

Et steg mot framtidens bysentrum

Bilfritt byliv 2017–2019





Denne sommeren arrangeres
fire ulike bylivsdager i Oslo
sentrum

OsloByliv
oslobyliv.no

Under OsloByliv vil vi vise frem sentrum
på en ny måte, og gi deg en smakebit på
hvordan vi sammen kan skape mer liv i byen.
Vi gjør om utvalgte sentrums-gater til gågater
for en dag, der store og små aktører bidrar
med aktiviteter og støyning.

Oslos gater og byrom er mer enn transport-
korridorer. De er også viktige offentlige
møteplasser og bylivsarenaer som er med på
å skape en by vi trives i.

Når folk får mer plass i
gatene, blir det tryggere,
triveligere og det åpner
seg nye muligheter for
mer byliv.

Ta deg en tur i gata og opplev nye sider ved
Oslo sentrum.

oslobyliv.no
#oslobyliv

Bilfri bylivsdag 15. juni i Kirkegata.



Foto: Julia Kalvik

Innhold

Forord	6
Nye byrom	13
Bylivstiltak	23
Mennesker	47
Monitorering og måling	59
Kommunikasjon og læring	69
Historiene	77
Handlingsplan	93
Takk	96

Oslo har vist at det er mulig!

Stadig flere mener at fremtidens byer blir bedre når de planlegges for menneskene, ikke bilen. Byrådet vil gjøre Oslo til en grønnere og varmere by med plass til alle. Program for Bilfritt byliv ble startet for å utvikle Oslos sentrumsgater og byrom, og arbeidet har blitt lagt merke til i inn- og utland. Oslo har satt seg ambisiøse mål om å prioritere fotgjengere, syklist og kollektivreisende, og biltrafikken skal reduseres. Slik skal byen bli grønnere, triveligere og enklere å komme frem i. Vi er glade for at dette inspirerer andre, men det viktigste er at de som bor her og de som bruker byen ønsker denne utviklingen velkommen.

Når vi spør folk i Oslo om hva som skal til for at de skal bruke sentrum mer, er svarene flere gågater, grøntområder og beplantning, flere benker, lekeplasser, bedre vedlikehold og opprustning av gater og plasser, sykkelveier og et spennende utvalg av butikker og serveringssteder. Gjennom fire år har vi testet ut små og store tiltak, midlertidige og mer langsiktige. Et godt samarbeid med næringslivet, handelsstanden, kulturaktører og andre interesser i sentrum for å finne best mulige løsninger har hele tiden vært høyt prioritert. Erfaringene blir nyttige når vi nå trapper opp arbeidet med å skape en grønnere og triveligere by.

Både i omfang og tempo er det et unikt og stort prosjekt vi er i gang med, og det er åpenbart at et

slikt arbeid skaper engasjement fra ulikt hold. Vårt mål er selvfølgelig at Oslo sentrum skal være et inkluderende sentrum for alle.

De siste par årene er Dronningens gate pusset opp på fotgjengernes premisser. Med brede fortau, beplantning, benker, samt et kulturkvartal, legges det til rette for en helt annen bruk av gata. Fridtjof Nansens plass har vært igjennom en omfattende forandring, fra parkeringsplass og gjennomfartsåre, til å fremstå som en flott åpen plass fylt med byliv. Øvre Slottsgate er byens nyeste gågate og knytter fjorden og festningen sammen med Karl Johans gate til gågatenettverket. En historisk detalj er at over 200 år gamle brostein er avdekket og lagt på plass igjen i deler av gata. Et eget kvartal med skulpturer og nye flotte utearealer gjør at aktørene i gata nå kan ta i bruk gaterommet på spennende nye måter.

Sentrum har også i løpet av sommeren 2019 fått flere nye lekeområder for barn og unge som umiddelbart har blitt en suksess, for eksempel på den gamle parkeringsplassen utenfor Østbanehallen.

Oslo har vist at det er mulig å gjøre endringer på kort tid, endringer som legges merke til og som inspirerer andre byer – både nasjonalt og internasjonalt. Dette er begynnelsen, vi er ikke i mål. Vi gleder oss til å fortsette å utvikle Oslo for menneskene i byen vår!



