteten rundt om i sentrum og hvordan byrommene brukes sett i sammenheng med de andre undersøkelsene. Fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer er utarbeidet etter samme metodikken som Bylivsundersøkelsen, gjennomført av Oslo kommune i 2014 (og i 1987, 1998). Dette for å kunne sammenligne resultatene. Metoden som er brukt (kortvarige tellinger og registreringer) gjør at resultatene blir avhengige av forholdene den enkelte dagen, og disse er derfor særskilt belyst¹.

Spørreundersøkelser blant Oslos befolkning, næringslivet og av folk i gatene i Oslo sentrum: Spørreundersøkelser som blant annet utforsker bruken av Oslo sentrum, avdekker holdninger knyttet til ulike forhold i Oslo sentrum, og eventuell kjennskap til program Bilfritt byliv.

Omverdensanalyse: En analyse for å avdekke hvilke forhold utenfor prosjektet som kan ha påvirket gjennomføringen av prosjektets ulike faser og/eller resultatene som måles. Utført i 2017 og 2019.

¹ Det finnes ulike metoder for å samle inn data om fotgjengere og om opphold. Hver metode har sine styrker og svakheter. Samtidig har hvert prosjekt spesifikke behov for type data, økonomiske rammer og egne behov for hvor og hvor lenge data samles inn. I evalueringen hentes det inn data i et sentrumsområde (som er et komplekst område for datainnhenting), i store byrom og i hele gatesnitt, på mange ulike plasser, og både for passeringer (fotgjengertellinger) og bruk (oppholdsregistreringer). Det er vurdert at automatisert datainnhenting (som sensorer, blåttann eller wi-fi) ikke skaffer tilsvarende (og dermed sammenlignbare) data innenfor de økonomiske rammene til prosjektet. Det understrekes at det i denne evalueringen heller ikke er til hensikt å samle inn langvarige datasett.

Medieanalyse: En analyse av alle artikler og innlegg som har blitt publisert i tradisjonelle og sosiale medier med tema knyttet til Program Bilfritt byliv.

Intervju med fokusgrupper: Dybdeintervju med ulike grupper, både private og næringslivet. Gjennom fokusgruppene ble det avdekket tilbakemeldinger/meninger knyttet til blant annet bilfritt byliv, kjøremønster, sykkeltilrettelegging, arrangementer og kunst. Utført i 2017 og 2019.

Deltagende observasjon: Gjennomført for å følge opp endringer i atferd og bruk av utvalgte byrom der Bilfritt byliv har gjennomført tiltak i 2017 og 2019. Ikke del av midtveisevalueringen.

Metode	Fotgjenger-tellinger	Oppholds-registreringer	Spørre-undersøkelser: - Folk i gata - Oslos befolkning - Næringsliv	Omverden-sanalyse	Medieanalyse	Fokusgrupper	Deltakende observasjon
Bruk							
Antall fotgjengere	X						X
Antall opphold		X					X
Tilfredshet			X		X	X	
Attraktivitet			X	X	X	X	X
Antall og type besøk			X	X	X	X	X
Reisemåte			X	X	X	X	
Handlepreferanser			X	X	X	X	
Omsetning			X	X			
Forståelse							
Kjennskap til tiltak			X		X	X	
Holdning							
Holdning til programmet			X		X	X	
Holdning til tiltak			X		X	X	
Tiltakenes påvirkning			X		X	X	

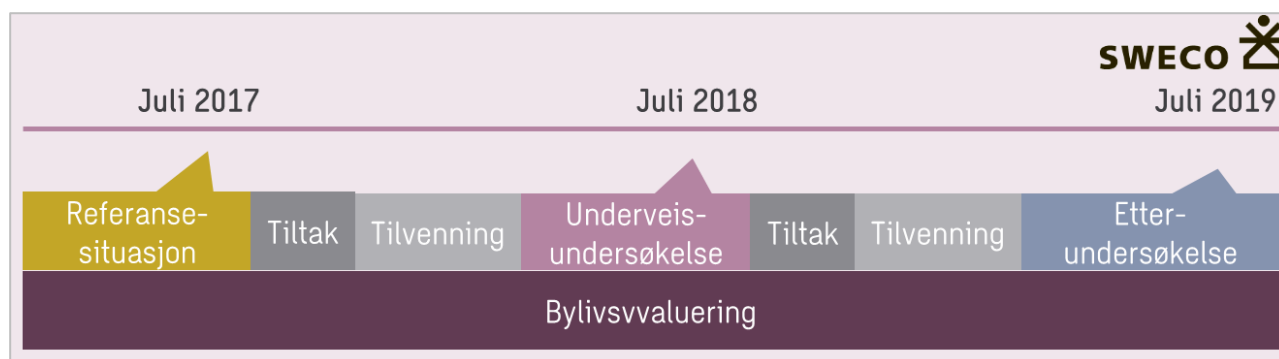
Figur 2: Oversikt som viser metoder som brukes for å måle de ulike indikatorene.

Det er viktig at man kan være trygg på at den kunnskapen man samler inn gir et riktig bilde av hva som faktisk har skjedd i et område. Man må kunne være trygg på om det har skjedd endringer som følge av et spesifikt tiltak, eller om endringen ikke er unik for området og også har skjedd andre steder. I tillegg til å sammenligne områder er det også viktig å sammenligne i tidsrom. Skjer endringene nå eller har de pågått i enn lengre periode?

Derfor består vår evalueringsmetode av å innhente kunnskap om:

- Tiltaksområder (steder i sentrum der det er gjort tiltak i regi av Program Bilfritt byliv)
- Influenksområdet (avgrensningen til Program Bilfritt byliv)
- Omverden

Evalueringen startet i 2017 med å innhente kunnskap om referansesituasjonen eller førsituasjonen, som er situasjonen før det ble gjennomført tiltak. Referansesituasjonen er den situasjonen man ønsker å sammenligne med i vurderingen av tiltakene. Figur 3 viser en oversikt over gjennomføringen av Bylivsevalueringen, fra start til slutt.



Figur 3: Tidslinje for Bylivsevalueringen.

Ved gjennomføring av de fleste tiltak er det slik at samfunnet trenger noe tid å tilvenne seg til den nye situasjonen. Dette er en tidsperiode man bør følge med på, men som ikke gir et endelig grunnlag for å trekke konklusjoner om effekter av tiltaket. Perioden juli 2017-juli 2018 var en periode der de første tiltakene ble utført og hvor man tydelig var i en tilvenningsperiode. Evalueringen i 2018 utgjorde en underveisundersøkelse og ble kalt midtveisevaluering.

Etter tilvenningsfasen hentes kunnskap om «den nye» situasjonen med tiltak i en såkalt etterundersøkelse. For å kunne sammenligne og evaluere er det vesentlig at kunnskapen man samler i referansesituasjonen og etterundersøkelsen innhentes på mest mulig lik måte og med de samme resultatindikatorene. Evalueringen i 2019 er en etterundersøkelse av tiltakene utført i regi av Program Bilfritt byliv 2017- juli 2019. Det er samtidig viktig å påpeke at noen av tiltakene inngår i tilvenningsfasen.

Selve bylivsevalueringen baserer seg på resultatene fra alle undersøkelsene som er gjennomført i perioden 2017-2019. Evalueringen består i å vurdere om det har skjedd endringer, hva slags endringer som har skjedd, hvor det har skjedd endringer, hvorfor det har skjedd endringer og hva de betyr. Til slutt konkluderes det hvorvidt tiltaket har fungert etter hensikten.

Denne rapporten er en sammenstilling av data og analyser for hele perioden, som til sammen utgjør sluttevalueringen av programmet. Vi har sammenliknet data og analyser fra 2019 med referansesituasjonen i 2017 og med midtveisevalueringen i 2018.

3 Status og spesielle forhold som kan påvirke evalueringen

3.1 Status i programmet

Gjennom vedtak av Byrådssak 1092/17 ble Program Bilfritt byliv etablert. «*Handlingsprogrammet for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027*» ble vedtatt i Oslo bystyre 09. september 2018 og er en del av den langsiktige satsingen på økt byliv i sentrum. Handlingsprogram for økt byliv foreslår strategier og tiltak som skal gjøre bylivet i Oslo sentrum mer mangfoldig og variert.

Det er utarbeidet en egen «*Handlingsplan 2019*». Denne planen inneholder blant annet forslag til hvilke gater som kan opparbeides permanent, samt forslag til tiltak som kan bygge opp under Bilfritt bylivs rolle i markering av Oslo som miljøhovedstad 2019.

I sluttevalueringen sammenlignes hovedsakelig situasjonen i 2019 med referansesituasjonen fra 2017. Data fra hele evalueringsperioden (både 2017, 2018 og 2019) er tatt med i fremstillingen av resultatene.

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.

Sommeren 2017 ble det også fjernet om lag 350 gateparkeringsplasser i sentrum. De første parkeringsplassene ble fjernet omtrent samtidig som førundersøkelsen ble gjennomført. I løpet av 2018, og starten av 2019, ble resterende, kommunal gateparkering innenfor planområdet fjernet eller omdisponert. Den frigjorte plassen skal brukes til tiltak for økt byliv, handicapparkering, varelevering og/eller næringsparkering.

4. juni 2018 ble det innført nytt kjøremønster i sentrum. Det nye kjøremønsteret ble utarbeidet etter følgende prinsipper:

- Kjøremønsteret skal bidra til mindre bilkjøring totalt sett
- Kjøring til eiendommer og varelevering skal være mulig, samt kjøring til P-husene i sentrum
- Kjøremønsteret bør være lesbart for bilister
- Kollektivtraseene skånes i mest mulig grad for biltrafikk
- Dagens gågatenett beholdes
- Det unngås å påføre sykkeltraseene økt biltrafikk og etterstrebes å påføre dem mindre biltrafikk
- Kjøremønsteret skal kunne skiltes iht. gjeldende regelverk
- Hindring av muligheter for å kjøre gjennom prosjektområdet fra nord til sør og fra vest til øst
- Gjennomkjøring henvises til Ring 1 og tunnel



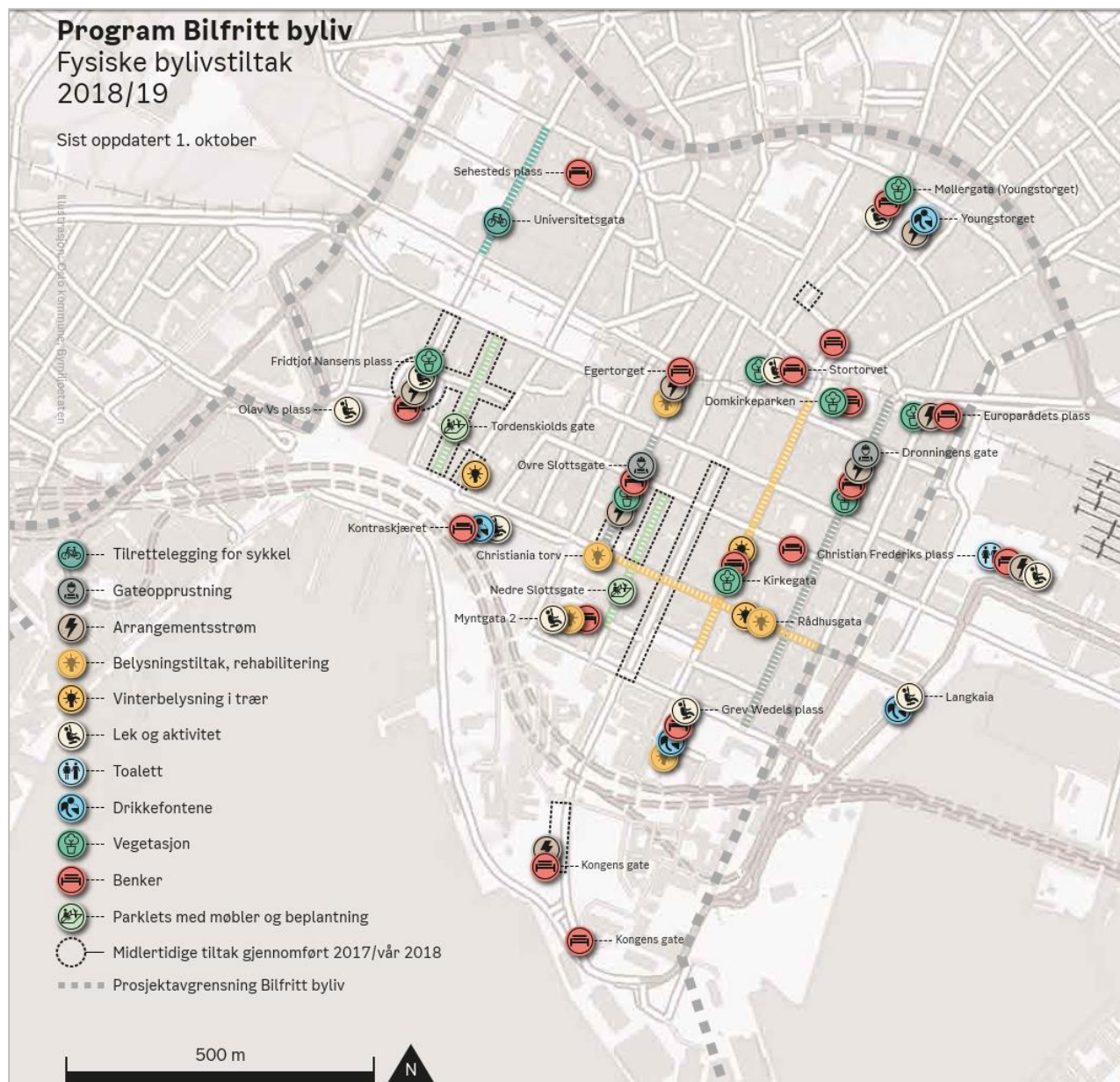
Figur 4: Nytt kjøremønster som ble innført i juni 2018 gjør det forbudt å kjøre over Christiania torv, med unntak av buss. Bilder tatt hhv. Oktober 2019 og juni 2018 av Sweco.

Endringene i kjøremønsteret påvirket også kjøremulighetene for turistbusser og hvor disse kunne ha vente-/oppstillingsplasser. I 2018 ble av- og påstigningssone etablert i Rosenkrantz gate i stedet for på Fridtjof Nansens plass. Da Rådhusgaten ved Kontraskjæret ble stengt i januar 2019, og kollektivtransport ble omlagt til Stortingsgaten, var det et behov for en ny løsning for turistsesongen 2019. BYM utarbeidet en ny løsning der Haakon VIIs gate og Kongensgate sør ble tatt i bruk.

22. juni 2018 ble Myntgata 2 åpnet som et nytt byrom for byens innbyggere. 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.

Sommeren 2019 ble det fattet vedtak av områdereguleringsplan for gater og byrom i sentrum, som tilrettelegger for de ønskede fysiske endringene i området og dermed muliggjør gjennomføring av økt byliv.

I perioden for evalueringen (2017-2019) er det gjennomført arrangementer og aktiviteter i området. I samme tidsrom er det også utført flere fysiske tiltak. Figur 5 viser en oversikt over hvilke fysiske bylivstiltak som ble gjennomført i 2018/19 og hvor de ulike tiltakene ble iverksatt. I kap. 3.1.1 presenteres arrangementer som er gjennomført i forbindelse med programmet i 2019.



Figur 5: Planlagte fysiske bylivstiltak i regi av Bymiljøetaten 2018/19. Sist oppdatert 1.10.2019 (Oslo kommune, 2019).

Følgende tiltak gjennomføres i Program Bilfritt byliv i 2019 (hentet fra *Handlingsplan 2019* for Program Bilfritt byliv):

- **Olav Vs plass:** Små forbedringer gjør den lille parken til et hyggeligere sted å være, og et mer spennende sted å leke for barn.
- **Fridtjof Nansens plass:** Både faste og løse bord og stoler, plantekasser, lysinstallasjoner, kunst og aktivitetsmøbler har gitt nye muligheter til Fridtjof Nansens plass etter at den ble sperret for ordinær trafikk i 2018.

- **Tordenskiolds gate:** Midlertidig møblering erstattes med parklets med sittemuligheter, beplantning og tilrettelegging for uteservering.
- **Kontraskjæret:** Drikkevannsfonter, benker og bord er plassert i byrommet, og det er gjennomført et prosjekt for tilrettelegging for lek og fysisk aktivitet i parken.
- **Nedre Slottsgate:** I Nedre Slottsgate videreføres og utvides møbleringen med parklets og engkasser til kvartalet sør for Rådhusgata.
- **Øvre Slottsgate:** Gaten er bygd om til gågate, med blant annet nytt gatedekke, ny møblering, beplantning og arrangementsstrøm.
- **Myntgata 2:** Gårdsrommet i Myntgata 2 har fått oppgradert og større leke- og aktivitetsplass for barn og voksne og ny belysning.
- **Youngstorget:** Det er etablert flere steder å sitte, ny drikkevannsfonter, beplantning og utstyr for lek og fysisk aktivitet. Eksisterende anlegg for arrangementsstrøm er oppgradert.
- **Domkirkeparken:** Sammen med Kirkelig fellesråd ruster Oslo kommune opp Domkirkeparken.
- **Rådhusgata:** Vinterbelysning i trær. Oppgradering av eksisterende belysning i gata.
- **Kirkegata:** Det har kommet vinterbelysning i trærne, flere benker og beplantning i plantekasser.
- **Grev Wedels plass:** Tilrettelegging for lek og fysisk aktivitet gjennom petanque og sjakk. Etablering av drikkevannsfonter og utplassering av flere benker.
- **Dronningens gate:** Bredere fortau, bymøbler, beplantning og arrangementsstrøm.
- **Christian Frederiks plass:** Plassen foran Oslo S har blitt et leke- og aktivitetssted for små og store barn, med offentlig toalett og flere sittemuligheter.
- **Langkaia:** Her er det etablert drikkevannsfonter og leke- og aktivitetsapparater.

3.1.1 Aktiviteter på frigjort areal

Program Bilfritt byliv ønsker også å skape mer plass til byliv, arrangementer og møteplasser. I løpet av 2019 har Program Bilfritt byliv arrangert følgende:

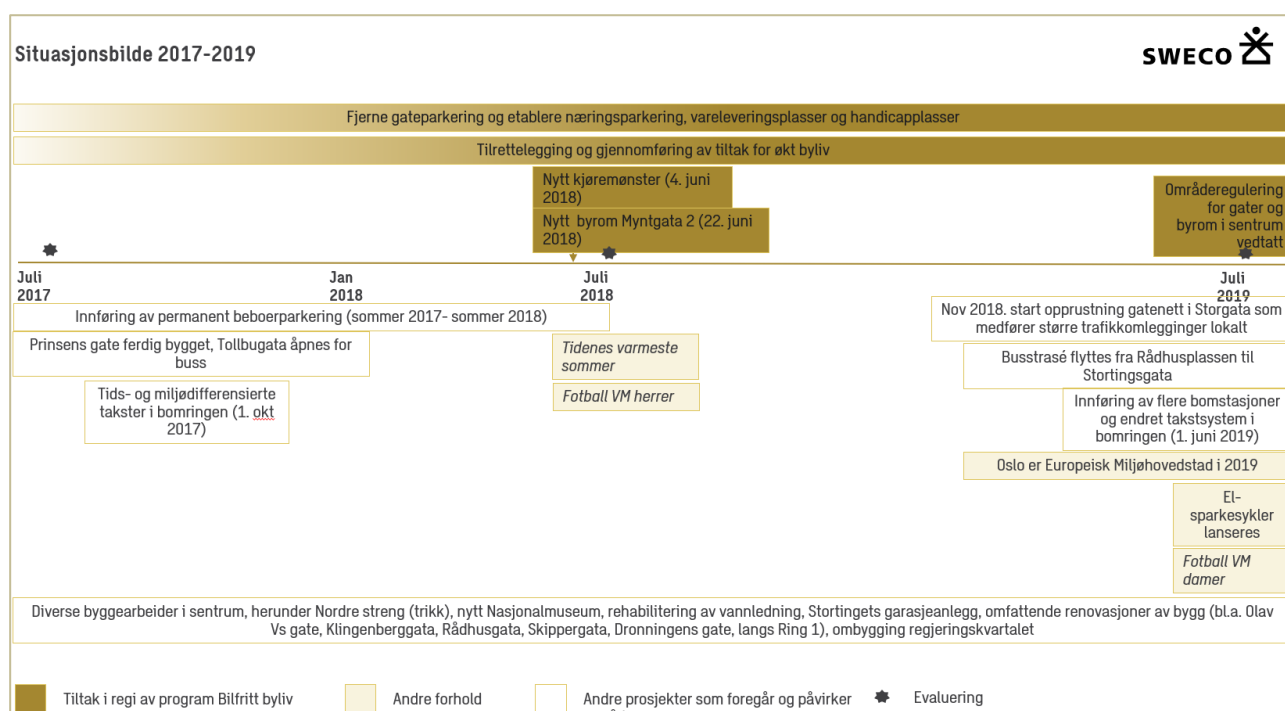
- Bysnakk#1 (30. januar) og Bysnakk#2 (30. mars) i samarbeid med ByKuben. Begge arrangementene ble holdt i ByKubens lokaler i Myntgata 2
- 17. februar: Vinterlek i Myntgata 2 (familiearrangement)
- Vårfest i Dronningens gate 12. mai
- Camp Deichman 6. juni på Youngstorget (Barnas lørdag på Youngstorget)
- OsloByliv: Flere lørdager der gater med biler transformeres til gater med blant annet lek, aktivitet, kunst og kultur. Følgende datoer er OsloByliv arrangert:
 - 1. juni (Nedre Slotts gate),
 - 15. juni (Kirkegata),
 - 17. august (Dronningens gate) og
 - 31. august (Øvre og Nedre Slottsgate)
- Petanque-arrangement på Grev Wedels plass, 10. juni (Program Bilfritt byliv arrangerte dette i samarbeid med petanque-foreningen)
- OsloByliv-konferansen, 31. august (fagkonferanse på Sentrum scene)
- Generation games, Myntgata 2. 28. september

I tillegg har Program Bilfritt byliv i 2019 bidratt til noen arrangementer i andres regi:

- Turist i egen by, 28. april. Arrangeres av Visit Oslo. Program Bilfritt byliv bidro med to befaringer og én stand.
- Havnelangs, 16. juni. Arrangeres av Oslo havn. Program Bilfritt byliv bidro med en aktivitetspost rettet mot barn og barnefamilier.
- Gatemusikerfestival i Dronningensgate. Arrangement som en del av Oslo kulturnatt 13. september
- Barnas arkitekturdag 5. oktober (dette ble arrangert av Oslo arkitektur triennale)

3.2 Spesielle forhold som kan påvirke resultatene

Oslo sentrum er et stort område, der det ikke bare er forhold knyttet til Program Bilfritt byliv som endrer seg. Det kan være forhold utenfor prosjektet som kan ha påvirket gjennomføringen av Program Bilfritt byliv eller resultatene som måles. I dette kapittelet omtaler vi kort noen av disse fysiske, organisatoriske og værmessige forhold som kan ha påvirket evalueringsresultatene. Dette er ikke en uttømmende oversikt, men gir en god pekepinn på forhold som kan ha påvirket resultatene som er registrert. I omverdensanalysen i kapittel 10 ses det nærmere på trender i samfunnet, sammenhengen mellom disse og hvordan disse påvirker gjennomføringen av Program Bilfritt byliv. Oversikten i dette kapittelet er ikke uttømmende. Figur 6 viser situasjonsbeskrivelse for hele evaluerings-perioden.



Figur 6: Situasjonsbeskrivelse for hele perioden evalueringen har pågått.

I sentrumsområdet er det stadig byggearbeider som kan påvirke ferdsel og attraktivitet. I analyseperioden foregikk blant annet bygging av trikkegate Nordre Streng og Nasjonalmuseet. I tillegg ble trikkestraseen i Prinsens gate ferdigstilt og Tollbugata ble åpnet som oppgradert bussgate. I januar 2019 ble busstrafikken i sentrum lagt om fra å ha trasé over Rådhusplassen til ny trasé i Stortingsgata.

I perioden er det tilnærmet kontinuerlig omfattende renovasjoner av bygningsmassen. Blant annet i Klingenberggata, Olav V's gate, Rådhusgata, Skippergata, Dronningens gate og langs Ring 1. Samt ombygging av regjeringskvartalet med midlertidig plassering av departementene på ulike steder i Kvadraturen.

I 2019 er Oslo utnevnt som Europeisk Miljøhovedstad. Dette medfører både økt merkevarebygging og et høyt aktivitetsnivå av arrangementer knyttet til miljøhovedstaden. I oktober 2019 nevnes det 629 arrangementer på miljøhovedstadens nettsider.

I løpet av perioden 2017-2019 er det også innført to større endringer i bomringen i Oslo. Først ble det innført høyere takster og senere ble det satt opp flere bomstasjoner.

Sommeren 2019 ble el-sparkesykler introdusert som et nytt transportmiddel i byen. Disse har fått mange brukere og fanget mye oppmerksomhet – både positivt og negativt.

Værforhold kan ha en betydning for hvor attraktivt det er å være ute og oppholde seg i sentrum. Tellingene av fotgjengere og registrering av opphold er gjort i samme periode i juni hvert år, for å få mest mulig sammenlignbare resultater. Sommeren 2018 var både varmere og tørrere enn en vanlig sommer, se figur 7.

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 7: Været for Oslo i juni 2018 (kilde www.yr.no).

I Oslo sentrum arrangeres det tilnærmet kontinuerlig arrangementer. Tellingene og registreringene er i alle år planlagt til å ikke skje samtidig med de største arrangementene eller de mest besøksintensive periodene i en arrangementsperiode. De største arrangementene som ble arrangert i løpet av evalueringsperioden var Oslo Pride og fotball-VM.

Oslo Pride ble arrangert i Oslo alle de tre evalueringsårene i følgende perioder:

- 2017: 23.juni – 02.juli
- 2018: 22.juni – 01.juli
- 2019: 14.juni – 23.juni

I 2019 ble Oslo Pride arrangert tidligere enn de to foregående årene, slik at det i år var vanskelig å unngå å ha registreringer samtidig som arrangementet pågikk. Det var viktig å unngå Pride-paraden (22.juni), da det naturlig er et arrangement som tiltrekker seg veldig mange mennesker. Fotgjengertellingene ble gjennomført før Pride startet, mens oppholdsregistreringene på lørdagen ble gjennomført mens det var arrangement i forbindelse med Pride. Hovedsakelig har dette bare påvirket Youngstorget, da det var åpning av årets Pride Art utstilling.

Sommeren 2018 ble også fotball-VM for herrer avholdt fra 14. juni til 15. juli. Dette påvirket bylivet i Oslo sentrum ved at 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 2019 var situasjonen tilsvarende på grunn av VM i kvinnefotball.

4 Medieanalyse

M-Brain har gjennomført en medieanalyse av Program Bilfritt byliv for første og andre kvartal 2019. Referansesituasjonen og midtveisevalueringen består av en tilsvarende medieanalyse av M-Brain fra henholdsvis andre halvdel av 2015 til første halvdel av 2017, og fjerde kvartal 2017 til og med tredje kvartal 2018. I dette kapitlet oppsummeres resultatene fra analysen, og sammenliknes med midtveisevalueringen i 2018 og referansesituasjonen 2017.

I analysen er det for referansesituasjonen sett på innlegg som går helt tilbake til høsten 2015. Det var i denne perioden det ble lagt frem en politisk erklæring som blant annet omhandlet begrepet *bilfritt sentrum* for første gang. Analysen tar dermed for seg alle innlegg som har blitt publisert om temaet siden det for første gang oppstod i Oslo.

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 har 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 for perioden 2015-2019. Brun boks markerer analyse av innlegg som ble publisert før tiltak (2015-2017), rosa boks indikerer nøkkeltall første år etter at tiltak ble iverksatt (midtveisevaluering), mens blå boks er nøkkeltall fra den siste perioden frem til høsten 2019.

Tabell 1: Nøkkeltall for tradisjonelle og sosiale medier i perioden 2015-2019. Brun boks markerer situasjonen før tiltak (2015, 2016, 2017), rosa boks indikerer nøkkeltall frem til høsten 2018 og blå boks fra perioden frem til høsten 2019 (M-brain, 2019).

Nøkkeltall (tradisjonelle medier)	H2 2015	H1 2016	H2 2016	H1 2017	Utv. siste halvår	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Utv.
Antall oppslag	659	263	121	155	↑	118	84	242	115	148	98	127	↔
Andel positiv omtale	40 %	28 %	51 %	32 %	↔	24 %	37 %	39 %	37 %	46 %	44 %	36 %	↔
Andel negativ omtale	26 %	14 %	15 %	17 %	↔	24 %	29 %	30 %	34 %	24 %	27 %	28 %	↔
Andel positivt gjennomslag	48 %	38 %	58 %	32 %	↔	37 %	48 %	28 %	55 %	50 %	38 %	34 %	↔
Andel negativt gjennomslag	30 %	38 %	21 %	17 %	↔	33 %	32 %	43 %	20 %	24 %	30 %	44 %	↔
Mediescore	56,6	51,1	65,5	53,6	↔	53,7	53,7	45,7	63,8	57,7	56,0	47	↔
Nøkkeltall (sosiale medier)	H2 2015	H1 2016	H2 2016	H1 2017	Utv. siste halvår	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Utv.
Antall innlegg	486	111	209	245	↑	137	189	577	318	433	327	375	↔
Andel positiv omtale	44 %	42 %	47 %	37 %	↔	48 %	29 %	65 %	54 %	62 %	43 %	60 %	↔
Andel negativ omtale	16 %	22 %	7 %	13 %	↑	12 %	38 %	12 %	17 %	10 %	31 %	16 %	↔

I perioden oktober 2015 t.o.m. juni 2019 har M-Brain registrert totalt 2281 artikler om temaet Bilfritt byliv, eller tilhørende pilotprosjekter i Oslo². Tabellen viser at det var 1198 oppslag om Program Bilfritt byliv i tradisjonelle medier, og 1051 i sosiale medier i perioden før tiltak ble gjort (brun boks). Tall for sosiale medier inkluderer kun åpne kilder. Tabellen viser at det i hele evalueringsperioden (Q4 2017-Q2 2019) var 932 oppslag i tradisjonelle medier, og 2356 i sosiale medier. Av disse har 373 oppslag i tradisjonelle medier og 1135 i sosiale medier kommet i perioden etter midtveiseevalueringen i 2018 (Q4 2018-Q2 2019). 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. Andel positiv omtale har vært i overvekt for begge medietyper i evalueringsperioden, med unntak av siste kvartal 2017 i tradisjonelle medier og første kvartal 2018 for sosiale medier. I siste kvartal 2017 er det registrert like stor andel av innlegg med positiv og negativ omtale i tradisjonelle medier (24 %). I sosiale medier ble det i første kvartal 2018 registrert 38 % innlegg med negative omtale, mot 29 % med positiv omtale. For sosiale medier har andelen med positiv omtale i perioder vært svært høy. For tradisjonelle medier har også andel positivt gjennomslag vært i overvekt i hele evalueringsperioden, med unntak av andre kvartal 2018 og andre kvartal 2019 hvor andel negativt gjennomslag var størst.

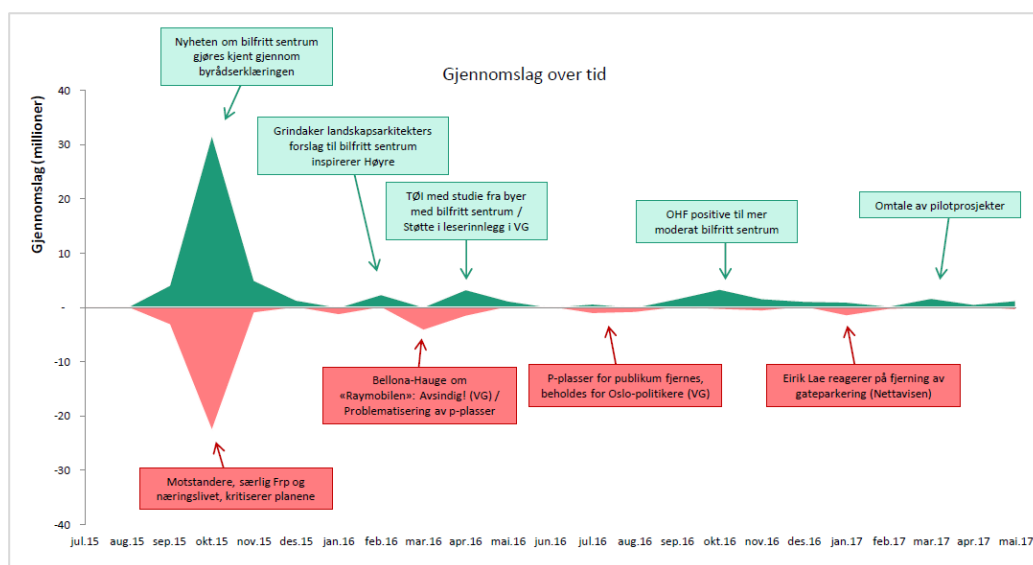
Det var i perioden like etter valget i september 2015, da Miljøpartiet De Grønne i Oslo (MDG), Oslo Arbeiderparti (Ap) og Oslo Sosialistisk Venstreparti (SV) la frem en politisk erklæring om blant annet bilfritt sentrum, at det ble registrert mest omtale. Dette skyldes bred nyhetsinteresse for selve ideen om et bilfritt sentrum, men også sterke reaksjoner fra politisk opposisjon, næringsliv og en del andre interessenter. Etter

² I tabell 2 er ikke Q3 2017 (juli-september) inkludert og det er også med antall medieoppslag for juni-september 2015 (dette utgjør imidlertid få oppslag).

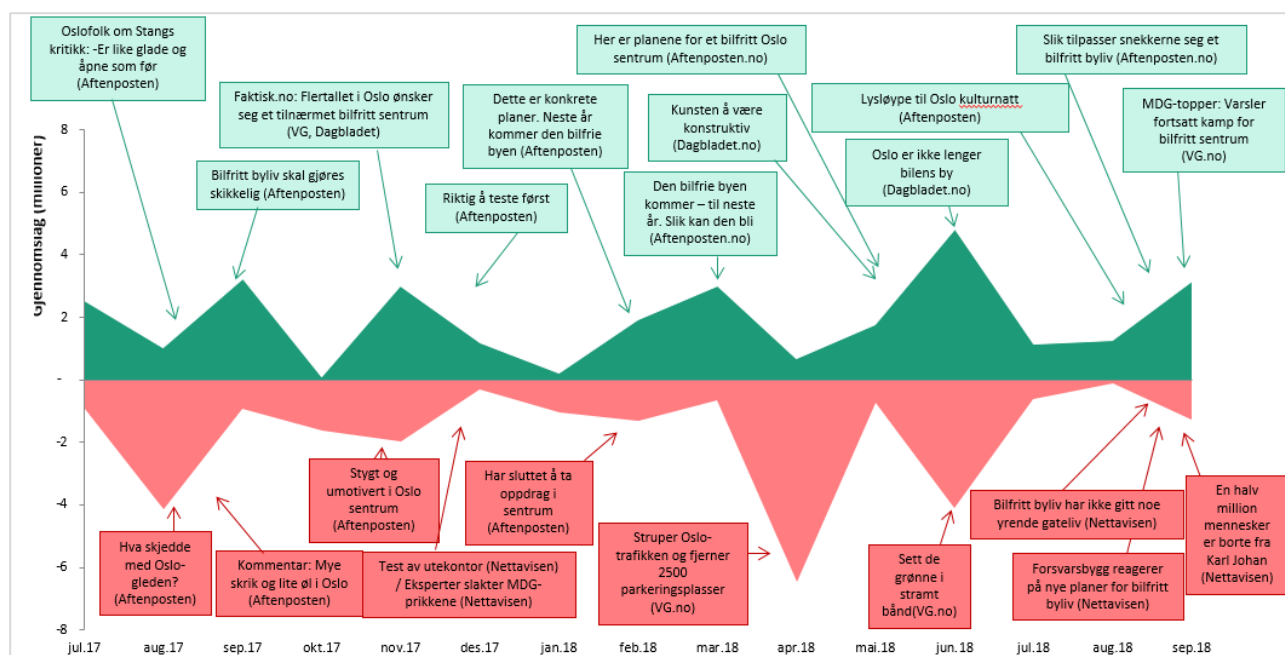
dette har omtalen jevnet seg noe ut, men det tok seg betydelig opp igjen i andre kvartal 2018. I tredje kvartal 2018 gikk omtalemengden ned igjen. I andre kvartal 2019 har omtalemengden økt i forhold til det foregående kvartalet.

4.2 Gjennomslag over tid

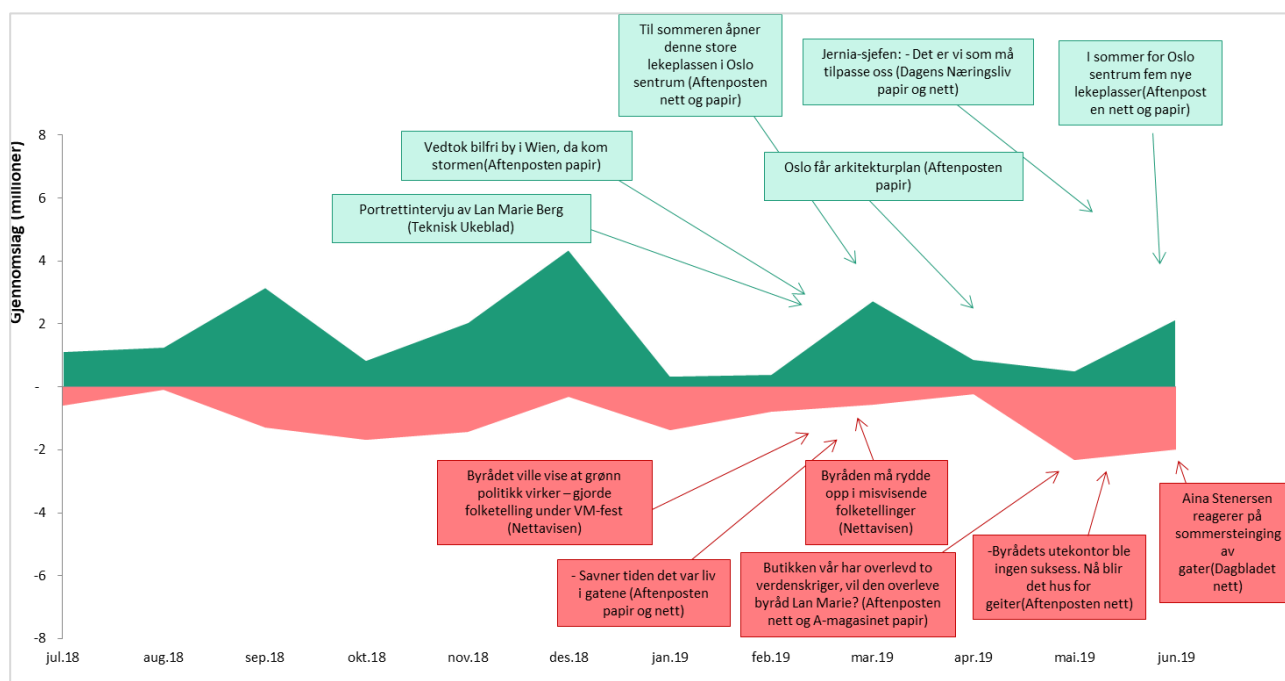
I tillegg til å registrere antall artikler, er det beregnet *gjennomslag* for hver artikkel. Gjennomslaget tar hensyn til lesertall, størrelse/plassering og oppdragsgiverens synlighet i artikkelen. Dermed vektet artikler i store kilder tyngre enn omtale i marginale kilder. Figur 8 til figur 10 viser hvordan gjennomslaget over tid fordeles på positive og negative omtaler i tradisjonelle medier. Gjennomslaget var størst høsten 2015, som var tiden rett etter at nyheten ble kjent gjennom byrådserklæringen, både for positive og negative omtaler.



Figur 8: Gjennomslag i tradisjonelle medier over tid, fordelt på positive og negative kilder i perioden juli 2015 til og med mai 2017 (M-brain, 2019).



Figur 9: Gjenomslag i tradisjonelle medier over tid, fordelt på positive og negative kilder i perioden juli 2017 til og med september 2018 (M-brain, 2019).



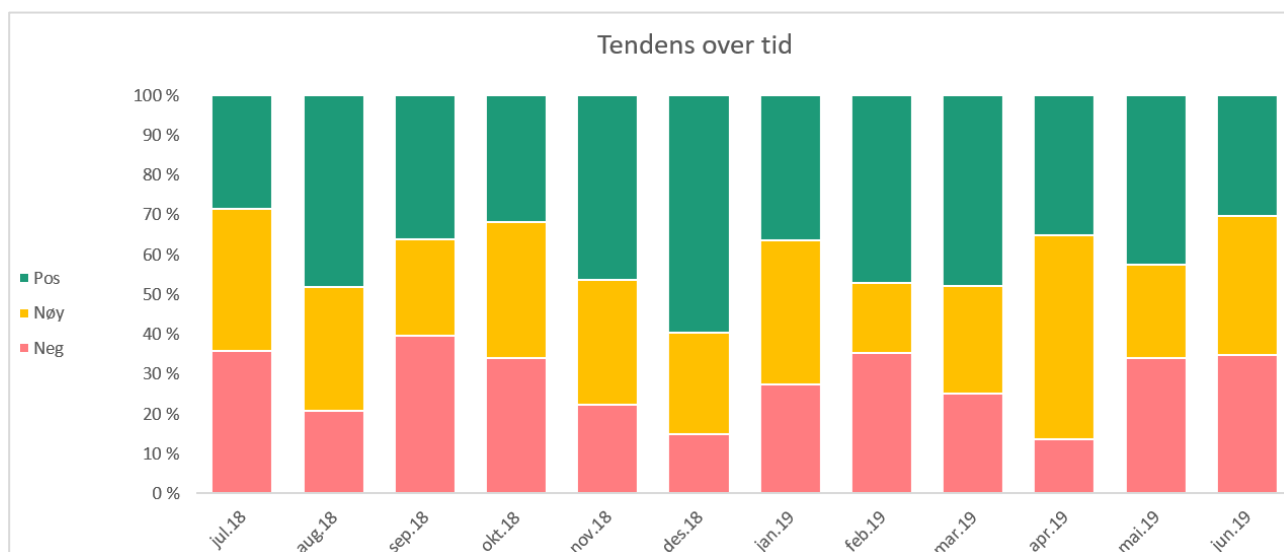
Figur 10: Gjenomslag i tradisjonelle medier over tid, fordelt på positive og negative kilder i perioden oktober 2018 til og med juni 2019. Artikler som ble publisert i perioden januar 2019 til juni 2019 er fremhevet (M-brain, 2019).

Basert på gjennomslagstendensen beregner M-Brain en mediescore mellom 0 og 100, hvor 50 er et nøytralt resultat. Den gjennomsnittlige mediescoren for andre kvartal 2019 endte negativt, på 47. Mediescoren var

særlig negativ i mai, med 28,8. Dette er den laveste mediescoren siden andre kvartal 2018, da mediescoren var på 45,7. I forrige kvartal var mediescoren på 56. I midtveisevalueringen endte mediescoren på 63,8.

4.3 Tendens over tid

I tradisjonelle medier ble Bilfritt byliv og pilotprosjektene omtalt positivt i 36 % av artiklene, mens 28 % av sakene var negative og 36 % var nøytrale i andre kvartal 2019. Den høyeste andelen positive saker ble registrert i mai, mens det var størst andel av negativt vinklede saker i mai og juni. Til sammenligning ble Bilfritt byliv i midtveisevalueringen omtalt positivt i 37 % og negativ i 34 % av artiklene. Figur 11 viser fordeling av positiv/nøytral/negativ omtale av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier over tid.



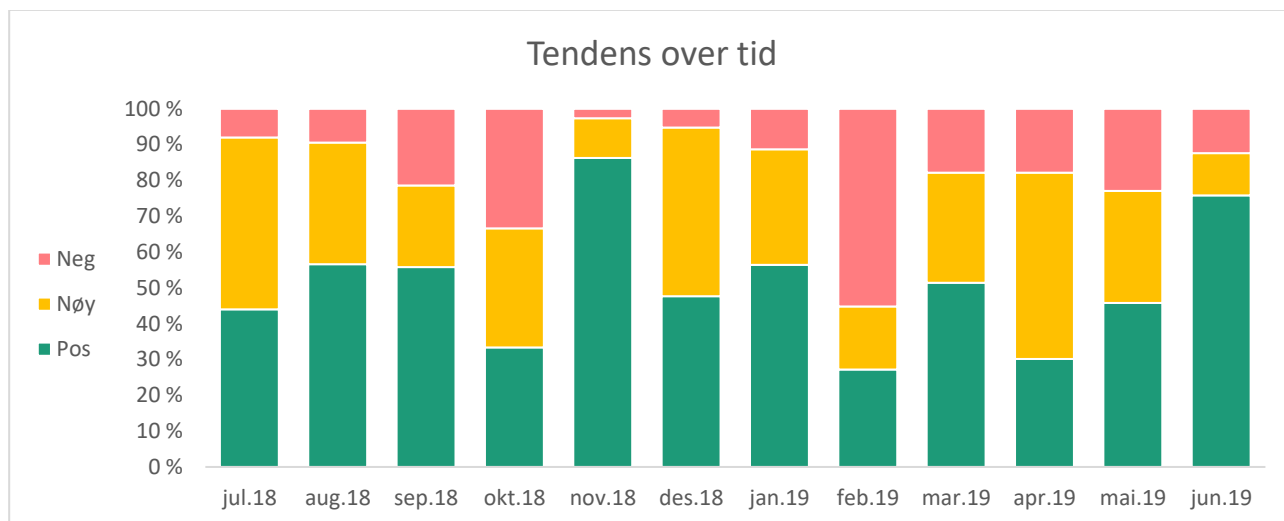
Figur 11: Fordeling av positiv/nøytral/negativ omtale av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier over tid (M-brain, 2019).

Når det gjelder positiv omtale i perioden var det flere oppslag om Deichmanske utendørsbibliotek, Camp Deichman, hvor prosjektet omtales som en del av bilfritt byliv. I tillegg figurete byutviklingsbyråd Hanna Marcussen i positive oppslag om ombyggingen til gågate i Øvre Slottsgate, samt åpningen av fem nye lekeplasser for barn i Oslo sentrum i løpet av sommeren. Fra næringsinteressehold kommer det positive uttalelser som går på at et bilfritt sentrum kan trekke flere folk inn til byen. Sist men ikke minst viser nye tall av bilfritt byliv ikke særlige negative konsekvenser for handelen i sentrum.

Samtidig som det er flere positive omtaler relatert til næringsliv og handel i sentrum, er det også en del negative oppslag med kritikk fra næringslivet. Av de mest ensidig negativt vinklede sakene, finner vi butikksjef Carl-Christian Ferners kritikk mot bilfritt byliv i et stort oppslag i Aftenposten, under overskriften «Butikken hans overlevde verdenskriger. Nå frykter han at bilfritt sentrum kan bety butikkdøden». Også Olav Thon har gått ut i forsvar for privatbilen. Videre har det også vært oppslag om at Leverandørens Utviklings- og Kompetansesenter varslet søksmål mot Oslo kommune for brudd på HMS-reglene for varelevering.

I sosiale medier utgjør positive innlegg 60 % i andre kvartal 2019, en betraktelig økning fra 43 % i første kvartal 2019. Negative innlegg utgjør kun 16 %, som er omtrent en halvering fra 31 % i første kvartal 2019. Tendensen er mye mer positiv i sosiale medier enn i de tradisjonelle mediene. I midtveisevalueringen utgjorde positive innlegg 54 %, mens negative innlegg utgjorde 17 %. Figur 12 viser fordeling av positiv/nøytral/negativ omtale av Bilfritt byliv i sosiale medier over tid. Det er registrert flest positive innlegg i juni og denne måneden er den

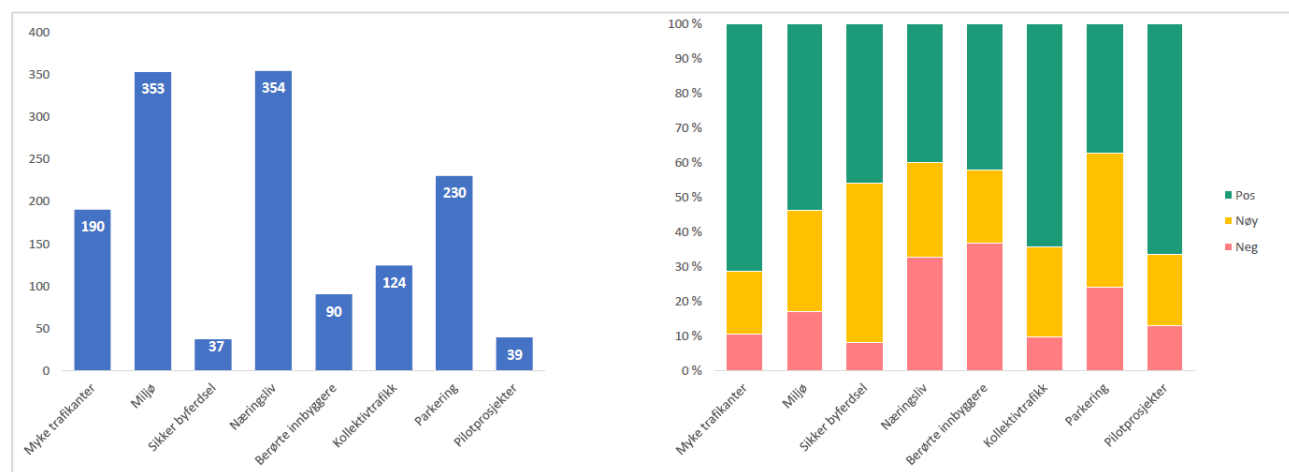
positive tendensen overveldende sterkere enn den negative. I april er den positive andelen på sitt laveste, men likevel høyere enn den negative.