Alle foto: Oslo kommune

Hanna E. Marcussen

Hanna E. Marcussen
byråd for byutvikling

Lan Marie Nguyen Berg

Lan Marie Nguyen Berg
byråd for miljø og samferdsel

Rina Mariann Hansen

Rina Mariann Hansen
byråd for kultur, idrett og frivillighet

Godt samarbeid for økt byliv

Av etatsdirektør Siri Gauthun Kielland, Plan- og bygningsetaten
og etatsdirektør Gerd Robsahm Kjørven, Bymiljøetaten

God byutvikling krever mye av oss: både fysisk utforming av gater og byrom, og arbeid med sosiale og kulturelle prosesser. I den videre utviklingen av Oslo sentrum, må vi bruke en bred tilnærming.

Det tradisjonelle trafikanthierarkiet er snudd på hodet: myke trafikanter prioriteres sterkest, privatbilen kommer sist. Arealer tidligere brukt på privatbilkjøring og parkering, blir i stedet frigjort til vegetasjon, trær, lek og aktivitet. De viktige kulturminnene i sentrum får sterkere synlighet, og vi kan tilpasse gatene til kraftige regnskyl i framtidens klima.

Flere velger å gå eller sykle når de får opplevelser langs veien, og byrommene er attraktive. Bedre forhold for gående og syklende, som benker og sykkelfelt, er også grunnleggende. Slik hjelper vi folk til å ta sunne, sosiale og miljøvennlige valg når de skal bevege seg rundt i byen.

Vi skal legge til rette for mobilitet for alle, uavhengig av bevegelsessevne. Mobilitet handler også om å få bylogistikken til å fungere. Derfor jobber vi for å finne gode løsninger for varelevering og næringsparkering. Kjøremønster er endret, og gateparkering er omdisponert, til fordel for blant

annet handikapparkering, næringsparkering og vareleveringsmuligheter. Med færre unødvendige privatbiler på veien, blir det mer plass til de som er avhengige av bilen.

Økt byliv handler også om å mobilisere flere aktører til å ta byrommene i bruk på nye måter. Byrommene våre er viktige sosiale og kulturelle arenaer. Bylivet trekker oss til møteplassene, og vi samler oss og får nye opplevelser, impulser og kanskje overraskelser. Møteplassene må være inkluderende, slik at alle har samme mulighet til å delta og sammen skape liv i byen.

Vi forsterker også den grunnleggende infrastrukturen: Benker så man kan sette seg ned, og drikkevannsfonterer så man kan drikke, uten at det koster en krone. Vi støtter kunst og kulturelle aktiviteter, og investerer i strømuttak over hele sentrum, slik at det blir enklere å gjennomføre arrangementer.

Vi jobber for å mobilisere næringsliv, frivilligheten og kulturaktører til å bidra til bylivet. Vi har koplet sammen gateaktører i egne gategrupper, og hatt utstrakt medvirkning til de fysiske gateoppustningene. Vi har gjennomført kortvarige bylivstiltak for få disse aktørene til å tenke nytt og kreativt om

hvordan de kan bruke byrommene som er fri for biler, og for å gjøre sentrum mer kjent i befolkningen. Det er ikke friksjonsfritt å drive med byutvikling. Program for Bilfritt byliv har jobbet med dialog, medvirkning og informasjon i alle delprosjektene i programperioden. Noen av prosessene har vært gode, og andre har vært mer utfordrende. Det er viktig for oss å ta med oss alle læringspunktene og å evaluere hvert enkelt tiltak.

For å øke bylivet i en stor kommune som Oslo, må mange sektorer og etater samhandle, både med hverandre og med ikke-offentlige aktører. Gjennom programperioden har vi fått erfaringer om hvordan skape god dialog og tett samhandling på mellom viktige bylivsaktører, både private, ideelle og offentlige. Selv om programmet er avsluttet, er vi bare i startfasen av det langsiktige arbeidet med å øke bylivet i Oslo.



Etatsdirektørene Siri Gauthun Kielland (Plan- og bygningsetaten) og Gerd Robsahm Kjørven (Bymiljøetaten).

Slik har vi jobbet for å gjøre Oslo sentrum bedre

Kjære leser!

Publikasjonen du nå holder mellom hendene viser fram noe av arbeidet som er gjort for å øke bylivet i Oslo sentrum, gjennom arbeidet med Bilfritt byliv siden 2016. Økt byliv vil gjøre Oslo sentrum mer attraktivt for næringsliv, Oslo-boere og tilreisende.