Figur 12: Fordeling av positiv/nøytral/negativ omtale av Bilfritt byliv i sosiale medier over tid (M-brain, 2019).

4.4 Temaer knyttet til Program Bilfritt byliv

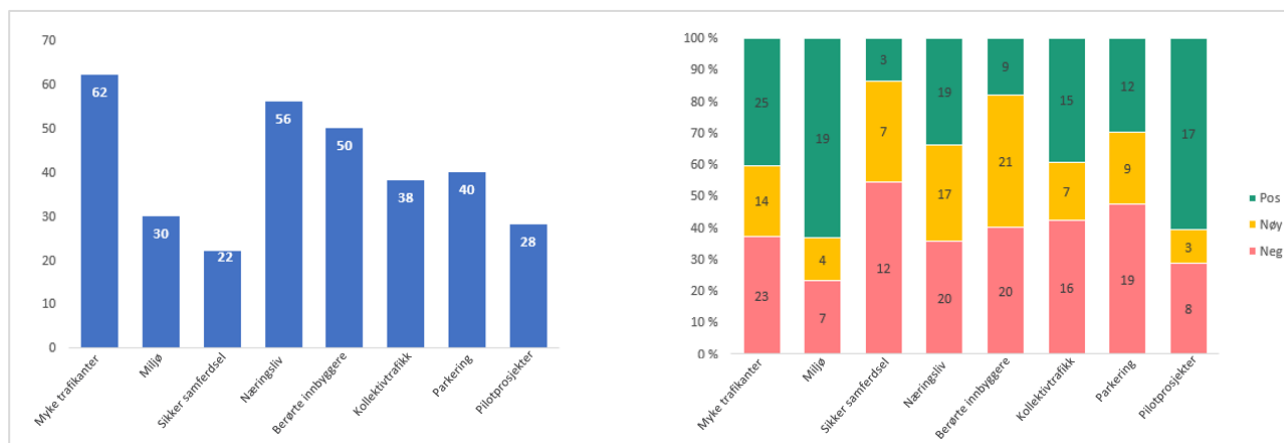
I evalueringen har det vært viktig å følge utviklingen knyttet til de temaene som påvirker omtalen av Bilfritt byliv over tid. Figur 13 til figur 15 viser en oversikt over hvilke temaer som preger omtalen i tradisjonelle medier for ulike perioder.



Figur 13: Temaer som preger omtalen av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier i første halvår 2017, fordelt på antall innlegg (til venstre) og positiv/nøytral/negativ omtale (til høyre) (M-brain, 2019).

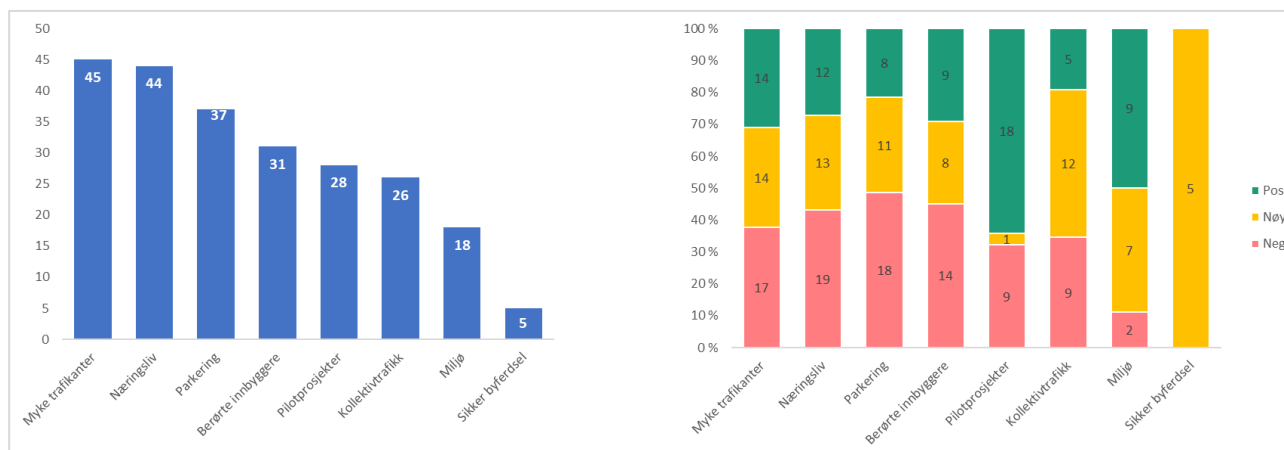
I perioden før tiltak ble igangsatt (figur 13), var det temaene *miljø* og *næringsliv* som i størst grad ble trukket frem i tradisjonelle medier. Næringsliv fikk mye omtale – godt hjulpet av hyppig aktivitet blant Oslo Handelsstands Forening. Deretter fulgte temaene *parkering*, *myke trafikanter*, *kollektivtrafikk* og *berørte innbyggere*. Innlegg knyttet til temaene *berørte innbyggere* og *næringsliv* hadde størst andel av negativ omtale.

Mens *myke trafikanter*, *kollektivtrafikk* og *pilotprosjekter* hadde størst andel av positiv omtale i tradisjonelle medier første halvdel av 2017.



Figur 14: Temaer som preger omtalen av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier i tredje kvartal 2018, fordelt på antall innlegg (til venstre) og positiv/nøytral/negativ omtale (til høyre) (M-brain, 2019).

På tidspunktet for midtevalueringen (figur 14) var det *myke trafikanter* og *næringsliv* som i størst grad preget omtalen av Bilfritt byliv, tett fulgt av *berørte innbyggere*. Innenfor temaområdet *myke trafikanter* var den positive andelen marginalt høyere enn den negative, mens for *næringsliv*, og særlig *berørte innbyggere*, var den negative andelen høyest. De største positive andelenene var innenfor områdene *miljø* og *pilotprosjekter*.



Figur 15: Temaer som preger omtalen av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier i andre kvartal 2019, fordelt på antall (til venstre) og positiv/nøytral/negativ omtale (til høyre) (M-brain, 2019).

I andre kvartal 2019 (figur 15) var det fortsatt *myke trafikanter* og *næringsliv* som i størst grad preget omtalen av Bilfritt byliv i tradisjonelle medier, tett etterfulgt av *parkering* og *berørte innbyggere*.

For artikler knyttet til *myke trafikanter* er den negative andelen noe større enn den positive, til forskjell fra tredje kvartal 2018. Positive oppslag er knyttet til saker om bedre fremkommelighet for gående og syklist etter oppgraderingen i Dronningens gate, samt den kommende ombyggingen av Øvre Slottsgate, mens negative oppslag dreier seg blant annet om kritikk fra ulike opposisjonspartier om at syklist og sykkelsetning går på bekostning av andre grupper som ikke har mulighet til å bruke sykkel eller gå.

For *næringsliv* er den negative andelen betydelig høyere, til forskjell fra tredje kvartal 2018 hvor den negative andelen kun var marginalt høyere. Negative oppslag er særlig knyttet til saker om påståtte negative effekter av bilfritt byliv for sentrumsbutikkene, med kritikk både fra representanter fra næringslivet og opposisjonen.

Parkering har sammen med *næringsliv* og *berørte innbyggere* de største negative andelen, og sammenlignet med referansesituasjonen er det særlig *parkering* som har fått en betraktelig større andel negativ omtale. Som i tredje kvartal 2018 er fortsatt de største positive andelen innenfor områdene *pilotprosjekter* og *miljø*.

4.5 Oppsummering

Kapittelet har presentert resultatene av analysen som er gjort av alle artiklene som inneholder temaer knyttet til Bilfritt byliv i perioden 2017-2019. Noen hovedtrekk som kan trekkes ut fra andre kvartal 2019 er følgende:

- For tradisjonelle medier har antall artikler med positiv omtale økt i perioden fra fjerde kvartal 2017 til andre kvartal 2019 (økning fra 24 % til 36 %). Det er også registrert en liten økning i antall artikler som ble publisert. I samme perioden har også andelen artikler som er negativt vinklet hatt en økning på fire prosentpoeng, fra 24 % til 28 %.
- For sosiale medier har innlegg med positiv omtale i denne perioden økt fra 48 % til 60 %. I tillegg har antall innlegg nesten blitt tredoblet, fra 137 innlegg i Q4 2017 til 375 innlegg i Q2 2019. Negative innlegg i sosiale medier utgjør kun 16 %, som er tilnærmet lik 2018.
- Størst medieomtale er registrert like etter valget i september 2015 da erklæringen om blant annet bilfritt sentrum ble lagt frem.
- I sosiale medier utgjorde positive innlegg 60 % i andre kvartal 2019, en økning fra 43 % i første kvartal. Negative innlegg utgjorde kun 16 %. Tendensen er mye mer positiv i sosiale medier enn i tradisjonelle medier.
- Analysen avdekker at de mest omtalte temaene knyttet til Program Bilfritt byliv har endret seg noe fra første halvdel i 2017 til første halvdel av 2019. I 2017 var det flest artikler som omhandlet miljø og næringsliv, mens det nå har blitt mer fokus på myke trafikanter i tillegg til næringsliv. Artikler knyttet til miljø, sikker samferdsel og pilotprosjekter ble minst omtalt i 2019.

5 Fotgjengertellinger og oppholdsregistrering

Sweco gjennomførte fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer i juni i 2017, 2018 og 2019. 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 metode alle årene. I dette kapitlet oppsummeres og sammenliknes utvalgte resultater fra registreringene. Det vises til vedlegg 1 for mer utfyllende informasjon.

5.1 Fotgjengertellinger

5.1.1 Metode

Fotgjengertellingene ble hovedsakelig gjennomført lørdag 15. juni og tirsdag 18. juni 2019. De dagene som ble valgt som registreringsdager, ble nøye vurdert av prosjektgruppen til Sweco. Oslo er en by med mange aktiviteter og arrangementer, og det var derfor viktig å velge de dagene som best representerer en «normalsituasjon» for byen. Typiske arrangementer som var ønskelig å unngå var arrangementer som trekker langt flere personer til byen enn hva som er vanlig. Pride Parade er et slikt eksempel og ble arrangert lørdag 22.juni. Det var markedsdag i Karl Johan lørdag 15. juni 2019, men det var det også på registreringsdagene i 2017 og 2018 og det er derfor vurdert at man oppnår et godt sammenligningsgrunnlag her.

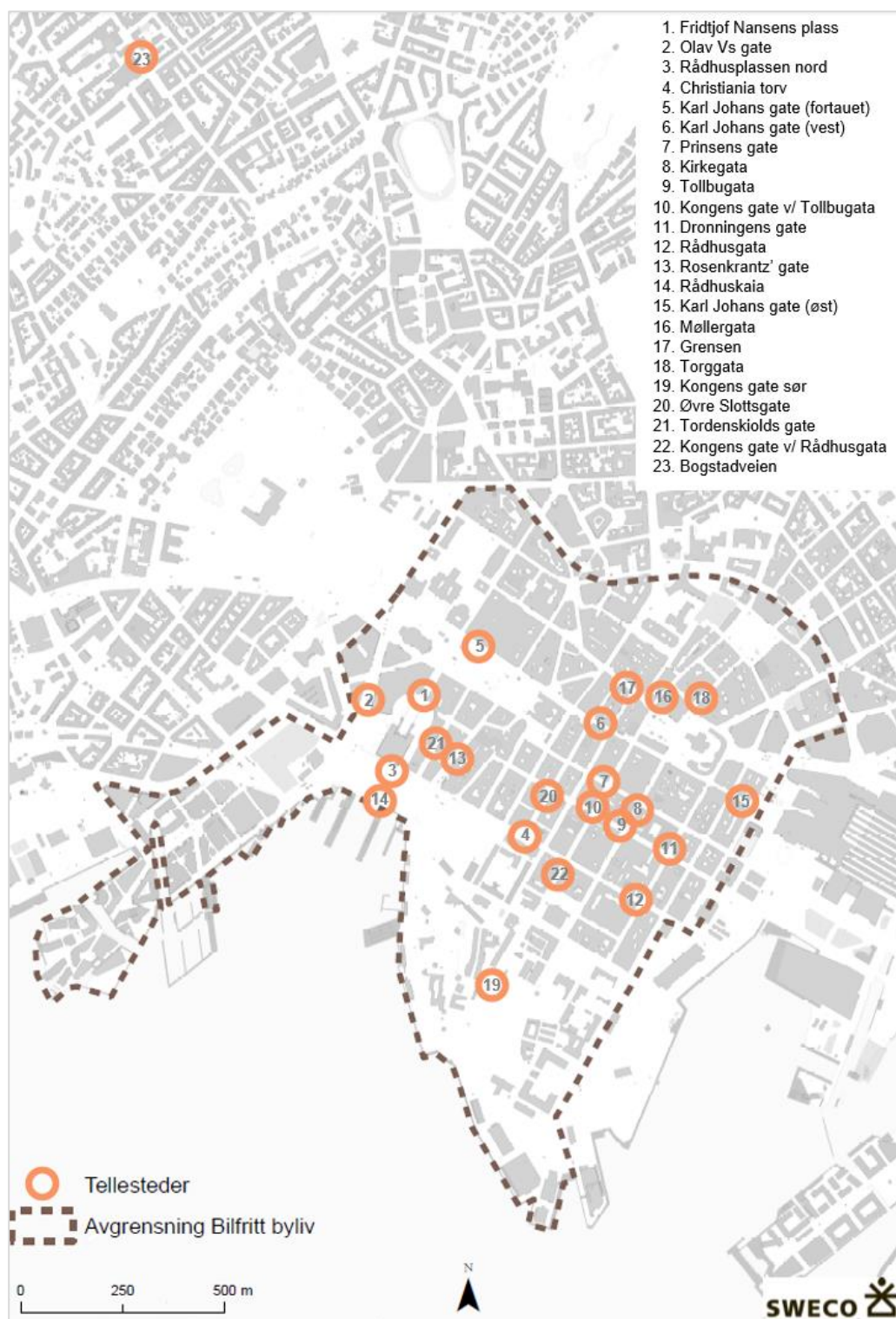
Det ble foretatt tellinger hver time mellom klokken 08.00 og 22.00 på 22 steder i Oslo sentrum, se figur 16. I tillegg ble det talt fotgjengere i Bogstadveien. Disse tellingene brukes som kontrollpunkt for stedene i sentrum.

Tellingene ble gjort ved at personen som talte stilte seg inntil en fasade/i utkanten av et byrom og talte alle som gikk forbi i begge retninger. I gater med tosidig gangtrafikk ble trafikk på begge sider av gata talt samtidig. Tellingene ble gjennomført i intervaller på eksakt ti minutter. Resultatene fra 10-minutterstellingene er ganget opp for å få gjennomsnittlig antall fotgjengere per time.

Spesielle forhold:

Samtidig med fotgjengertellingen 15. juni 2019 ble det også arrangert OsloByliv – gjennomført av Oslo kommune ved Program Bilfritt Byliv – i Kirkegata. Arrangementet innebar at gaten ble stengt for biltrafikk og ble omgjort til gågate. Dette ga flere fotgjengere enn ved en «normalsituasjon». Derfor ble tellesnittet i Kirkegata også registrert 29.06 mellom kl. 10-17. I fremstillingen presenteres data fra registreringen 29.06 mellom kl. 10-17 (tidspunktet for arrangementet), men ellers er det data fra 15.06 som er presentert. Dette har trolig ingen konsekvenser for resultatet.

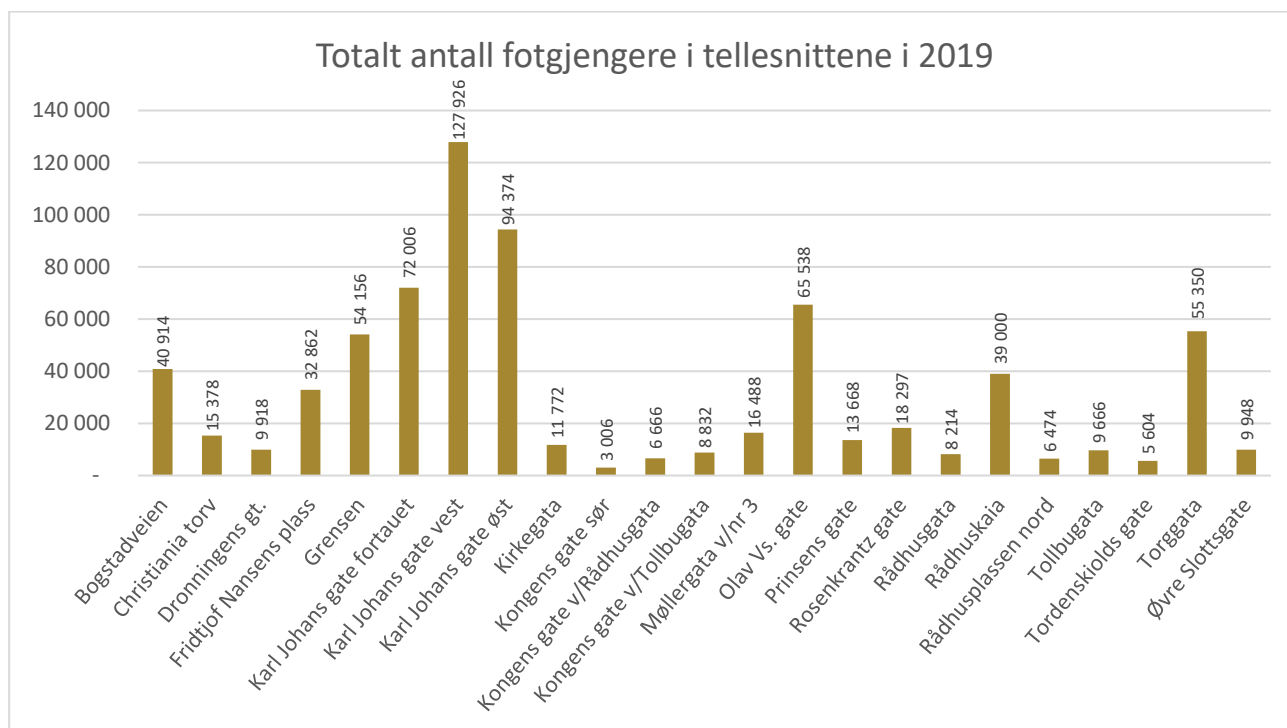
Tellepunktet i Bogstadveien ble i 2019 registrert lørdag 22.06, istedenfor lørdag 15.06 som de resterende tellepunktene. Dette var på grunn av feilregistrering første gangen. Det var ingen arrangementer i Bogstadveien de respektive datoene, men Pride Paraden ble arrangert i Oslo 22. juni. Det ble vurdert at fotgjengeraktiviteten i dette tellesnittet i mindre grad er påvirket av paraden, da paraden og folkemengden trolig oppholdt seg andre steder i sentrum.



Figur 16: Oversikt over hvilke steder det ble gjennomført fotgjengertellinger. Stiplet linje illustrerer planområdet for Bilfritt byliv. Tellepunktet utenfor avgrensning er punktet i Bogstadveien.

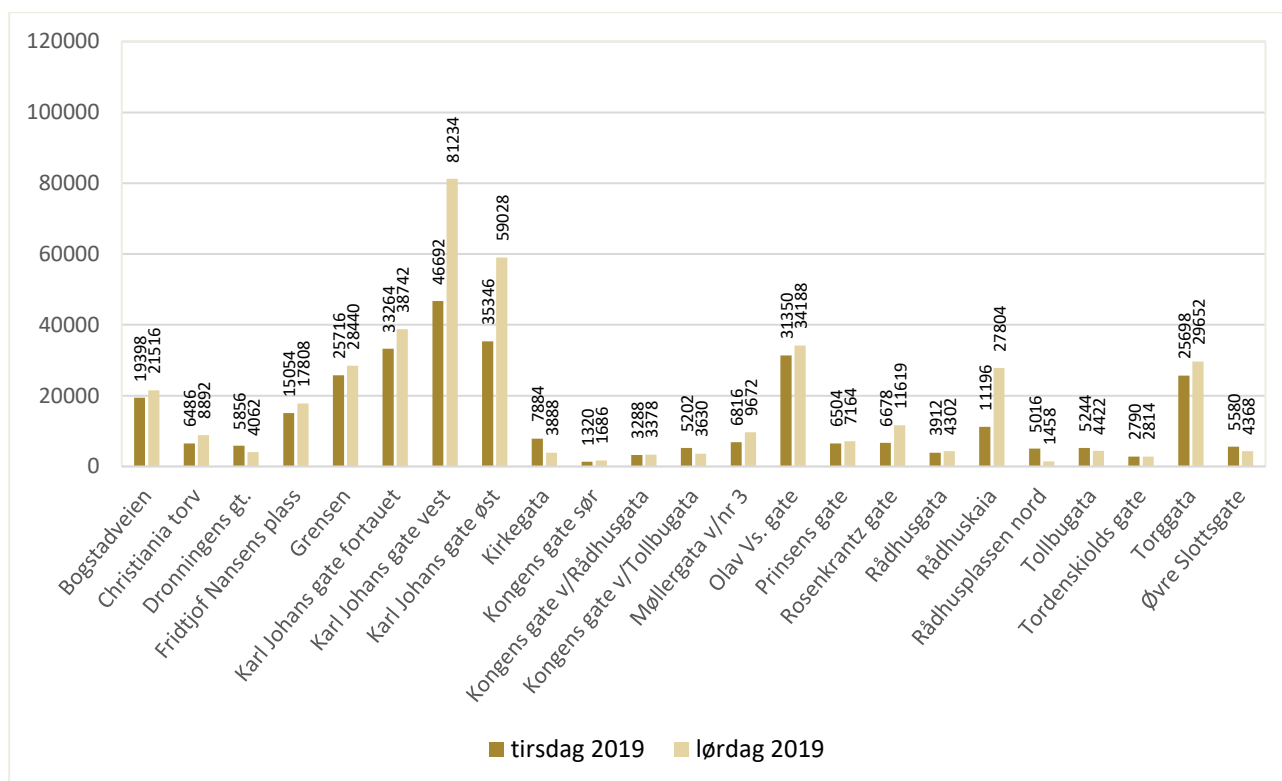
5.1.2 Resultater

I figur 17 oppsummeres resultatene fra tellingene for 2019. Tallene viser antall fotgjengere gjennom hele dagen (klokken 08-22), summert for både tirsdag og lørdag. I figur 18 vises de samme tallene fordelt på hver av dagene.



Figur 17: Samlet fremstilling av resultatene fra fotgjengertellingene juni 2019 (sum totalt antall fotgjengere tirsdag og lørdag mellom kl. 08-22).

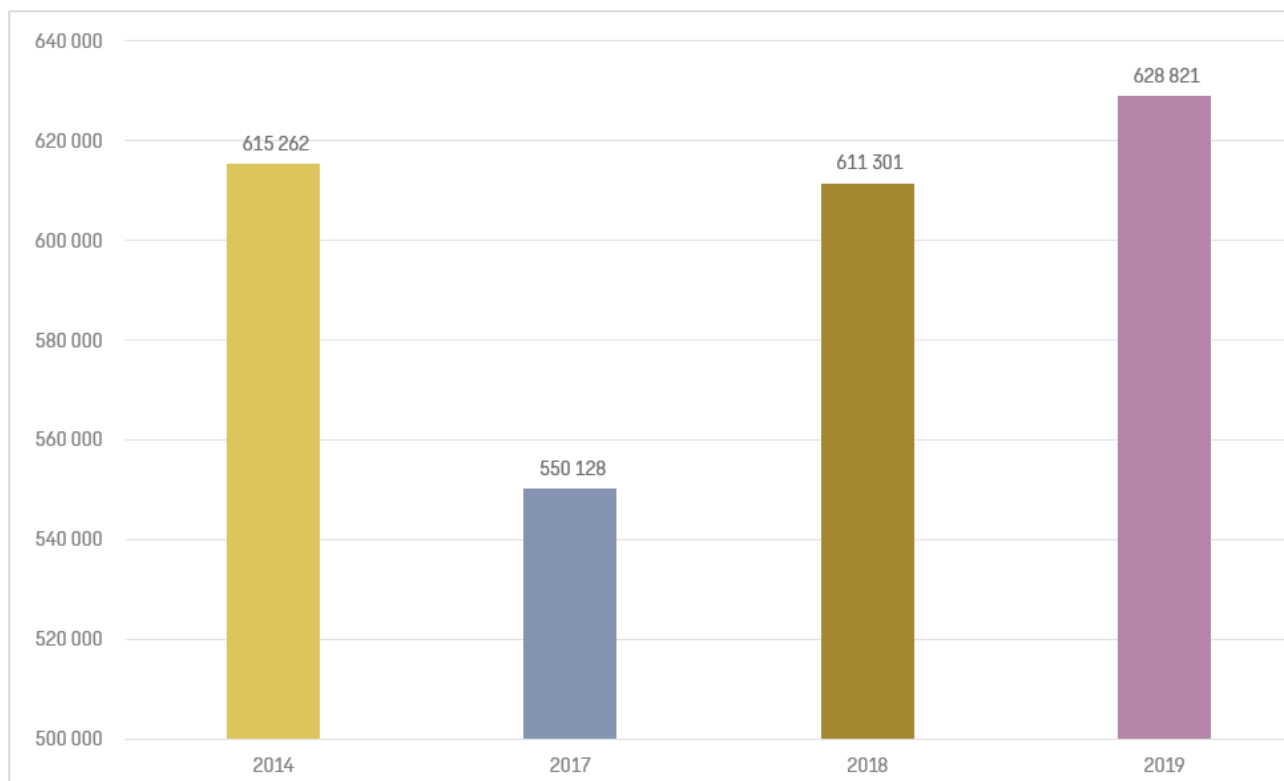
Det er registrert flest fotgjengere i tellesnittene langs Karl Johans gate. Deretter følger Olav Vs gate, Torggata og Grensen like bak. Færrest fotgjengere er registrert i enkelte gatesnitt i Kvadraturen. I Kongens gate sør er det registrert absolutt færrest fotgjengere disse to registreringsdagene. Deretter kommer Tordenskiolds gate og Rådhusplassen nord.



Figur 18 Samlet fremstilling av resultatene fra fotgjengertellingene juni 2019, fordelt mellom tirsdag og lørdag (sum totalt antall fotgjengere mellom kl. 08-22).

De tverrgående gatene i Kvadraturen (Dronningens gate, Kirkegata og Kongens gate) har flere fotgjengere på tirsdag enn på lørdag. Dette er også tilfelle for Tollbugata og Øvre Slottsgate. I figuren ser man også at tellesnittet Rådhusplassen nord har flere registrerte fotgjengere på tirsdag enn lørdag. Dette har sammenheng med at det på lørdagen ble gjort en feilregistrering, slik at tall fra denne dagen (i tidsrommet kl. 08-17) er utelatt i fremstillingen. I de øvrige gatene er det flest fotgjengere på lørdag. Størst differanse mellom antall fotgjengere på tirsdag og lørdag er registrert i Karl Johans gate vest, Rådhuskaia og Rosenkrantz' gate, med en differanse på henholdsvis 43 %, 60 % og 43 %.

Figur 19 viser samlede registreringer for tellesnittene der det er registrert alle fire år. I denne fremstillingen er det kun tatt med tall fra de tellesnittene som har blitt registrert alle årene. Det innebærer at følgende seks tellesnitt er utelatt i figuren: Konges gate (både sør og ved Rådhusgata), Olav Vs gate, Rådhusplassen nord, Tordenskiolds gate og Øvre Slottsgate.



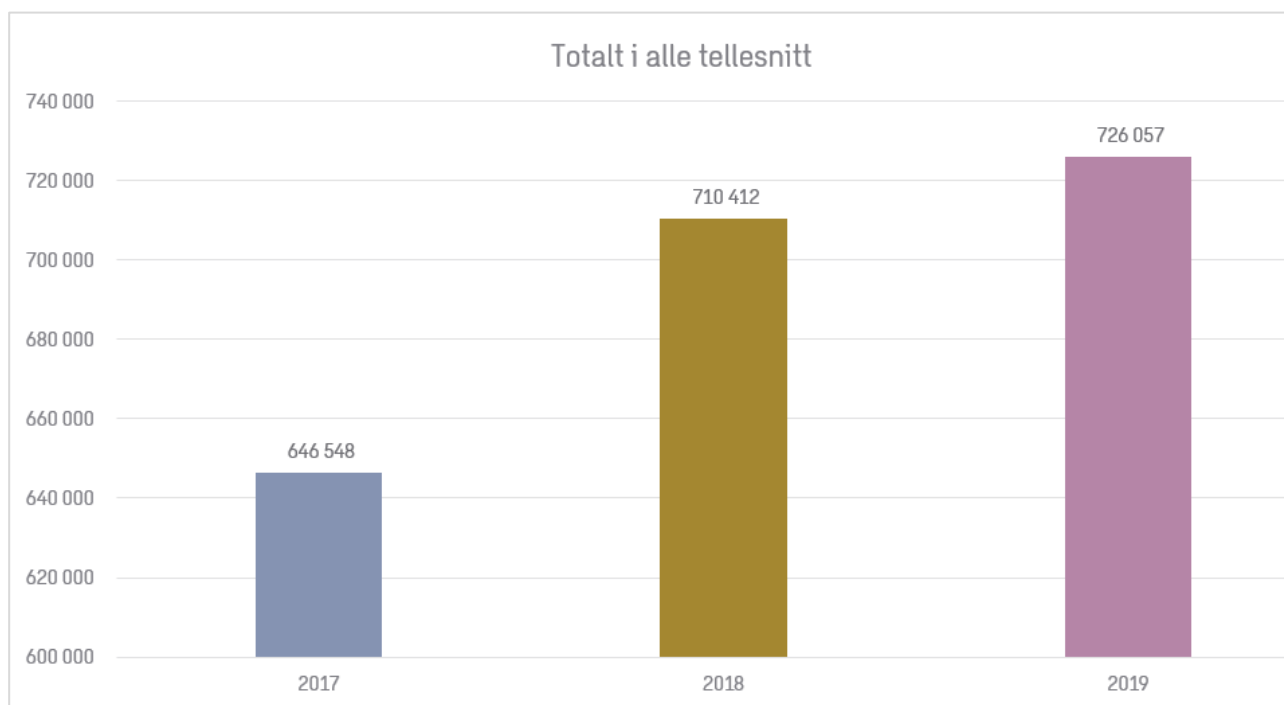
Figur 19: Samlet antall fotgjengere per analyseår. I fremstillingen er det kun tatt med tall fra de tellesnittene som er registrert alle fire årene.

I perioden 2017-2018 og i 2018-2019 har antallet fotgjengere i sentrum økt, med et hopp fra 2017 til 2018 (11 %) og deretter en økning på 3 % til 2019. Totalt er det registrert en økning på 14 % i antall fotgjengere i sentrum fra 2017 til 2019).

For å ivareta sammenlignbarheten over lengre tid er samme metode som i Bylivsundersøkelsen brukt. Tall for 2014 er hentet fra Bylivsundersøkelsen og evalueringen 2017-2019 skaffer ikke noe kontekst for å forklare forskjeller. Figuren viser tendenser til færre fotgjengere i sentrum i 2017 enn det som ble registrert i 2014. Nedgangen var på totalt 11 %. Størst nedgang ble registrert i tellesnittene Karl Johans gate fortauet, Grensen og på Fridtjof Nansens plass.

Antallet tellepunkt er økt, sammenlignet med Bylivsundersøkelsen, for å enda bedre kunne fange opp endringer internt i områder, for å se disse i sammenheng med ulike tiltak og aktiviteter i området.

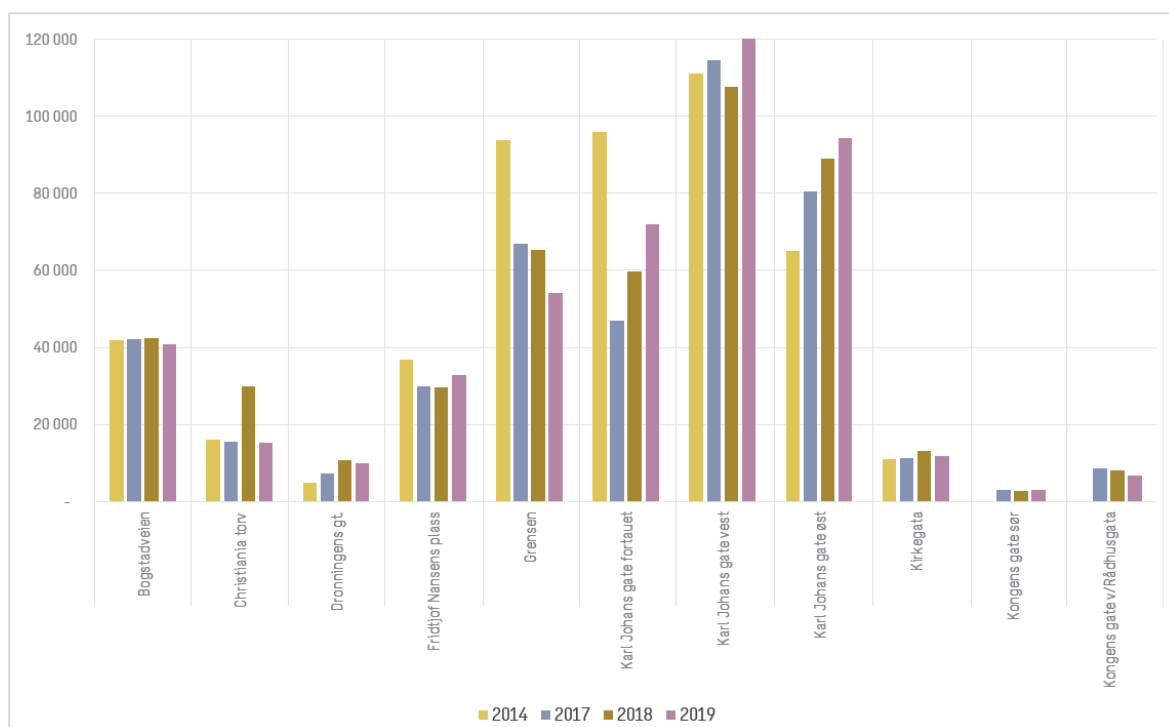
Dersom man sammenligner alle tellesnittene mot hverandre, får man resultatet som presentert i figur 20. Figuren viser totalt sett en jevn økning i antall fotgjengere som har blitt registrert i sentrum de siste tre årene. Økningen er registrert til å være 12 % fra 2017 til 2019 og 2 % fra 2018 til 2019.



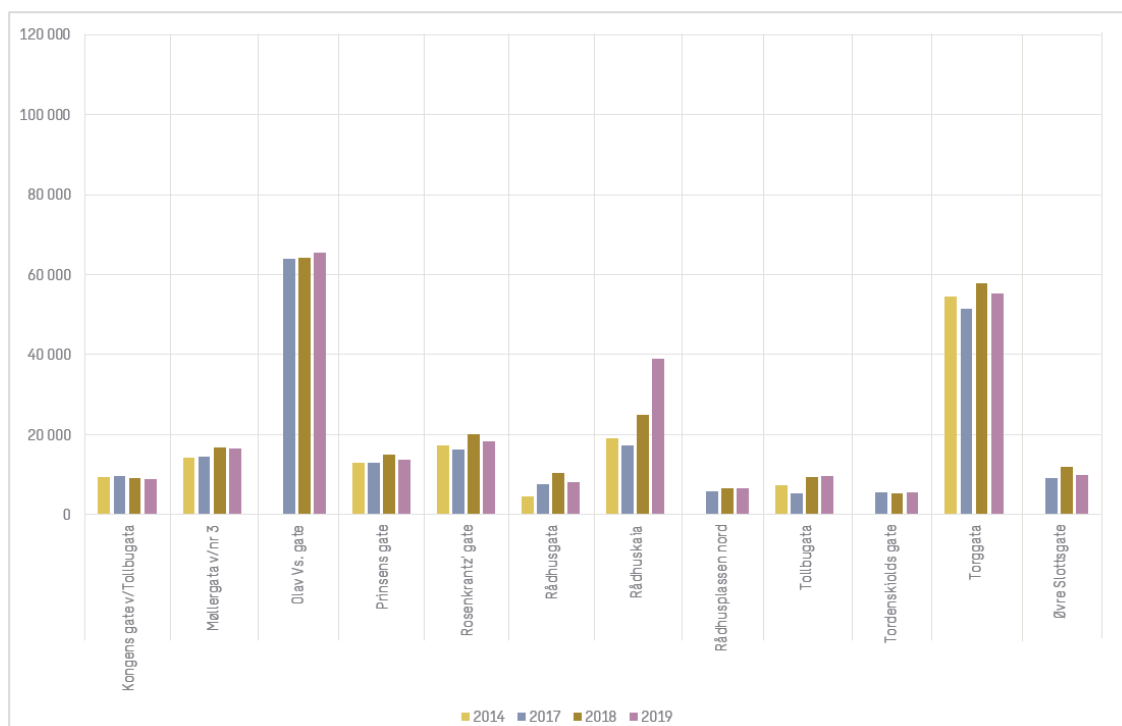
Figur 20: Samlet antall fotgjengere per analyseår. Tall fra 2014 utgår ettersom det dette året var færre registreringspunkter enn de siste tre årene.

Fra år 2017 til 2019 er det registrert størst økning i tellesnittene Rådhuskaia (126 %), Tollbugata (82 %) og Karl Johans gate (fortauet) (53 %). I løpet av perioden ble Tollbugata åpnet som en opprustet kollektivgate for buss. På Grensen og i Kongens gate ved Rådhusgata er antall fotgjengere blitt redusert. Reduksjonen er på henholdsvis 19 % og 23 % fra 2017 til 2019.

I de neste figurene presenteres summen av alle registrerte fotgjengere (sum tirsdag + lørdag) ved alle registrerte tellesnitt. Resultatene fra hvert tellesnitt sammenlignes mot 2014, 2017 og 2018.



Figur 21: Totalt antall fotgjengere i hvert av de 11 første tellesnittene for alle de fire analyseårene (sum fotgjengere tirsdag + lørdag kl. 08-22).



Figur 22: Totalt antall fotgjengere i hvert av de 12 siste tellesnittene for alle de fire analyseårene (sum fotgjengere tirsdag + lørdag kl. 08-22).

Sentrale deler av Karl Johans gate, Grensen, Olav V's gate og Torggata sør har klart størst gangtrafikk.

I 2019 er de tre tellesnittene i Karl Johans gate de med flest fotgjengerne. I Karl Johans gate øst og fortauet har antallet fotgjengerne økt jevnt fra 2017 til 2019. I Karl Johans gate vest har antallet økt fra 2017 til 2019, men var det en reduksjon i 2018. Det ble arrangert markedsdag i Karl Johans gate i de tre siste årene. Dette gir et godt utgangspunkt for å sammenligne resultatene i disse tellesnittene mot hverandre.

Tellesnittet i Grensen skiller seg ut med en større nedgang fra 2017 til 2019. Trenden viser at det er færre fotgjengere som passerer dette tellesnittet i 2019 enn det er de foregående årene. Totalt sett har antall fotgjengere økt i 2019, så det tyder på at befolkningen heller oppholder seg andre steder i sentrum enn her.

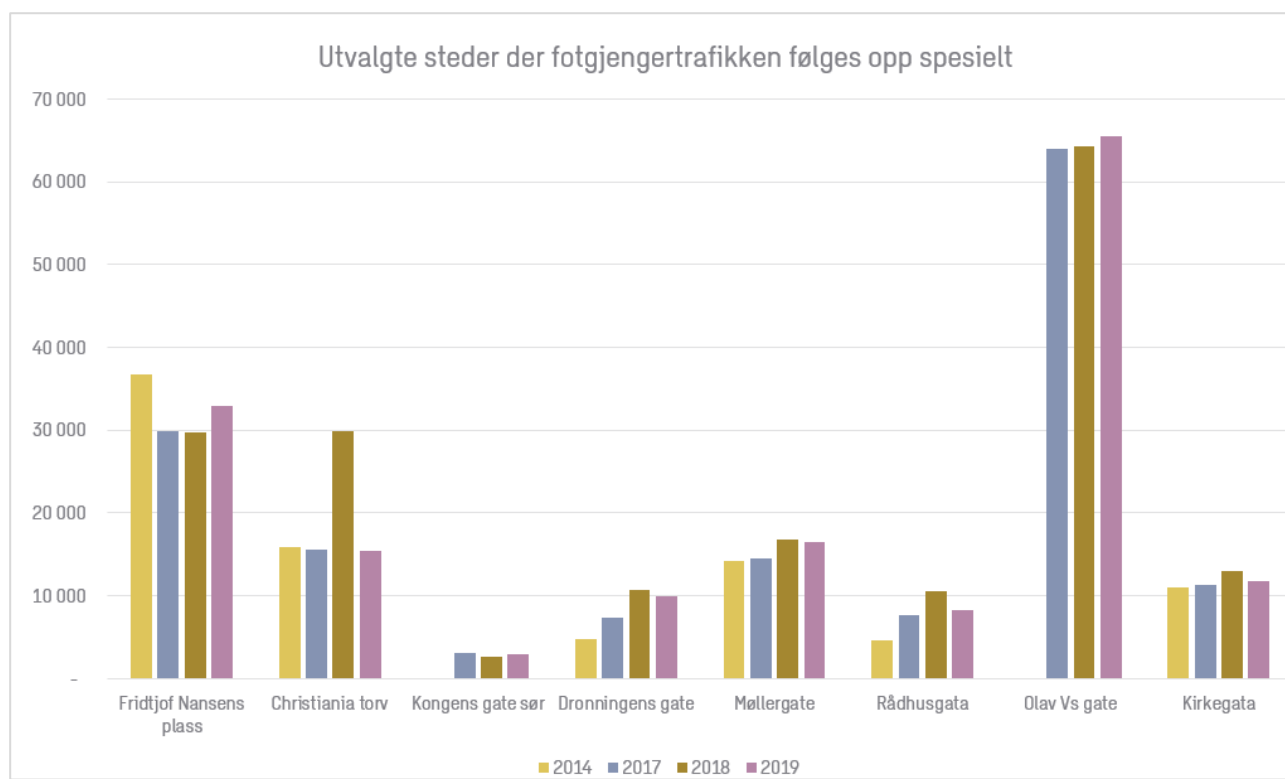
Christiania torv skiller seg ut med en topp i 2018, men ellers har snittet en jevn strøm av fotgjengere. Dette kan forklares med at fotball-VM ble vist på storskjerm på Kontraskjæret og dermed tiltrakk seg en del mennesker.

Tellesnittet Rådhuskaia skiller seg ut i 2019. Det er knyttet noe usikkerhet til registreringen som er gjort her. Dette tellesnittet ble ikke registrert i 2017 (mellom kl. 08-14), da området var stengt i forbindelse med et arrangement. Økningen i dette snittet er på hele 126 % fra 2017 til 2019, og på 56 % fra 2018 til 2019. Det er registrert mange flere fotgjengere her i 2019 enn i 2018 (81 % flere), spesielt om lørdagen. I 2019 har det vært en økning i antallet cruiseskip som legger til kai på Vippetangen. I tillegg kan Havnepromenaden ha fått økt bruk på denne delstrekningen.

Tellepunktene i Kvadraturen (sør for Karl Johans gate og øst for Rosenkrantz' gate) har som tidligere beskjeden gangtrafikk. Disse tellepunktene utgjør tilsammen ca. 13 % av all registrert fotgjengertrafikk i 2019. Antallet fotgjengere i Kvadraturen økte med 33 % fra 2017 til 2018. Derimot er det registrert en nedgang i antall fotgjengere i Kvadraturen fra 2018 til 2019. Denne nedgangen er på 19 %. Ser man på perioden fra 2017 til 2019 er det registrert en total økning på 7 % i Kvadraturen.

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 23 vises resultatene av tellingene på de utvalgte stedene for 2017, 2018, 2019 og for Bylivsundersøkelsen 2014 der disse dataene er tilgjengelig. De første seks 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 23 Utvalgte steder der fotgjengertrafikken følges opp spesielt. I 2014 ble det ikke registrert fotgjengeraktivitet i Kongens gate sør eller i Olav Vs gate.

Tallene viser at det er store lokale forskjeller i antall fotgjengere per tellesnitt. Totalt antall fotgjengere i tellesnittet ved Christiania torv økte kraftig fra 2017 til 2018, før det deretter falt igjen i 2019. I de øvrige tellesnittene er det små endringer fra år til år.

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 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 registrert størst økning antall fotgjengere i Dronningens gate (35 %). Ellers er følgende forskjeller registrert for perioden 2017 til 2019:

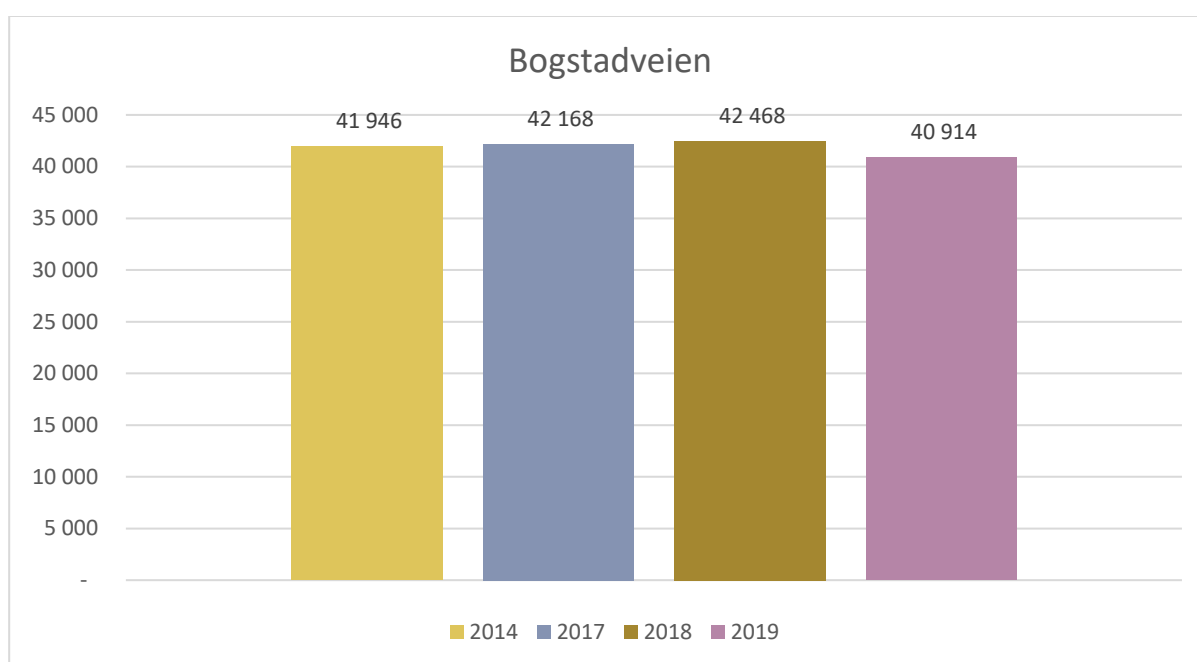
- 10 % flere fotgjengere på Fridtjof Nansens plass.
- 13 % flere fotgjengere i Møllergata.
- 7 % flere fotgjengere i Rådhusgata.
- 2 % flere fotgjengere i Olav Vs gate.
- 5 % flere fotgjengere i Kirkegata.
- 1 % færre fotgjengere på Christiania torv.
- 4 % færre fotgjengere i Kongens gate sør.

Dette kan tyde på at kjøreforbudet kan ha gitt økt fotgjengertrafikk på utvalgte steder.

5.1.3 Referansepunkt i Bogstadveien

Det ble valgt et tellesnitt utenfor planavgrensningen til Bilfritt byliv og valget falt på Bogstadveien. Dette tellesnittet har fungert som et referansepunkt der man vurderer om de endringene man ser innad i planavgrensningen kan ses i sammenheng med iverksatte tiltak gjennom programmet eller om er det andre faktorer som spiller inn.

Figur 24 viser en oversikt over totalt antall registrerte fotgjengere i Bogstadveien for alle fire analyseår (sum tirsdag + lørdag). Det er marginale forskjeller i antall fotgjengere fra år til år. Som figuren viser er totalt antall fotgjengere i Bogstadveien stabilt i 2017 og 2018 før det faller noe i 2019. I 2019 er det registret 3 % færre fotgjengere enn i 2017. Nedgangen kan ha en sammenheng med at øverste del av Bogstadveien i 2019 er stengt på grunn av gate-opprustning for trikk.



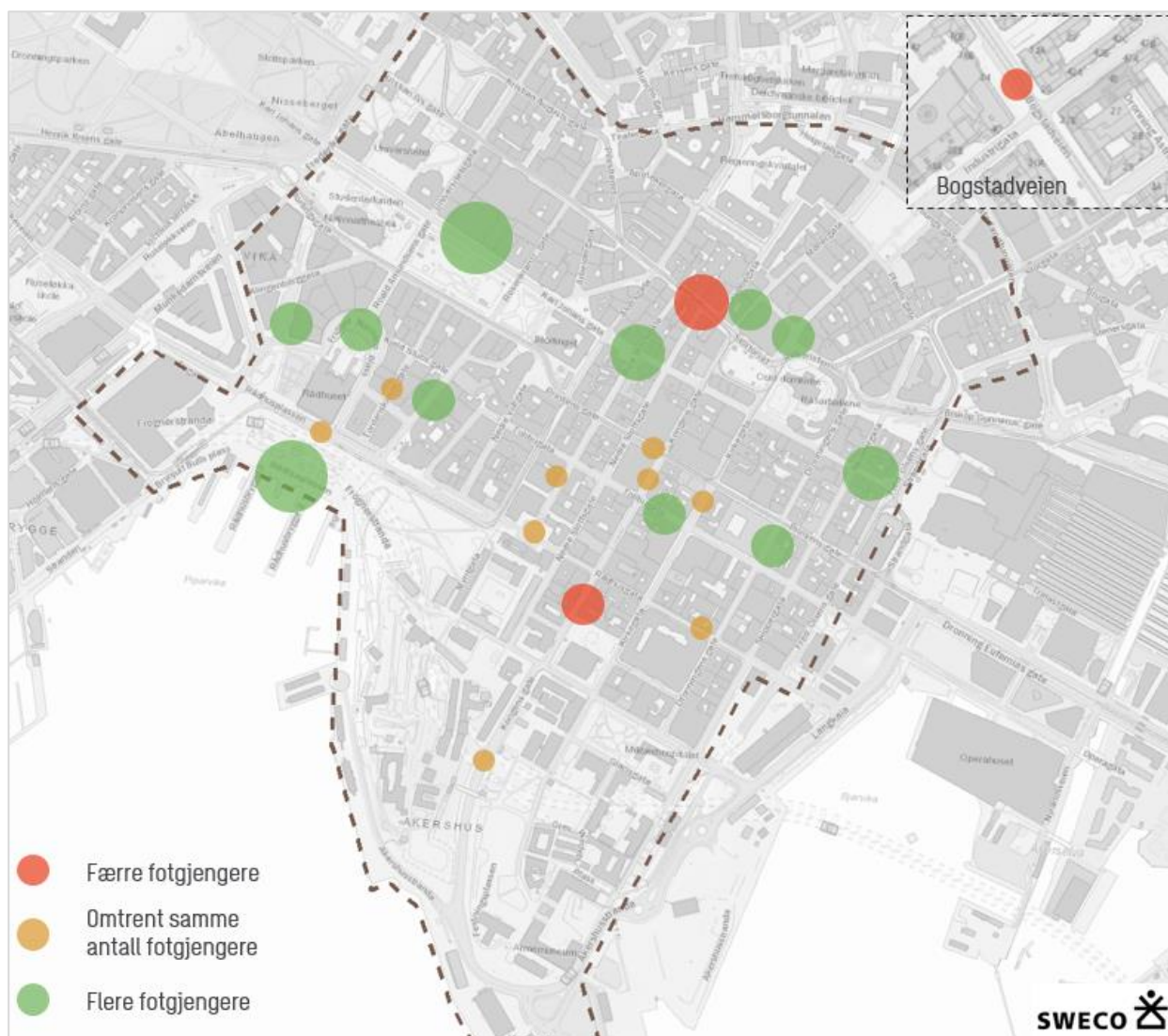
Figur 24: Totalt antall fotgjengere i Bogstadveien for de fire analyseårene.

5.1.4 Oppsummering

Figur 25 viser en sammenstilling av de registrerte endringene i fotgjengertrafikk mellom 2017 og 2019. I figuren er det sett på hver enkelt tellesnitt og endringen i det respektive punktet er presentert. Størrelsen på sirkelen markerer størrelsen i endring; dess større sirkel, jo større endring er registrert. Det er delt inn i tre kategorier:

- Rød: færre fotgjengere
- Oransje: omtrent samme antall fotgjengere
- Grønn: flere fotgjengere

For oransje kategori er inngår endringer i størrelsesorden +/- 1 000 fotgjengere. Dvs. at kategorien ikke viser om det er registrert flere eller færre fotgjengere i tellesnittet.



- Totalt for området er det registrert 14 % flere mennesker i gatene i 2019 enn i 2017.
- Det er kun tre steder det er registrert færre fotgjengere i 2019 enn det som var tilfelle i 2017, sett bort fra endringer på mindre enn 1 000 fotgjengere. Dette gjelder på Grendsen, Kongens gate ved Rådhusgata og Bogstadveien. Størst endring er registrert ved Grendsen (12 700 færre fotgjengere).
- Størst endring er registrert i Karl Johans gate ved fortauet (lengst nordvest). Her ble det registrert 25 000 flere fotgjengere i 2019 enn i 2017, dette tilsvarer en økning på over 50 %. Også i de andre tellesnittene i Karl Johans gate ser vi en økning i antall fotgjengere.
- Referansepunktet i Bogstadveien (se figur 24) viser færre fotgjengere i 2019 enn de foregående årene. Likevel er det registrert totalt flere fotgjengere i sentrum i 2019, noe som kan tyde på at personer oppholder seg mer i kjernen av sentrum enn tidligere.
- De fleste tellesnittene trekker flere fotgjengere til sentrum i helgene, enn i ukedagene. Tellesnittene i Kvadraturen (slik som Dronningens gate, Kirkegata og Kongens gate) har motsatt effekt da det er mange arbeidsplasser i dette området.
- I Tollbugaten pågikk det i 2017 og 2018 vegarbeid som medførte at fortauet på ene siden var stengt, i tillegg var busstrafikken lagt om i deler av gaten. Dette så ikke ut til å påvirke fotgjengeren i hverdagen, da resultatet viser høyere tall i 2018 enn de andre årene. Dette kan forklares med at de fleste personene som passerer her er på vei til/fra arbeid og dermed velger korteste vei uavhengig av «gangkomfort». Når det gjelder tallene for helg (lørdag) ser man en klar økning i antallet fotgjengere i 2019. Dette kan tyde på at gaten har blitt mer attraktiv etter at fortauet ble åpnet for fotgjengere igjen og fikk rollen som en opprustet kollektivgate for buss.

5.2 Oppholdsregistreringer

5.2.1 Metode

Oppholdsregistreringene ble gjennomført tirsdag 11. juni og lørdag 15. juni. Det ble foretatt registreringer på 17 steder i Oslo sentrum innenfor Ring 1. Figur 26 viser alle stedene det ble gjort oppholdsregistreringer. I 2017 ble det foretatt registreringer på 18 steder, men både i 2018 og 2019 utgikk registreringer på Kontraskjæret på grunn av arrangementer i forbindelse med fotball-VM. I 2017-2019 har Wessels plass utgått på grunn av byggearbeider på plassen.



Figur 26: Steder der det ble gjennomført oppholdsregistreringer. Kryssene illustrerer de to plassene som ikke ble registrert alle årene (Kontraskjæret i 2018 og 2019, Wessels plass i 2017, 2018 og 2019).

Det ble foretatt registreringer annen hver time mellom klokken 10.00 og 22.00, siste registrering startet kl. 22.00. Opphold ble registrert med en såkalt "behavioral mapping". Denne teknikken plasserer de ulike aktivitetene, delt inn i bestemte kategorier, på et kart/oversiktsplan. På denne måten kan man finne ut hva som skjer hvor, samtidig som man får et øyeblikksbilde over alle aktivitetene på et gitt tidspunkt. Oppholdsregistreringene foregikk ved at den som registrerte spaserte gjennom byrommet, fra den ene enden til den annen, og noterte pågående aktiviteter på kartet. Det ble registrert både antall personer, aktivitetstyper og plassering av aktivitetene.

Under registreringene ble det observert følgende ti aktiviteter blant personene som oppholdt seg på plassene: stående, sittende på benk, sittende sekundær, sittende på caféstol, venter på transport, lekende barn, liggende, kulturelle aktiviteter, kommersielle aktiviteter og fysiske aktiviteter. De ulike aktivitetene er gitt fargekoder som presentert i figur 27.

■ Fysiske aktiviteter	■ Sittende sekundær
■ Kulturelle aktiviteter	■ Sittende på caféstol
■ Kommersielle aktiviteter	■ Sittende på benk
■ Lekende barn	■ Venter på transport
■ Liggende	■ Stående

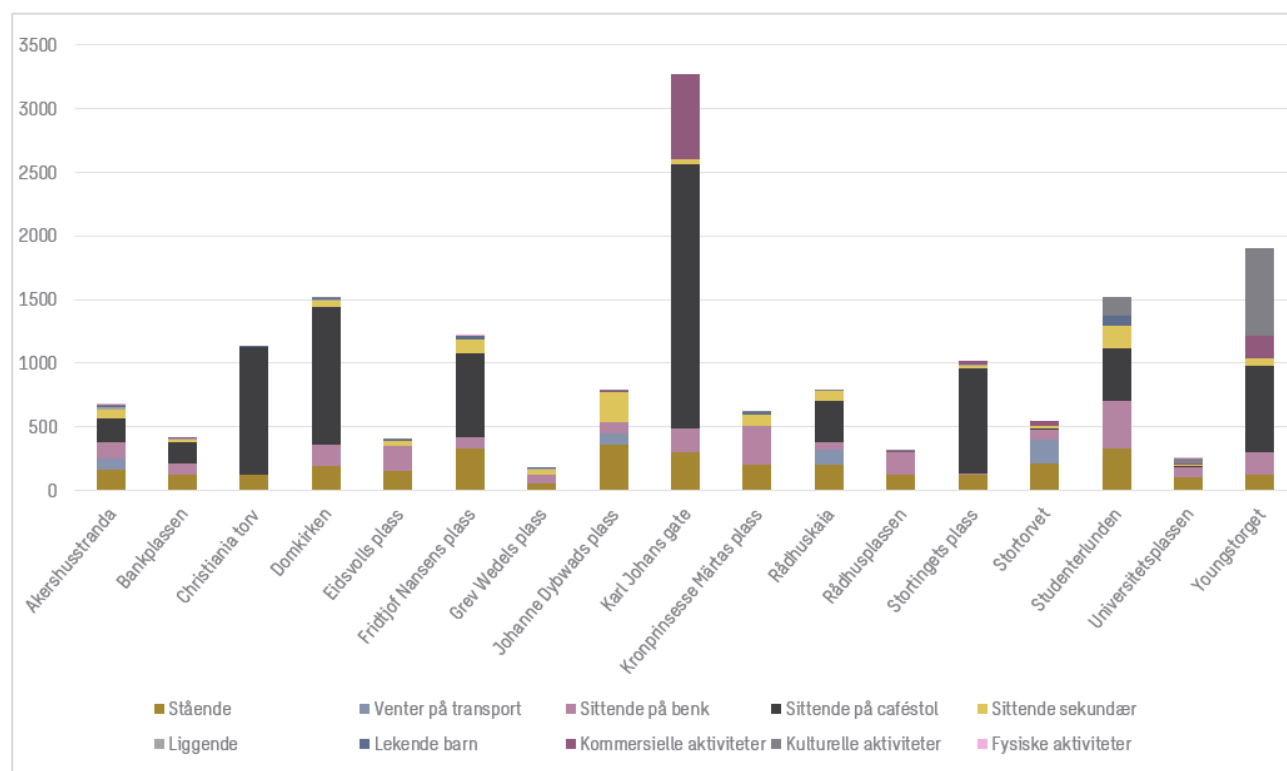
Figur 27: Fargekoder som er benyttet for fremstilling av oppholdsregistreringene.

Det er ulike kategorier for personer som «sitter i byrommet»: sittende på caféstol, 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. Eksempler på «kommersielle aktiviteter» er salgsboder eller foodtrucks.

5.2.2 Resultater

I de første figurene presenteres resultatene fra registreringene som ble gjort i 2019. Deretter sammenlignes resultatene fra alle de tre analyseårene. Data fra Bylivsundersøkelsen for 2014 vises også, men her er ikke oppholdet fordelt på aktivitetstype og presenteres derfor kun med mønsterfyll. Selv om de ikke er fordelt på aktivitet, gir de informasjon om antall personer som oppholdt seg på hver av plassene.

Figur 28 viser summen av alle registrerte opphold i sentrum (sum antall personer som oppholdt seg på plassene både tirsdag og lørdag mellom kl. 10-22). Grafene illustrerer antall mennesker som oppholdt seg på hver av de respektive plassene, fordelt på hvilken aktivitet de gjennomførte under oppholdet.

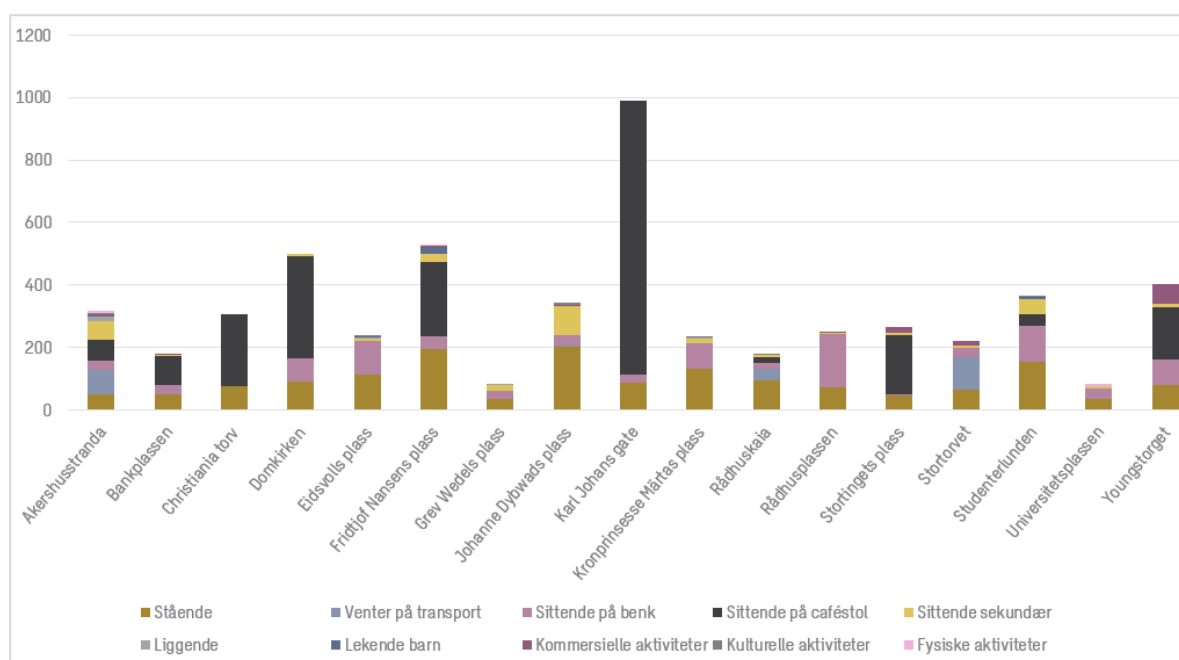


Figur 28: Resultater fra oppholdsregistreringene juni 2019 (sum antall personer som oppholdt seg på plassene tirsdag og lørdag mellom kl. 10-22).

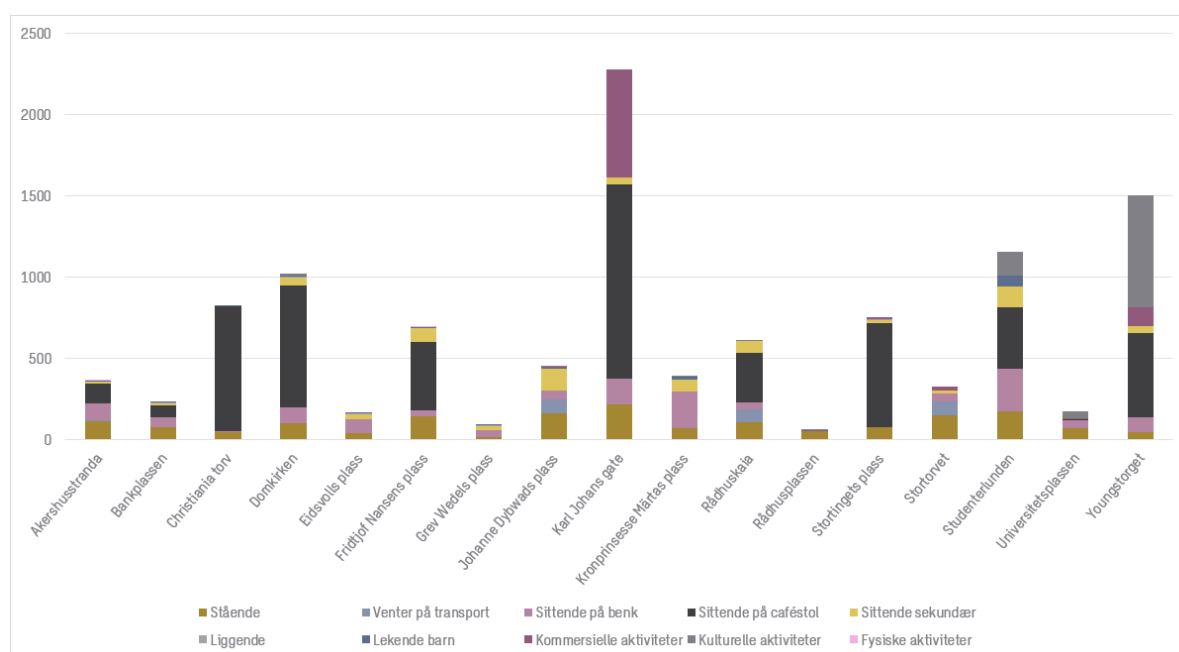
Det er registrert flest opphold i Karl Johans gate. Denne plassen utgjør 1/5 av alle registrerte opphold i sentrum og hele 64 % av disse oppholdene var personer som satt på kaféstol. Deretter følger Youngstorget med 12 % av alle registrerte opphold.

Det ble registrert flest personer *sittende på kaféstol* og den aktiviteten utgjør 46 % av alle registrerte opphold. Deretter følger *stående* som utgjør 20 % og *sittende på benk* med 14 % av alle registrerte opphold. Det ble kun registrert et fåtall personer som *liggende* eller som drev med *fysiske aktiviteter*. Ingen av disse aktivitetene utgjør noen prosentandel av totalen.

I de neste figurene presenteres summen av alle registrerte opphold i 2019 per tellested fordelt på tirsdag og lørdag.



Figur 29: Resultater fra oppholdsregistreringene på tirsdag 11. juni 2019 (sum antall personer som oppholdt seg på stedene tirsdag mellom kl. 10-22).



Figur 30: Resultater fra oppholdsregistreringene på lørdag 15. juni 2019 (sum antall personer som oppholdt seg på stedene lørdag mellom kl. 10-22).

Som figurene viser er det hovedsakelig registrert flere opphold på lørdag enn tirsdag. Størst differanse mellom antall opphold på tirsdag og lørdag er registrert på Youngstorget, da det ble registrert nesten tre ganger så mange opphold på lørdagen enn det som var tilfellet på tirsdagen. Deretter følger Rådhuskaia og Studenterlunden, begge med over dobbelt så mange registrerte opphold på lørdagen.

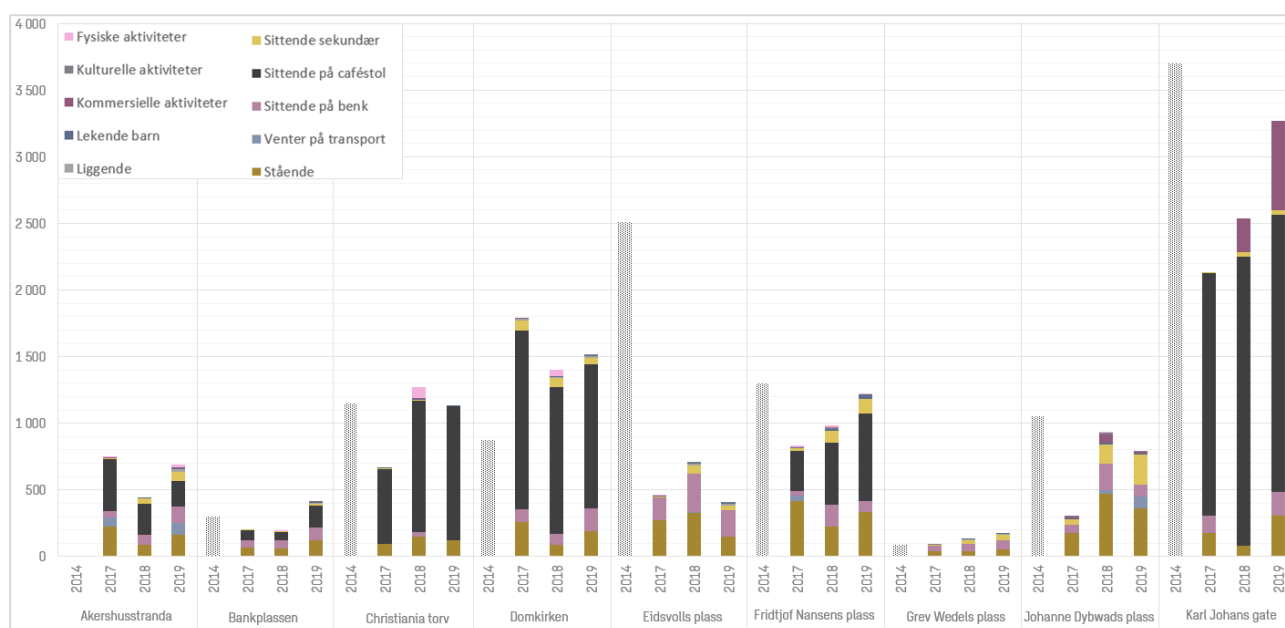
På Eidsvoll's plass og Rådhusplassen er det registrert færre opphold i helgen enn det som var tilfelle på tirdagen. På Eidsvoll's plass er det registrert 30 % færre opphold, mens det på Rådhusplassen er registrert hele 75 % færre opphold. I 2019 ble den (langvarig) midlertidig omlagte busstraseen flyttet fra Rådhusplassen til Stortingsgata. Dermed forsvant en holdeplass med høy bruk i direkte nærhet til byrommet. I tillegg ble det våren 2019 etablert en sykkeltrasé i asfalt rett forbi byrommet, som gjør at Rådhusplassen nord for fontenene i større grad er oppbrutt. I 2019 har det også vært byggearbeider knyttet til inngangspartiet på sørsiden av Rådhuset, som nå er stengt for publikum.

Det er også mulig å se et mønster når det gjelder registrert opphold mellom de ulike dagene. I tabell 2 presenteres prosentandelene for de ulike aktivitetene fordelt på tirsdag eller lørdag. Det ble registrert en høyere andel av *stående* personer på tirsdagen enn det som var tilfelle på lørdagen. Derimot var det flere personer *sittende på caféstol* på lørdagen. Når det gjelder *kommersielle* og *kulturelle aktiviteter* var det registrert henholdsvis 7 % og 8 % av disse aktivitetene på lørdagen. Derimot på tirdagen var det ikke registrert noen form for *kulturell aktivitet* og *kommersielle aktiviteter* stod for kun 2 % av alle registrerte opphold. Det ble ikke observert nok *liggende* personer noen av dagene til at det har gitt utslag på prosentandelene.

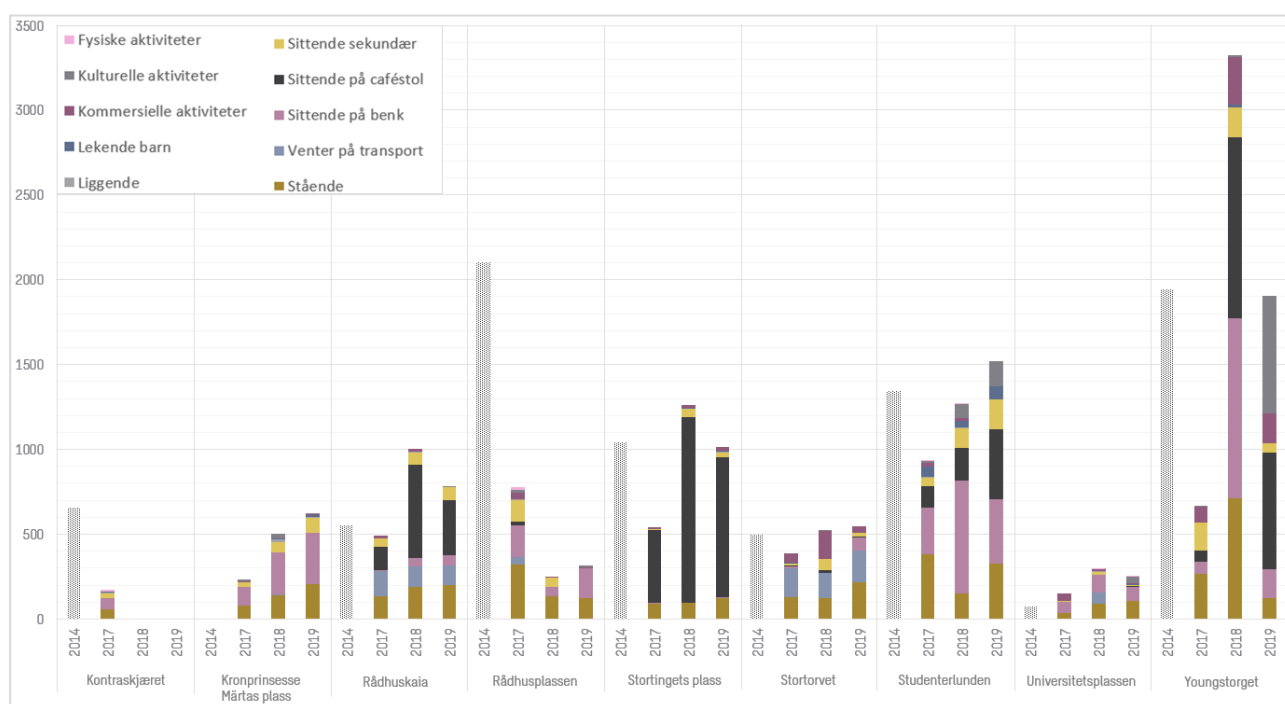
Tabell 2: Oversikt over prosentandel for de ulike aktivitetene i 2019 fordelt på tirsdag og lørdag.

	Tirsdag	Lørdag
Stående	29 %	15 %
Venter på transport	4 %	2 %
Sittende på benk	17 %	12 %
Sittende på caféstol	41 %	47 %
Sittende sekundær	6 %	7 %
Liggende	0 %	0 %
Lekende barn	1 %	1 %
Kommersielle aktiviteter	2 %	7 %
Kulturelle aktiviteter	0 %	8 %
Fysiske aktiviteter	0 %	0 %
Sum	100 %	100 %

I de følgende figurene sammenlignes resultatene fra oppholdsregistreringene for alle de tre analyseårene, samt fra Bylivsundersøkelsen i 2014. Som tidligere nevnt mangler noen av plassene oppholdsdata ettersom det ikke var mulig å registrere opphold det respektive året. Figur 31 viser resultatene fra første halvpart av registreringsstedene, mens figur 32 viser resten av resultatene.



Figur 31: Samlet fremstilling av resultatene fra oppholdsregistreringene for 2014, 2017, 2018 og 2019 - første halvpart av registreringsstedene. Tallene fra 2014 er ikke splittet på aktivitet, og vises derfor med mønsterfyll.



Figur 32: Samlet fremstilling av resultatene fra oppholdsregistreringene for 2014, 2017, 2018 og 2019 - for andre halvpart av registreringsstedene. Tallene fra 2014 er ikke splittet på aktivitet, og vises med mønsterfyll.

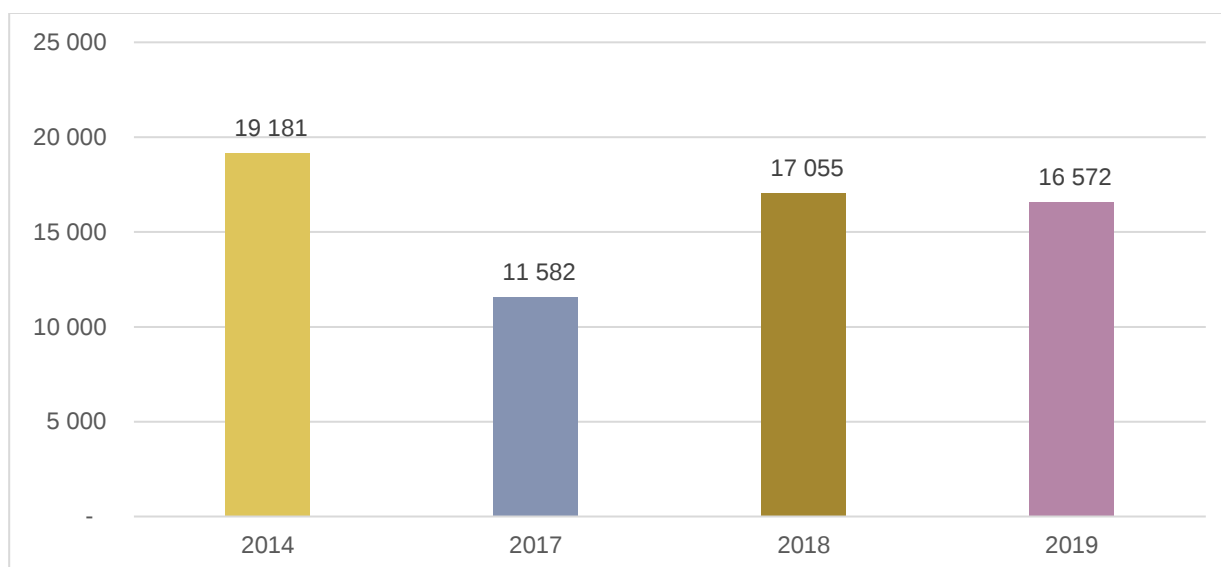
For alle fire årene skiller Karl Johans gate seg ut som en av de plassene med flest registrerte opphold. Det er naturlig ettersom dette er en stor plass med mange restauranter/cafeer og derav mye uteservering. I 2018 var det Youngstorget som hadde aller flest registrerte opphold. Dette kan forklares med at det på lørdagen ble

arrangert Thai Fair (et familiearrangement) med underholdning og thailandsk mat som tiltrakk seg store folkemengder. Lørdagen i 2019 ble det arrangert åpning av årets Pride Art-utstilling på Youngstorget, noe som kan forklare den store endringen i antall opphold fra 2017 til 2019.

Fellestrekk for de plassene med størst andel av registrerte opphold er at de har store andeler av personer som sitter, enten på benker eller caféstoler.

En sammenlikning av resultatene viser stor variasjon i det totale antall opphold i de ulike analyseårene. I figuren er data fra alle tellepunkter presentert. Det innebærer at det for noen av årene mangler data på enkelte plasser. Wessels plass er ikke inkludert i fremstillingen ettersom plassen mangler data for både 2017, 2018 og 2019.

I perioden 2017 til 2019 økte antallet mennesker som oppholdt seg i de utvalgte byrommene med 43 %. Antallet opphold var enda 3 % større i 2018. Fra 2017 til 2018 ble registrert 47 % flere opphold.



Figur 33: Samlet antall opphold per analyseår. I figuren er det tatt med data fra alle registreringspunktene. 2014: mangler data fra Akershusstranda og Kronprinsesse Märta's plass. 2018+2019: mangler data fra Kontraskjæret.

For å ivareta sammenlignbarheten over lengre tid er samme metode som i Bylivsundersøkelsen brukt. Figuren viser tendenser til at det var færre opphold i sentrum i perioden 2017 til 2019 enn det som ble registrert i 2014. I evalueringen er det ikke sett noe på perioden mellom 2014 og 2017, og forskjellen kan derfor ikke forklares.

I 2014 var det færre registreringspunkter inkludert i undersøkelsen enn i 2017, 2018 og 2019, da Akershusstranda og Kronprinsesse Märta's plass ikke ble registrert. Når man kun inkluderer data fra tellepunkt med registreringer i 2014, 2017, 2018 og 2019 er resultatene³: ca. 54 % flere fra 2017 til 2018 og ca. 8 % færre fra 2018 til 2019. Det er en økning i antall oppholdte personer på 42 % fra 2017 til 2019.

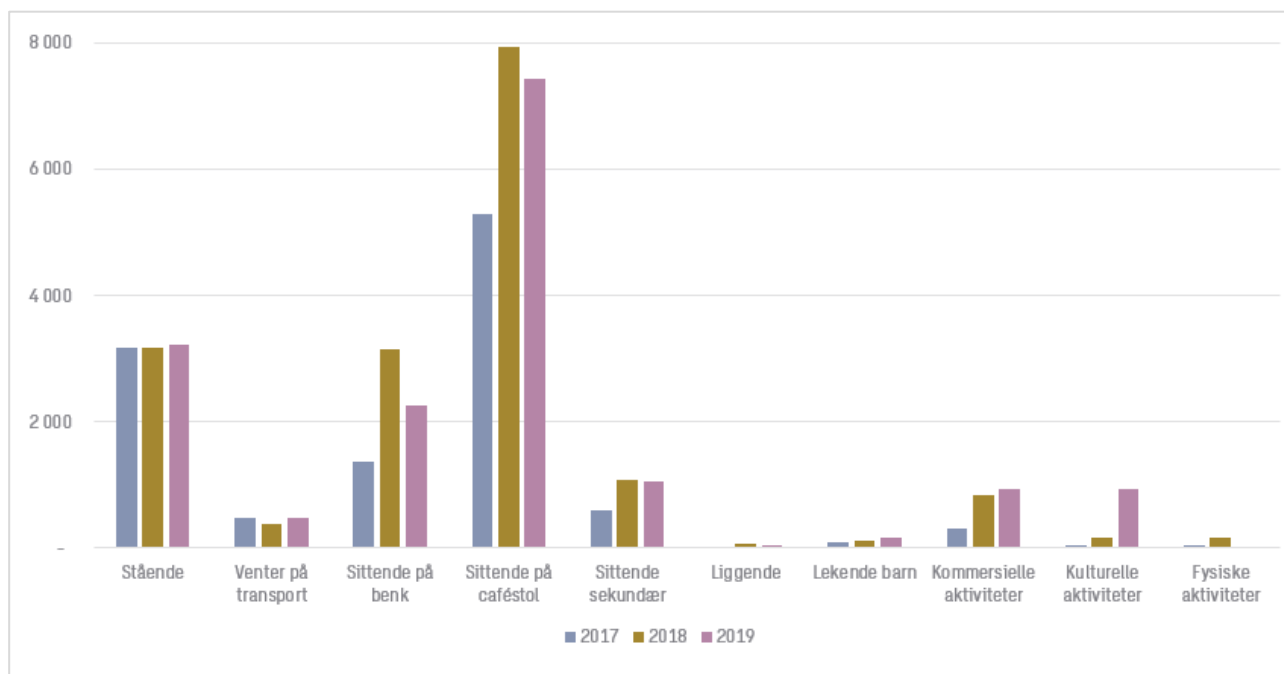
Toppen i 2018 kan forklares med økt antall mennesker i sentrum på grunn av VM-arrangementet på Kontraskjæret.

³ Da er data fra Akershusstranda, Kontraskjæret og Kronprinsesse Märta's plass utelatt fra beregningen.

Datagrunnlaget fra de siste tre årene er sammenliknet etter type aktivitet og presentert i figur 34. I denne fremstillingen er data fra Kontraskjæret utelatt for kunne sammenligne dataene direkte. I 2018 var det flest registrerte opphold i kategoriene *sittende på benk*, *sittende på caféstol* og *sittende sekundær*.

Sammenlignes data fra 2017 med 2019 har de fleste kategoriene fått økt aktivitetsnivå. Størst endring er registrert i kategorien *kulturelle aktiviteter* der det er registrert nesten 19 ganger så mange personer som drev med denne aktiviteten i 2019. Fra 2017 til 2019 er det kun registrert nedgang i antall personer som drev med *fysiske aktiviteter* (nedgang på 86 %).

Resultatene viser at det er en kraftig økning i antall *kommersielle aktiviteter* (209 %) og *lekende barn* (88 %) i 2-års perioden fra 2017 til 2019. Dette kan tyde på at flere personer bevisst oppholder seg i sentrum enn tidligere. *Stående personer* og personer som *venter på transport* er de kategoriene med et relativt stabilt aktivitetsnivå for alle tre årene.

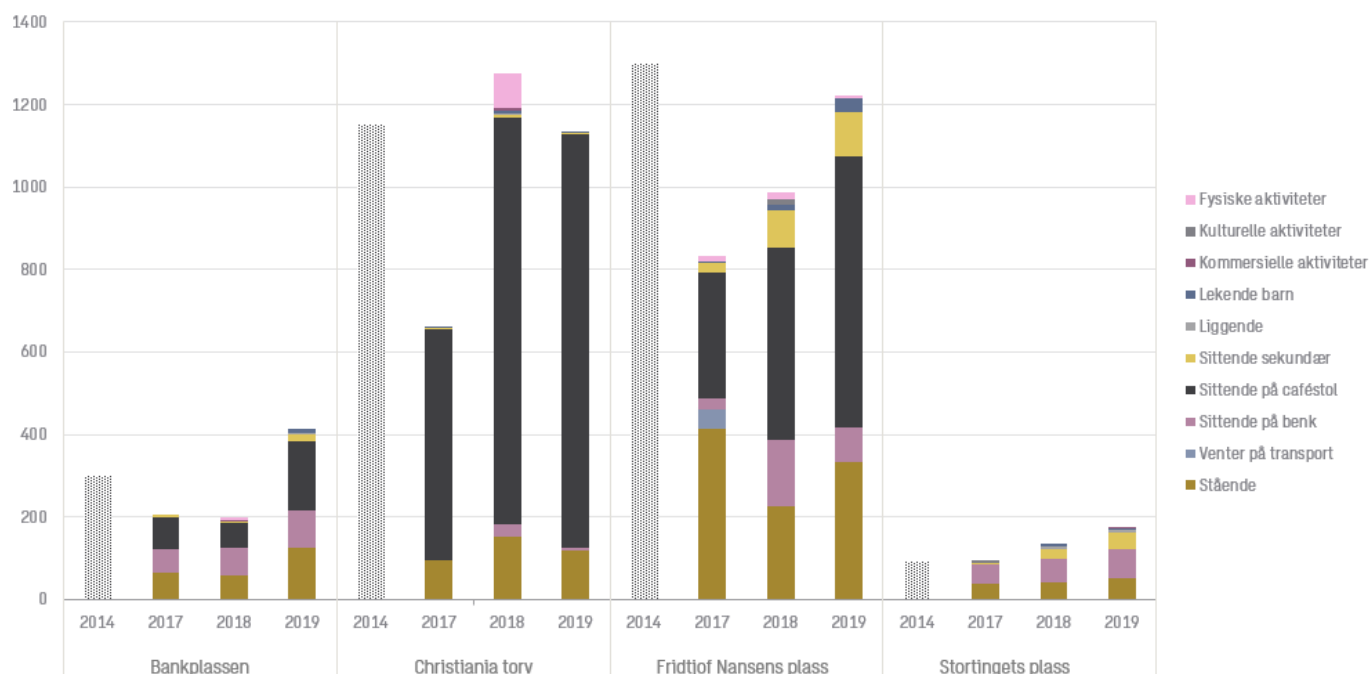


Figur 34: Summert antall opphold per aktivitet i 2017, 2018 og 2019.

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. Følgende fire steder ble plukket ut i midtveisevalueringen fra 2018:

- Fridtjof Nansens plass
- Christiania torv
- Bankplassen
- Grev Wedels plass

I figur 35 vises resultatene av tellingene på disse stedene for 2017, 2018 og 2019, samt fra Bylivsundersøkelsen 2014 der disse er tilgjengelig.



Figur 35: Utvalgte steder der tall for opphold følges opp spesielt. Tallene fra 2014 er ikke splittet på aktivitet og vises derfor med mønsterfyll.

Med unntak av Christiania torv har det vært en jevn økning i antall personer som oppholdt seg på disse utvalgte plassene fra 2017 til 2019. Bankplassen hadde i 2019 betydelig flere opphold enn i 2017 og endringen var hovedsakelig flere *sittende på kaféstol* eller *stående* personer.

På Fridtjof Nansens plass er det også registrert en høyere andel av opphold i 2019. Her er det gjennomført flere tiltak i evalueringsperioden. I 2018 ble plassen sperret for ordinær trafikk, mens det i år er etablert en trerekke i ytterkant av plassen og det er satt ut flere faste og løse bord og stoler, plantekasser, lysinstallasjoner, kunst og aktivitetsmøbler. Dette kan tyde på at det er en tendens at plassen brukes mer til opphold nå enn det som var tilfelle tidligere. Resultatene viser at det hovedsakelig i kategoriene *sittende sekundær* og *sittende på kaféstol* som har økt.

5.2.3 Oppsummering

Figur 36 viser en sammenstilling av endringene i oppholdsregistreringene mellom 2017 og 2019. I figuren er det sett på hver enkelt plass det er gjort oppholdsregistreringer og endringen på den respektive plassen er presentert. Størrelsen på sirkelen markerer størrelsen i endring; dess større sirkel, jo større endring er registrert. Det er delt inn i tre kategorier:

- Rød: færre opphold
- Oransje: omtrent samme antall opphold
- Grønn: flere opphold

For oransje kategori er inngår endringer i størrelsesorden +/- 100 opphold. Kategorien viser dermed ikke om det er registrert flere eller færre fotgjengere i tellesnittet, da registrert endring er liten i forhold til de andre oppholdsstedene.



Figur 36: Endring i antall oppholdsregistreringer fra 2017 til 2019. Størrelsen på prikkene markerer størrelsen på endringene; dess større prikk, jo flere/færre registrerte opphold.

- På de fleste stedene i sentrum er det registrert flere opphold i 2019 enn i 2017. Totalt sett viser resultatene at det ble registrert 47 % flere personer som oppholdt seg på de ulike byrommene.
- Størst økning er registrert på Youngstorget og i Karl Johans gate. Økningene kan tilsa at disse byrommene har en tendens til å trekke til seg stadig flere mennesker som oppholder seg.
- Det er kun på fire steder det er registrert færre antall opphold: Rådhusplassen (- 60 %), Domkirken (- 15 %), Eidsvolls plass (-13 %) og Akershusstranda (- 8 %). Den store nedgangen for Rådhusplassen kan forklares med at deler av plassen var avstengt i 2019 på grunn av rigging til VG-lista. Endringene de andre stedene er ganske små.
- Både på Bankplassen, Johanne Dybwads plass, Kronprinsesse Märta's plass og Youngstorget er det registrert over dobbelt så mange personer som oppholdt seg på disse plassene i 2019 enn det som var tilfelle i 2017.

6 Spørreundersøkelse blant befolkningen

I juni 2019 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av Oslos befolkning, tilsvarende som i 2017 og 2018. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av webpanel, der ca. 1000 respondenter har svart på undersøkelsen hvert år. I dette kapitlet oppsummeres og sammenliknes utvalgte resultater fra undersøkelsene. Det vises til vedlegg 2 for mer informasjon. Resultatene gir et bilde av hvordan befolkningen bruker sentrum, holdninger til sentrum, holdninger til programmet Bilfritt byliv og hvordan det har endret seg fra referansesituasjonen 2017 til underveisevalueringen 2018 og sluttevalueringen «Bylivs-evaluering 2019 - sluttrapport».

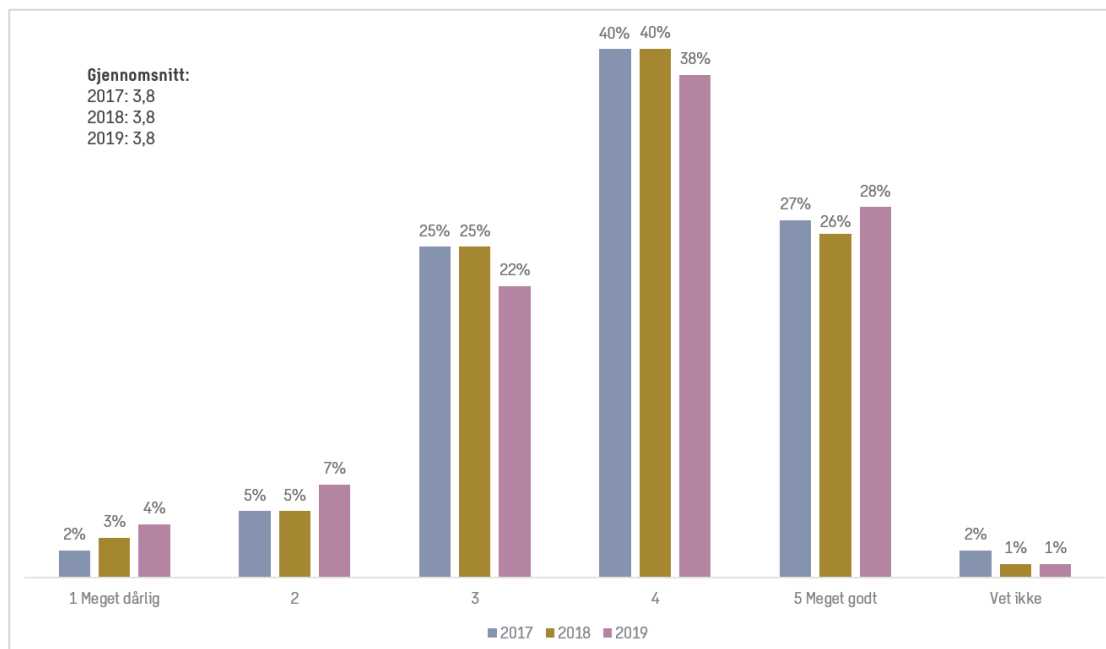
6.1 Respondentenes vurdering av ulike forhold i Oslo sentrum

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?*

Figur 37 sammenlikner svarene fra 2019 med undersøkelsen i 2017 og 2018, og viser også gjennomsnittsscoren for hvert år. I 2019 svarte totalt 66 % at de liker godt (4 og 5) å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum, mot 11 % som liker dette dårlig (1 og 2).

I 2019 er det flere respondenter som liker seg dårlig i gater og på plasser i sentrum (11 % mot 7 % i 2017 og 8 % i 2018), mens andelen som liker seg godt er like stor som tidligere år. Endringen er ikke statistisk signifikant.



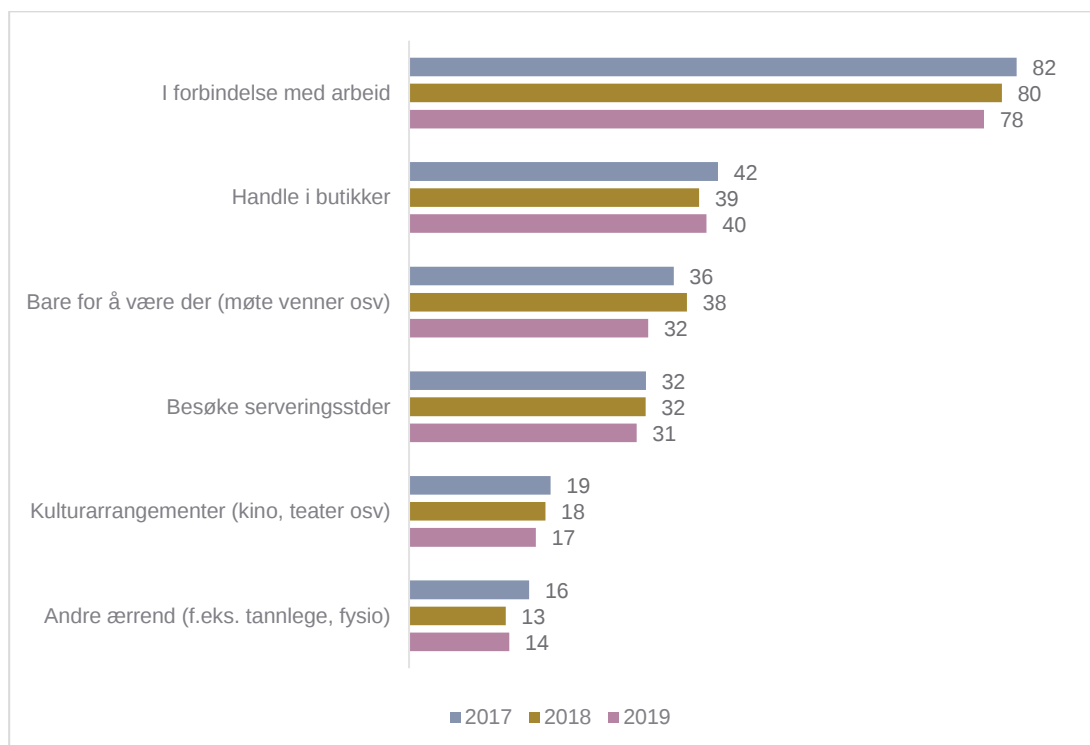
Figur 37: Hvordan godt respondentene liker seg ute på gater og plasser i sentrum.

6.1.2 Antall besøk i sentrum for ulike formål

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

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

De fleste respondenter besøker sentrum i *forbindelse med arbeid* (gjennomsnittlig 78 dager per år i 2019). Sekundære formål er å *handle i butikker* og *bare for å være der* (henholdsvis 40 og 32 dager per år). Figur 38 sammenlikner årets svar med undersøkelsen i 2017 og 2018. Den viser at det i 2019 er en liten nedgang i frekvensen for besøk i byen når det gjelder alle formålene. Totalt sett er det en nedgang på ca. 14 turer til sentrum per år. *Handle i butikker* har en liten oppgang fra 2018, men en nedgang fra 2017 og derfor ingen tydelig trend.



Figur 38: Hvor ofte respondentene reiser til sentrum for ulike formål (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år).

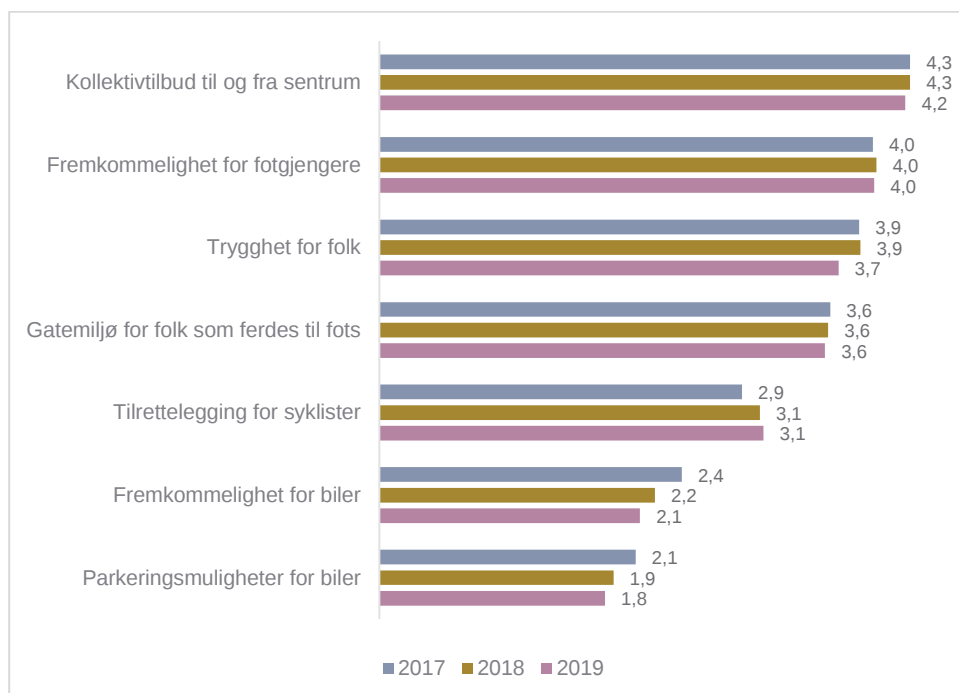
6.1.3 Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum

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

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

Resultatene for de ulike forholdene i 2017-2019 er vist med gjennomsnittsscore i figur 39. Respondentene som svarte «vet ikke» er ikke inkludert i beregning av score.

Respondentene har best inntrykk av *kollektivtrafikken til og fra sentrum* (4,2) og *fremkommeligheten for gående* (4,0). *Parkeringsmuligheter for biler* og *fremkommeligheten for biler* får lavest gjennomsnittlig score. Gjennomsnittsscoren for disse synker også for hvert år som undersøkelsen er gjennomført. *Tilrettelegging for syklist* har hatt en liten positiv utvikling fra 2017 til 2019. Lavere *trygghet for folk* kan ha sammenheng med el-sparkesyklene som ble lansert i byen.



Figur 39: Respondentenes inntrykk av ulike forhold i sentrum, gjennomsnittskarakter.

Blant respondentene som eier eller disponerer bil, har 75 % et dårlig inntrykk (karakter 1 og 2) av parkeringsmulighetene for bil, og 72 % har et dårlig inntrykk av fremkommeligheten for bil. Det er stor forskjell mot de som ikke disponerer bil, der tilsvarende tall er henholdsvis 46 % og 40 %.

6.1.4 Reisemåte i sommerhalvåret

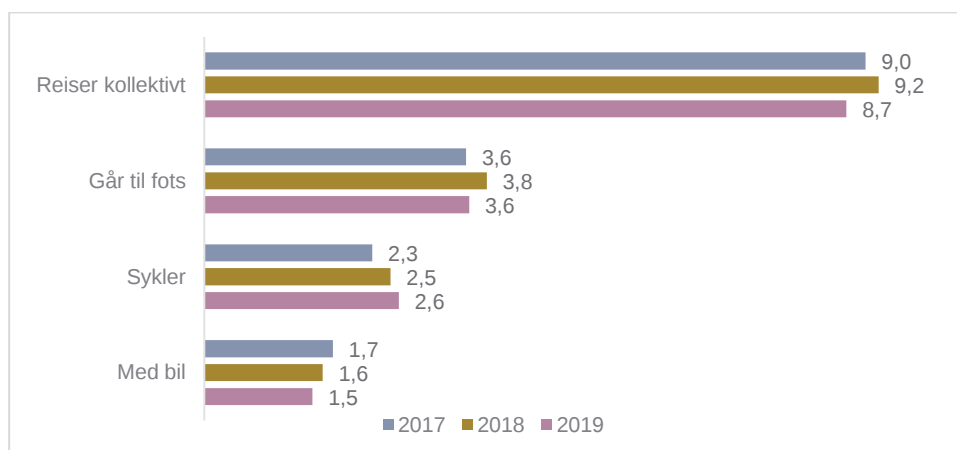
Respondentene ble spurt: *Hvor ofte kommer du deg til Oslo sentrum med følgende reisemåter i sommerhalvåret?*

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

Det var mulig å svare 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 omregne svarene til *antall turer per gjennomsnittlig måned*.

Figur 40 viser resultatet av denne vektingen. Det totale estimerte antallet reiser til sentrum per sommermåned er gått noe ned i 2019 sammenlignet med 2017 og 2018. I 2019 ble det registrert gjennomsnittlig 16,4 turer til sentrum i sommerhalvåret, mot 16,6 i 2017 og 17,1 i 2018. Resultatene viser en liten nedgang i antallet *bilturer* og *kollektivturer* til sentrum, men en økning i turer foretatt med *sykkel* for 2019. Undersøkelsen har ikke tatt høyde for (el-)sparkesykkel som transportform.

De fleste av respondentene kommer seg til Oslo sentrum ved å *reise kollektivt*, etterfulgt av *går til fots* i sommerhalvåret.



Figur 40: Reisemåte til sentrum i sommerhalvåret (tall viser gjennomsnittlig antall dager per måned).

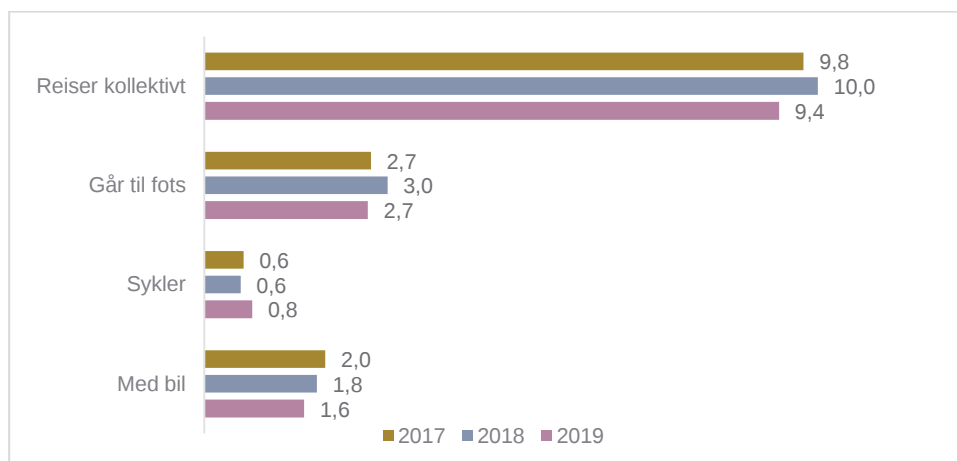
6.1.5 Reisemåte i vinterhalvåret

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

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

Om vinteren er det naturlig nok flere turer som foretas med *kollektiv* og *bil*, på bekostning av *gåing* og *sykkel*. Antallet som sykler om vinteren ser likevel ut til å ha økt noe sammenlignet med årene før. Antallet bilturer om vinteren har også en nedadgående trend fra 2017 til 2019.

Det totale estimerte antallet reiser til sentrum per vintermåned er gått ned i 2019 sammenlignet med 2018 og 2017. I 2019 er det registrert gjennomsnittlig 14,5 tur per vintermåned, mot 15,1 i 2017 og 15,4 i 2018. Antallet turer en gjennomsnittlig vintermåned er beregnet til å være 12 % lavere enn en gjennomsnittlig sommermåned.



Figur 41: Reisemåte til sentrum i vinterhalvåret (tall viser gjennomsnittlig antall dager per måned).

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

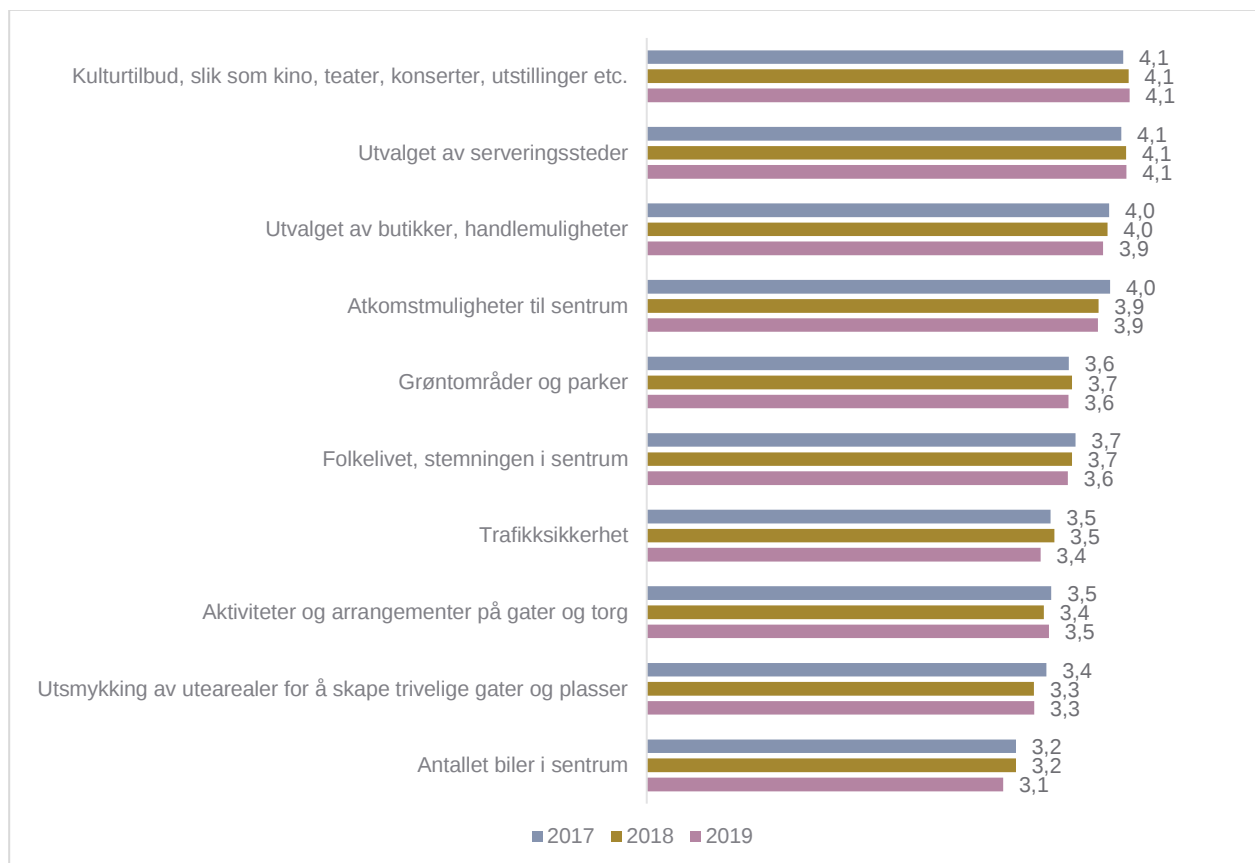
6.1.6 Tilfredshet med ulike forhold i sentrum

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

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

Resultatene er vist med gjennomsnittsscore for de respektive årene i figur 42. Respondentene er mest tilfreds med *kulturtilbudet* og *utvalget av serveringssteder*, begge med en gjennomsnittsscore på 4,1. *Utsmykning av utearealer* og *antall biler i sentrum* får lavest gjennomsnittlig score, score på henholdsvis 3,3 og 3,1. Det at folk er misfornøyd med antall biler i sentrum tolkes i den retning at folk synes det er for mange biler i sentrum.

Gehl (2010) er blant de som har pekt på hvordan antallet biler påvirker folks oppfattelse av byen og at færre biler og flere arealer for gående og byliv assosieres med en mer attraktiv by.



Figur 42: Tilfredshet med ulike forhold i Oslo sentrum.

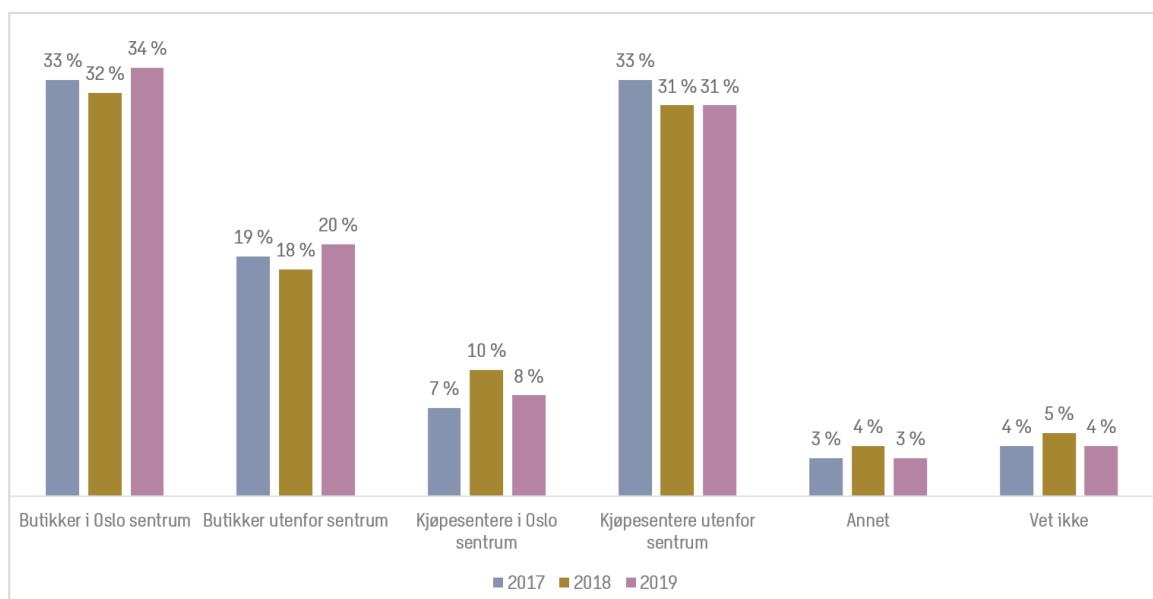
Alle gjennomsnittsscorene er over 3, noe som kan tolkes som at folk flest er mer fornøyd enn misfornøyd med samtlige forhold. Score på 4 og bedre er å regne som en høy score. Endringene fra 2018 er statistisk signifikant for følgende kategorier:

- Aktiviteter og arrangementer på gater og torg (mer tilfreds)
- Trafikksikkerhet (mindre tilfreds)
- Folkelivet (mindre tilfreds)
- Antall biler i sentrum (mindre tilfreds)

6.1.7 Handlepreferanser

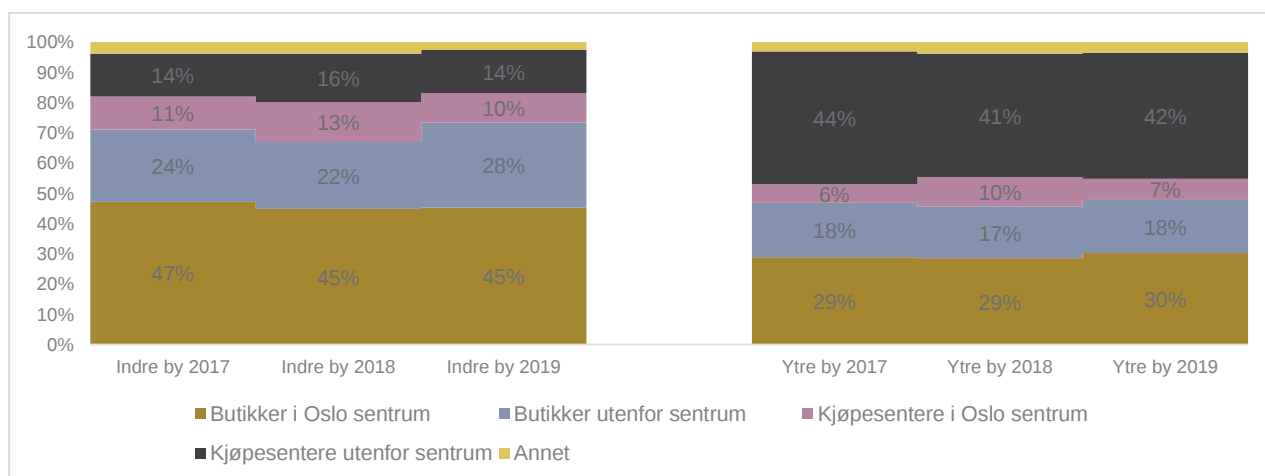
Respondentene ble spurt: *Hvis du ser bort fra dagligvarer, dersom du skal handle i Oslo; hvor liker du aller helst å handle?*

De fleste respondentene likte best å handle i *butikker i Oslo sentrum* eller *kjøpesentre utenfor sentrum*. Totalt var det 34 % som foretrakk å handle i *butikker i Oslo sentrum* og 31 % i *kjøpesentre utenfor sentrum*. 20 % foretrakk *butikker utenfor sentrum*. Det er små endringer fra 2017 til 2019, men det ses en liten økning i antall personer som foretrekker *butikker i Oslo sentrum*.



Figur 43: Hvor respondentene foretrekker å handle.

Hvor respondentene liker å handle, kan ses i sammenheng med hvor i Oslo personene er bosatt. Figur 44 viser fordeling på indre og ytre by i perioden 2017-2019. Flest respondenter i indre by foretrekker butikker i Oslo sentrum (47 %), mens flest respondenter i ytre by foretrekker kjøpesentre utenfor sentrum (44 %).



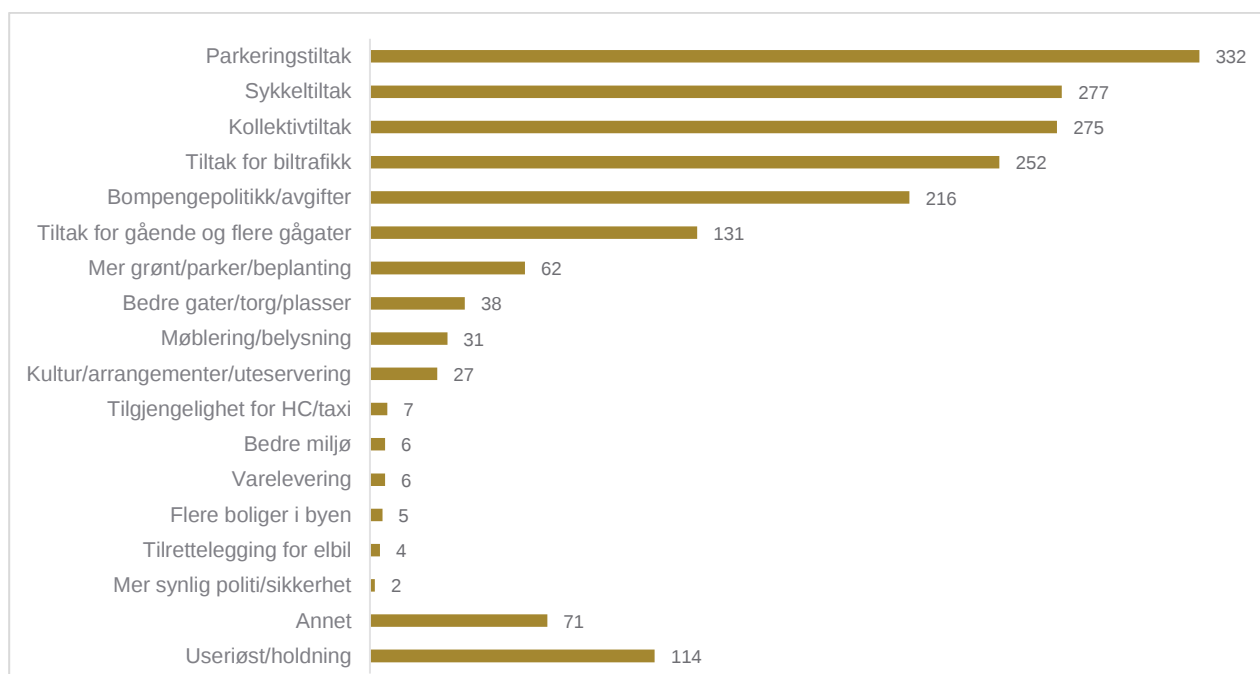
Figur 44: Hvor respondentene liker å handle, fordelt etter bosted i indre (n=323) og ytre (n=690) by.

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?*

727 av respondentene svarte et eller flere tiltak. 313 svarte *Nei* på spørsmålet. Flest respondenter nevnte tiltak som gjelder *parkering* (332). *Redusert biltrafikk* (252), *sykkeltiltak* (277), *kollektivtiltak* (275) og *bompengepolitikk* (216) var også utbredte svar.

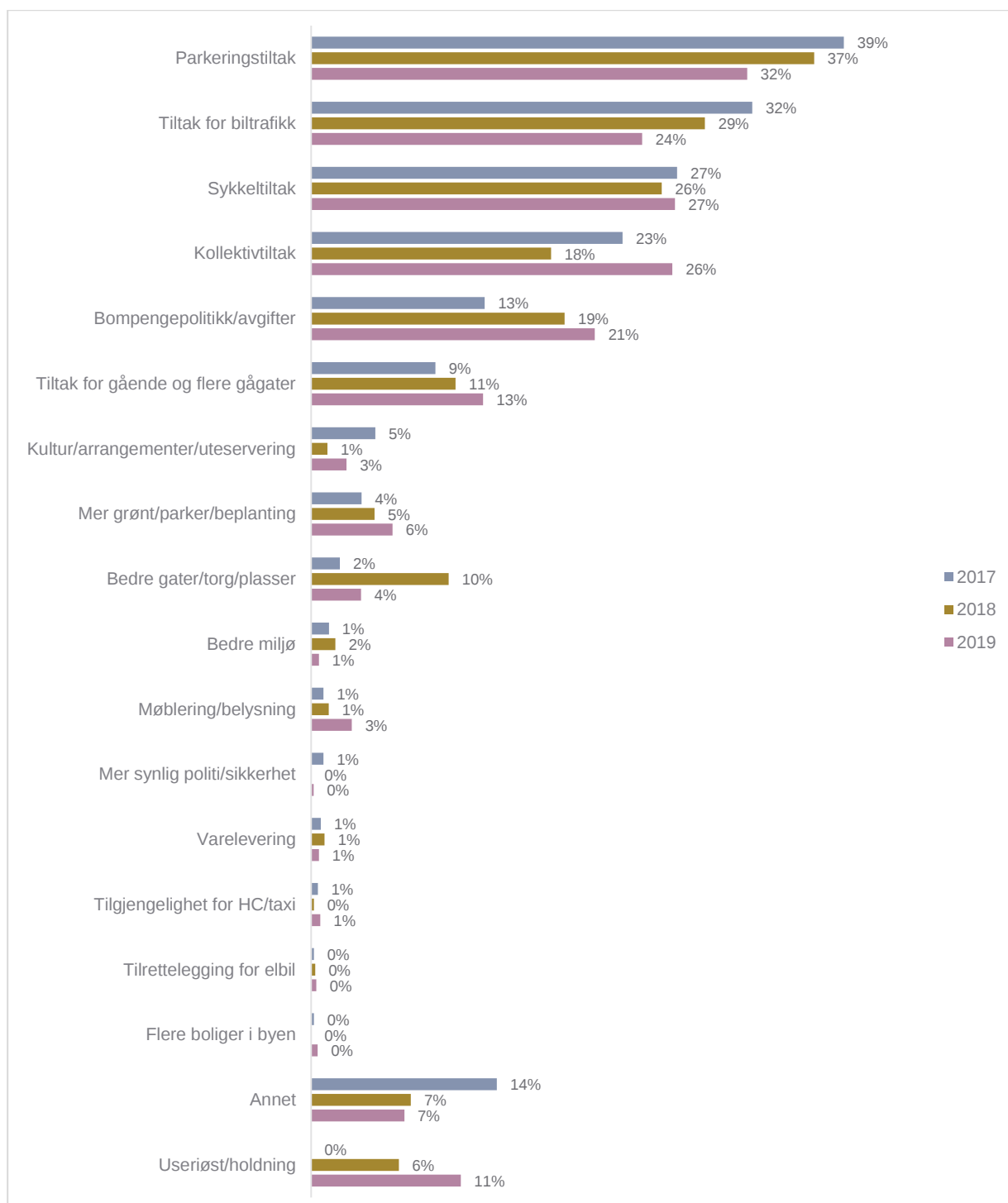


Figur 45: Respondentenes forståelse av tiltak som de tror inngår i Bilfritt byliv i 2019 (antall svar).

Kategorien *Useriøst/Holdning* er typisk kommentarer som ikke svarer på spørsmålet i undersøkelsen, men som representerer andre typer kommentarer (f.eks. generelle negative holdninger til programmet).

Årets undersøkelse hadde flere svar (1742) enn undersøkelsene i 2017 (1715) og 2018 (1679). Antall svar per kategori vil derfor sammenlignes mot 2018 og 2017 i prosent (figur 46). Tallene viser andelen respondenter som kjenner til de ulike tiltakene. Svar hvor man uttrykker generelle holdninger til programmet Bilfritt byliv er ikke inkludert i analysen.

Ved å sammenlikne svarandelen mellom de tre årene fremgår det at tiltak knyttet til *parkering*, *biltrafikk*, *sykkeltiltak* og *kollektivtiltak* blir nevnt oftest. En lavere andel respondenter tror at programmet inneholder tiltak rettet mot parkering og biltrafikk i 2019 (sammenlignet med tidligere år), mens en høyere andel respondenter i 2019 svarer kollektivtiltak og bompengepolitikk.



Figur 46: Sammenlikning av respondentenes forståelse av tiltak som de tror inngår i Bilfritt byliv i 2017-2019

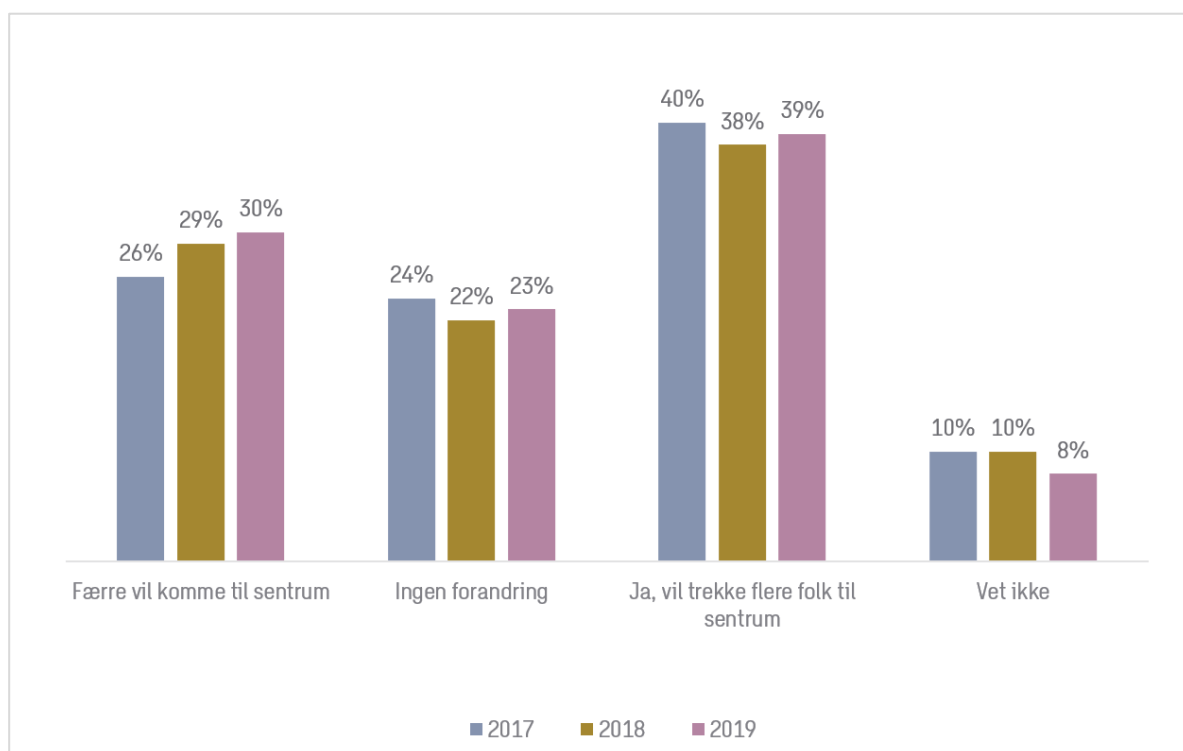
Det bør også noteres at kategorien *useriøst/holdning* i 2017 ble kategorisert som *annet*.

Dette spørsmålet bør imidlertid tolkes med stor forsiktighet. Det er tydelig at mange respondenter har benyttet anledningen til å skrive hva de ønsker skal være del av programmet Bilfritt byliv, og ikke hva de tror er en del av det. I de aller fleste tilfeller er det vanskelig å forstå hva som egentlig menes i ytringene. Respondenter som f.eks. skriver *bedre kollektivtrafikk* kan gi uttrykk for at de vil ha flere avganger eller raskere kollektivtrafikk i sentrum, men det kan også bety at de tror at programmet inkluderer tiltak som gjør kollektivtrafikken bedre.

6.2.2 Tiltakenes innvirkning på besøk til sentrum

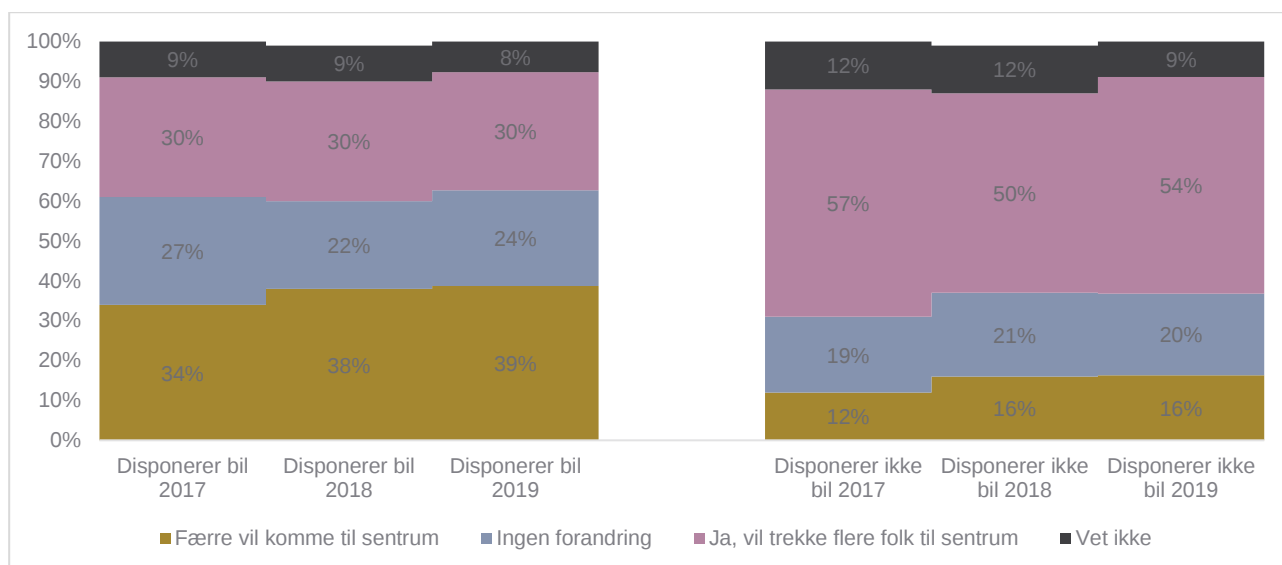
Respondentene ble spurt: *Tiltak i Bilfritt byliv er beplantning, mer gatebelysning, plasser til lek, sykkelfelt og tilrettelegging for uteservering og kunstinstallasjoner. Dette oppnås ved blant annet fjerning av de fleste parkeringsplasser på gateplan i Oslo sentrum og stenging av gater for gjennomkjøring.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

39 % av respondentene tror tiltakene i programmet vil trekke flere folk til sentrum, hvilket er omtrent samme andel som i 2017 og 2018. 30 % svarte at det ville trekke færre til sentrum, en økning på 4 prosentpoeng fra 2017. 23 % svarte at tiltakene ikke vil ha noen betydning.



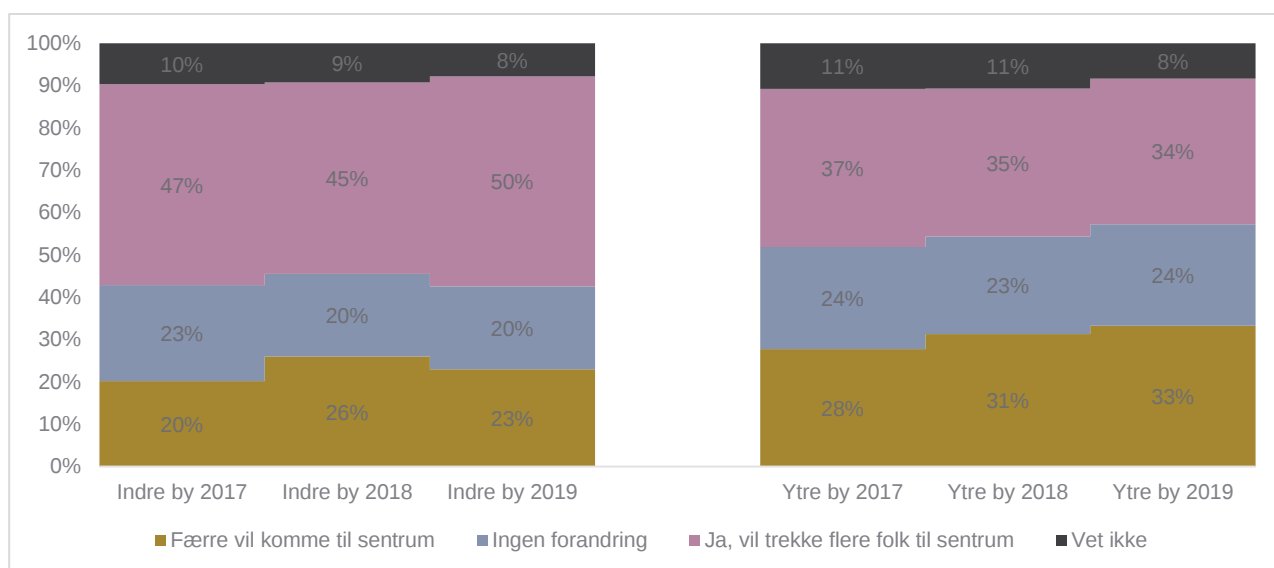
Figur 47: Hvorvidt respondentene tror tiltakene i Program Bilfritt byliv vil bidra til å trekke flere til sentrum.

Blant respondentene som disponerer bil, svarte hele 39 % at færre vil trekke til sentrum, 30 % at flere vil trekke til sentrum og 24 % at det ikke vil være noen forandring. 54 % av de som ikke eier eller disponerer bil, tror at programmet vil trekke flere til sentrum, mens 16 % av disse tror programmet vil ha motsatt effekt.



Figur 48: Hvorvidt respondentene tror tiltakene i Program Bilfritt byliv vil bidra til å trekke flere til sentrum, fordelt på de som disponerer bil (n=635) eller ikke disponerer bil (n=405).

Det er flere blant de som bor i indre by (50 %) som tror at flere vil trekkes til sentrum, enn av de som bor i ytre by (34 %). Bosatte i ytre by tror generelt at Bilfritt byliv vil gjøre at færre kommer til sentrum.

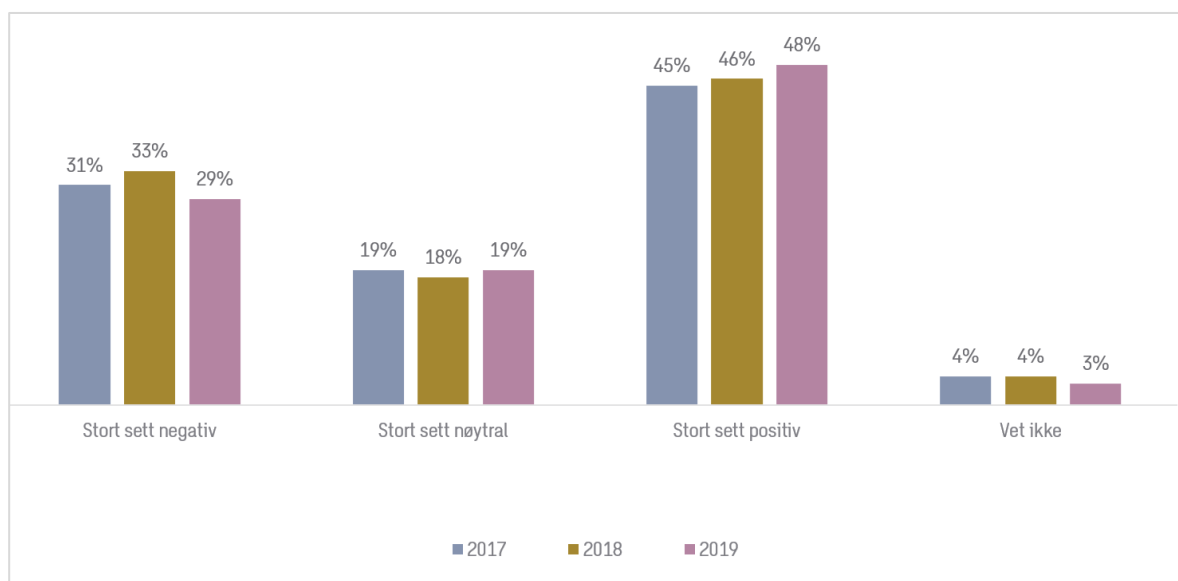


Figur 49: Hvorvidt respondentene tror tiltakene i Program Bilfritt byliv vil bidra til å trekke flere til sentrum, fordelt på indre by (n=323) og ytre by (n=690) by.

6.2.3 Holdning til tiltakene i Program Bilfritt byliv

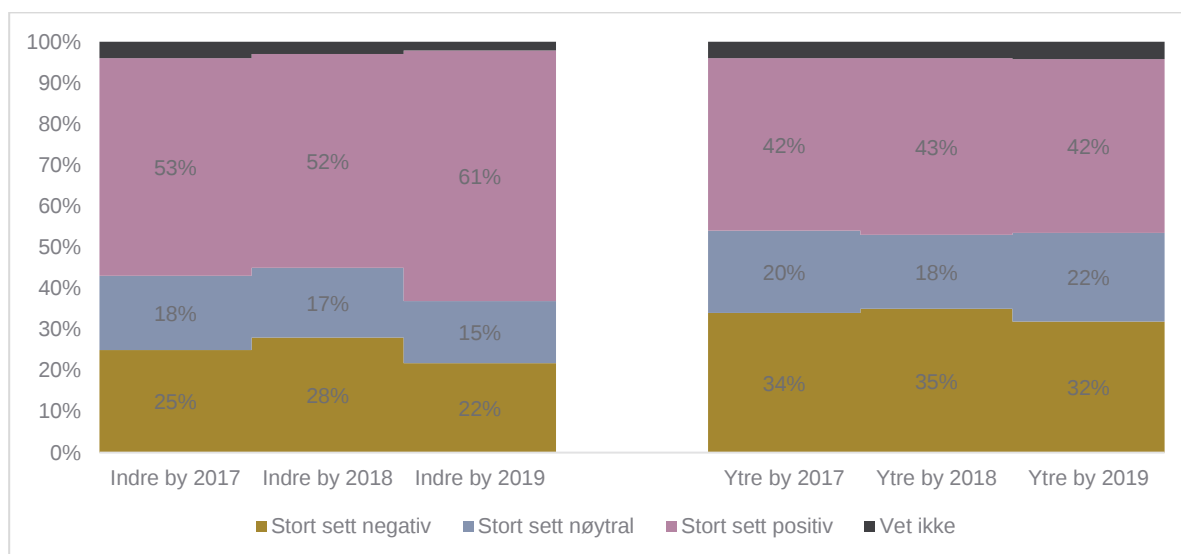
Respondentene ble spurt: *Stiller du deg stort sett positiv, stort sett nøytral eller stort sett negativ til tiltakene som inngår i programmet "Bilfritt byliv", altså inndragning av de fleste parkeringsplasser på gateplan i Oslo sentrum, stenging av gater for gjennomkjøring og opprustning av gatelys,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

Totalt stiller 48 % av respondentene seg *stort sett positiv* til tiltakene i programmet, mot 29 % *stort sett negativ*. 19 % svare *stort sett nøytral*. Andelen positive har gått opp fra 45 % i 2017 til 48 % i 2019, samtidig som andel negative har gått ned fra 31 % til 29 %.



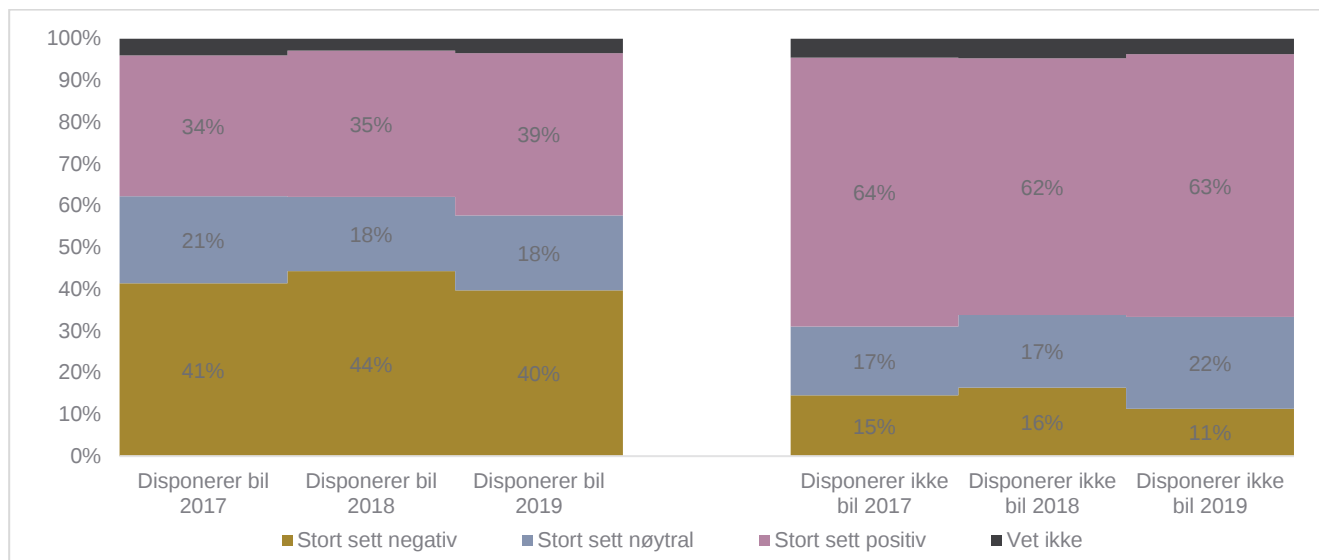
Figur 50: Respondentenes holdning til tiltakene i Program Bilfritt byliv.

Respondentene fra indre by stiller seg mer positive til tiltakene enn de fra ytre by.



Figur 51: Respondentenes holdning til tiltakene i Program Bilfritt byliv, fordelt etter bosted i indre (n=323) og ytre (n=690) by.

Blant de som ikke disponerer eller eier bil er det 63 % som svarer *stort sett positiv*, mens kun 39 % av de som disponerer bil svarer det samme. Det er flere av de som eier eller disponerer bil som er *stort sett negative* (40 %) enn de som ikke eier eller disponerer bil (kun 11 %).



Figur 52: Respondentenes holdning til tiltakene i Bilfritt byliv, fordelt på de som disponerer bil (n=635) eller ikke disponerer bil (n=405).

Resultatene viser at det er stor forskjell i holdningene til tiltakene blant de som bor i indre og ytre by, samt blant de som disponerer og ikke disponerer bil.

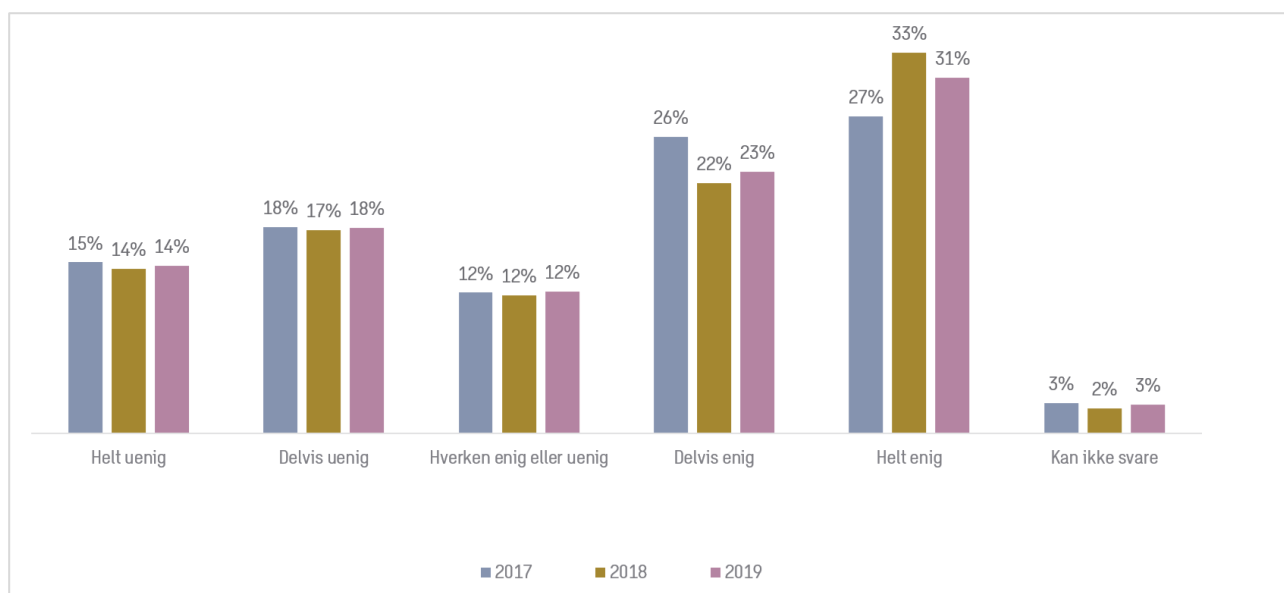
I forbindelse med dette er det ikke gjort kryss-segentering av resultater, og skilt ut f.eks. kun de som disponerer bil og bor i ytre by. Totalt sett vil imidlertid ca. 45 % av respondentene fra indre by disponere bil, hvilket kan sammenlignes med 70 % av respondentene fra ytre by.

6.2.4 Påstander om Oslo sentrum

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

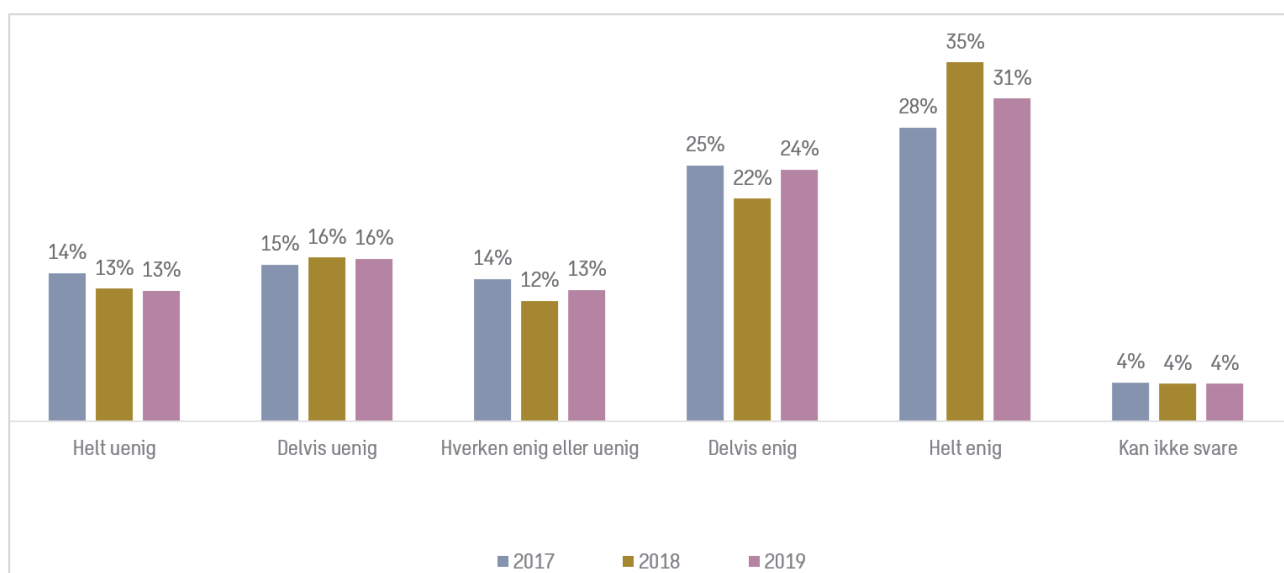
- Hvis det blir vanskeligere å bruke privatbil i Oslo sentrum, vil færre dra dit for å handle
- Hvis færre kan bruke privatbil i Oslo sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der
- Dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel der
- Færre 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 (54 %). 32 % er *delvis* eller *helt uenig*. Det er ingen store endringer fra 2017 til 2019.



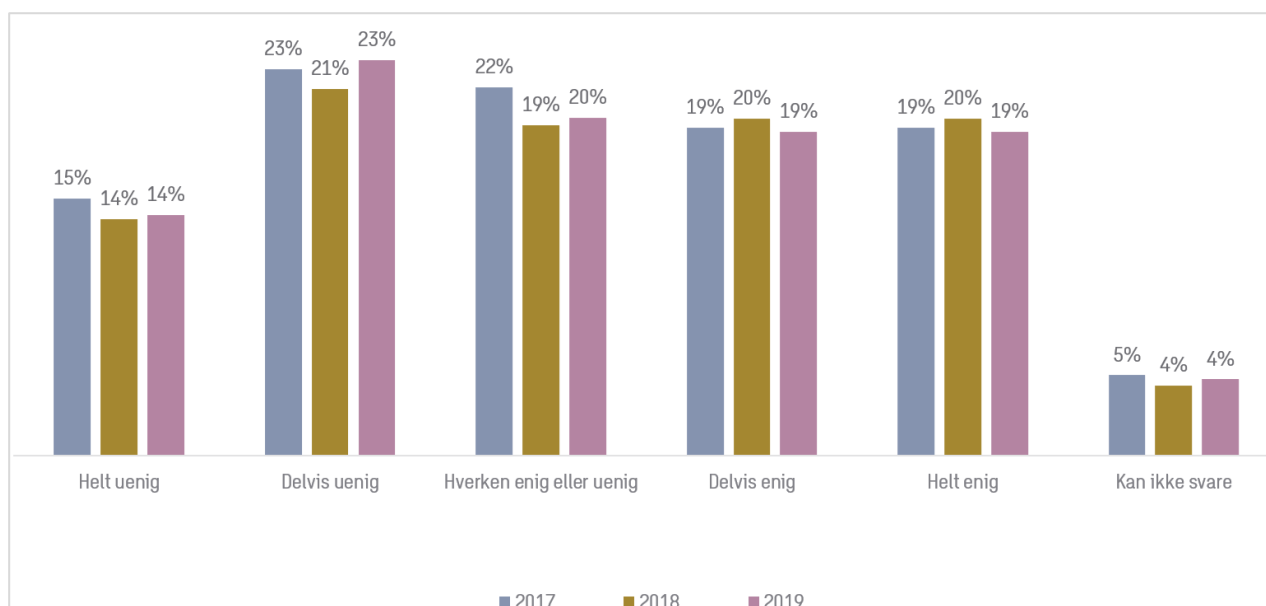
Figur 53: Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at hvis det blir vanskeligere å bruke privatbil i Oslo sentrum, vil færre dra dit for å handle.

For påstanden om at *Hvis færre kan bruke privatbil i Oslos sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der* var 55 % delvis eller helt enig, mot 29 % helt eller delvis uenig. Det er i år 4 prosentpoeng færre som er helt enige i påstanden enn i 2018. I 2018 var det 7 prosentpoeng flere enn i 2017. Dette viser ikke noen tydelig trend.



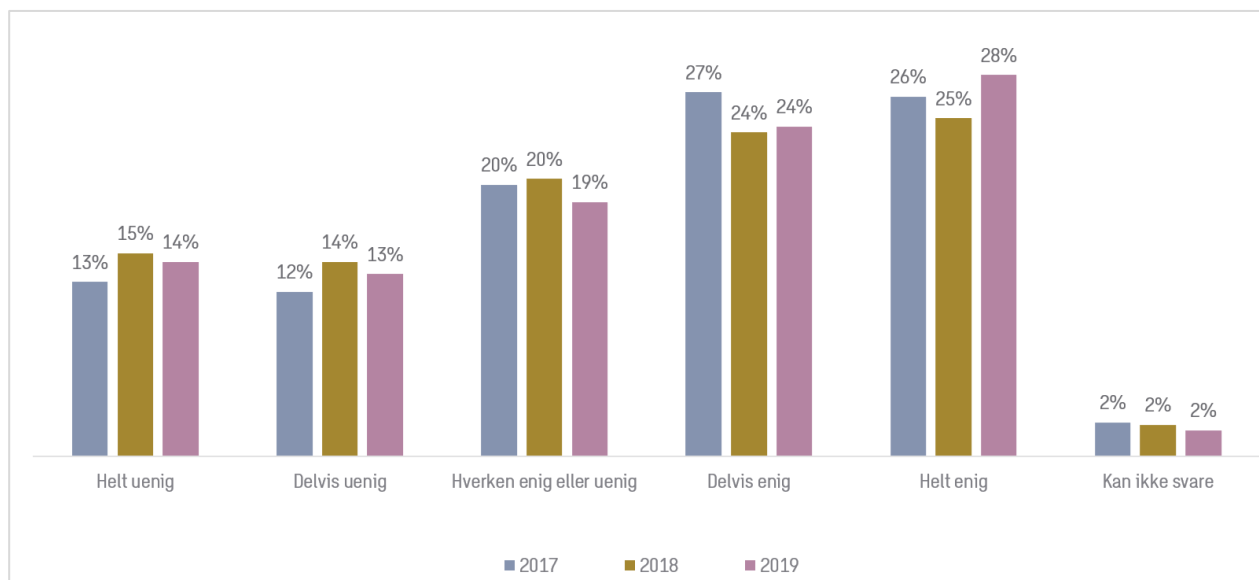
Figur 54: Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at hvis færre kan bruke privatbil i Oslo sentrum, vil det bli vanskeligere å drive forretningsvirksomhet der.

Angående påstanden om at *Dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel*, sa 38 % seg delvis eller helt enig, mot 37 % som er helt eller delvis uenig. Totalt sett er det ikke store forskjeller mellom årene.



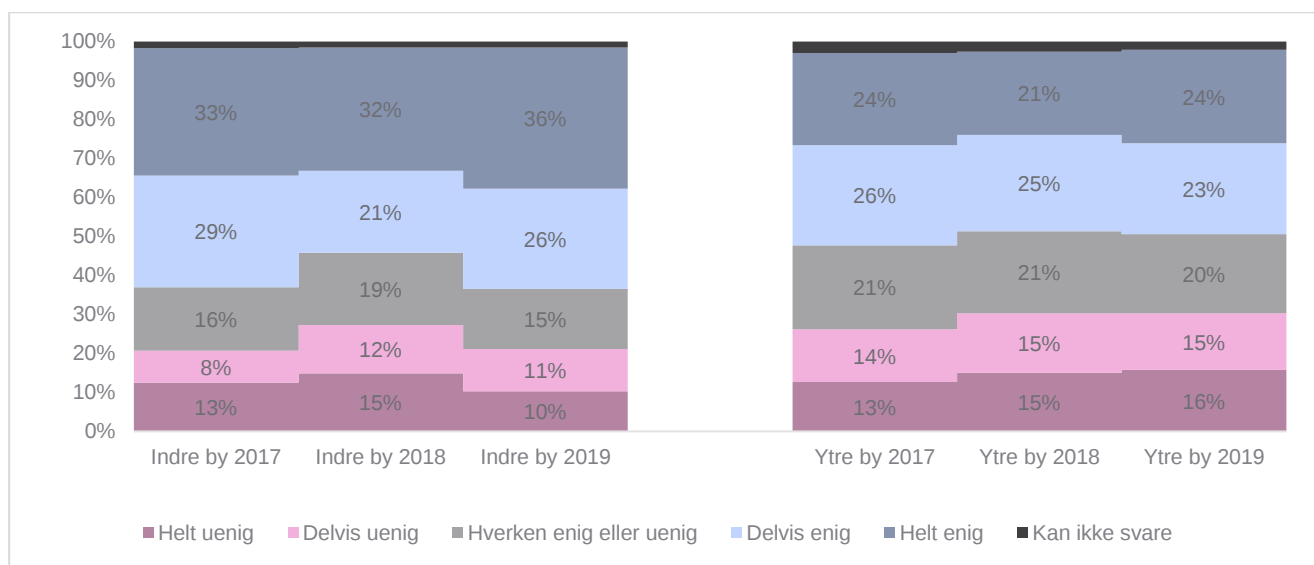
Figur 55: Hvor enig eller uenig respondentene er i påstanden om at dagens biltrafikk i Oslo sentrum er så liten at den ikke betyr noe for folks trivsel der.

52 % var delvis eller helt enig i at *Færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv*, mot 27 % som var helt eller delvis uenig. I 2017 var andelen helt eller delvis enig på 53 % og i 2018 var den 49 %.



Figur 56: 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 mer enige i at *færre biler i Oslo sentrum vil gi bedre bymiljø og økt folkeliv*. Andelen helt eller delvis enig er i år 62 % mot 53 % i 2018. I 2017 var andelen 62 %. Det er flere i indre by enn i ytre by som er enige i påstanden. Størst forskjell mellom indre og ytre by er det blant de som svarer «Helt enig».



Figur 57: 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 spørreundersøkelsen blant befolkningen

- Resultatene fra undersøkelsen viser at flest (66 %) liker godt å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum i 2019. I 2017 og 2018 svarte 67 % respektive 66 % dette.
- Respondentene reiser i 2019 oftest til sentrum i forbindelse med arbeid og deretter for å handle i butikker, tilsvarende som i 2017-2018.
- Folk reiser oftest til sentrum med kollektivtrafikk og færrest turer foregår med bil om sommeren. Om vinteren reiser folk sjeldnest med sykkel. Det er i 2019 noen flere som oppgir at de vintersykler.
- Respondentene har best inntrykk av kollektivtrafikken til/fra sentrum og fremkommeligheten for fotgjengere. Dette har vært gjennomgående for alle tre undersøkelsene og med liten endring mellom årene.
- Dårligst inntrykk har respondentene av fremkommelighet og parkeringsmuligheter for bil, og gjennomsnittscoren for disse kategoriene har gått ned fra 2017 til 2019.
- Det er omtrent like mange som foretrekker å handle i butikker i Oslo sentrum (34 %) som i kjøpesenter utenfor sentrum (31 %). Det er ikke store forskjeller mellom årene.
- Flest nevner tiltak knyttet til biltrafikk og parkering som tiltak de tror er del av programmet Bilfritt byliv. Det er også mange som nevner sykkel- og kollektivtiltak. Andelen som tror tiltak knyttet til bompenger og avgifter inngår i Bilfritt byliv har økt de siste årene, og i 2019 tror flere enn tidligere dette.
- Det er flere som tror at tiltakene i Program Bilfritt byliv vil trekke flere til sentrum (39 %) enn de som tror at det vil trekke færre (30 %). Det er forskjell i holdninger mellom de som disponerer bil og ikke disponerer bil. 39 % av de som disponerer bil tror at tiltaket vil trekke færre til sentrum, mot 16 % av de som ikke disponerer bil. Andelen av befolkningen som tror at tiltaket vil trekke færre til sentrum har vokst noe i perioden 2017 til 2019, men mest blant de som disponerer bil. Blant de som ikke

disponerer bil er andelen som tror tiltak vil trekke flere til sentrum gått noe ned i perioden 2017 til 2019.

- Det er flere som er enige enn uenige i påstandene om at handel og forretningsvirksomhet er avhengige av privatbilen. Dette er interessant når såpass få svarer at de faktisk bruker bil til sentrum. Fra 2017 til 2018 gikk andelen som var enig i påstanden opp, men fra 2018 til 2019 gikk den ned. Det er ikke noe tydelig trend.
- Holdningen til tiltak i Program Bilfritt byliv er i 2019 tilnærmet lik som i 2017 og 2018, men det er forskyvninger. Noen flere svarer at de er *stort sett positive* (48 % i 2019 mot 45 % i 2017). Det er store variasjoner i populasjonen. Folk i indre by er klart mer positive enn bosatte i ytre by (henholdsvis 61 % mot 42 %).
- Nytt spørsmål i 2019 kartlegger holdningen til redusert biltrafikk i sentrum; over halvparten av respondentene (53 %) er positive og 26 % er negative.

7 Spørreundersøkelse blant næringslivet i Oslo sentrum

I juni 2019 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et utvalg av virksomheter i Oslo sentrum, tilsvarende som i 2017 og 2018. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av telefonintervjuer, der ca. 180-200 respondenter har svart på undersøkelsen hvert år.

Formålet med denne spørreundersøkelsen var å kartlegge næringslivets bruk av tjenestebil og parkering av disse, næringslivets holdninger til Oslo sentrum (blant annet når det gjelder fremkommelighet for gående og bilister, stemning i sentrum, trygghet i sentrum og utforming av gater og plasser) og tanker knyttet til programmet Bilfritt byliv. I dette kapitlet oppsummeres og sammenliknes utvalgte resultater fra undersøkelsen. Det vises til vedlegg 3 for mer utfyllende informasjon.

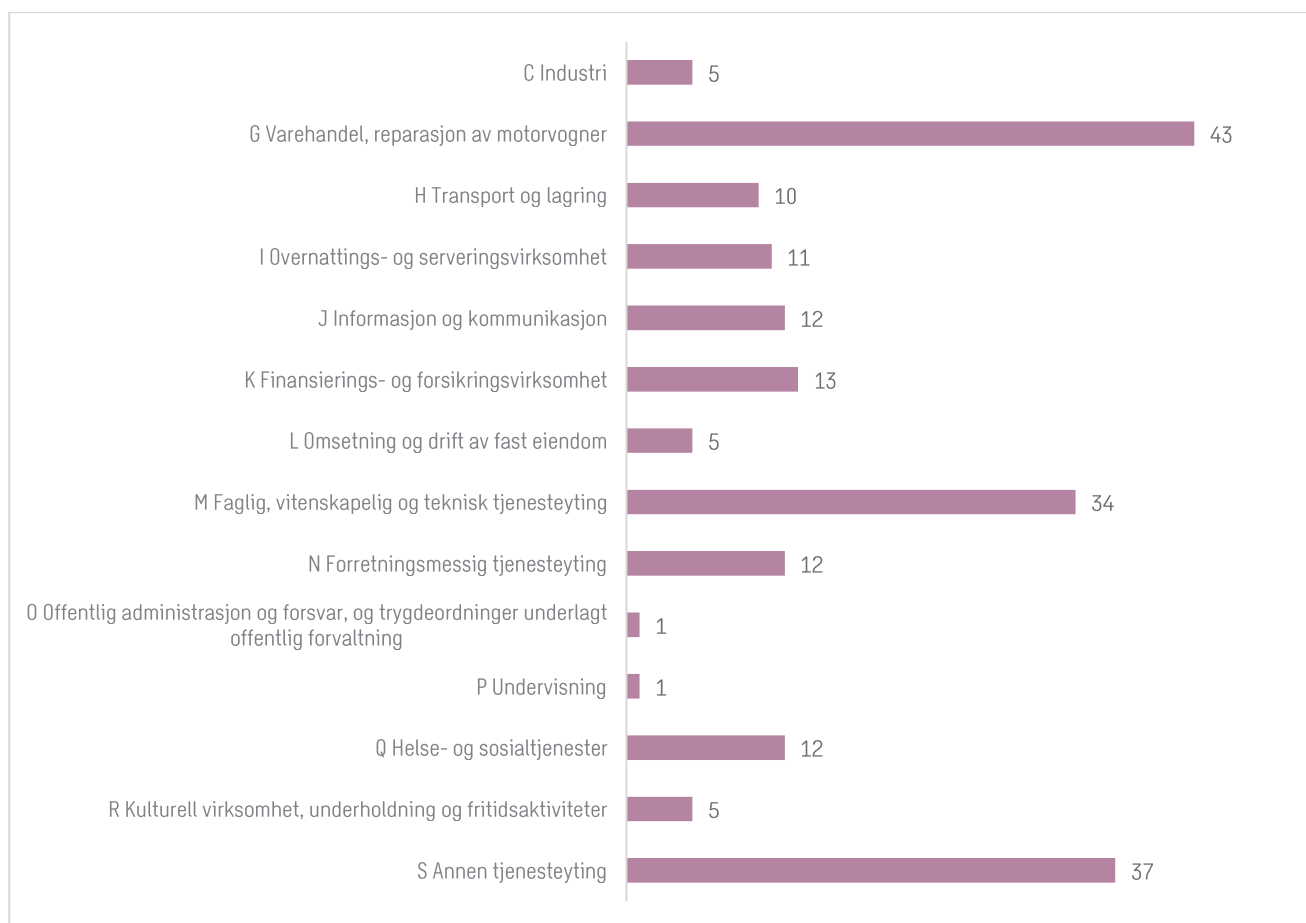
7.1 Metode

Data om næringslivet er samlet inn gjennom telefonintervjuer, gjennomført av Norstat. Telefonintervju som metode har sine styrker og svakheter. Telefonintervju har en styrke i at intervjueren har mulighet til å forklare spørsmålene og dermed forhindre feil svar som følge av misforståelser. En svakhet ved dette er at intervjueren lett kan påvirke hvordan spørsmål besvares⁴.

Undersøkelsen i 2017 benyttet i tillegg en webundersøkelse for virksomheter i sentrum. Den ble sendt ut via kontaktpersoner i Oslo Handelsstands forening (OHF), Foreningen Byfolk Oslo sentrum og NHO Oslo og Akershus. Foreningene distribuerte web-undersøkelsen til sine medlemmer. Dette er en ensartet gruppe, og svarene ble påvirket av utvalgsmetoden. Dataene fra web- og telefonundersøkelsen var ikke direkte sammenlignbare, og ble behandlet som to ulike utvalg i beskrivelsen av respondenter, resultater og oppsummering. Derfor ble det i 2018 og 2019 kun benyttet telefonintervju, som videre sammenlignes med telefonintervju fra 2017. Følgelig utgår webundersøkelsen. Det vises til den fullstendige rapporten fra undersøkelsen for flere detaljer knyttet til utvalg og metode.

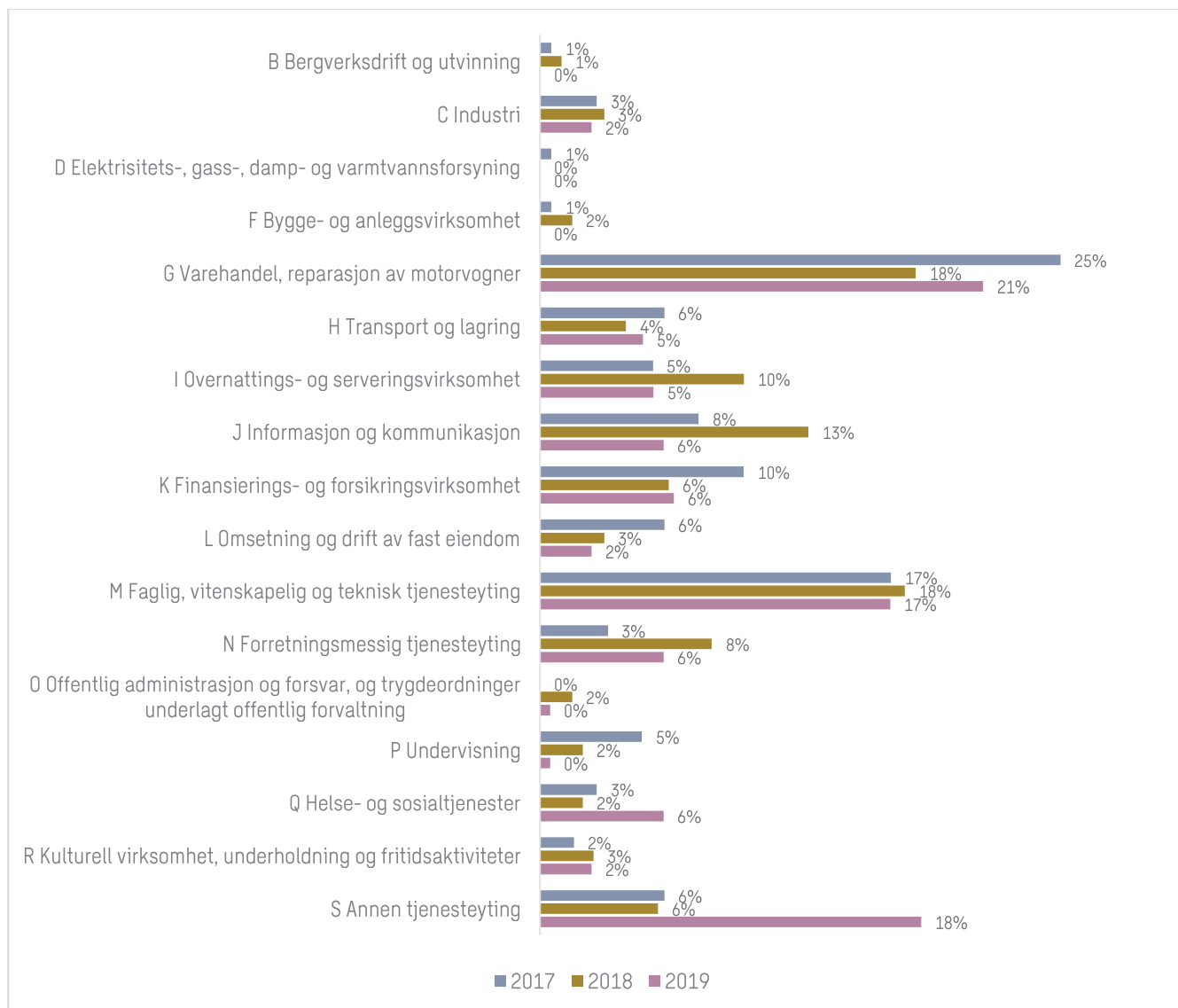
Figur 58 viser en oversikt over respondenter fordelt på virksomhetskategori for 2019. Totalt 201 virksomheter deltok i undersøkelsen i 2019. De virksomhetene som ikke hadde noen respondenter er utelatt fra figuren. Virksomhetstype er kategorisert basert på standarden for næringsgruppering (NACE). I 2019 var det flest svar fra virksomheter innen *Varehandel, reparasjon av motorvogner, Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting* og *Annen tjenesteyting*.

⁴ Thagaard. T. (2009), *Systematikk og innlevelse*. Fabokforlaget.



Figur 58: Respondenter fordelt på virksomhetskategori (antall bedrifter per kategori) i 2019.

Figur 59 sammenlikner andelen innenfor de ulike virksomhetstypene mellom årene. I 2017 var det totalt 184 respondenter som deltok i undersøkelsen og i 2018 var det 193 virksomheter.



Figur 59: Respondenter fordelt på virksomhetskategori sammenlignet 2017, 2018 og 2019.

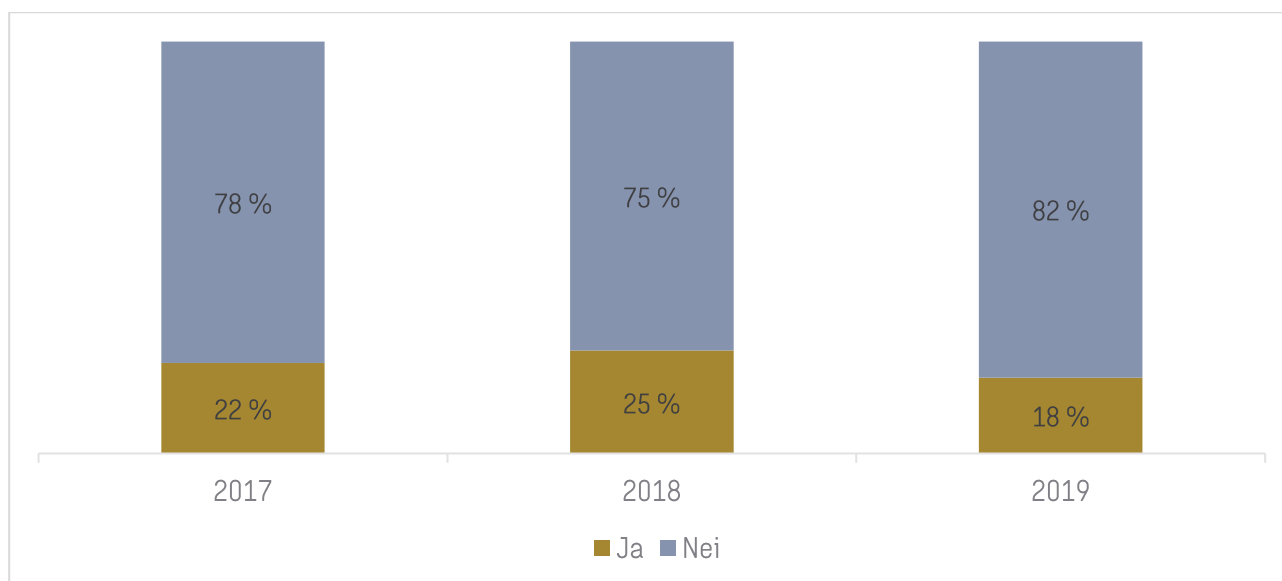
Det er flest respondenter innenfor *Varehandel, reparasjon av motorvogner* og *Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting*, som har ligget stabilt høyt for alle årene. I tillegg var 18 % av respondentene innenfor *Annen tjenesteyting* i 2019, og som dermed var den nest største kategorien dette året. Av de som tilhører denne kategorien er det ca. halvparten som definerer seg som *kontor* (innen lag/forening/stiftelse) og halvparten som *annet* (*tannlege, advokat, etc.*).

7.2 Virksomhetenes bruk og parkering av tjenestebil

7.2.1 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).*

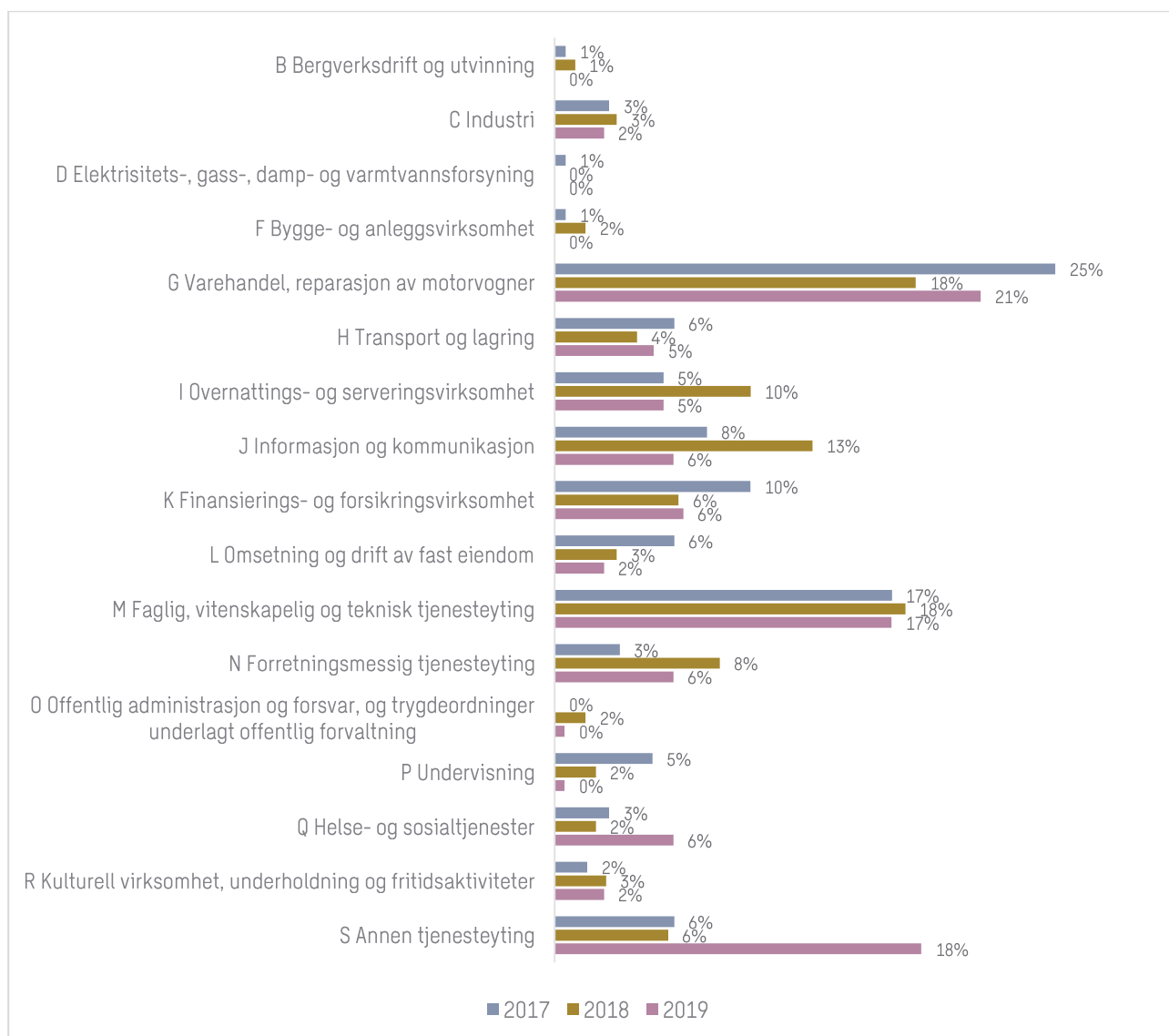
I 2019 svarte 18 % av virksomhetene at de bruker tjenestebil i daglig drift. Dette er en reduksjon på 7 prosentpoeng fra 2018 og 4 prosentpoeng fra 2017.



Figur 60: Virksomhetenes bruk av tjenestebil i daglig drift 2017, 2018 og 2019.

Antallet respondenter som bruker tjenestebil er høyest blant virksomhetene innen *varehandel, reparasjon av motorvogner* for alle tre årene. I 2019 var det i tillegg en betydelig høyere andel innen *annen tjenesteyting*.

Figur 61 viser fordelingen mellom type virksomhet som oppgir at de bruker tjenestebil i daglig drift for de ulike årene. Totalt var det 41 respondenter som svarte at de brukte tjenestebil i daglig drift i 2017, mot 48 respondenter i 2018 og 37 respondenter i 2019. Andelen respondenter som bruker tjenestebil er høyest blant virksomhetene innen *varehandel, reparasjon av motorvogner* for alle årene. I 2019 var det i tillegg en betydelig høyere andel innen *annen tjenesteyting*.



Figur 61: Antallet respondenter som bruker tjenestebil i daglig drift etter virksomhetstype i 2017, 2018 og 2019.

7.2.2 Parkering av tjenestebil

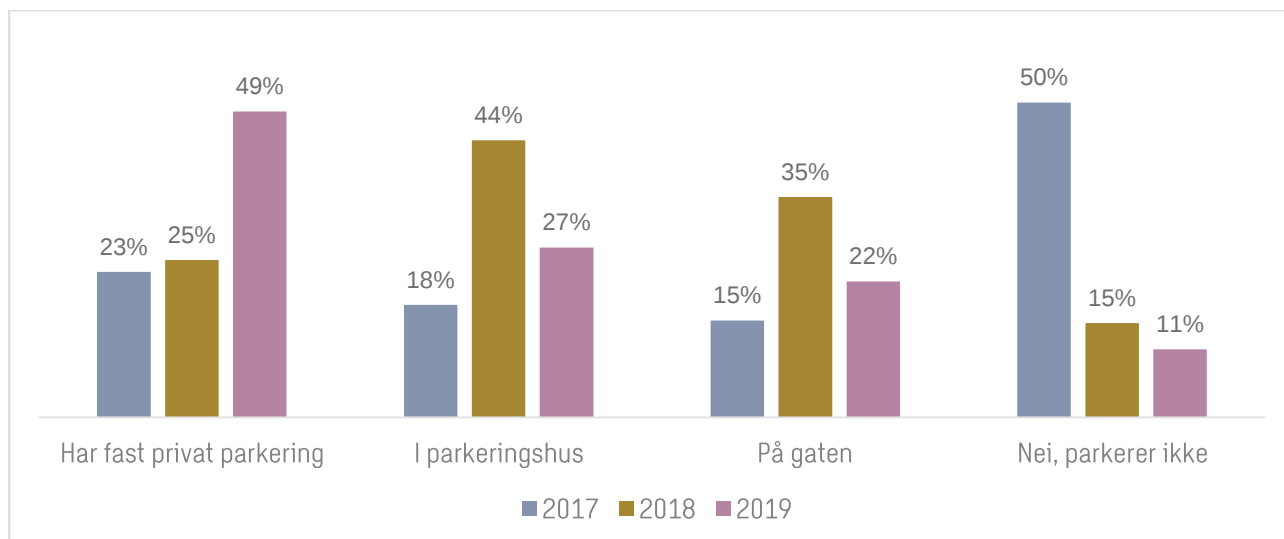
De som oppga at de brukte tjenestebil fikk spørsmålet: *Parkerer virksomhetens tjenestebiler i Oslo sentrum? I tilfelle, hvor parkerer de?* Det var mulig å krysse av flere enn et svar.

Andelene er beregnet med utgangspunkt i antall respondenter, og ikke antall svar. Dette innebærer at samlede besvarelsene for hvert år utgjør mer enn 100 %. Dette er gjort for å vise den faktiske fordelingen av bruken samlet for respondentene.

I 2019 svarte flest at de har fast privat parkering (49 %), og er en tilnærmet doubling fra de foregående årene. 27 % og 22 % oppga at de parkerer i henholdsvis parkeringshus og på gaten. Dette er en betydelig lavere andel enn i 2018, og noe høyere enn resultatet for 2017. 11 % oppgir at de ikke parkerer i sentrum, og dette er en liten reduksjon fra 2018. I 2017 var det derimot 50 % som oppga at de ikke parkerte tjenestebilen i

sentrum, som vil si at tjenestebilen kun er i fart i sentrum, inklusiv av- og pålessing, eller ikke brukes i sentrumsområdet.

Den store nedgangen i andelen som ikke parkerer i sentrum kan tyde på at det er mindre gjennomkjøring med tjenestebil i sentrum, eller at tjenestebilene parkeres andre steder enn i sentrum. Nedgangen må også ses i sammenheng med den store økningen i andelen som svarer at de har fast privat parkering.



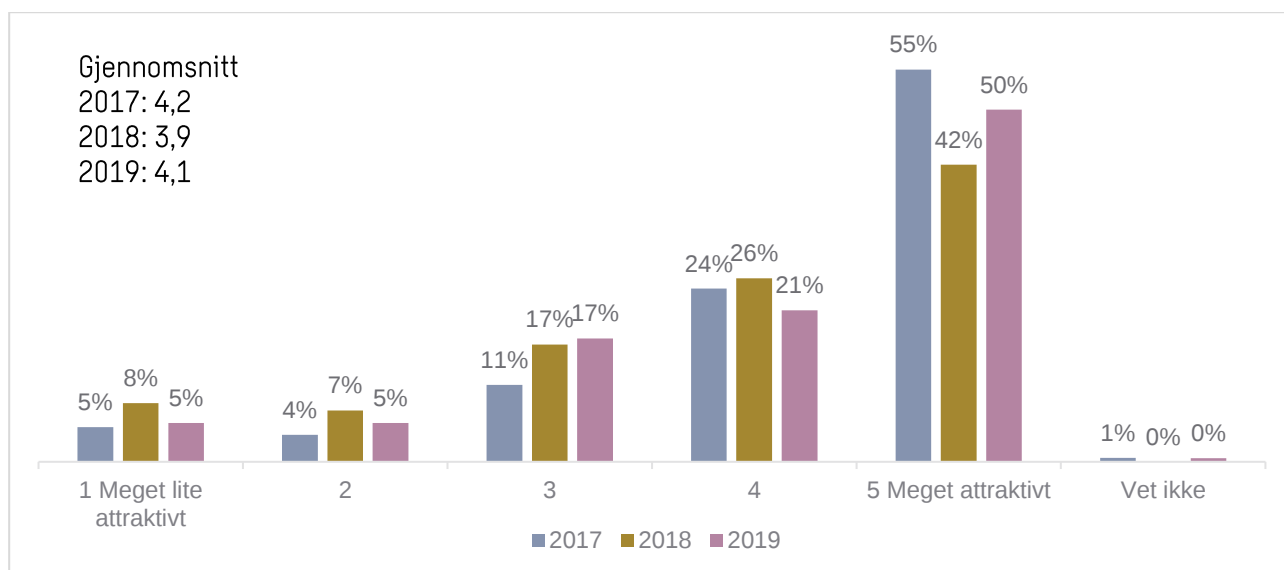
Figur 62: Parkering blant de som bruker tjenestebiler i 2017, 2018 og 2019. Spørsmålet hadde mulighet for å huke av flere svar. Andelene er beregnet med utgangspunkt i antall respondenter, og ikke antall svar. Dette innebærer at samlede besvarelsene for hvert år utgjør mer enn 100 %.

7.3 Respondentenes holdninger til å drive næringsvirksomhet i Oslo sentrum

7.3.1 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?*

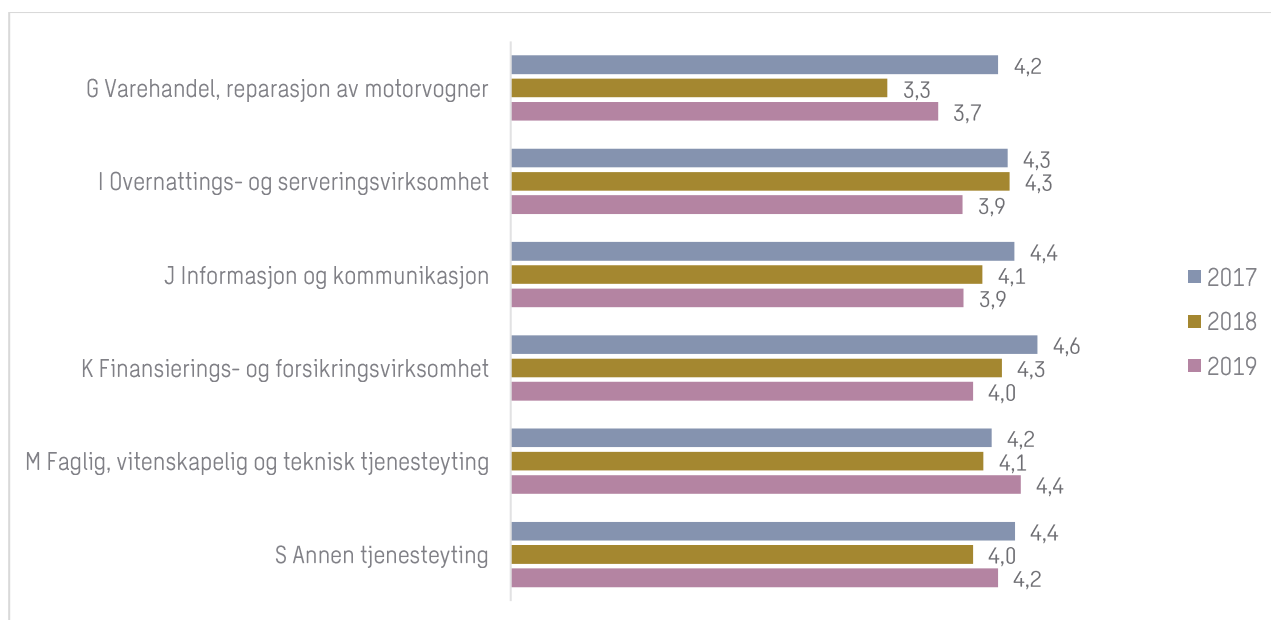
I 2019 svarte 50 % av respondentene at de synes det er *meget attraktivt* å drive virksomhet i Oslo sentrum. Totalt er det 71 % som synes det er *attraktivt* eller *meget attraktivt* (score 4 og 5) mot 12 % som synes det er *lite* eller *meget lite attraktivt* (score 1 og 2). Gjennomsnittet er på 4,1 og ligger mellom resultatet fra 2017 og 2018.



Figur 63: Hvor attraktivt respondentene synes det er å drive virksomhet i sentrum i 2017, 2018 og 2019.

Figur 64 viser hvor attraktivt respondentene synes det er å drive virksomhet i sentrum, fordelt etter type virksomhet og år. Det er valgt å kun presentere resultat for virksomheter der samtlige år har 10 respondenter eller flere.

Det er mindre endringer mellom årene. Virksomhetene innenfor *faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting* har høyest score i 2019 (4,4). Innenfor virksomhetene *overnattings- og serveringsvirksomhet* (3,9), *informasjon og kommunikasjon* (3,9) og *finansierings- og forsikringsvirksomhet* (4,0) er imidlertid attraktiviteten redusert forholdsvis jevnt frem til 2019.



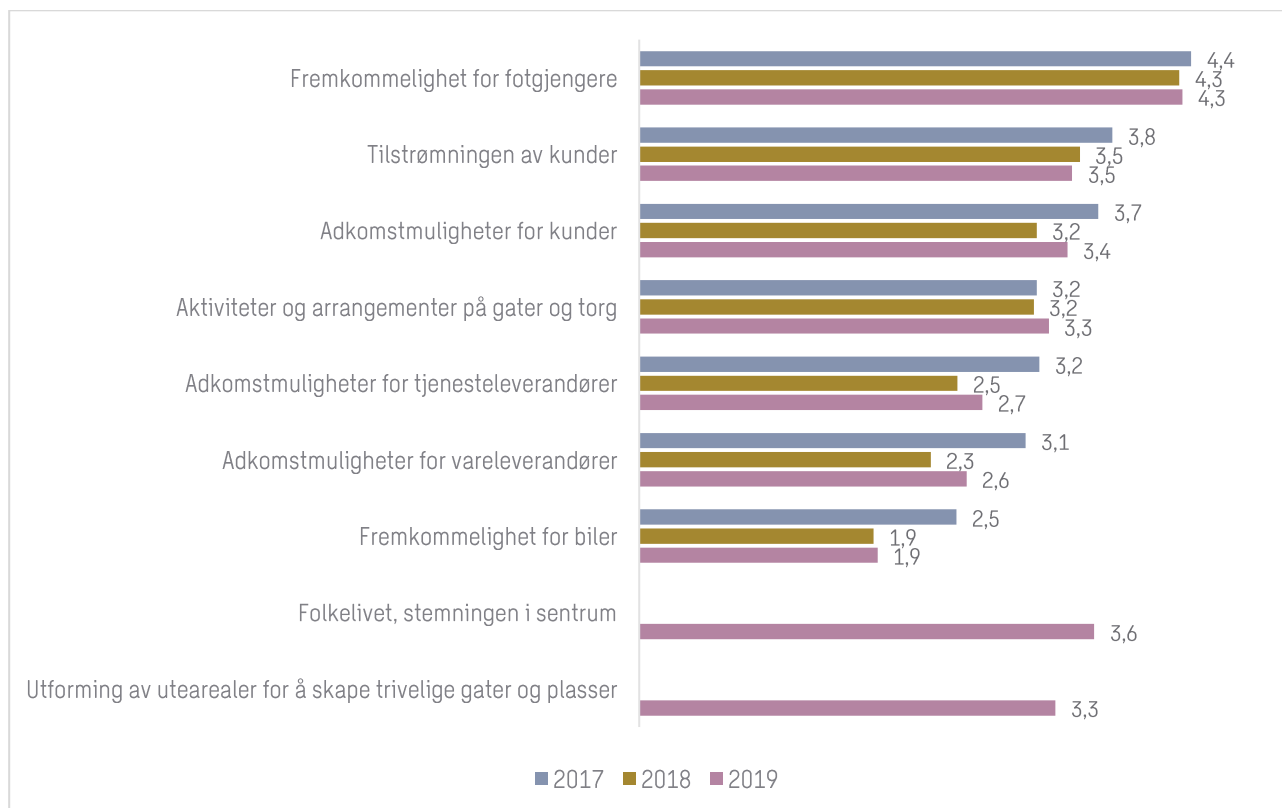
Figur 64: Hvor attraktivt respondentene synes det er å drive virksomhet i sentrum, gjennomsnitt for ulike virksomheter i 2017, 2018 og 2019 (kun virksomheter der samtlige år har 10 eller flere respondenter).

7.3.2 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

Fra diagrammet under fremgår det at det er små endringer mellom resultatet i 2019, sammenlignet med 2018. Det er en marginal økning i virksomhetens vurdering av *adkomstmuligheter for kunder* (3,4), *aktivitet og arrangementer på gater og torg* (3,3), *adkomstmuligheter for vareleverandører* (2,6) og *adkomstmuligheter for tjenesteleverandører* (2,7). Med unntak av *aktivitet og arrangementer på gater og torg* (3,3), ligger alle øvrige kategorier under resultatet fra 2017. I 2019 ble det i tillegg spurt om virksomhetenes oppfatning av *folkelivet, stemningen i sentrum* og *utforming av utearealer for å skape trivelige gater og plasser*, som fikk en score på henholdsvis 3,6 og 3,3. Disse kategoriene ble tatt med for å kunne sammenligne svarene med tilsvarende svar blant befolkningen i Oslo og i gateintervjuene.

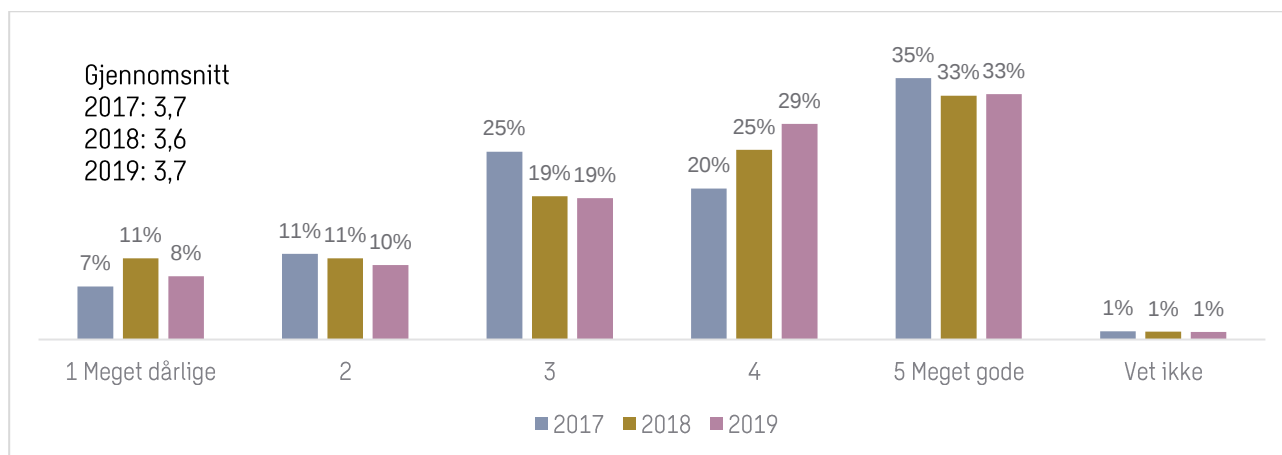


Figur 65: Hvor fornøyde respondentene er med ulike forhold i Oslo sentrum, gjennomsnittlig score for 2017, 2018 og 2019.

7.3.3 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?*

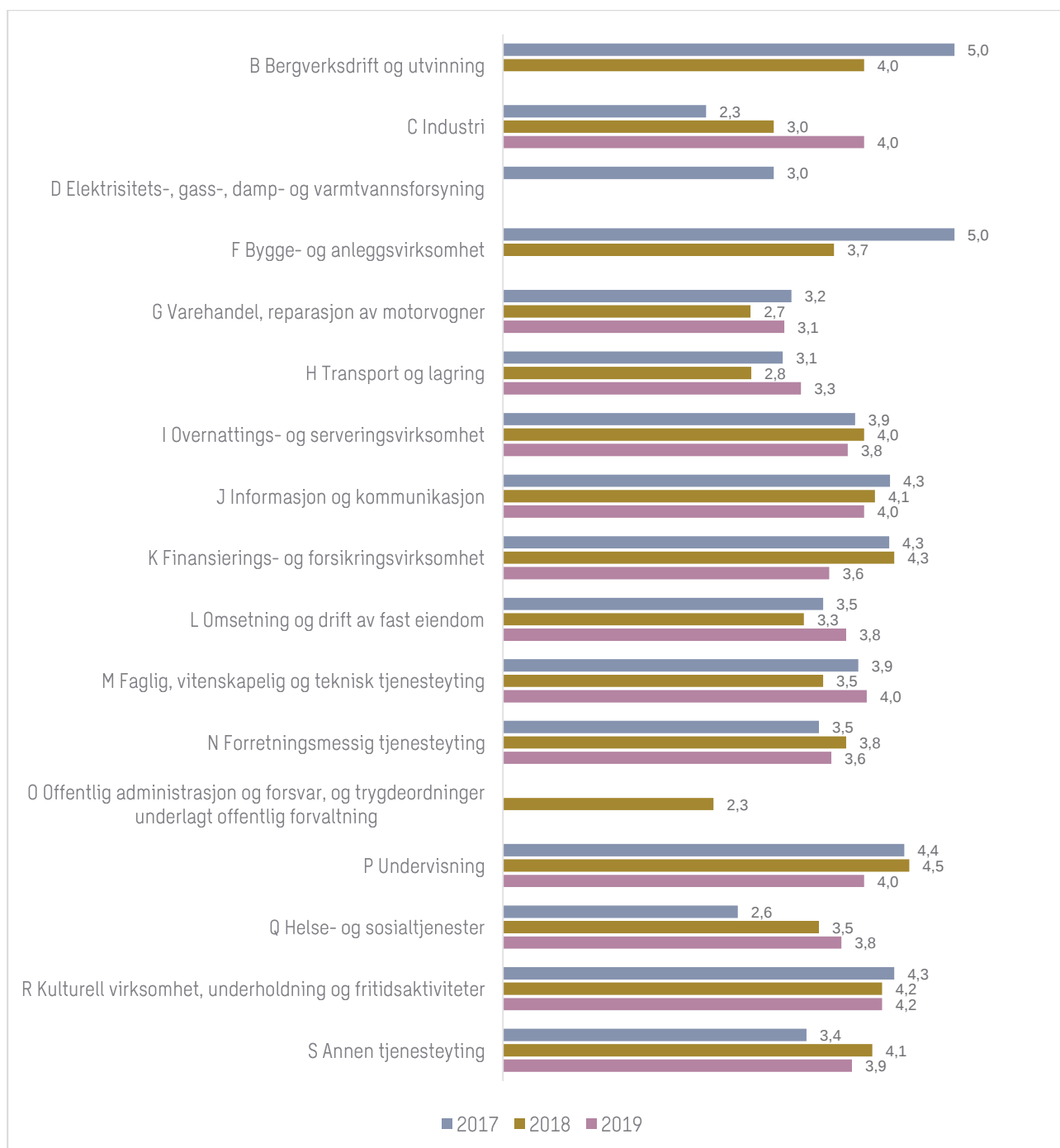
62 % av respondenten anser framtidsutsiktene som gode eller meget gode (4 og 5), mens 18 % anser dem som dårlige eller meget dårlige (1 og 2). Sammenlignet med 2018, er det 4 prosentpoeng som har skiftet fra nedre til øvre del av skalaen. Den gjennomsnittlige scoren er på samme nivå som i 2017 på 3,7.



Figur 66: Respondentens oppfattelse av framtidsutsikter for virksomhet i Oslo sentrum i 2017, 2018 og 2019.

Figur 67 viser oppfattelse av framtidsutsikter fordelt på type virksomhet. Det er valgt å kun presentere resultat for virksomheter der samtlige år har 10 respondenter eller flere. Fra diagrammet fremgår det at virksomheter innen overnattings- og serveringsvirksomhet (3,8), informasjon og kommunikasjon (4,0) og finansierings- og forsikringsvirksomhet (3,6) har dårligere oppfattelse av framtidsutsiktene i 2019 enn de to foregående årene. Størst reduksjon ser man innen finansierings- og forsikringsvirksomhet, tilsvarende 0,7 poeng fra 2017 og 2018.

Innenfor virksomhetene industri (+1,7), transport og lagring (+0,2), omsetning og drift av fast eiendom (+0,3), faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting (+0,1) og helse- og sosialtjenester (+1,2) anses framtidsutsiktene som noe bedre i 2019 enn i de tidligere undersøkelsene. De øvrige virksomhetene ligger mellom resultatene fra 2017 og 2018.



Figur 67: Respondentens oppfattelse av fremtidsutsikter for virksomheten i Oslo sentrum i 2017, 2018 og 2019, gjennomsnitt for ulike virksomheter, der 1 står for meget dårlige og 5 står for meget gode. Kun virksomheter som har 10 eller flere respondenter samtlige år.

7.4 Respondentenes oppfattelse av hvilke tiltak som inngår i Bilfritt byliv

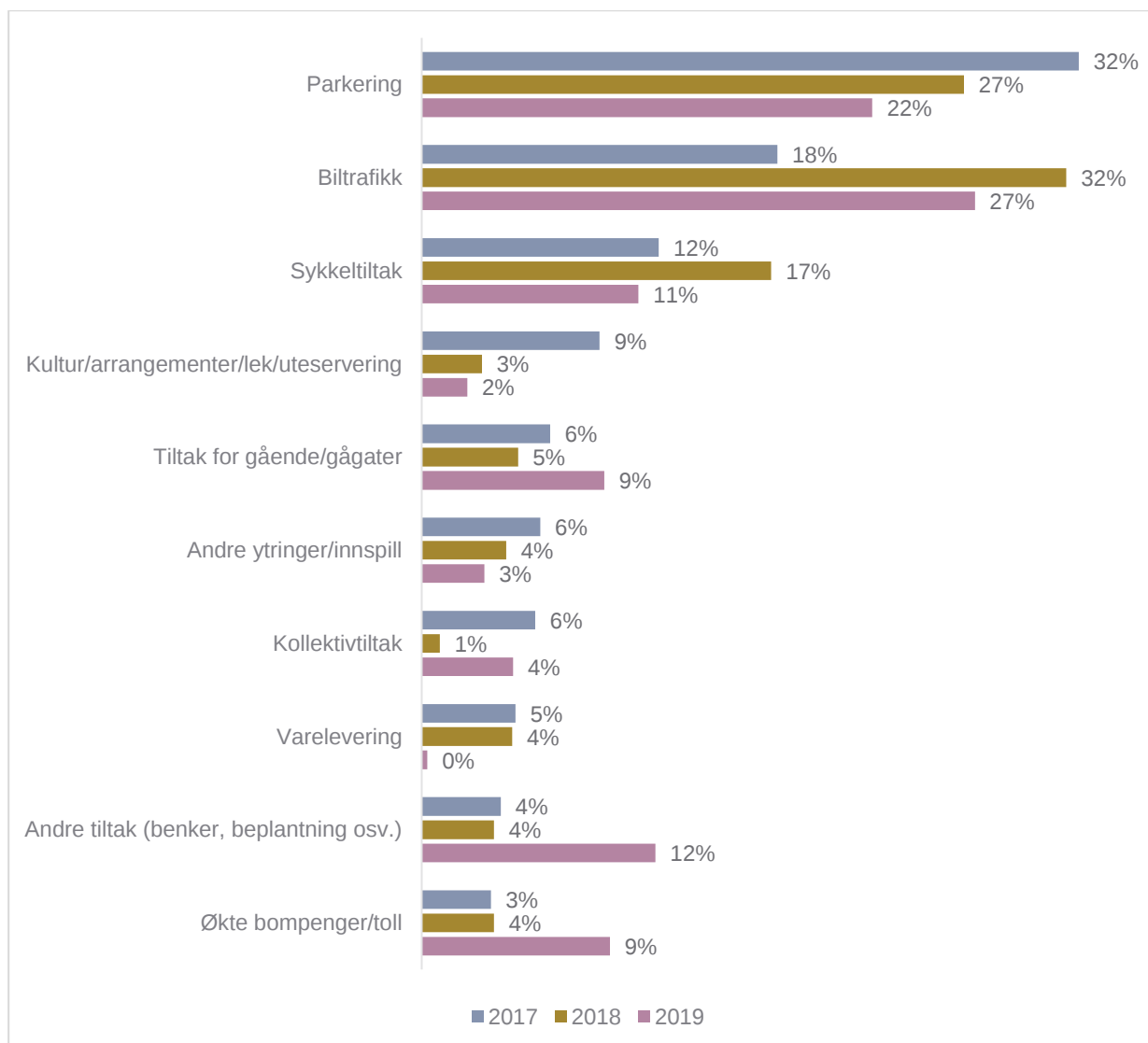
7.4.1 Tiltak som inngår i programmet

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 liste opp maksimalt fire tiltak. Svarene ble kategorisert i åtte kategorier ut ifra hvilke tiltak som oftest ble nevnt, i tillegg til kategorien *andre tiltak* og *andre ytringer/innspill*.

Ved å se på en prosentmessig fremstilling av de ulike svaralternativene for hvert av årene, fremgår det en jevn reduksjon av respondenter som nevner tiltak som omhandler *parkering*. Også tiltak knyttet til *biltrafikk* og *sykkeltiltak* er redusert, sammenlignet med 2018, men var over eller på samme nivå som i 2017. I 2019 var det kun én respondent som nevnte forhold rundt *varelevering*.

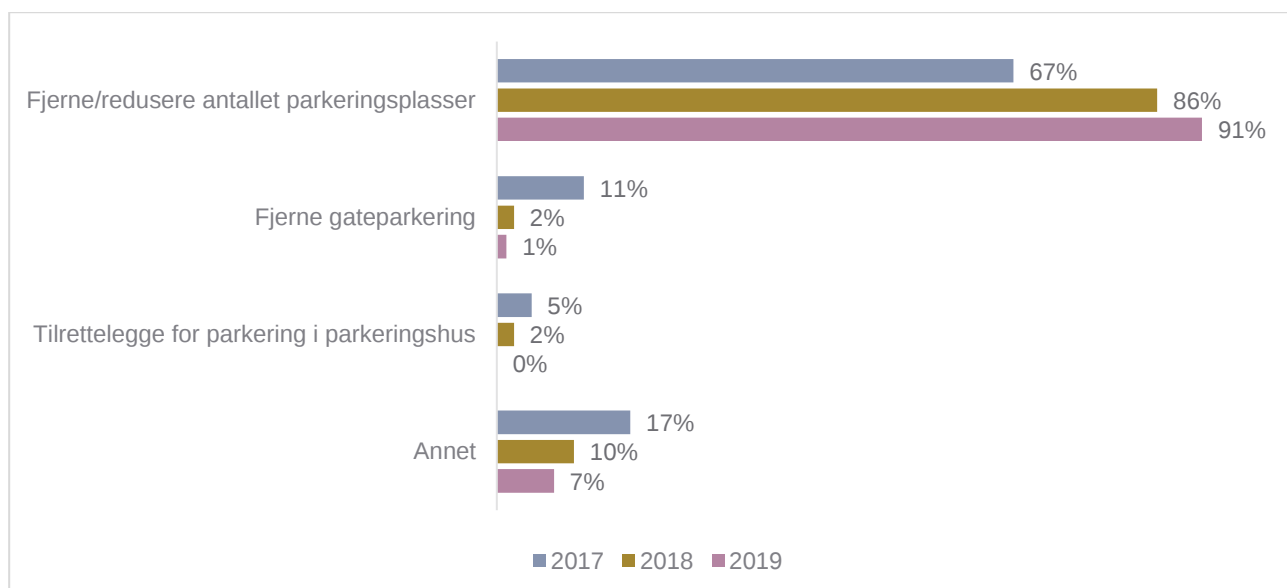
Tiltak innenfor kategorien *andre tiltak* ble nevnt tre ganger så ofte i 2019, sammenlignet med de to foregående årene, og utgjorde 12 % av alle foreslåtte tiltak. Innenfor denne kategorien var det hovedsakelig tiltak som beplantning, møblering og kunstinstallasjoner som ble nevnt. Også kategorien *økte bompenger/toll* ble nevnt betydelig oftere i årets undersøkelse, sammenlignet med de foregående årene, og utgjorde 9 % av alle foreslåtte tiltak.



Figur 68: Respondentenes forståelse av tiltak som de tror inngår i programmet Bilfritt byliv i 2017, 2018 og 2019.

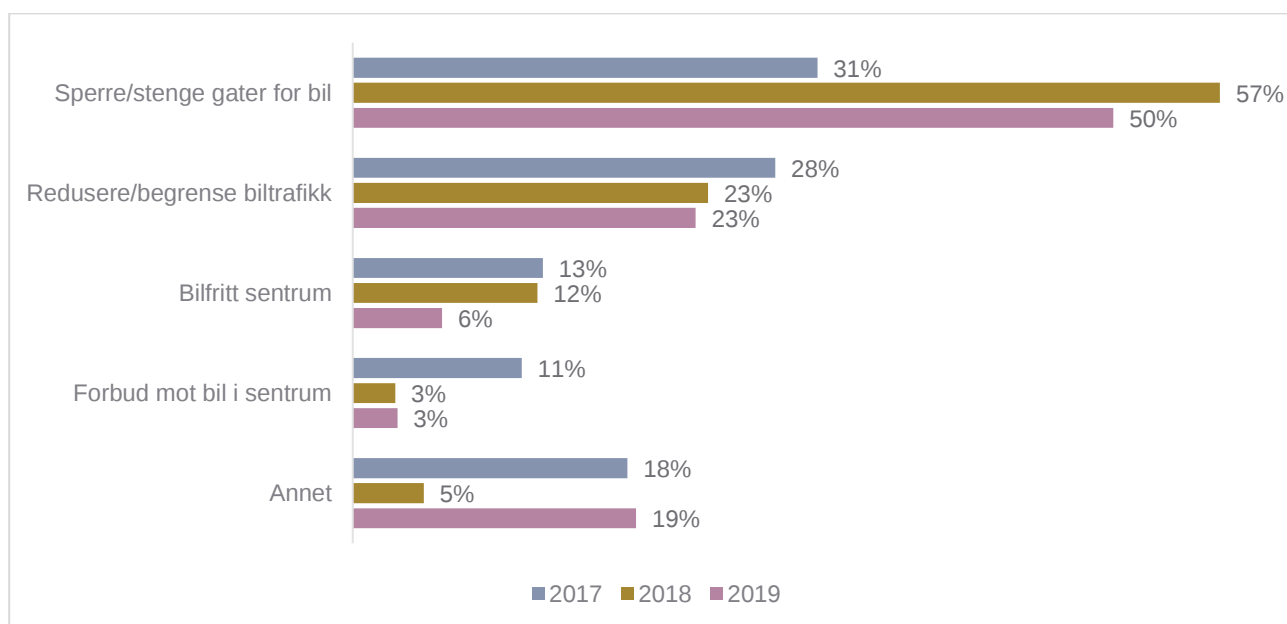
Ved å se på en prosentmessig fremstilling av de ulike svaralternativene, fremgår det en større reduksjon av respondenter som nevner *parkering* eller *kultur/arrangementer/lek/uteservering* i 2019 sammenliknet med 2017. Tiltak knyttet til *biltrafikk* og *gående/gågater* har en større andel i 2019 sammenliknet med 2017.

Ved å se nærmere på de ulike tiltakene som er foreslått innenfor kategorien *parkering*, var det flest som nevnte *fjerning av parkering i sentrum*. Dette tiltaket har økt fra 67 % i 2017 til 91 % i 2019. Det var få respondenter som konkret oppga fjerning av gateparkering og ingen som nevnte parkeringshus i 2019. Innenfor kategorien *annet* var det primært dyrere parkering som ble nevnt.



Figur 69: Sammenlikning av respondentens forståelse av tiltak rettet mot parkering i 2017, 2018 og 2019.

Figur 70 ser nærmere på tiltakene som er foreslåtte innenfor kategorien *biltrafikk*, og som tidligere år var det flest respondenter som nevnte at de tror *sperre/stenge gater for bil* inngår i programmet. Andelen som nevnte dette tiltaket ble tilnærmet doblet mellom 2017 og 2018, fra 31 % til 57 %. I 2019 var det imidlertid en liten nedgang i denne andelen, og utgjorde 50 % av alle foreslåtte tiltak. *Redusere/begrense biltrafikk* har en relativt jevn andel mellom de ulike årene, mens andelen respondenter som nevner *bilfritt sentrum* er tilnærmet halvert fra de to foregående årene, og utgjorde kun 6 % i 2019. Kategorien *annet* ligger på samme nivå som i 2017 og utgjorde 19 % av alle besvarelsene i 2019. Innenfor denne kategorien var det primært omlegging av kjøremønster som ble nevnt.

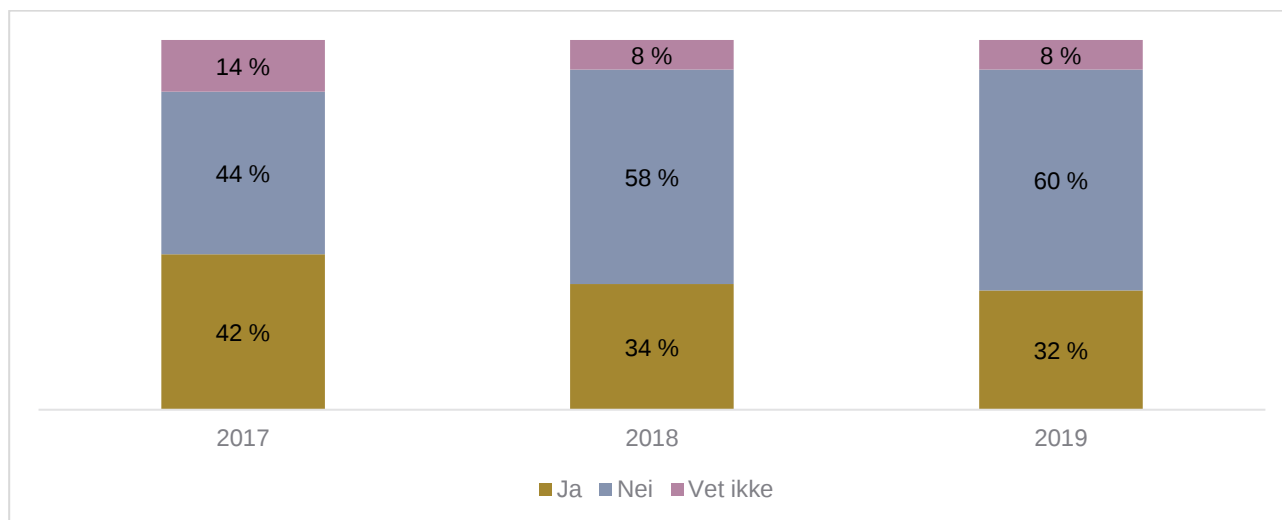


Figur 70: Sammenlikning av respondentens forståelse av tiltak rettet mot biltrafikk i 2017, 2018 og 2019.

7.4.2 Besøk i sentrum

Respondentene ble spurt: *Tiltakene i Bilfritt byliv er beplantning, 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?*

60 % av alle respondenten tror ikke at disse tiltakene vil bidra til at flere besøker sentrum, mot 58 % i 2018 og 44 % i 2017. 32 % tror at det kan bidra til flere besøk, og er den laveste andelen på de tre årene. 8 % svarer at de ikke vet.

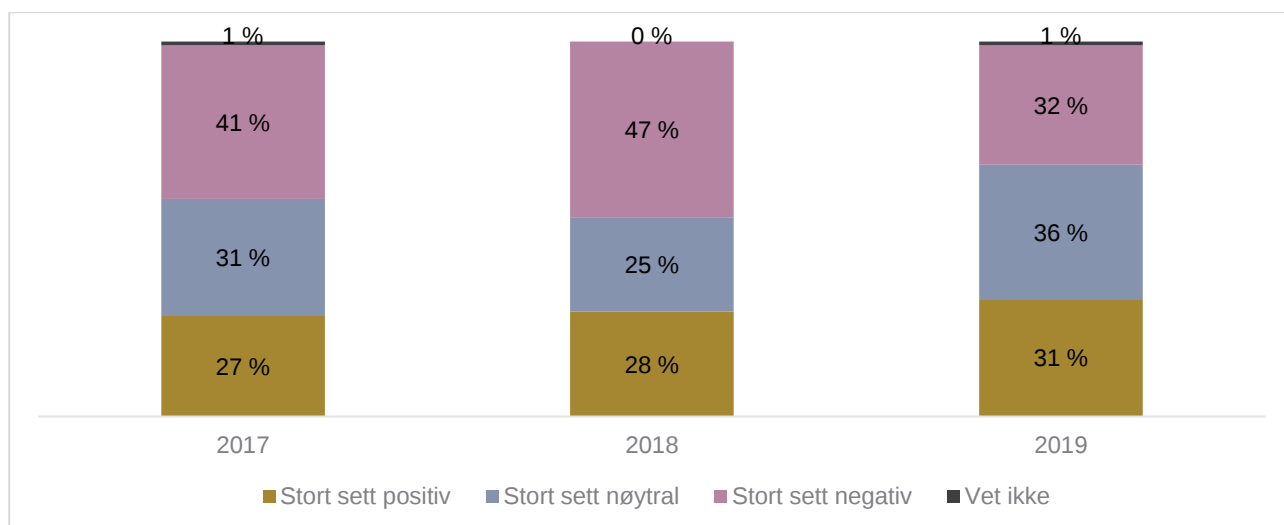


Figur 71: Respondentenes holdning til tiltakene i program Bilfritt byliv vil føre til flere besøk i sentrum i 2017-2019.

7.4.3 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 *stort sett er nøytrale* til tiltakene i programmet Bilfritt byliv (36 %), der det tidligere år var flest som oppga at de *stort sett var negative* til tiltakene. Det er ca. like mange som stiller seg *positiv* og *negativ* til tiltakene i 2019, og utgjør henholdsvis 31 % og 32 % av alle respondentene.

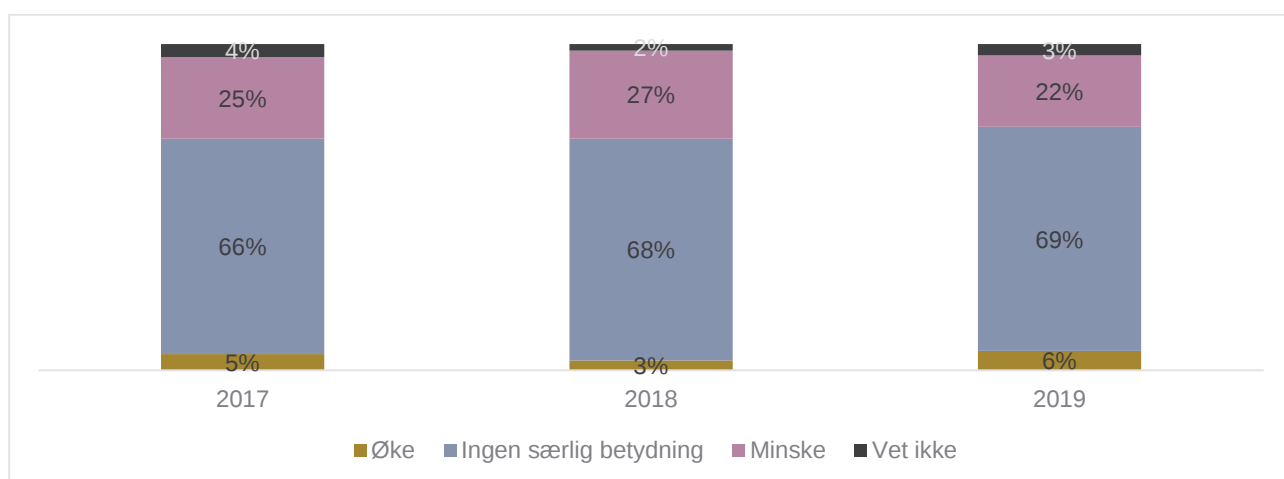


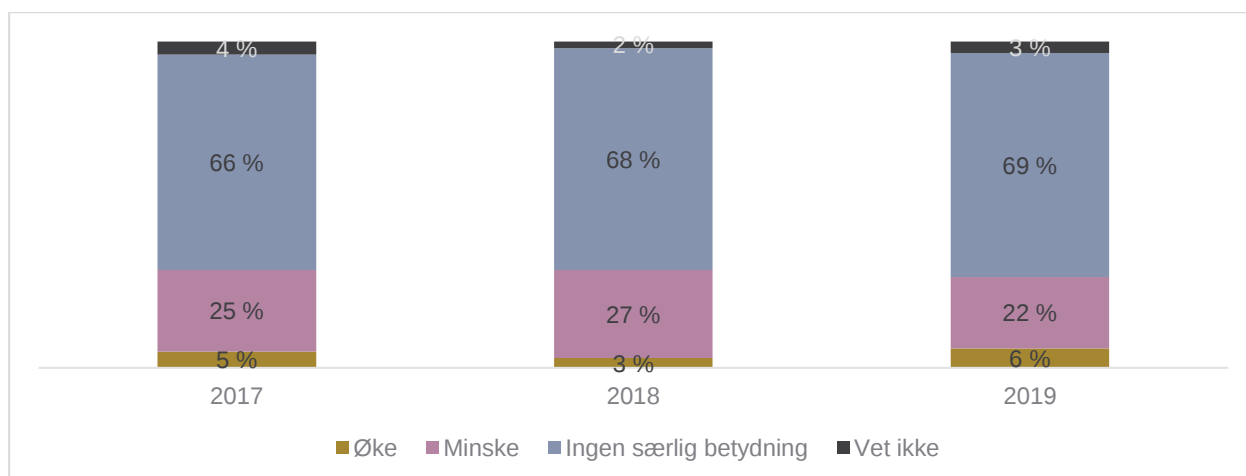
Figur 72: Respondentenes holdning til tiltakene i programmet Bilfritt byliv i 2017, 2018 og 2019.

7.4.4 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?*

Mellom 2017 og 2019 er det små variasjoner i respondentenes meninger rundt effekten tiltakene i programmet Bilfritt byliv har på omsetningen i sentrum. Flest tror at Bilfritt byliv *ikke vil få særlig betydning* for omsetningen til virksomheten, og utgjorde 69 % av alle besvarelsene i 2019. Samtidig tror 22 % at den vil *minske*, mens kun 6 % tror at den vil *øke*. Resultatet er relativt likt med de to foregående årene, men man ser kanskje en liten dreining mot en mer *positiv holdning* til effekten av tiltakene i programmet.



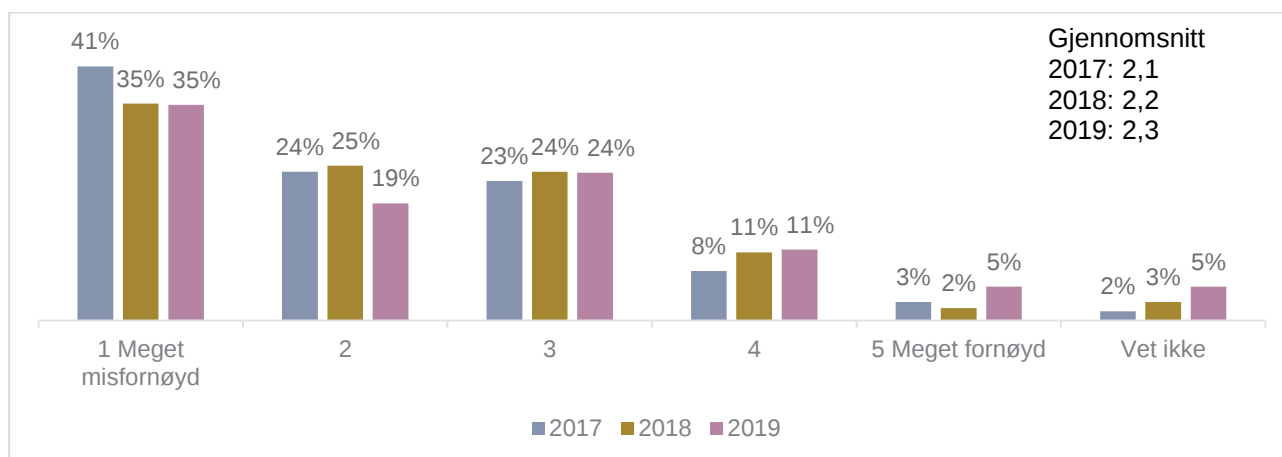


Figur 73: Respondentens mening om hvilken effekt Bilfritt byliv vil ha på omsetning i 2017-2019.

7.4.5 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 svarte 54 % at de er *misfornøyd* (1 og 2). Dette er en reduksjon på 6 prosentpoeng sammenlignet med 2018, og 11 prosentpoeng fra 2017. I årets undersøkelse var det også noen flere som oppga at de var *meget fornøyd* med informasjonen eller *ikke visste*, som hver utgjorde 5 % av alle besvarelsene. Gjennomsnittsscoren har hatt en jevn økning fra 2,1 i 2017 til 2,3 i 2019.



Figur 74: Hvor fornøyd respondentene er med informasjon om programmet Bilfritt byliv i 2017-2019.

7.5 Oppsummering av spørreundersøkelse blant næringslivet

- I 2019 svarte 18 % av virksomhetene at de bruker tjenestebil i daglig drift. Dette er en reduksjon på henholdsvis 4 og 7 prosentpoeng fra 2017 og 2018. Det er store variasjoner mellom hvor respondentene oppgir at de parkerer tjenestebiler i Oslo sentrum. I 2019 oppga flest respondenter at de hadde fast privat parkering (49 %), mens flest oppga *I parkeringshus* (44 %) i 2018 og *Nei, parkerer ikke* (50 %) i 2017.
- I 2019 var det 71 % av respondentene som oppga at de synes det er attraktivt eller meget attraktivt å drive næringsvirksomhet i sentrum. Dette er en liten forbedring fra 2018 (68 %), men er noe lavere enn tilsvarende resultat i 2017 (79 %). Virksomhetene er mest fornøyd med fremkommelighet for fotgjengere for samtlige av årene, og har en score på mellom 4,3 og 4,4. Tilsvarende er virksomhetene minst fornøyd med fremkommelighet for bil, der scoren i 2017 var 2,5 som falt til 1,9 i 2018 og 2019.
- 62 % av respondentene anser fremtidsutsiktene som gode, mens 18 % anser dem som dårlige. Tilsvarende tall i 2017 og 2018 var henholdsvis 55 % mot 18 %, og 58 % mot 22 %.
- I 2019 var respondentenes holdning til tiltak i programmet Bilfritt byliv tilnærmet likt fordelt mellom de som stort sett var positive, nøytrale eller negative. Dette er en forbedring fra de to foregående årene, der 41 % i 2017 og 47 % i 2018 oppga at de stilte seg negative til tiltakene.
- Til tross for forskjellen mellom respondentenes holdninger til tiltakene i programmet Bilfritt byliv, er det forholdsvis små variasjoner i respondentenes forventning til hvordan dette vil påvirke omsetningen til virksomheten for de ulike årene. De fleste tror at tiltakene ikke vil ha særlig betydning for omsetningen til virksomheten, og utgjorde mellom 66 % og 69 % av alle besvarelsene. I 2019 var det 22 % som oppga at de trodde omsetningen ville minske, mot 25 % i 2017 og 27 % i 2018.
- Det har vært en marginal økning i respondentenes tilfredshet med informasjon om programmet Bilfritt byliv fra 2017 til 2019, der gjennomsnittscoren har økt fra 2,1 til 2,3. Scoren er likevel forholdsvis lav.

8 Gateintervjuer

I juni 2019 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et utvalg av folk i gatene i Oslo sentrum, tilsvarende som i 2017 og 2018. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av gateintervjuer, der ca. 1000 respondenter har svart på undersøkelsen hvert år.

Gateintervjuene er brukt for å innhente informasjon om menneskene som bruker sentrum, og formålet er å supplere (dataene fra) de fysiske registreringene av bylivet i sentrum. Eksempler på informasjonen som er innhentet er bosted, alder, kjønn, formålet med deres besøk i sentrum, hva brukerne synes om Oslo sentrums tilbud og kvaliteter og hvilket transportmiddel de har benyttet for å komme til sentrum. Brukerne av sentrum er også spurt om hva de synes om programmet Bilfritt byliv.

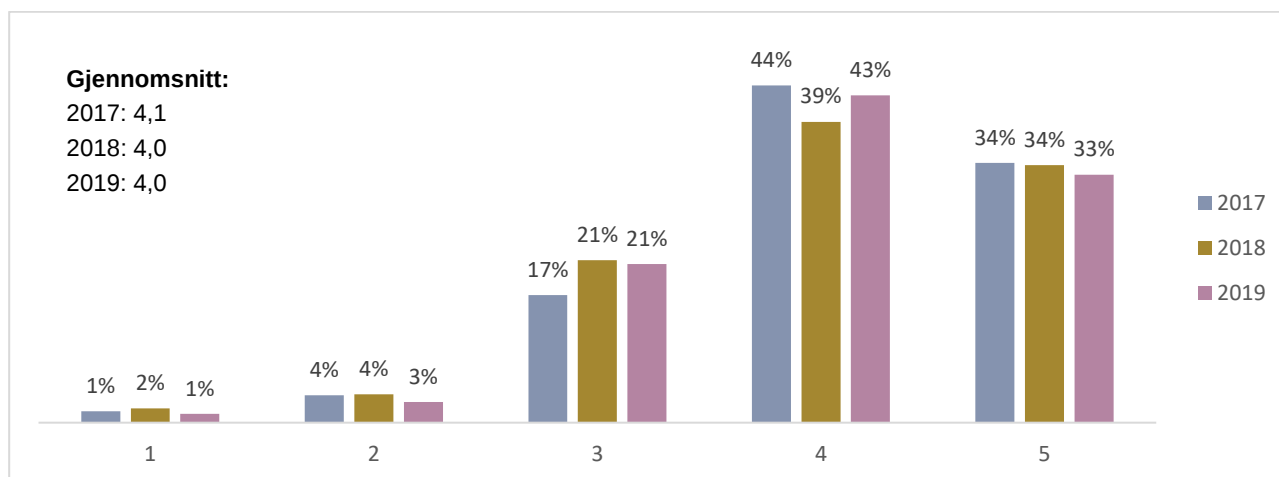
Spørre-skjemaene har blitt noe endret gjennom denne tre års perioden, men endringene er gjennomført slik at resultatene likevel er sammenliknbare. I dette kapitlet oppsummeres og sammenliknes utvalgte resultater fra undersøkelsen. Det vises til vedlegg 4 for flere detaljer knyttet til spørreskjema og 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?*

76 % av respondentene liker seg godt eller meget godt ute på gater og plasser i Oslo sentrum. 4 % liker seg dårlig eller meget dårlig. Gjennomsnittsscoren for 2019 er 4,0 noe som er likt som i 2018 og 0,1 poeng lavere enn i 2017.



Figur 75: Hvor godt respondentene liker å være ute i sentrum.

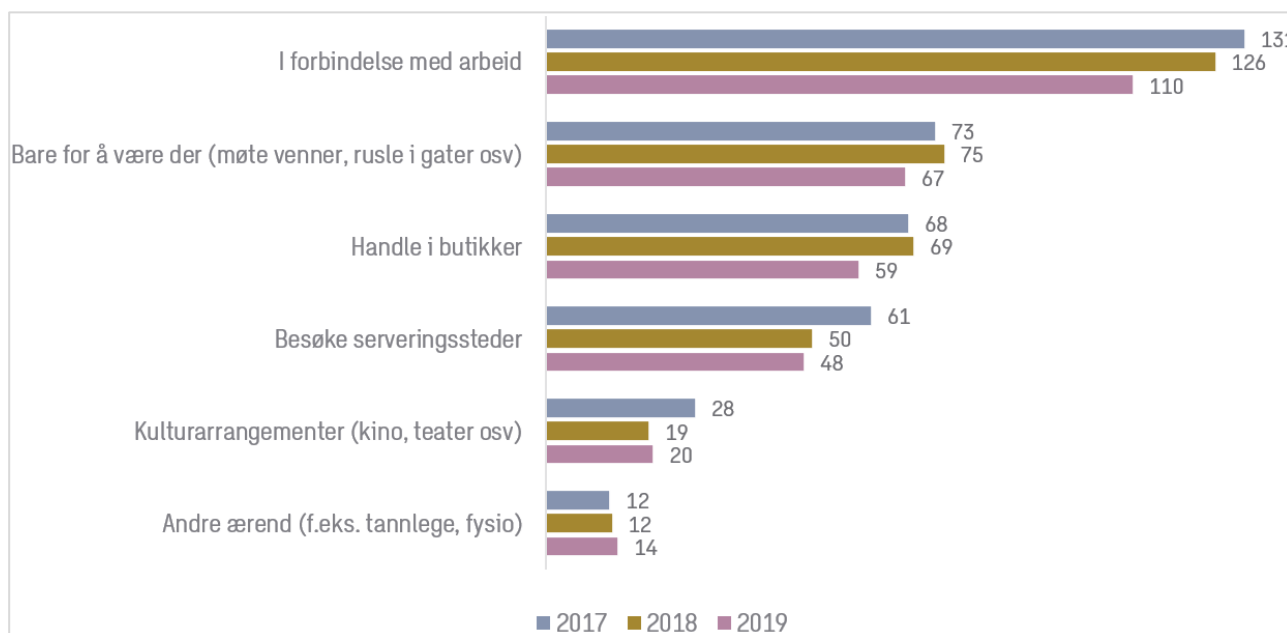
Det er de yngste (16 – 29 år) som liker seg best i Oslo sentrum. 80 % av disse liker seg godt eller meget godt i sentrum. Det er flest i aldersgruppen 60 år og eldre som liker seg dårligst i sentrum. 9 % av disse svarer at de liker seg dårlig eller meget dårlig i sentrum. Det er små variasjoner i resultatene fra 2017, 2018 og 2019.

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, fysioterapeut)*

Ifølge respondentene er det vanligste formålet ved sentrumsbesøket *i forbindelse med arbeid* (gjennomsnittlig 110 dager per år). Det nest vanligste formålet er å *bare være der for å møte venner, rusle i gater osv.* (gjennomsnittlig 67 dager per år). Sammenlignet med 2017 og 2018 har de fleste formål gjennomsnittlig færre besøk per år, unntatt *andre ærend* som har økt noe. Besøk på kulturarrangementer har også gått noe opp fra i fjor, men er lavere enn i 2017. Totalt sett oppga respondentene i 2017 at de gjennomsnittlig hadde 373 turer til sentrum, mot 318 turer i 2019. Dette er en reduksjon i antall turer på 15 %. Nedgangen i antall besøk har i hovedsak sammenheng med at det er en større andel respondenter som svarer at de er bosatt utenfor Oslo og Akershus i 2019 enn i 2017 og 2018.



Figur 76: Hvor ofte respondentene drar til sentrum for ulike formål (tall viser gjennomsnittlig antall dager per år).

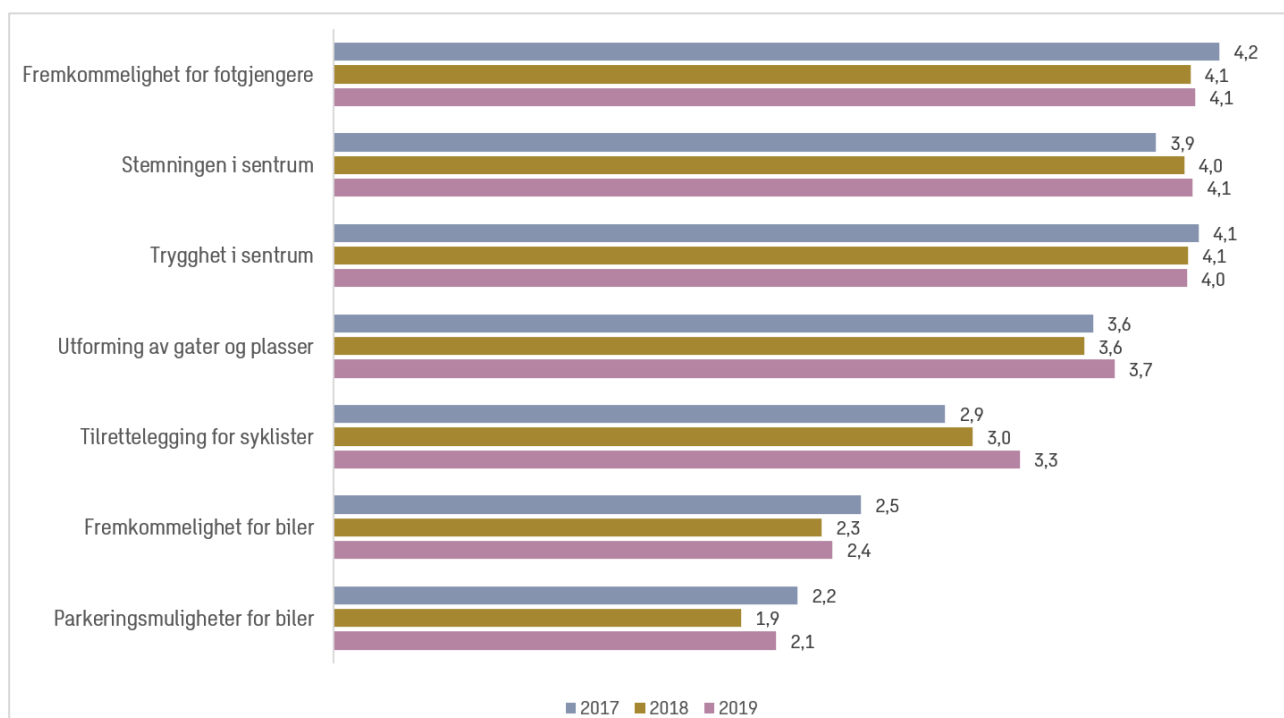
8.1.3 Respondentenes inntrykk av Oslo sentrum

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

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

Respondentene er mest fornøyd med *fremkommeligheten for fotgjengere* og *stemningen i sentrum* (4,1). Folks oppfatning av stemningen i sentrum har økt noe fra 2017 til 2019. Det er også verdt å merke seg at folks oppfatning av *tilrettelegging for syklist* har økt fra 2,9 i 2017 til 3,3 i 2019. For øvrig er det små variasjoner mellom resultatene for de tre årene.

Folk er minst fornøyd med *parkeringsmulighet for bil* (2,1) og *fremkommelighet for bil* (2,4). Det er interessant å se at oppfatningen av parkeringsmulighetene i sentrum kun har gått marginalt ned fra 2017 til 2019, til tross for omfattende fjerning av gateparkering i sentrum. Folks oppfatning av fremkommeligheten for bil i sentrum har også gått noe ned fra 2017 til 2019.



Figur 77: Respondentenes inntrykk av ulike forhold i Oslo sentrum.

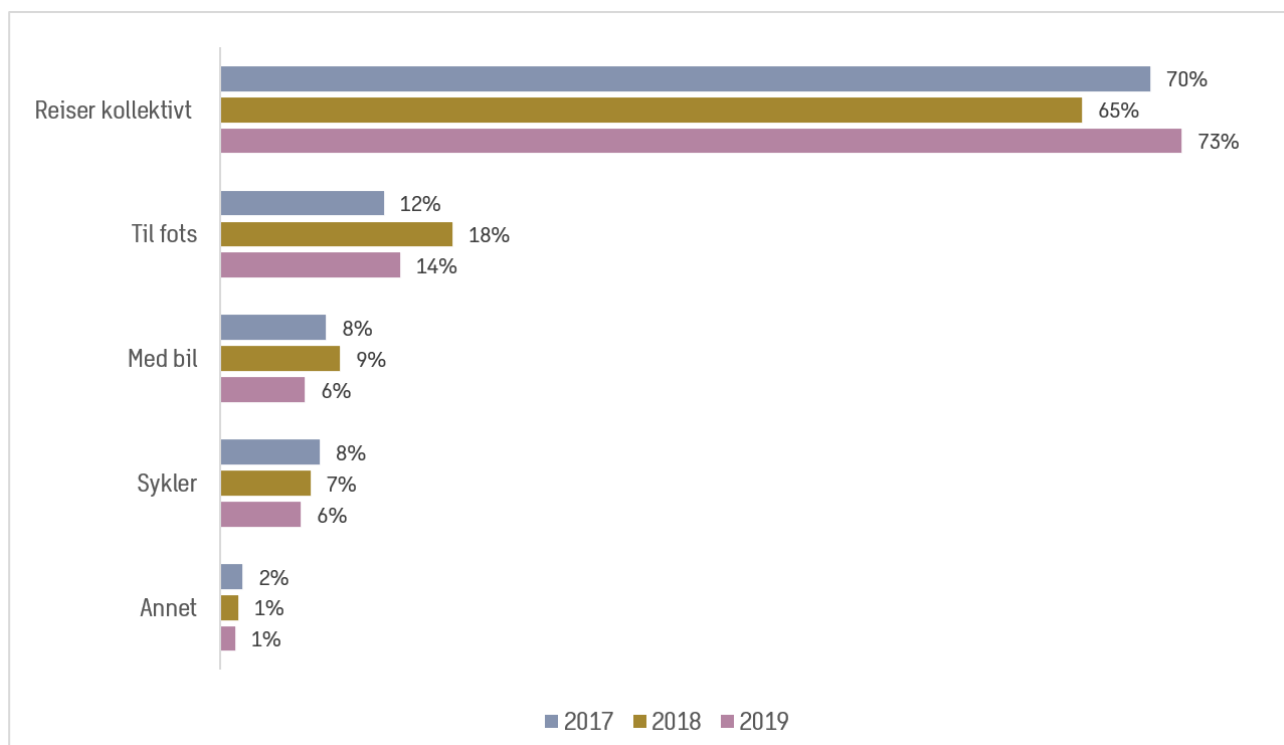
8.1.4 Reisemåte til sentrum

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

I 2019 svarte 73 % av respondentene at de vanligvis reiser kollektivt til Oslo sentrum. 14 % går til fots, mens 6 % sykler. Det er 6 % som vanligvis kjører bil til sentrum.

Figur 78 sammenligner oppgitt reisemåte i 2017, 2018 og 2019. Andelen som reiser kollektivt har økt fra 70 % i 2017 til 73 % i 2019, men en liten nedgang i 2018 til 65 %. Det er ingen åpenbar forklaring på dette, men det var betydelig flere som gikk til fots i 2018 (18 %) enn i 2017 (13 %) og 2019 (14 %). Dette kan ha sammenheng med det fine sommerværet som var i 2018.

Andelen som vanligvis kjører bil til sentrum er redusert til 6 %. Foreløpige resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2018 viser også en nedgang i bilandel i Oslo kommune. Den viser også økt kollektiv- og en sykkelandel på 7 %, som stemmer godt med våre resultater. Gangandelen er uendret i den nasjonale RVUen 2018.

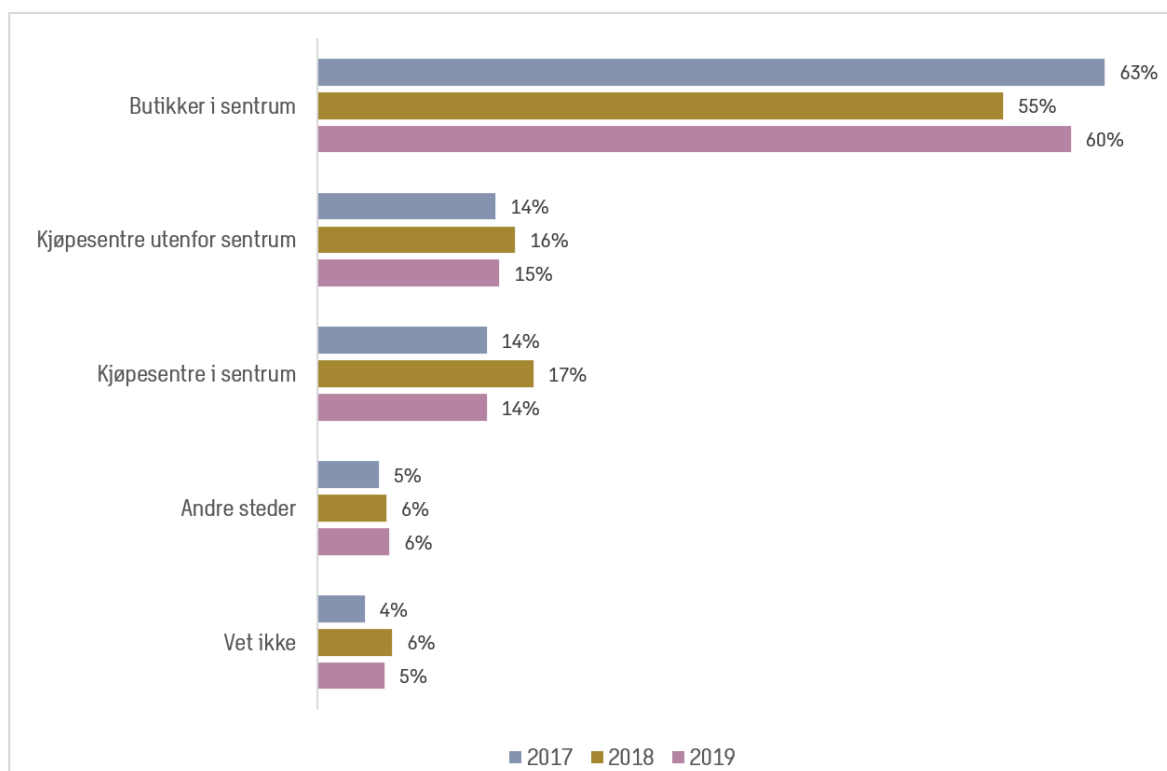


Figur 78: Hvordan respondentene vanligvis reiser til sentrum i 2017, 2018 og 2019.

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?*

Figur 79 viser utviklingen fra 2017 til 2019. 60 % av respondentene foretrekker å handle i butikker i sentrum. 15 % foretrekker kjøpesentre utenfor sentrum og kjøpesentre i sentrum står for 14 %. Det var færre som svarte at de foretrakk butikker i sentrum i 2018, til fordel for kjøpesentre i sentrum. Ellers er resultatene for de tre årene nokså uendret.



Figur 79: Hvor respondentene foretrekker å handle andre ting enn dagligvarer.

8.1.6 Bruk av penger i sentrum

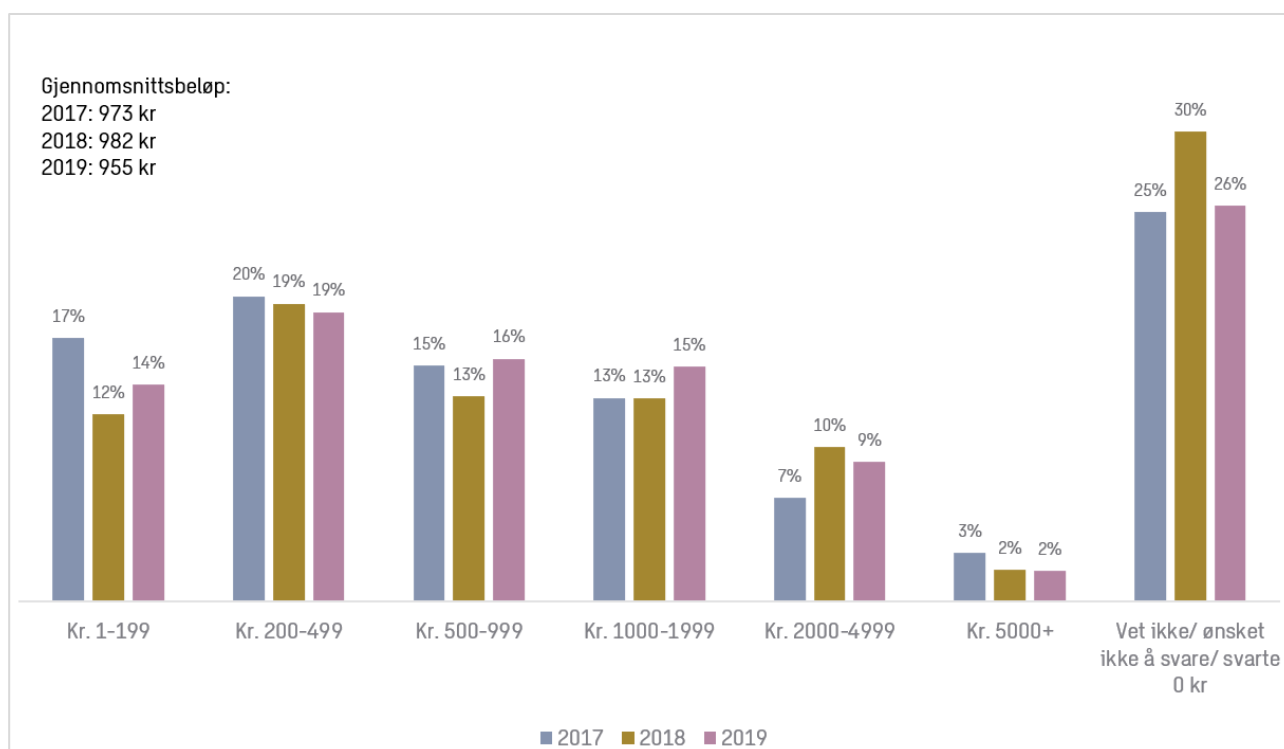
Respondentene ble spurt: *Omtrent hvor mange penger har du brukt, eller planlegger du å bruke i sentrum i dag?*

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 ønsket å 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.

Ett svært høyt beløp fra en respondent i 2017 ble fjernet fra gjennomsnittsberegningen (som også ble gjort i rapporten for 2017). I 2018 og 2019 ble det ikke oppgitt noen beløp som skilte seg vesentlig ut fra de andre besvarelsene, så her er alle besvarelser over 0 kr benyttet.

Figur 80 viser fordelingen per beløp som respondentene svarte at de hadde brukt eller planla å bruke i sentrum den respektive dagen i 2017, 2018 og 2019. I 2019 var det en noe større andel som planla å bruke beløp i beløpsklassene 500-999 kroner og 1000-1999 kroner enn i 2017 og 2018. Det var flere som planla å bruke 5000 kroner eller mer i 2018 og 2019 enn i 2017. Det er færre som planlegger å bruke 1-199 kroner i 2018 og 2019 enn i 2017.

Gjennomsnittlig beløp brukt eller planlagt brukt i 2019 var 955 kroner. Dette er en reduksjon på 27 kroner i forhold til 2018 og 18 kroner i forhold til 2017. Forskjellen i gjennomsnittsbetøp skyldes i hovedsak at blant beløpene over 2000 kroner er det flere større beløp i 2017 og 2018 enn i 2019, noe som trekker gjennomsnittet opp.



Figur 80: Fordelingen av hvor mye penger respondentene brukte eller planla å bruke i sentrum den respektive dagen i 2017, 2018 og 2019.

8.2 Respondentenes holdninger til tiltak som inngår i 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?*

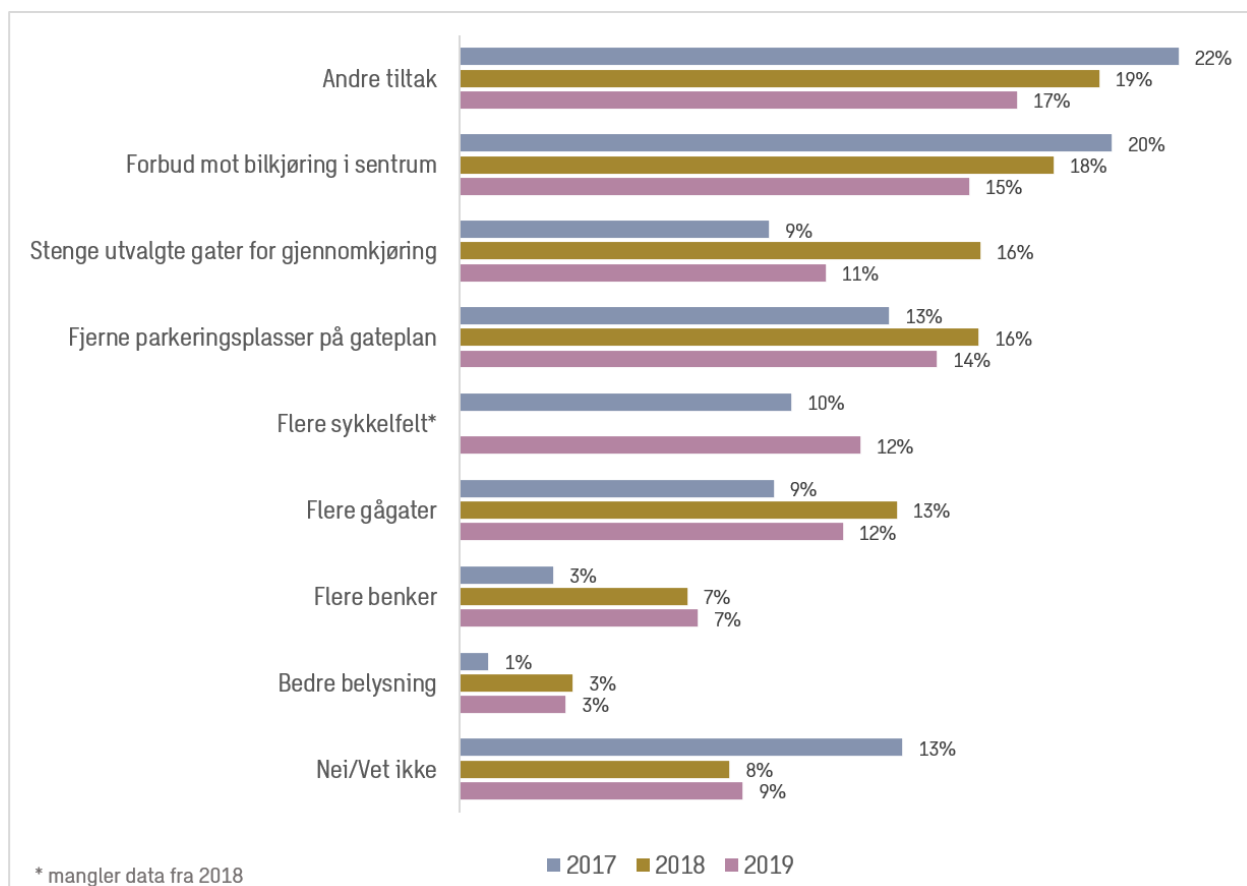
Spørreundersøkelsen er utformet slik at hvert intervjuobjekt har mulighet til å velge tiltak i flere kategorier som de har kjennskap til. I gjennomsnitt oppga hvert intervjuobjekt 1,8 tiltak i 2017, 2,2 tiltak i 2018 og 2,3 tiltak i 2019.

I 2019 svarte mange respondenter *andre tiltak* (384) eller *vet ikke* (195) på spørsmål om hvilke tiltak de tror skal inngå i programmet Bilfritt byliv, slik som i 2017 og 2018. *Forbud mot bilkjøring* var det tiltaket som flest

respondenter svarte i denne kategorien (351), og utgjør en andel på ca. 15 % av alle svarene. *Fjerne parkeringsplasser på gateplan* har også fått mange svar i 2019 (329), og vesentlig flere enn i 2017 (193).

Undersøkelsen som ble gjennomført i 2018 og 2019 hadde langt flere svar enn i 2017, og antall svar per kategori er derfor ikke direkte sammenlignbare. For å enklere kunne sammenligne svarene er svarene vist som prosentandeler i figur 81. I spørreskjemaet i 2018 manglet alternativet *flere sykkelfelt*. Sykkelfelt kan ha blitt sortert under alternativet *annet*.

Andre tiltak har en høy oppslutning i alle tre årene, men den er klart redusert fra 2017 (22 %) til 2019 (17 %). Andelen som svarer at de tror *forbud mot bilkjøring i sentrum* inngår som tiltak er også redusert fra 20 % i 2017 til 15 % i 2019. Kategoriene *stenge utvalgte gater for gjennomkjøring*, *fjerne parkeringsplasser på gateplan*, *flere sykkelfelt*, *flere gågater*, *flere benker* og *bedre belysning* har alle fått en økning i andel svar. Svarene gir en klar indikasjon på at folk har fått økt kjennskap til hvilke tiltak som inngår i programmet Bilfritt byliv. Dette underbygges av at det er en mindre andel som svarer *nei/vet ikke* på spørsmålet om de kan nevne noen tiltak som inngår. I 2017 var det 13 % som svarte *nei/vet ikke*, mens det i 2019 kun var 9 %.

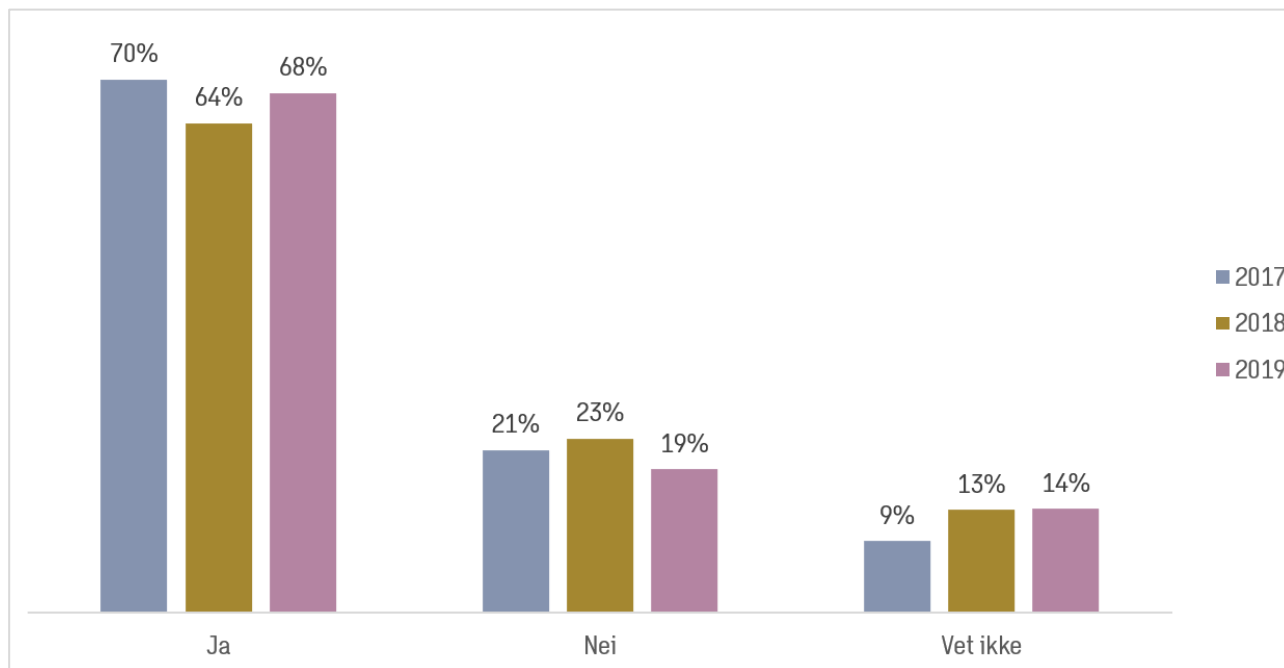


Figur 81: Sammenlikning av respondentenes holdninger til tiltak som inngår i programmet Bilfritt byliv, 2017-2019.

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 (68 %) svarte at de tror tiltakene i programmet vil bidra til at flere besøker sentrum. 19 % svarte *nei* og 14 % *vet ikke*. I 2017 og 2018 var det henholdsvis 70 % og 64 % som svarte *ja* på spørsmålet.



Figur 82: Om respondentene tror programmets tiltak vil bidra til at flere besøker sentrum, 2017-2019.

8.3 Oppsummering gateintervjuer

- Resultatene fra undersøkelsen i 2019 viser at 76 % av respondentene liker seg godt eller meget godt ute på gater og plasser i Oslo sentrum. 4 % oppgir at de trives dårlig eller meget dårlig. Gjennomsnittsscoren for 2019 er 4,0, noe som er likt i som i 2018 og 0,1 poeng lavere enn i 2017.
- Respondentene er mest fornøyd med fremkommeligheten for fotgjengere (4,1) og stemning i sentrum (4,1). De er minst fornøyd med fremkommelighet for bil (2,4) og parkeringsmulighet for bil (2,1). Tilrettelegging for syklistene er den kategorien som har hatt størst endring fra 2017 (2,9) til 2019 (3,3).
- 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. Sammenlignet med 2017 og 2018, har de fleste formål gjennomsnittlig færre besøk i 2019. Nedgangen i antall besøk henger sammen med at det er en større andel respondenter som svarer at de er bosatt utenfor Oslo og Akershus i 2019 enn i 2017 og 2018.
- 73 % av respondentene på gata svarte at de vanligvis reiser med kollektivtrafikk til sentrum, mot 70 % i 2017 og 65 % i 2018. 6 % svarte at de reiser med bil, der 8 % svarte det samme i 2017 og 9 % i 2018. I 2019 er andelen til fots 14 % og andelen som sykler 6 %.
- 60 % av respondentene foretrekker å handle i butikker i sentrum, mot 55 % i 2018 og 63 % i 2017. I 2019 oppga henholdsvis 15 % og 14 % at de foretrekker kjøpesentre utenfor sentrum og i sentrum.
- På spørsmål om å nevne tiltak som inngår i programmet Bilfritt byliv, var det flest respondenter som nevnte *andre tiltak* og *forbud mot bilkjøring*. *Andre tiltak* er klart redusert fra 2017 (22 %) til 2019

(17 %). Andelen som svarer at de tror *forbud mot bilkjøring i sentrum* inngår som tiltak er også redusert fra 20 % i 2017 til 15 % i 2019. Kategoriene *stenge utvalgte gater for gjennomkjøring* (11 %), *fjerne parkeringsplasser på gateplan* (14 %), *flere sykkelfelt* (12 %), *flere gågater* (12 %), *flere benker* (7 %) og *bedre belysning* (3 %) har alle fått en økning i andel svar.

Svarene gir en klar indikasjon på at folk har fått økt kjennskap til hvilke tiltak som inngår i programmet Bilfritt byliv. Dette underbygges av at det er en mindre andel som svarer *nei* eller *vet ikke* på spørsmålet om de kan nevne noen tiltak som inngår i programmet i 2019 (9 %) enn i 2017 (13 %).

- I årets undersøkelse svarer 68 % at de tror tiltakene i programmet Bilfritt byliv vil trekke flere folk til sentrum, mot 64 % i 2018 og 70 % i 2017.

9 Fokusgrupper

Sweco gjennomførte fokusgruppeintervjuer i 2017 og 2019. Intervjuene ble gjennomført i løpet av september begge årene. I dette kapitlet oppsummeres de viktigste funnene som ble gjort. Det vises til vedlegg 5 for mer utfyllende informasjon. Disse intervjuene er gjennomført med tre ulike grupper:

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

Deltakerne i 2019 er en blanding av representanter fra 2017 og nye representanter.

Fokusgruppen for *næringslivet* ble gjennomført med fem representanter fra næringslivet i Oslo sentrum, som representerte ulike bransjer: klær, bakeri, kafe og restaurant. Både selvstendige forretninger og forretninger som er del av en større kjede var representert. To deltakere meldte avbud på gjennomføringsdagen.

I fokusgruppen for *gårdeiere* deltok representanter fra fem ulike gårdeiere. Gårdeierne representerte bygårder i Oslo sentrum med en variert bruk: kontorer, kjøpesenter, parkeringshus, hoteller, restauranter og noe bolig. En deltaker meldte avbud på gjennomføringsdagen.

Fokusgruppen for *brukere av Oslo sentrum* ble gjennomført med fem deltakere. To deltakere meldte avbud rett før møtet, herav én mann. I fokusgruppen var alle kvinner. To deltakere var i alderen 40-50 år, to var mellom 50 og 60 år gammel og én deltaker var eldre enn 70 år. Tre av deltakerne jobber i direkte tilknytning til prosjektområdet, fire bor innenfor Ring 3 og én av deltakerne bor utenfor Ring 3, men innenfor Oslo.

Fokusgruppeintervjuene er bygget opp på en semistrukturert måte der deltakere har en større frihet til å hoppe mellom temaer. De viktigste funnene fra intervjuene er presentert tematisk. I møtene kom det oftere frem ting som ikke fungerer enn det som fungerer, noe som er typisk når man skal evaluere en prosess og gjøre den bedre.

9.1 De viktigste funnene som ble gjort

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

Rundt temaet bilfritt byliv opplever vi ulike holdninger, opplevelser, erfaringer og forventninger. Alle deltakerne snakker om Program Bilfritt byliv som noe som har kommet for å bli. Alle er positive til ideen bak programmet, men det er mye uenighet knyttet til om det er laget en god nok plan for gjennomføring og om det burde ligge visse premisser i bunn (som billig parkering under bakken) for at et slikt program skal fungere. Deltakerne har mange innspill om hva som kan gjøres annerledes fremover, men avkrefter aktivt selv at de vil reversere det som har skjedd.

9.2 Tematisk sammendrag av tilbakemeldingene

9.2.1 Tiltakene i Program Bilfritt byliv – det etterlyses en klarere og helhetlig plan

Frustrasjonen overskygger de gode tiltakene

Av positive effekter etter tiltakene i Program Bilfritt byliv nevnes det renere luft, mindre støy og at det er blitt bedre tilgjengelighet for gående. Det kommer tydelig frem i fokusgruppene at målet om å få færre biler i sentrum er både til frustrasjon og glede, og dessverre overskygger problemene de gode tiltakene for mange av de spurte. Alle gruppene er positive til ideen bak programmet, men mange er kritiske til selve utførelsen. Programmet har ifølge gruppene skapt utfordringer for handel, varetransport og HC-kjørende. Navnet Bilfritt byliv gir deltagerne et inntrykk av at målet er et *bilfritt sentrum*, fremfor målet som er *folkeliv*.

Savner en tydelig og helhetlig plan

Grunnet disse praktiske utfordringene fremstår det for mange at bilfritt byliv ikke har noen helhetlig plan, men er mer opptatt av å sette ut synlige bymøbler raskest mulig. I alle fokusgruppene var det lite kjent at det gjennom programmet er prøvd ut ulike midlertidige tiltak for å se hvordan de fungerer i ulike byrom. De fleste i fokusgruppene har mer et inntrykk av at det gjøres noe forhastet enn at det testes ut. At ting går for fort frem var også en bekymring i 2017.

Ifølge de spurte finnes eksempler på gode bilfrie soner i Wien, Bordeaux og Brussel.

9.2.2 Handel og næringsliv

Ikke mer attraktivt å etablere seg

Både gårdeiere og næringsdrivende tror at det er mer attraktivt å etablere seg ved knutepunkt enn i sentrum nå som den er bilfri. Mange er fortsatt avhengig av bil og hvis det ikke er en mulighet, så foretrekker bedrifter å være nærmere kollektivknutepunkt. Både i 2017 og 2019 ble det også nevnt visse typer butikker (som driver med tunge varer eller spesialvarer) som forventet en mer sårbar drift når kunder ikke kunne kjøre frem til døra.

Mindre mangfold, små bedrifter må stenge

Det oppleves at de små forretningene sliter etter parkeringsplasser er tatt bort. Det samme gjør store volumforretninger og andre virksomheter som hadde mange kjørende kunder. Virksomhetene som fyller de tomme lokalene er ofte veletablerte kafé- og restaurantkjeder. I lengden frykter de spurte at dette vil skape et mindre mangfold av tilbud i byen, som man igjen tror vil skape et dårligere folkeliv. Mangfold av virksomheter og tilbud var også nevnt som viktig ved gruppeintervju i 2017.

Det nevnes potensiale for boliger i det bilfrie området og at det blir mer sannsynlig at kontorer etablerer seg her fremfor butikker. I sammenheng med dette etterlyses det en tilrettelegging for de som sykler til jobb, som dusjfasiliteter og sikker sykkelparkering. Det var heller ikke i 2017 noen forventninger om vekst i handel, og handelsstanden er enige i at det nå er krevende å finne konsepter som lykkes. De ønsker at det skal lyttes mer til handelsstanden da de har god erfaring med dette.

9.2.3 Kjøremønster og varetransport

Uoversiktlig kjøremønster og mange må kjøre ekstra langt

Den gjengående tilbakemeldingen fra fokusgruppene er at kjøremønsteret er uoversiktlig, og man opplever å ikke finne en lovlig rute til målet sitt. Forutsigbarhet i kjøreruter var viktig ved fokusgruppemøte i 2017. Mange

stiller også spørsmål ved klimaregnskapet: selv om det er færre biler i området, må de som fortsatt kjører der kjøre flere meter per tur for å finne riktig rute.

Dårlig tilgjengelighet for alternative transportmetoder

Det er mange som er skuffet over at det ikke er blitt bedre for kollektivreisende, HC-kjørende, turistbusser og varetransport nå som privatbilene er nedprioritert. God tilgjengelighet for varetransport ble også nevnt i 2017 som et viktig forhold for å drive butikk. Restriksjonene i kjøremønster har truffet de som fortsatt trenger å bruke bil og kollektivtilbudet oppleves ikke som tilstrekkelig i Kvadraturen.

Alternativ for parkering

Mange etterlyser andre parkeringsalternativ for brukere av sentrum som benytter seg mye av bil. Tiltakene som nevnes er billigere parkeringshus, mer parkering under bakken i sentrum og bedre informasjon knyttet til parkeringshusene.

9.2.4 Bymøbler – plassering og funksjon som gir mening

Det er en variert oppfatning av estetikken til de utplasserte benkene, noe som også var et punkt i fokusgruppemøtet i 2017. Mange synes de er fine, artige og oppfordrer til lek, mens andre synes de er kjedelige, stygge eller ser billige ut.

De spurte mente at plasseringen til benkene ofte er uforståelige. Det er usikkerhet rundt hvorfor man plasserer benker i gater hvor det ikke er mennesker. Her er det en konflikt om man skal plassere benker for å tiltrekke seg mennesker eller om man skal plassere benker i et område hvor mennesker allerede oppholder seg. De benkene som er plassert mest nylig er det færre kommentarer til.

Mange er positive til de gratis sittemulighetene som benkene skaper, men ser også merverdien av å plassere dem i nærhet av kafévirksomheter og lignende. Her etterlyses det en enda klarere kobling mellom innholdet i parklets og omgivelsene.

Det etterlyses en større variasjon i parklets. Utetreningssoner dras frem som en positiv måte å transformere et lite byrom fordi de skaper aktivitet og er et alternativ til betalte tilbud.

9.2.5 Gang og sykkel

Universell utforming = flere gående

Det opplyses at det føles tryggere i byen grunnet mindre trafikk og fordi at fortauene har blitt bredere og finere. Brukere av gatene ser en sterk sammenheng mellom universell utforming og flere gående.

Mer sammenhengende sykkelveger

Det er ulikt kunnskapsnivå om hvilke sykkeltilrettelegginger som har kommet de senere årene. Deltakere fra samtlige grupper har lagt merke til de endringene som er gjort. Oppfattelsen fra flere er at det ikke alltid er gode og sammenhengende sykkelruter. Det etterlyses bedre koblinger fra Kvadraturen og nordover.

9.2.6 Arrangementer og kunst

Nå ut til mange og få med virksomhetene

Råd fra gruppene var å informere om arrangementer i god tid før og gi butikker og gårdeiere sjansen til å bidra. Det viktigste er å få opplyst mange nok mennesker når man først setter i gang noe, slik at man får opplevd folkelivet.

9.2.7 Trygghet

Døde soner

Mange trekker frem at en konsekvens av parkeringsfrie soner kan skape gåvennlige gater, men også skape enda mer folketomme gater enn da det i det minste var parkeringsaktivitet. I en så stor bilfri sone kan det fort bli døde gater og soner som tiltrekker seg uønsket aktivitet. Det kommer derfor en påminnelse om å lyssette gatene og skape aktivitet i førsteetasjene slik at det blir en større opplevd trygghet. Fokusgruppene kan også se for seg at flere boende i slike områder kan bidra til mer hyggelig aktivitet og dermed en større opplevd trygghet.

9.3 Spesielle temaer det er viktig å følge opp

På en generell basis er de mest positive tilbakemeldingene fra vanlige brukere av byrommene, mens gårdeiere og næringsdrivende har en mer negativ holdning til hvordan mange av tiltakene er utført, effekten det har hatt på omsetning og kundegrunnlaget til virksomhetene. Deltakerne i fokusgruppene snakker generelt om at det er positivt med flere mennesker i byen, og positivt med flere benker, trær og sykkelstativer. Eksempler av gater og byrom som er merkbart forandret er Øvre Slottsgate, Myntgata, Kongens gate, Dronningens gate og Fridtjof Nansens plass.

Ut fra fokusgruppeintervjuene kan det virke som om innholdet og tiltakene i Program Bilfritt byliv ikke fullt ut forstås. De tiltakene som er best kjente er endret kjøremønster, reduserte parkeringsmuligheter i sentrum og fysisk ombygging av gater som Dronningens gate og Øvre Slottsgate.

Mange av deltakerne er tydelig på at de har for lite kunnskap og at det er for lite informasjon om hvilke kjøre- og parkeringsmuligheter som finnes i og rundt sentrum. Dette knyttes særlig til brukergruppene som fortsatt skal kunne kjøre, som handicappede, håndverkere og de som leverer varer, og i liten grad til privat bilbruk i sentrum.

Gårdeierne er den brukergruppen som er mest kunnskapsrik om programmet og hvilke tiltak som er gjennomført, men også her er det manglende kunnskap. Brukerne av byen har mest fragmentert kunnskap. Videre klarer få av deltakerne å skille mellom tiltak i regi av Program Bilfritt byliv, og andre tiltak som gjøres i samme området som kollektivtiltak, endringer av kollektivtilbudet, sykkeltiltak og bompenger.

Det blir spesielt viktig å følge opp kommunikasjonen om innholdet og tiltakene i Program Bilfritt byliv.

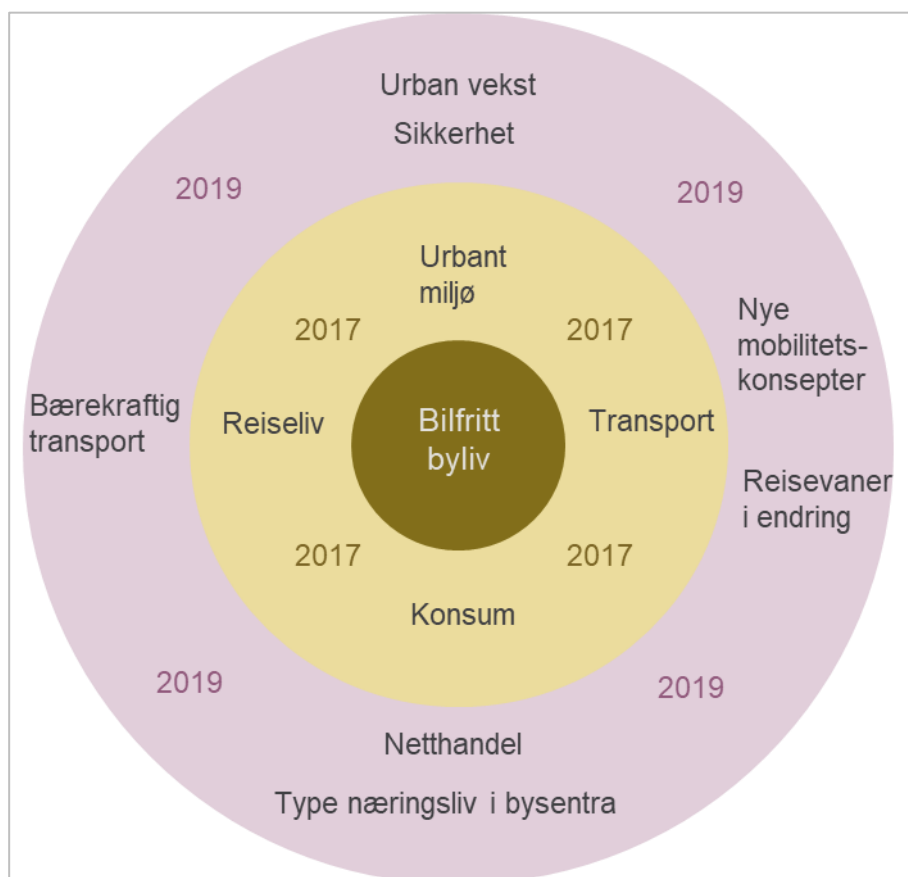
10 Omverdensanalyse

10.1 Bakgrunn og formål

I evaluering av tiltak i Program Bilfritt byliv skal omverdensanalysen avdekke eller forklare hvilke forhold utenfor programmet som kan påvirke gjennomføringen av programmets ulike faser eller resultatene som måles. Omverdensanalysen gir en mulighet til å forberede videre gjennomføring tilpasset endringer i omgivelsene, og også som del av tolkning av resultatene i evalueringen av de ulike årene.

Utarbeidelsen av omverdensanalysen er gjennomført i to omganger. Det ble utarbeidet en enklere versjon i 2017. Temaene i denne er supplert med oppdatert kunnskap og enkelte nye temaer i 2019. Rapporten er et vedlegg til Bylivsevalueringen 2019.

Figur 83 viser hvilke temaer som ble vurdert i omverdensanalysen i 2017, og hvilke trender og hendelser som er identifisert i 2019.



Figur 83: Temaer som er vurdert når det gjelder hendelser og viktige trender i omverdensanalysen.

I omverdensanalyse brukes åpne kilder, som offentlige rapporter, politiske saker, statistikk, vitenskapelige artikler og internettartikler og medieoppslag.

10.2 Urbant miljø og betydningen for Program Bilfritt byliv

En stor del av Oslos bygningsmasse vokser gjennom en fortetting av sentrumsområdene. Fortetting gir generelt flere personer i sentrum, nye virksomheter og nye attraksjoner. I tillegg til fortetting av bygningsmassen skjer det flere betydelige oppgraderinger av gatenettet og av eksisterende bygningsmasse i sentrum.

Sentrums rolle er i endring ved at deler av den nye bygningsmassen er attraksjoner som tiltrekker seg mange mennesker som ønsker å se og oppleve noe, og dette kommer i tillegg til det rent funksjonelle (bolig, arbeidsplasser, varehandel). Tiltak i Program Bilfritt byliv forsterker endringen av at opplevelser og det visuelle får større verdi med offentlig kunst, variasjon i gatemiljøet, frigjorte arealer for arrangementer etc. Trenden underbygger Program Bilfritt bylivs hovedmål om å øke bylivet i Oslo sentrum er derfor en stor mulighet for programmet. Sikringstiltak påvirker samtidig det visuelle. Det finnes eksempler på sikkerhetstiltak med både positiv effekt og negativ effekt.



Figur 84: Sikringstiltak på Karl Johans gate ved Stortinget (foto: Sweco Norge AS).

10.3 Reiseliv og betydningen for Program Bilfritt byliv

Sammenliknet med omverdensanalysen fra 2017 synes økt reiseliv og økt turistkonsum å være en trend som fortsetter i Oslo. Det er fortsatt flere turister som kommer, og konsumet fra turistene øker. Antallet turister som ankommer Oslo med ferje har også økt kraftig de siste årene. Det er ikke bare antallet turister som øker, men det er også en ny type turister som kommer som prissetter aktiviteter, opplevelser og mat høyere enn shopping. Bilfritt sentrum er således noe den nye typen turister forventer å oppleve.

Det er økt oppmerksomhet rundt bærekraftig transport på lengre reiser. Dersom dette gir flere reisende med tog og buss, og færre reisende med fly, vil det i tiden som kommer kunne styrke Oslo sentrum som sted for innenlandske reiser. Dette fordi både Nationaltheatret og Oslo S betjenes av fjerntog, og Oslo Bussterminal betjener fjernbusser. Det kan også gi flere reisende på tog mellom Norge og Sverige. Dersom trenden sprer seg til andre land enn Sverige, vil Norge kunne bli mindre attraktivt å reise til for utenlandske turister. Lang reisetid til resten av Europa medfører begrenset potensial for at flere turister skal ta toget til Norge.

På sikt kan trenden derfor medføre økt andel norske turister i Oslo og en lavere andel utenlandske turister.



Figur 85: Oslo tiltrekker seg nye type turister (Dagsavisen, 2017).

10.4 Konsum og betydningen for Program Bilfritt byliv

Detaljhandelen i Oslo sentrum hadde i 2018 samme nivå i omsetning som Oslo forøvrig. Samtidig er det er økende vekst i netthandel, som i større grad konkurrerer med norske butikker. I 2017 ble det i Norge kjøpt mest klær, sko, media og elektronikk på nett.



Figur 86: Færre parkeringsplasser i Oslo sentrum har ikke hatt noen særlig innvirkning på handelen (E24, 2019).

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

fremover, samtidig som området ikke vil fremstå som like attraktivt hvis sentrum blir for ensformet med restauranter og uteliv. En risiko er at netthandelen øker så mye at omsetningen i forretningene i sentrum også reduseres.

Økt tilbud innen luksusshopping og markedsføring av dette vurderes å foregå uavhengig av Program Bilfritt byliv.

10.5 Transport og betydningen for Program Bilfritt byliv

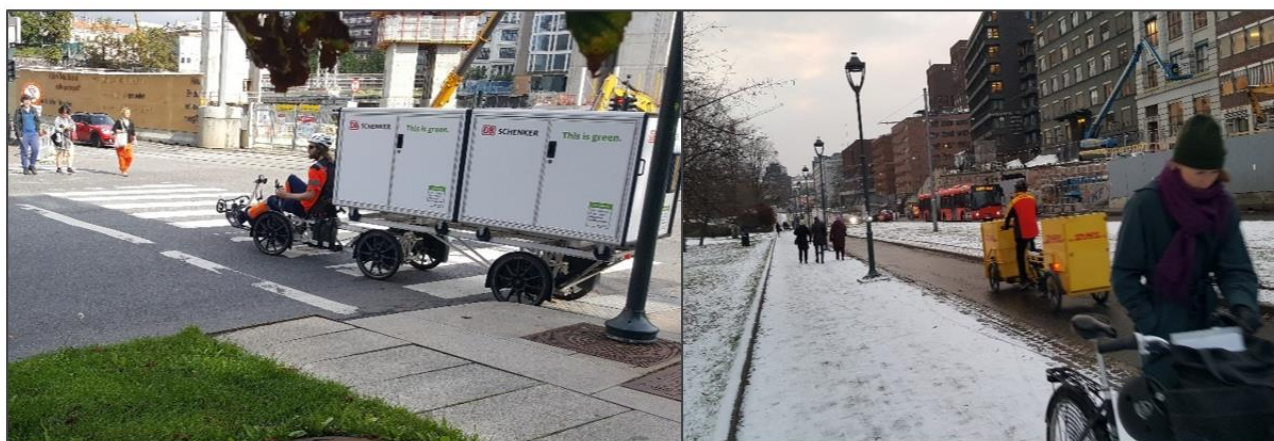
Reisevanene i Oslo endrer seg. Færre bruker bil og flere reiser miljøvennlig. Det er flere nye mobilitetskonsepter som vokser, som deleløsninger, el-sparkesykler, elektriske sykler, lastesykler, bysykler og selvkjørende busser.

Forventet økt innslag av delemobilitet og tilgang på flere typer transportmidler vil øke fleksibiliteten i valg av transportmiddel og forventes å medføre ytterligere økning av miljøvennlig transport. Trendene bygger opp under transformasjonen som er satt i gang av Program Bilfritt byliv. Det vil også være et økt arealbehov for gående, syklende/mikromobilitet og kollektivtrafikk.

Flere brukere av anleggene og et større mangfold mellom brukere vil kunne gi økt behov for sykkelinfrastruktur. Felles for alle «nye» former av mikromobilitet, inkludert el-sparkesykler, er at de har behov for parkering. I mange tilfeller er det behov for andre parkeringstyper enn tradisjonelle sykkelstativer. Det gjelder særlig mange av lastesyklene. Økt bruk av mikromobilitetsløsninger for varedistribusjon gir også behov for manøvreringsareal på fortau.

Økt andel mikromobilitet gir også større behov enn tidligere for at det utvikles en «sykkeltkultur». Det gjelder både forholdet mellom syklist/mikromobilister og andre trafikantgrupper, og syklist/ mikromobilister seg imellom.

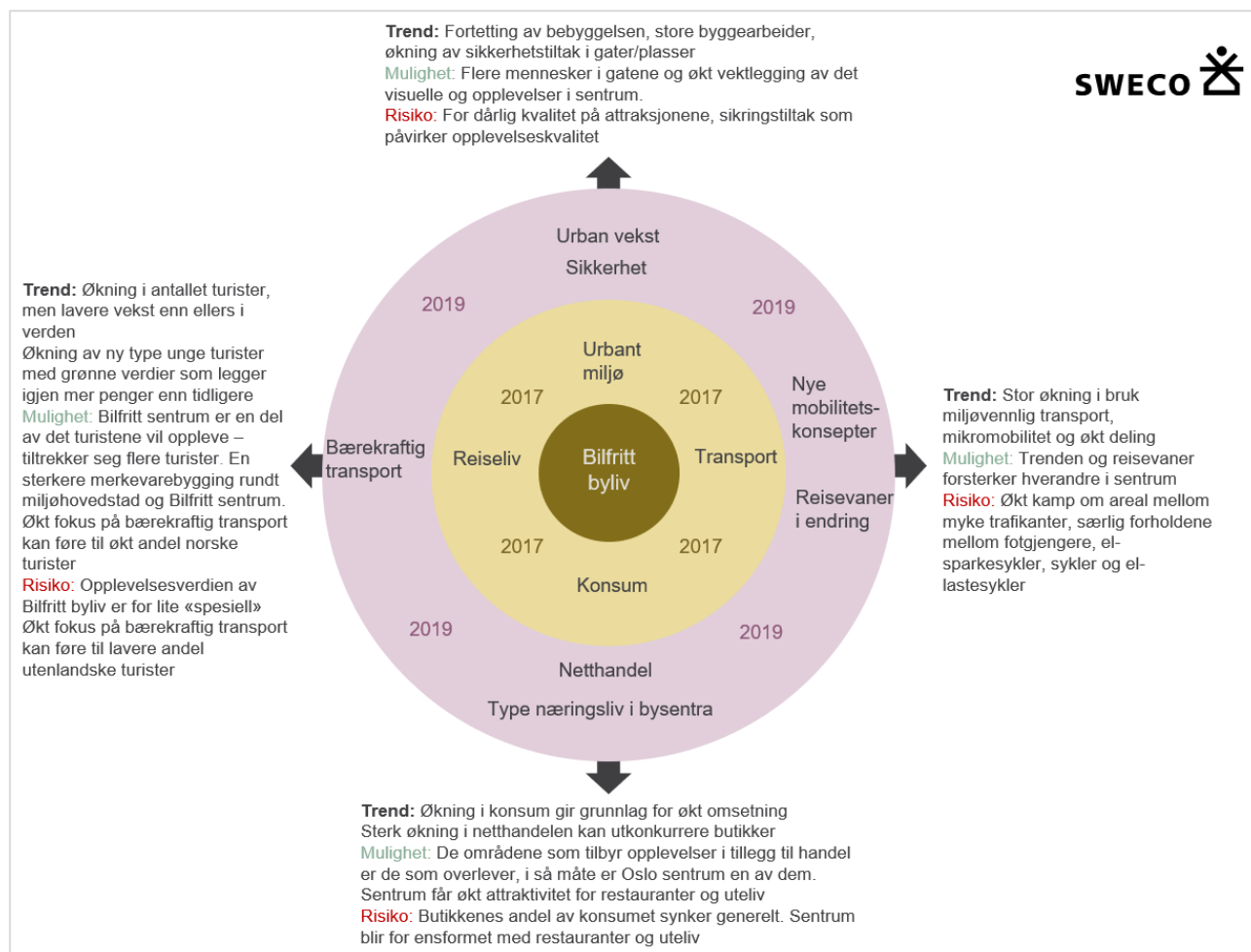
I den tette byen er det foreløpig vanskelig for selvkjørende kjøretøy å være konkurransedyktig på tid.



Figur 87: DB Schenker og Posten har tatt i bruk lastesykler til levering av varer i Oslo sentrum (Foto: Sweco Norge AS).

10.6 Oppsummering

Figur 88 viser en oppsummering av de viktigste trendene og funnene som ble avdekket i omverdensanalysen og som kan påvirke evalueringen av Program Bilfritt byliv.



Figur 88: Oppsummering av de viktigste trendene og funnene som kan påvirke evalueringen av Program Bilfritt byliv.

11 Deltagende observasjon

Både i 2017 og 2019 har Sweco brukt deltagende observasjon for å følge opp endringer i atferd og bruk av byrom der Program Bilfritt byliv har gjennomført tiltak.

Deltagende observasjon er en form for etnografisk feltarbeid og innebærer å være «ute i felten» blant deltagerne i situasjonen slik den naturlig fremstår for dem. De som gjennomførte observasjonene oppholdt seg i lengre tid på hvert sted til ulike tider av døgnet (morgen, midt på dagen, ettermiddag og kveld). Førundersøkelsene ble gjort torsdag 21.03.2019 til lørdag 23.03.2019, før tiltakene ble iverksatt. Etterundersøkelsene ble gjennomført tirsdag 27.08.2019 til fredag 30.08.2019.

Det ble fotografert og skrevet dagboksnotater på ulike tidspunkt for å dokumentere den hverdagslige bruken på de utvalgte stedene. For at metoden skal kunne kalles deltagende, og ikke ren observasjon, har en forsøkt å bruke plassen på samme vilkår som andre besøkende og også samhandlet og pratet med de menneskene som oppholdt seg der.

I 2017 ble disse byrommene analysert: Møllergata, pilotområde 2 (Kjeld Stubs gate, Tordenskiolds gate), Fridtjof Nansens plass, Øvre Slottsgata og Kongens gata sør. Dette var pilotområder med mål om å prøve ut ulike tiltak som utbedring av gang- og sykkelstier, flere benker, blomsterkasser og kunst i bybildet.

I 2019 ble følgende byrom analysert: Grev Wedels plass, Myntgata 2, Fridtjof Nansens plass, Øvre Slottsgate, Kontraskjæret og Christian Frederiks plass. Tiltakene i 2019 handlet hovedsakelig om å etablere flere plasser for lek, aktivitet og opphold i sentrum. I dette kapitlet oppsummeres de viktigste observasjonene som ble gjort i 2019, og konklusjoner basert på begge observasjonen. Det vises for øvrig til vedlegg 7 for mer utfyllende informasjon.

11.1 Grev Wedels plass og betydning for Program Bilfritt byliv

Møblene bidrar i dagens situasjon ikke til økt byliv og fungerer ikke som en møteplass slik det var tiltenkt. Dette er trolig på grunn av at området ikke har andre åpenbare målpunkter som er kjent for folk og at avstanden til kollektivknutepunkt og der de fleste mennesker ferdes er forholdsvis lang.



Figur 89: Venstre: før tiltak (mars 2019) – plassen er rolig og det oppholder seg få personer på stedet. Høyre: Etter tiltak – det er spredt gangtrafikk i Kirkegata og gjennom parken (foto: Sweco Norge AS).

11.2 Myntgata 2 og betydning for Program Bilfritt byliv

Huskestativet og treningsapparatene gir et tilbud for lek og aktivitet som ikke finnes i området i dag. Huskestativet er mye i bruk og bidrar til å trekke folk inn til bakgården fra Myntgata/Akershus festning og Christiania torv. Treningsapparatene har begrenset bruk. Vår vurdering er at tiltaket samlet har skapt en ny møteplass som bidrar til økt byliv.



Figur 90: Venstre (før tiltak) – passasjen brukes av gjennomgangstrafikk fra Christiania torv til Akershus festning. Høyre (etter tiltak) – folk bruker huskene og oppholder seg her over lengre tid (foto: Sweco Norge AS).

11.3 Fridtjof Nansens plass og betydning for Program Bilfritt byliv

Tiltaket gir et tydelig visuelt signal til besøkende og kommuniserer en følelse av torg gjennom det store arealet som er satt av til gående, møbler og blomster. Plassen domineres av gående, syklende og folk som oppholder seg her, noe som er en stor endring fra tidligere da bilene og bussene hadde en stor dominans. Vår vurdering etter observasjonene er at tiltaket i stor grad bidrar til økt byliv.



Figur 91: Venstre/midten (før tiltak) – når solen titter frem brukes møblene og «slakk line» av flere. Høyre (etter tiltak) – det er yrende liv på plassen fra morgen til kveld (foto: Sweco Norge AS).

11.4 Øvre Slottsgate og betydning for Program Bilfritt byliv

Utformingen av gata med trær, planter, benker og kunst bidrar til at gata oppleves hyggeligere og mer fotgjengervennlig. Det er blitt mer naturlig for gående å ta i bruk hele bredden av gata. Benkene har gitt nye møteplasser som bidrar til økt byliv. Sykkelstativene øker tilgjengeligheten til Oslos sentrale deler for syklister. Sjakkbordene ble ikke brukt i samme grad som de andre møblene. Dette kan ha sammenheng med dårlig solforhold der bordene er plassert eller at det kun er en begrenset del av befolkningen som har kjennskap til sjakkreglene.



Figur 92: Venstre (før tiltak) – gangtrafikken er gjennomgående og det er få aktive fasader som innbyr til å stanse opp. Høyre (etter tiltak) – utformingen av gata med trær, planter, benker og kunst bidrar til at gata oppleves hyggeligere og mer fotgjengervennlig (foto: Sweco Norge AS).

11.5 Kontraskjæret og betydning for Program Bilfritt byliv

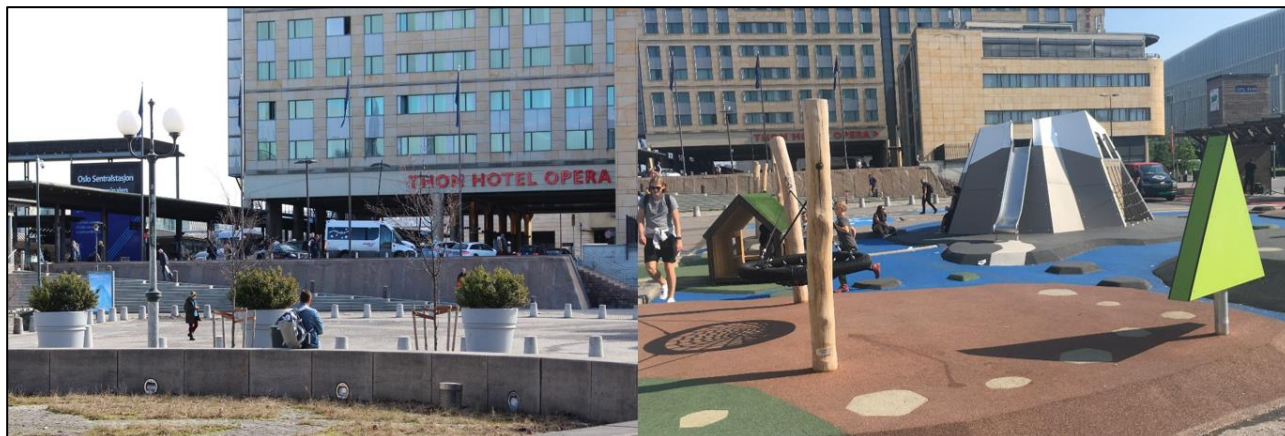
De nye møblene fungerer som en forlengelse av Christiania torv og bidrar til at flere oppholder seg i denne delen av parken. Lekeskulpturen og biehagen bidrar i dagens situasjon ikke til økt byliv og fungerer ikke som den aktivitetsplassen som var tenkt. Lekeskulpturen ligger i et forholdsvis mørkt område, som på grunn av skygge fra trærne kan oppleves som mindre innbydende for opphold og/eller aktivitet. Biehagen ligger med noe avstand fra gangstien gjennom parken, og man ikke ser «nok» fra gangstien til at man stopper opp.



Figur 93: Bilder til venstre (før tiltak) – plassen domineres av gjennomgangstrafikk, turister og andre som vil nyte utsikten over Aker brygge. Bilder til høyre (etter tiltak) – det har blitt flere sitteplasser på ulike steder i parken, men gjennomgangstrafikken er fortsatt dominerende (foto: Sweco Norge AS).

11.6 Christian Frederiks plass og betydning for Program Bilfritt byliv

Resultatet av at det ble bygget et leke- og aktivitetssted for små og store barn, med offentlig toalett og flere sittemuligheter vurderes som et stort positivt bidrag til Christian Fredriks plass. Plassen var før dominert av folk med høyt tempo og det var spredt opphold på plassen. Nå har tempoet gått ned og flere oppholder seg her, ikke bare ved lekeplassen, men også på resten av plassen. Den samlede vurderingen er at tiltaket har endret stedets bruk og skapt en møteplass som bidrar til økt byliv.



Figur 94: Venstre (før tiltak) – plassen er åpen og dominert av folk med høyt tempo som er på vei et sted. Høyre (etter tiltak) – lekeplassen er fargerik og godt synlig i området (foto: Sweco Norge AS).

11.7 Samlet vurdering

11.7.1 Generelt et positivt bidrag til å nå prosjektets mål

Program Bilfritt byliv har satt som mål at prosjektets tiltak skal føre til et mer levende bymiljø, og til å prioritere gang- og sykkeltrafikken i større grad. Swecos oppfatning er at de tiltakene som ble undersøkt i 2017 og 2019 generelt bidrar positivt til å nå prosjektets mål. Bidraget handler først og fremst om følgende aspekter:

- *Kommunikasjonsverdi:* De endringene som er gjennomført signaliserer tydelig at det skjer noe nytt på stedene. Farger, former og utsmykning av tiltakene tiltrekker seg oppmerksomhet og skaper interesse for Program Bilfritt byliv.
- *Symbolisk verdi:* Tiltakene tar noe fysisk plass i gatene, men i det store og hele er arealene der bilene er fjernet små. Enda viktigere er det sterke symbolske budskapet som ligger i at mer plass settes av til sosiale aktiviteter og til mennesker på deres vilkår, og at disse initiativene gjøres visuelt tydelige.
- *Funksjonell verdi:* De nyetablerte sykkelstativene for private sykler er stort sett fulle på dagtid, noe som tyder på at de fyller et funksjonelt behov hos byens syklist. Med noen unntak, brukes de nye møblene som prosjektet har bidratt med regelmessig.
- *Genererer aktivitet som ellers ikke hadde vært der:* Med forholdsvis små midler har tiltakene skapt forutsetninger for nye møteplasser og nye aktiviteter. Christian Frederiks plass, Fridtjof Nansens plass og Myntgata fremstår som de mest vellykkede eksemplene, hvor det er skapt helt nye samlingspunkter og aktiviteter som helt tydelig er etterlengtet i sentrum. Tiltakene brukes hyppig på alle tidspunkter det ble gjort observasjoner.

I 2019 vurderes tiltakene på Christian Fredriks plass og Myntgata 2 som de mest vellykkete. Tiltaket i Myntgata er et eksempel på en lun og solfylt plass. Suksessfaktorer for tiltaket er den gode funksjonen og estetikken på huskestativet, og det at tiltaket treffer en bred målgruppe. Lekeplassen på Christian Frederiks plass har sterke farger og tiltrekker seg oppmerksomhet. Apparatene er varierte, selvforklarende og kan brukes både av barn, ungdom og voksne.

I 2017 var tiltakene i Kongens gate og utekontorene i Kjell Stubs gate og Øvre Slottsgate de stedene som ble minst brukt under observasjonene. Disse tiltakene var plassert på steder med passive/stengte fasader og svak kobling mellom omkringliggende virksomheter og tiltakene, noe som kunne forklare den manglende interessen og bruken.

I 2019 var tiltakene på Grev Wedels plass, deler av Kontraskjæret og Øvre Slottsgate de som ble minst brukt under observasjonene. Tiltakene på Grev Wedels plass er plassert på et sted med få forbipasserende, svak kobling med omkringliggende virksomheter og uten andre elementer som blomster, farger og utsmykning som gjør det attraktivt å oppholde seg her. Sjakkbordene på Grev Wedels plass og Øvre Slottsgate er et tilbud som avhenger av forberedelser og en del forhåndskunnskap som gjør at terskelen for bruk er høy og målgruppen smal. Sjakkforbundet arrangerer turneringer i Øvre Slottsgate, noe som kan gi potensiale for økt bruk på fine dager i fremtiden. Stedene der bordene er plassert er også skyggefulle store deler av dagen. På Kontraskjæret hadde lekeskulpturen svært begrenset bruk.

I 2017 ble tiltakene gjennomført i Møllergata vurdert som de mest suksessfulle. Gateparkeringen ble fjernet og det ble satt opp sykkelstativ, benker, plantekasser og en "e-benk" med gratis Wi-fi og strømuttak for å lade telefonen. Tiltaket i Møllergata hadde en nær kontakt med fasader og virksomheter omkring, noe som så ut til å øke bruken og skape en positiv kontekst. Sitteplassene i Møllergata var i direkte forbindelse med butikker og UngInfo, noe som skaper kontakt mellom det som skjer inne i butikker og ute på gata. Ansatte i virksomhetene var delaktige i planleggingen av tiltaket og følte eierskap til tiltakene.

11.7.2 Suksesskriterier

Fra deltakende observasjoner gjennomført i 2017 og 2019 konkluderes det med følgende suksesskriterier for å oppnå hyppig bruk og størst mulig bidrag til et levende bymiljø:

- Nok potensielle brukere med mennesker som passerer, og flere grunner til å stanse og oppholde seg på stedet.
- Et godt mikroklima, det vil si en plassering som skaper et godt byrom og gir beskyttelse mot vind og regn og gir mest mulig sollys.
- Blomster og farger signaliserer aktivitet og virker innbydende.
- Tydelig informasjon som minsker usikkerhet og aktiviteter som er enkle å bruke.
- Henvende seg til en bred målgruppe, bestående av både turister, innbyggere, voksne og barn.

12 Sammendrag

Hensikten med denne evalueringen har vært å undersøke om tiltakene som er utført i regi av Program Bilfritt byliv i perioden 2017-2019 har endret bruken av området og om forståelsen av og holdningen til tiltakene har endret seg. I sammendraget oppsummeres de viktigste funnene fra hver enkelt undersøkelse som er gjennomført.

12.1 Medieanalyse

Denne analysen er en gjennomgang av alle artiklene som inneholder temaer knyttet til Program Bilfritt byliv i perioden 2017-2019. Noen hovedtrekk som kan trekkes ut fra andre kvartal 2019 er følgende:

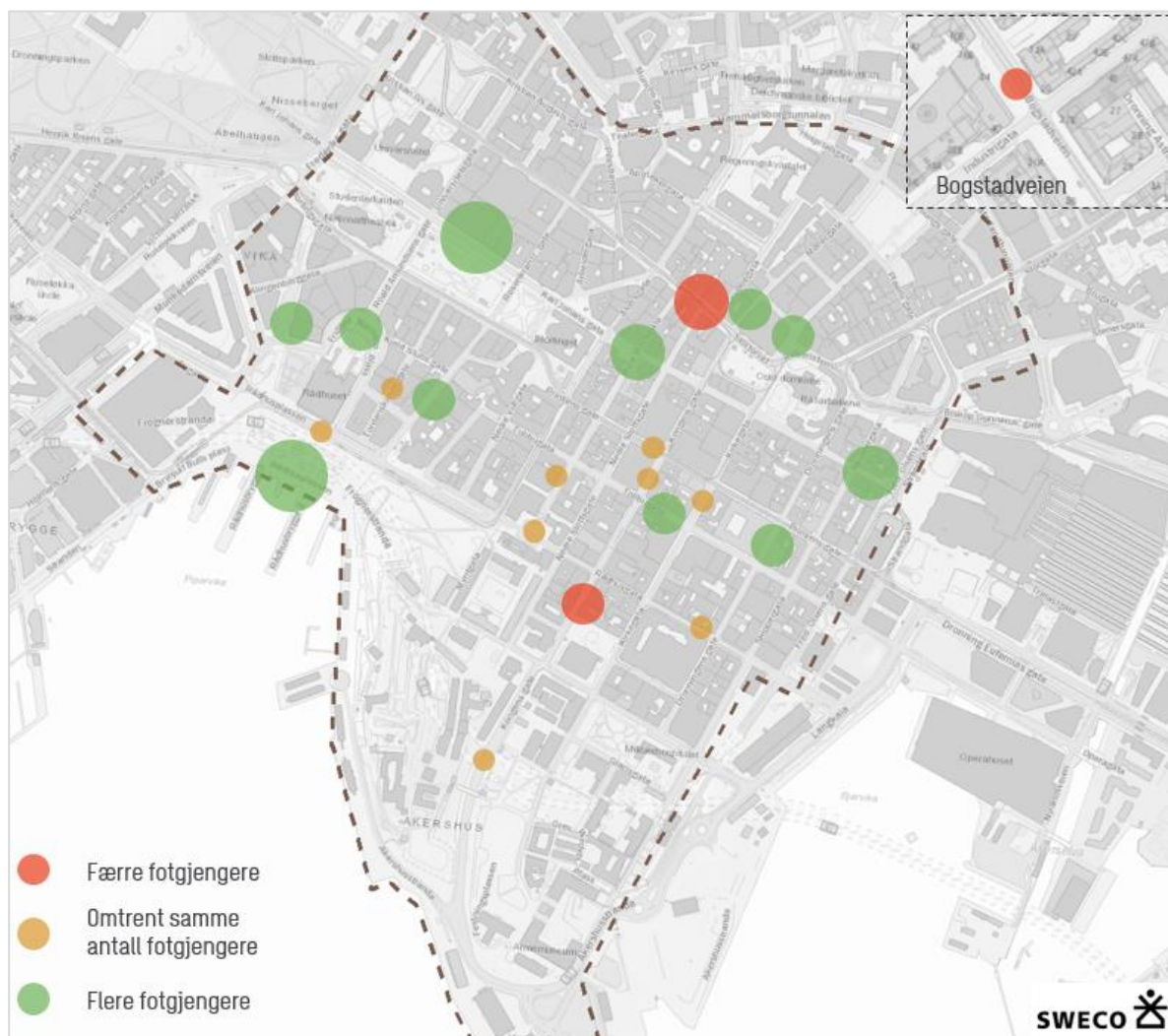
- For tradisjonelle medier har antall artikler med positiv omtale økt i perioden fra fjerde kvartal 2017 til andre kvartal 2019 (økning fra 24 % til 36 %). Det er også registrert en liten økning i antall artikler som ble publisert. I samme perioden har også andelen artikler som er negativt vinklet hatt en økning på fire prosentpoeng, fra 24 % til 28 %.
- For sosiale medier har innlegg med positiv omtale i denne perioden økt fra 48 % til 60 %. I tillegg har antall innlegg nesten blitt tredoblet, fra 137 innlegg i Q4 2017 til 375 innlegg i Q2 2019. Negative innlegg i sosiale medier utgjør kun 16 %, som er tilnærmet lik 2018.
- Størst medieomtale er registrert like etter valget i september 2015 da erklæringen om blant annet bilfritt sentrum ble lagt frem.
- I sosiale medier utgjorde positive innlegg 60 % i andre kvartal 2019, en økning fra 43 % i første kvartal. Negative innlegg utgjorde kun 16 %. Tendensen er mye mer positiv i sosiale medier enn i tradisjonelle medier.
- Analysen avdekker at de mest omtalte temaene knyttet til Program Bilfritt byliv har endret seg noe fra første halvdel i 2017 til første halvdel av 2019. I 2017 var det flest artikler som omhandlet miljø og næringsliv, mens det nå har blitt mer fokus på myke trafikanter i tillegg til næringsliv. Artikler knyttet til miljø, sikker samferdsel og pilotprosjekter ble minst omtalt i 2019.

12.2 Fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer

Sweco gjennomførte fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer i juni i 2017, 2018 og 2019. Tellingene og registreringene ble utført i Oslo sentrum innenfor programområdet for Bilfritt byliv. I dette kapitlet oppsummeres og sammenliknes utvalgte resultater fra registreringene.

12.2.1 Oppsummering av fotgjengertellingene

Figur 95 viser en sammenstilling av de registrerte endringene i fotgjengertrafikk mellom 2017 og 2019.



Figur 95: Endring i antall registrerte fotgjengere fra 2017 til 2019. Størrelsen på prikkene markerer størrelsen på endringene; dess større prikk, jo flere/færre fotgjengere har blitt registrert.

- Totalt for området er det registrert 14 % flere mennesker i gatene i 2019 enn i 2017.
- Det er kun tre steder det er registrert færre enn 1 000 fotgjengere i 2019 enn det som var tilfelle i 2017. Dette gjelder på Grensa, Kongens gate ved Rådhusgata og Bogstadveien. Størst endring er registrert ved Grensa (12 700 færre fotgjengere).

- Størst endring er registrert i Karl Johans gate ved fortauet (lengst nordvest). Her ble det registrert 25 000 flere fotgjengere i 2019 enn i 2017, dette tilsvarer en økning på over 50 %. Også i de andre tellesnittene i Karl Johans gate ser vi en økning i antall fotgjengere.
- Referansepunktet i Bogstadveien (se figur 24) viser færre fotgjengere i 2019 enn de foregående årene. Likevel er det registrert totalt flere fotgjengere i sentrum i 2019, noe som kan tyde på at personer oppholder seg mer i kjernen av sentrum enn tidligere.

12.2.2 Oppsummering av oppholdsregistreringene

Figur 96 viser en sammenstilling av endringene i oppholdsregistreringene mellom 2017 og 2019. De fleste stedene er det registrert flere opphold i 2019 enn i 2017. Figuren illustrerer kun hvor det er registrert størst og minst endring sett i forhold til hele sentrum. Dersom det på en plass er registrert et stort antall flere opphold i 2019 enn i 2017, fremkommer ikke det av figuren. Eksempel på dette er Bankplassen, der det er registrert over dobbelt så mange opphold i 2019 enn det som var tilfelle i 2017 (en økning på 104 %). Ettersom det er et lavt antall opphold på denne plassen, sett i forhold til resten av sentrum, er det kun en mindre prikk på dette stedet i figuren.



Figur 96: Endring i antall oppholdsregistreringer fra 2017 til 2019. Størrelsen på prikkene markerer størrelsen på endringene; dess større prikk, jo flere/færre registrerte opphold.

- Totalt sett viser resultatene at det ble registrert 47 % flere personer som oppholdt seg på de ulike byrommene i 2019 enn i 2017. Fellestrekk for de byrommene der det er registrert en økning i antall opphold er at disse oppleves som attraktive.
- Det er kun på fire steder det er registrert færre antall opphold: Rådhusplassen (- 60 %), Domkirken (- 15 %), Eidsvoll's plass (-13 %) og Akershusstranda (- 8 %). Den store nedgangen for Rådhusplassen kan forklares med at deler av plassen var avstengt i 2019 på grunn av rigging til VG-lista. Endringen de andre stedene er ganske liten og dermed markert oransje i figuren.
- Både Bankplassen, Johanne Dybwads plass, Kronprinsesse Märta's plass og Youngstorget har hatt en økning på over 100 % fra 2017 til 2019. Det innebærer at det er registrert over dobbelt så mange personer som oppholdt seg på disse plassene i 2019 enn det som var tilfelle i 2017.
- Størst økning er registrert på Youngstorget og i Karl Johans gate. Både i 2017 og 2019 (og for øvrig 2018) ble det arrangert markedsdag i Karl Johans gate. Dette gjør at plassen gir et godt sammenligningsgrunnlag for de tre årene. Økningen kan dermed tilsi at Karl Johan har en tendens til å trekke til seg stadig flere mennesker.

12.3 Spørreundersøkelse blant befolkningen

I juni 2019 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av Oslos befolkning, tilsvarende som i 2017 og 2018. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av webpanel, der ca. 1000 respondenter har svart på undersøkelsen hvert år.

- Resultatene fra undersøkelsen viser at flest (66 %) liker godt å være ute på gater og plasser i Oslo sentrum. I 2017 og 2018 svarte 67 % respektive 66 % dette.
- Respondentene reiser i 2019 oftest til sentrum i forbindelse med arbeid og deretter for å handle i butikker, tilsvarende som i 2017-2018.
- Folk reiser oftest til sentrum med kollektivtrafikk og færrest turer foregår med bil om sommeren. Om vinteren reiser folk sjeldnest med sykkel. Det er i 2019 noen flere som oppgir at de vintersykler.
- Respondentene har best inntrykk av kollektivtrafikken til/fra sentrum og fremkommeligheten for fotgjengere. Dette har vært gjennomgående for alle tre undersøkelsene og med liten endring mellom årene.
- Dårligst inntrykk har respondentene av fremkommelighet og parkeringsmuligheter for bil, og gjennomsnittscoren for disse kategoriene har gått ned fra 2017 til 2019.
- Det er omtrent like mange som foretrekker å handle i butikker i Oslo sentrum (34 %) som i kjøpesenter utenfor sentrum (31 %). Det er ikke store forskjeller mellom årene.
- Flest nevner tiltak knyttet til biltrafikk og parkering som tiltak de tror er del av programmet Bilfritt byliv. Det er også mange som nevner sykkel- og kollektivtiltak. Andelen som tror tiltak knyttet til bompenger og avgifter inngår i Bilfritt byliv har økt de siste årene, og i 2019 tror flere enn tidligere dette.
- Det er flere som tror at tiltakene i Program Bilfritt byliv vil trekke flere til sentrum (39 %) enn de som tror at det vil trekke færre (30 %). Det er forskjell i holdninger mellom de som disponerer bil og ikke disponerer bil. 39 % av de som disponerer bil tror at tiltaket vil trekke færre til sentrum, mot 16 % av de som ikke disponerer bil. Andelen av befolkningen som tror at tiltaket vil trekke færre til sentrum

har vokst noe i perioden 2017 til 2019, men mest blant de som disponerer bil. Blant de som ikke disponerer bil er andelen som tror tiltak vil trekke flere til sentrum gått noe ned i perioden 2017 til 2019.

- Det er flere som er enige enn uenige i påstandene om at handel og forretningsvirksomhet er avhengige av privatbilen. Dette er interessant når såpass få svarer at de faktisk bruker bil til sentrum. Fra 2017 til 2018 gikk andelen som var enig i påstanden opp, men fra 2018 til 2019 gikk den ned. Det er ikke noe tydelig trend.
- Holdningen til tiltak i Program Bilfritt byliv er i 2019 tilnærmet lik som i 2017 og 2018, men det er forskyvninger. Noen flere svarer at de er *stort sett positive* (48 % i 2019 mot 45 % i 2017). Det er store variasjoner i populasjonen. Folk i indre by er klart mer positive enn bosatte i ytre by (henholdsvis 61 % mot 42 %).
- Nytt spørsmål i 2019 kartlegger holdningen til redusert biltrafikk i sentrum; over halvparten av respondentene (53 %) er positive og 26 % er negative.

12.4 Spørreundersøkelse blant næringslivet

I juni 2019 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et utvalg av virksomheter i Oslo sentrum, tilsvarende som i 2017 og 2018. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av telefonintervjuer, der ca. 180-200 respondenter har svart på undersøkelsen hvert år.

- I 2019 svarte 18 % av virksomhetene at de bruker tjenestebil i daglig drift. Dette er en reduksjon på henholdsvis 4 og 7 prosentpoeng fra 2017 og 2018. Det er store variasjoner mellom hvor respondentene oppgir at de parkerer tjenestebiler i Oslo sentrum. I 2019 oppga flest respondenter at de hadde fast privat parkering (49 %), mens flest oppga *I parkeringshus* (44 %) i 2018 og *Nei, parkerer ikke* (50 %) i 2017.
- I 2019 var det 71 % av respondentene som oppga at de synes det er attraktivt eller meget attraktivt å drive næringsvirksomhet i sentrum. Dette er en liten forbedring fra 2018 (68 %), men er noe lavere enn tilsvarende resultat i 2017 (79 %). Virksomhetene er mest fornøyd med fremkommelighet for fotgjengere for samtlige av årene, og har en score på mellom 4,3 og 4,4. Tilsvarende er virksomhetene minst fornøyd med fremkommelighet for bil, der scoren i 2017 var 2,5 som falt til 1,9 i 2018 og 2019.
- 62 % av respondentene anser fremtidsutsiktene som gode, mens 18 % anser dem som dårlige. Tilsvarende tall i 2017 og 2018 var henholdsvis 55 % mot 18 %, og 58 % mot 22 %.
- I 2019 var respondentenes holdning til tiltak i programmet Bilfritt byliv tilnærmet likt fordelt mellom de som stort sett var positive, nøytrale eller negative. Dette er en forbedring fra de to foregående årene, der 41 % i 2017 og 47 % i 2018 oppga at de stilte seg negative til tiltakene.
- Til tross for forskjellen mellom respondentenes holdninger til tiltakene i programmet Bilfritt byliv, er det forholdsvis små variasjoner i respondentenes forventning til hvordan dette vil påvirke omsetningen til virksomheten for de ulike årene. De fleste tror at tiltakene ikke vil ha særlig betydning for omsetningen til virksomheten, og utgjorde mellom 66 % og 69 % av alle besvarelsene. I 2019 var det 22 % som oppga at de trodde omsetningen ville minske, mot 25 % i 2017 og 27 % i 2018.
- Det har vært en marginal økning i respondentenes tilfredshet med informasjon om programmet Bilfritt byliv fra 2017 til 2019, der gjennomsnittscoren har økt fra 2,1 til 2,3. Scoren er likevel forholdsvis lav.

12.5 Gateintervjuer

I juni 2019 gjennomførte Sweco en spørreundersøkelse blant et utvalg av folk i gatene i Oslo sentrum, tilsvarende som i 2017 og 2018. Undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av gateintervjuer, der ca. 1000 respondenter har svart på undersøkelsen hvert år.

- Resultatene fra undersøkelsen i 2019 viser at 76 % av respondentene liker seg godt eller meget godt ute på gater og plasser i Oslo sentrum. 4 % oppgir at de trives dårlig eller meget dårlig. Gjennomsnittsscoren for 2019 er 4,0, noe som er likt i som i 2018 og 0,1 poeng lavere enn i 2017.
- Respondentene er mest fornøyd med fremkommeligheten for fotgjengere (4,1) og stemning i sentrum (4,1). De er minst fornøyd med fremkommelighet for bil (2,4) og parkeringsmulighet for bil (2,1). Tilrettelegging for syklistene er den kategorien som har hatt størst endring fra 2017 (2,9) til 2019 (3,3).
- 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. Sammenlignet med 2017 og 2018, har de fleste formål gjennomsnittlig færre besøk i 2019. Nedgangen i antall besøk henger sammen med at det er en større andel respondenter som svarer at de er bosatt utenfor Oslo og Akershus i 2019 enn i 2017 og 2018.
- 73 % av respondentene på gata svarte at de vanligvis reiser med kollektivtrafikk til sentrum, mot 70 % i 2017 og 65 % i 2018. 6 % svarte at de reiser med bil, der 8 % svarte det samme i 2017 og 9 % i 2018. I 2019 er andelen til fots 14 % og andelen som sykler 6 %.
- 60 % av respondentene foretrekker å handle i butikker i sentrum, mot 55 % i 2018 og 63 % i 2017. I 2019 oppga henholdsvis 15 % og 14 % at de foretrekker kjøpesentre utenfor sentrum og i sentrum.
- På spørsmål om å nevne tiltak som inngår i programmet Bilfritt byliv, var det flest respondenter som nevnte *andre tiltak* og *forbud mot bilkjøring*. *Andre tiltak* er klart redusert fra 2017 (22 %) til 2019 (17 %). Andelen som svarer at de tror *forbud mot bilkjøring i sentrum* inngår som tiltak er også redusert fra 20 % i 2017 til 15 % i 2019. Kategoriene *stenge utvalgte gater for gjennomkjøring* (11 %), *fjerne parkeringsplasser på gateplan* (14 %), *flere sykkelfelt* (12 %), *flere gågater* (12 %), *flere benker* (7 %) og *bedre belysning* (3 %) har alle fått en økning i andel svar.

Svarene gir en klar indikasjon på at folk har fått økt kjennskap til hvilke tiltak som inngår i programmet Bilfritt byliv. Dette underbygges av at det er en mindre andel som svarer *nei* eller *vet ikke* på spørsmålet om de kan nevne noen tiltak som inngår i programmet i 2019 (9 %) enn i 2017 (13 %).

- I årets undersøkelse svarer 68 % at de tror tiltakene i programmet Bilfritt byliv vil trekke flere folk til sentrum, mot 64 % i 2018 og 70 % i 2017.

12.6 Fokusgrupper

I september 2017 og september 2019 gjennomførte Sweco samtaler i tre fokusgrupper: næringslivet i Oslo sentrum, gårdeiere i Oslo sentrum og brukere av Oslo sentrum. Hensikten med samtalene var å få en dypere forståelse av ulike personers og gruppers oppfattelse av bymiljøet og hvilke erfaringer og opplevelser som den enkelte person har knyttet til endringene i bymiljøet.

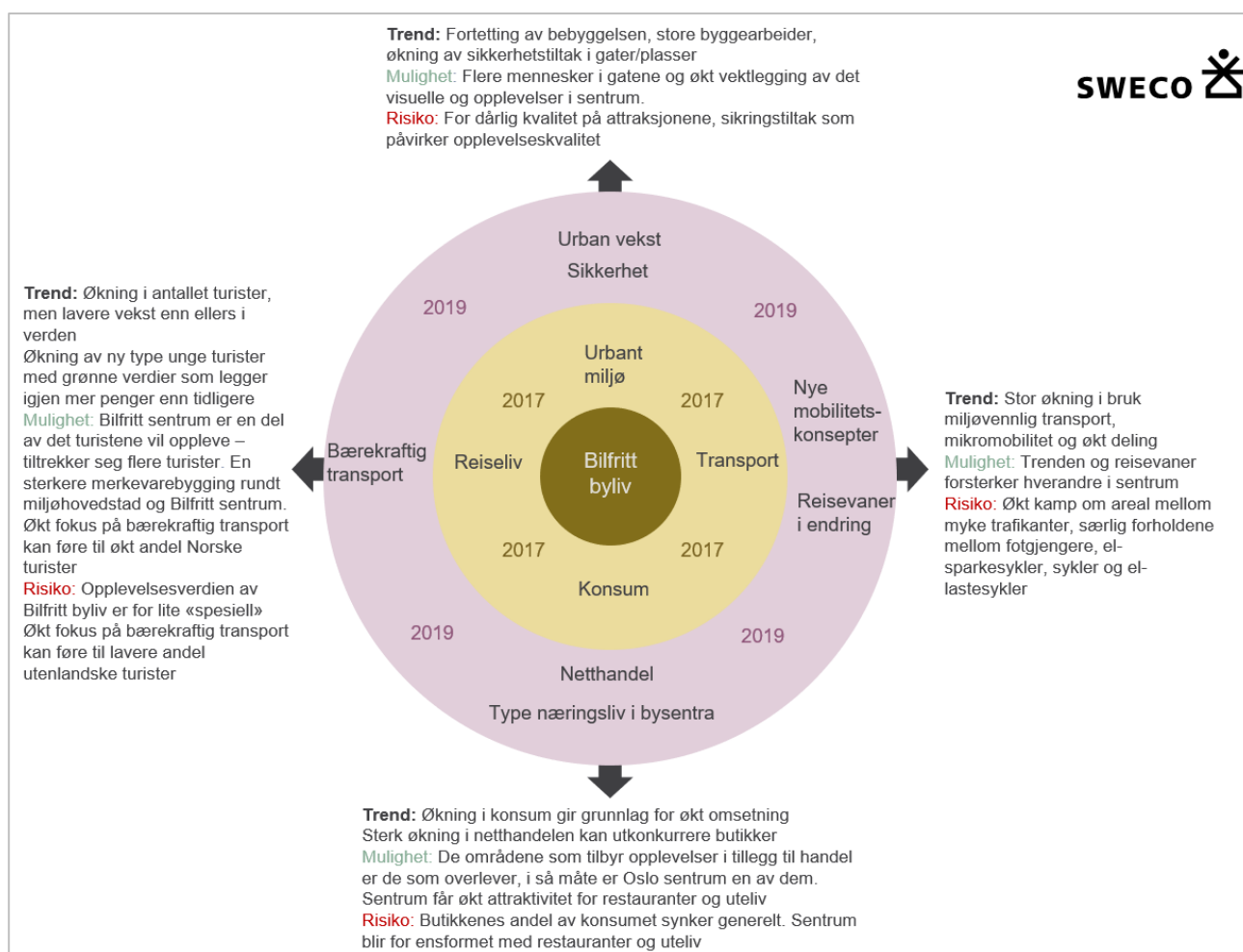
- På generell basis er de mest positive tilbakemeldingene fra vanlige brukere av byrommene. Gårdeiere og næringsdrivende har en mer negativ holdning til hvordan mange av tiltakene er utført, effekten det har hatt på omsetning og kundegrunnlaget til virksomhetene.
- Det er en generell oppfatning blant alle gruppene at Program Bilfritt byliv har kommet for å bli. Alle er positive til ideen bak programmet, men det er mye uenighet knyttet til om det er laget en god nok plan for gjennomføring og om det burde ligge visse premisser i bunn (som billig parkering under bakken) for at et slikt program skal fungere.
- Utfra fokusgruppeintervjuene kan det virke som om innholdet og tiltakene i Program Bilfritt byliv ikke fullt ut forstås. Ordet «bilfritt» skaper (fortsatt) en forventning om at sentrum skal være helt uten biler. I alle fokusgruppene var det lite kjent at det gjennom programmet er prøvd ut ulike midlertidige tiltak for å se hvordan de fungerer i ulike byrom.
- De tiltakene som er best kjente er endret kjøremønster, reduserte parkeringsmuligheter i sentrum og fysisk ombygging av gater som Dronningens gate og Øvre Slottsgate.
- Mange av deltakerne er tydelig på at de har for lite kunnskap og at det er for lite informasjon om hvilke kjøre- og parkeringsmuligheter som finnes i og rundt sentrum. Dette knyttes særlig til brukergruppene som fortsatt skal kunne kjøre, som handicappede, håndverkere og de som leverer varer, og i liten grad til privat bilbruk i sentrum.
- Gårdeierne er den brukergruppen som er mest kunnskapsrik om programmet og hvilke tiltak som er gjennomført, men også her er det kunnskapshull. Beboerne har mest fragmentert kunnskap. Videre klarer få av deltakerne å skille mellom tiltak i regi av Program Bilfritt byliv og tiltak som gjøres i regi av andre i samme området. Dette er stort sett tiltak knyttet til kollektivtransport, endringer av kollektivtilbudet, sykkeltiltak og bompenger.
- Det blir spesielt viktig å følge opp kommunikasjonen om innholdet og tiltakene i Program Bilfritt byliv.

12.7 Omverdensanalyse

Hensikten med omverdensanalysen er å avdekke eller forklare hvilke forhold utenfor Program Bilfritt byliv som kan påvirke gjennomføringen av programmets ulike faser eller resultatene som måles. Omverdensanalysen gir en mulighet til å forberede videre gjennomføring tilpasset endringer i omgivelsene, og også som del av tolkning av resultatene i evalueringen av de ulike årene.

Utarbeidelsen av omverdensanalysen er gjennomført i to omganger. Det ble utarbeidet en forenklet versjon i 2017. Temaene i denne er supplert med oppdatert kunnskap og enkelte nye temaer i 2019.

Figur 97 oppsummerer de viktigste trendene og funnene som er avdekket i forbindelse med evalueringen av tiltakene i Program Bilfritt byliv. For hvert tema er det delt inn i *trend*, *mulighet* og *risiko*.



Figur 97: Oppsummering av de viktigste trendene og funnene som kan påvirke evalueringen av Program Bilfritt byliv.

12.8 Deltagende observasjon

Både i 2017 og 2019 har Sweco brukt deltagende observasjon for å følge opp endringer i atferd og bruk av byrom der Program Bilfritt byliv har gjennomført tiltak. Det konkluderes med følgende suksesskriterier for å oppnå hyppig bruk og størst mulig bidrag til et levende bymiljø:

- Nok potensielle brukere med mennesker som passerer, og flere grunner til å stanse og oppholde seg på stedet.
- Et godt mikroklima, det vil si en plassering som skaper et godt byrom og gir beskyttelse mot vind og regn og gir mest mulig sollys.
- Blomster og farger signaliserer aktivitet og virker innbydende.
- Tydelig informasjon som minsker usikkerhet og aktiviteter som er enkle å bruke.
- Henvende seg til en bred målgruppe, bestående av både turister, innbyggere, voksne og barn.

Basert på disse observasjonene er det tiltakene på Christian Fredriks plass og i Myntgata 2 som betraktes som de mest vellykkete. Den fargerike lekeplassen på Christian Fredriks plass tiltrekker seg oppmerksomhet blant mange og brukes av både barn, ungdom og voksne. Huskestativene i Myntgata bidrar til å trekke folk inn til bakgården fra Myntgata/Akershus festning og Christiania torv. På Fridtjof Nansens plass har det skjedd store endringer siden plassen ble sperret for ordinær trafikk i 2018. Det er blant annet satt ut flere bord og stoler, plantekasser, lysinstallasjoner og aktivitetsmøbler. Plassen domineres nå av gående, syklende og folk som oppholder seg her. Det konkluderes med at disse tiltakene har skapt nye møteplasser som alle bidrar til økt byliv.

13 Konklusjon knyttet til evaluering av Program Bilfritt byliv

I perioden 2017 til 2019 har aktivitetsnivået i Program Bilfritt byliv gradvis økt. I 2017 ble de første pilottiltakene lansert. I 2018 var de største endringene innføring av nytt kjøremønster og fjerning av et stort antall gateparkeringsplasser. Det ble også arrangert ulike arrangementer og kunstprosjekter, aktiviteter som også ble videreført i 2019. I 2019 er enda flere fysiske tiltak gjennomført, disse med hovedvekt på å etablere flere plasser for lek, aktivitet og opphold i sentrum. Dette året ble også de første større, fysiske gateombyggingene ferdigstilt i Dronnings gate og Øvre Slottsgate.

Årlige stikkprøveregistreringer av antallet fotgjengere i ulike gater og antallet mennesker som oppholder seg i ulike byrom viser en generell økning gjennom hele perioden. De gatene, byrommene og bylivstiltakene med høyest aktivitetsnivå har til felles at de har nok potensielle brukere med mennesker som passerer, at det er flere grunner til å stanse og oppholde seg på stedene og at de er utformet innbydende.

I juni 2018 ble det innført et nytt kjøremønster og resultatene fra fotgjengertellingene kan tyde på at endringen kan ha gitt økt fotgjengertrafikk på utvalgte steder.

Med unntak av for Domkirken, har antallet opphold økt i samtlige byrom der det er gjennomført fysiske tiltak i perioden. Basert på analyser av utvalgte byrom konkluderes det med at et viktig suksesskriterie for økt byliv er en kritisk masse med mennesker som passerer, og flere grunner til å stanse og oppholde seg på stedet.

Totalt sett viser resultatene at det var 14 % flere mennesker i gatene og 43 % flere som oppholdt seg i byrommene i 2019 enn i 2017. Det er kun et fåtall gater og byrom der det er registrert færre fotgjengere og opphold:

- Gatene Grensen, Kongens gate ved Rådhusgata og Bogstadveien (kontrollpunkt)
- Byrommene Rådhusplassen, Domkirken, Eidsvolls plass og Akershusstranda

Overordnede tall for reiser i Oslo sentrum viser at andelen gående er stabil, andelen som kjører bil har gått ned, mens kollektiv- og sykkelandelen har økt noe. Omverdensanalysen viser også at kollektiv- og sykkeltilbudet har blitt styrket i perioden. På grunn av at fotgjengertellingene som er utført både er kortvarige og ikke dekker det samme området som reisevaneundersøkelsen, er det uvisst om økt andel fotgjengere i de registrerte gatene er en trend eller tilfeldig variasjon.

Omdømmet av attraktiviteten av *området* Oslo sentrum har i hele perioden vært svært positivt blant alle som er intervjuet. Det er ingen store endringer i hvor tilfreds de ulike brukergruppene er med sentrum, men det er noen endringer i hvordan attraktiviteten for ulike forhold bedømmes. Bedømmelsen av utearealer og stemningen har gått noe opp. Bedømmelsen av fremkommelighet for biler har gått ned blant alle brukergruppene. Blant virksomhetene er også bedømmelsen av tilstrømningen av kunder og adkomstmuligheter for leverandører og kunder dårligere i 2019 enn 2017. Adkomstmulighetene får likevel bedre bedømmelse i 2019 enn i 2018.

I mediene er det viet stor plass til bekymringer for handelsstanden som følge av tiltak i Program Bilfritt byliv. Gjennom spørreundersøkelser har det kommet positive uttalelser om fremtidsutsikter og om at et bilfritt sentrum kan trekke flere folk inn til byen. I Omverdensanalyse er det funnet at detaljhandelen i Oslo sentrum hadde i 2018 samme nivå i omsetning som Oslo for øvrig.

Gjennom hele perioden har det vært bred nyhetsinteresse for programmet. Antall innlegg er størst i sosiale medier og disse har også vokst mest over tid. Gjennom hele perioden finnes det både positive og negative omtaler, og andelen omtaler i begge disse kategoriene har vokst. Det vil si at det er flere innlegg som er positive og flere innlegg som er negative i 2019 enn i 2017.

Spørreundersøkelsene viser ingen store endringer i type besøk, men noe reduksjon i antall besøk av sentrum. I spørreundersøkelsen er næringslivet positive til framtidsutsikter. Også i omverdensanalysen avkreftes betydelige negative konsekvenser for omsetningen i sentrum ved å tallfeste at det faktisk har skjedd en omsetningsvekst i Oslo sentrum som er tilsvarende andre deler av Oslo.

Det er en sakte positiv trend i holdningen til tiltak i Program Bilfritt byliv. Resultatene viser at andelen som er positive til tiltakene i programmet vokser i perioden, samtidig som andelen som stort sett er negative blir mindre. De som befant seg i sentrum da de ble intervjuet og de som bor i Indre by er klart mer positive til tiltakene enn resten av befolkningen. I tillegg viser resultater at folk som ikke disponerer bil er mer positive enn de som disponerer bil.

Sweco hadde våren 2019 et selvstendig prosjekt der parkerings- og vareleveringssituasjonen i Oslo sentrum ble evaluert. Bruken av HC- og næringsparkeringsplasser i Oslo sentrum ble kartlagt, samt bruk av laste- og losseplasser. I tillegg ble det sendt ut en spørreundersøkelse for å kartlegge hvilke oppfatninger brukerne hadde av parkeringstilbudet. Denne undersøkelsen viste at det var flere som svarte at de sjelden eller aldri fant ledig parkeringsplass, til tross for at registreringene stort sett viste at det var ledig belegg på dagtid. Også i denne evalueringen fremkommer det en forskjell mellom det man tror om tiltak i Program Bilfritt byliv og det som faktisk har skjedd.

I løpet av evalueringsperioden har kunnskap om tiltak i Program Bilfritt byliv blant de som er intervjuet økt. Samtidig fremstår kunnskapsnivået om hva som inngår i programmet som fragmentert, selv etter tre år. Ved slutten av perioden er det flere som kan nevne konkrete tiltak som er en del av programmet. Samtidig blir det både i spørreundersøkelsene i 2019 og i fokusgruppeintervjuer i 2019 nevnt mange tiltak som ikke inngår i Program Bilfritt byliv.

Det er mange som ikke klarer å skille mellom aktiviteter og tiltak i regi av Program Bilfritt byliv og tiltak i regi av andre aktører. Ansvar for bompenger og kollektivinfrastruktur er de mest iøynefallende. Ettersom sentrum er et område der det generelt skjer mye og der det tilnærmet kontinuerlig er større ombygginger på gang, av både gater og bygninger, er det sårbart at omdømmet er sterkt påvirket av innflytelser utenfor programmets regi.

Den generelle holdningen oppfattes som at «Bilfritt byliv har kommet for å bli». Både i mediene og fra intervjuobjektene kommer det mange innspill om hva som kan gjøres annerledes fremover, samtidig som det aktivt avkreftes at det er et ønske om å reversere det som allerede har skjedd. Forhold for næringsliv og tilgang til sentrum for brukergrupper med ulike behov (som handicappede og håndverkere) er de temaene det kommer mest innspill på, gjennom hele perioden 2017-2019. Det blir ofte nevnt at det er vanskelig å finne informasjon om kjøremønsteret og parkeringsmulighetene i og rundt sentrum.

Gjennom de tre årene evalueringen har pågått har Sweco fulgt nøye med på hvordan bruken av sentrum har endret seg og hvordan befolkningen har tilpasset seg endringene som har skjedd som følge av Program Bilfritt byliv. Registreringene viser at det er flere personer som både beveger seg i sentrum og som oppholder seg i ulike byrom i 2019 enn det som var tilfelle ved oppstart i 2017. Tiltakene som er gjennomført av programmet, spesielt lekeapparater og aktivitetsmøbler med sterke farger på sentrale steder, er mye i bruk av befolkningen og bidrar til økt byliv. Gater og byrom som har gjennomgått større transformasjoner er i all hovedsak mer i bruk: eksempler er Fridtjof Nansens plass og Christiania torv. Det er tydelig at befolkningen har blitt mer vant til programmet og blitt bedre kjent med hvilke konsekvenser programmet medfører.

Alle utfordringene er enda ikke løst og kommunen vil arbeide videre for å øke bylivet i sentrum ytterligere gjennom Handlingsprogrammet for økt byliv 2018-2027. Resultatene av evalueringen kan tyde på at Oslo

sentrum er på vei til å bli en by med økt bruk og økt folkeliv. Program Bilfritt byliv har vært en viktig bidragsyter til denne endringen.

14 Referanser

Dagsavisen. (2017, 07 18). *Dette er Oslos nye turister*. Hentet fra Dagsavisen:
<https://www.dagsavisen.no/oslo/dette-er-oslos-nye-turister-1.998220>

E24. (2019, 06 06). *Fjernet parkeringsplasser i sentrum - tyder på at butikkhandelen ikke er skadet*. Hentet fra E24: <https://e24.no/norsk-oekonomi/i/IAQ063/fjernet-parkeringsplasser-i-sentrum-tyder-paa-at-butikkhandelen-ikke-er-skadet>

M-brain. (2019). *Medieanalyse - Bilfritt byliv Q2 - 2019*. Oslo: Oslo kommune .

Oslo kommune. (2019). *Bilfritt byliv 2019*. Oslo: Oslo kommune - Program Bilfritt byliv.

15 Vedlegg

Vedlegg 1: Oppsummering av fotgjengertellinger og oppholdsregistrering 2019

Vedlegg 2: Spørreundersøkelse blant Oslos befolkning 2019

Vedlegg 3: Spørreundersøkelse blant næringslivet i Oslo sentrum 2019

Vedlegg 4: Gateintervjuer 2019

Vedlegg 5: Fokusgrupper 2019

Vedlegg 6: Omverdensanalyse 2019

Vedlegg 7: Deltagende observasjon 2019

Vedlegg 8: Sammendrag av rapport «Evaluerings av parkering- og vareleveringssituasjonen 2019»