Sentrum er en fellesarena hvor ulike folk møtes og omgås. Møtene med fremmede uttrykk, mennesker og kulturer, er kjennetegn på en levende bykultur. Sentrum må derfor være lett tilgjengelig for alle mennesker, og by på et mangfold av funksjoner.

Store deler av dagens Oslo sentrum ble reist etter bybrannen øst for Bjørvika i 1624. Renaissancebyen Kvadraturen ble bygd for hest og kjerre, men etterkrigstidas logikk var basert på bilens framkommelighet. Resultatet ble motorvei over Rådhusplassen, og planer om det samme i Karl Johans gate.

I dag jobber vi ut fra tesen om at bylivet blir bedre dersom vi gir mer plass til opphold, aktivitet, fotgjengere og syklistene. Arbeidet har tiltatt i styrke de seneste årene, men er ikke helt nytt: Lille Grensen ble byens først gågate i 1970, og Karl Johans gate fulgte noen år etter. På 1990-tallet ble Torggata til gågate; Rådhusplassen ble torg og møteplass. Med Bilfritt byliv har vi videreført disse milepælene.

Mye av arbeidet med Program Bilfritt byliv bygger på Bylivsundersøkelsen fra 2014. Her ble flere utfordringer med bylivet i Oslo sentrum identifisert: Sentrum er dårlig tilknyttet fjorden og de omkringliggende bydelene. Særlig sør i sentrum er det lite byliv, og trafikken utgjør en barriere for gående og syklistene. Videre stod det i undersøkelsen at uterommene er av dårlig kvalitet, og at det mangler gratis sitteplasser med god komfort.

Et strategisk arbeid for å løse problemene ble igangsatt. I Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum (2018) foreslås strategier og tiltak i 13 områder av sentrum. I programmet ble også byliv definert. I definisjonen inngår sju faktorer: byøkonomi, mobilitet, arkitektur, natur, folk, innovasjon og kunst og kultur. Tiltakene vi siden har gjennomført for å øke bylivet, har vært basert på disse bylivsfaktorene.

Program Bilfritt byliv har jobbet med fysiske tiltak som benker og kjøremønstre, men også med planer, medvirkning, målinger og kommunikasjon. Vi har erkjent at kommunen ikke kan skape byliv på egen hånd. Store ressurser har vært lagt ned i å få private aktører til å ta eierskap til byrommene. I denne publikasjonen finner du derfor også fortellinger utenfra.

Tett og godt samarbeid mellom etatene har vært en avgjørende faktor for gjennomføringen av de ulike tiltakene i regi av Program Bilfritt byliv. Programsekretariatet takker hver og en som har stått på, og bidratt til gjennomføringen av tiltakene.

En viktig milepæl ble nådd i juni 2019, da bystyret vedtok Områderegulering for gater og byrom i sentrum. Planen etablerer juridisk bindende regler for hvordan byrommene i sentrum skal utvikles, på en måte som bidrar til økt byliv.

Både kort- og langsiktige planer og tiltak bygger på samme bylivsdefinisjon og mål, slik at de støtter hverandre: Bylivet skal øke. Det tradisjonelle trafikanthierarkiet snus på hodet. Gående og syklende skal prioriteres øverst, i et tett og sammenhengende nettverk av høy kvalitet.

Planene og tiltakene anerkjenner at arealene i byen er en knapp ressurs. I tillegg til miljøvennlig mobilitet, skal vi bruke den dyrebare plassen på trær, vegetasjon og soner tilpasset opphold, kultur og aktivitet. Det gir bedre luft, reduserer risiko for overvann og har klare folkehelsegevinster.

Et mer attraktivt sentrum med flere folk er godt for lokalt næringsliv, og mer komfortable byrom gir muligheten for å nyte kultur, leke eller slappe av i byen, for Oslo-folk så vel som tilreisende. Målet er at sentrum skal være like

attraktivt for 8-åringen som 80-åringen. Slik får vi en god by for alle.

Selv om sentrum nå utvikles i en tydelig retning for økt byliv, må viktige grupper og tjenester tas hensyn til. Arbeidet ivaretar personer med nedsatt bevegelsesevne, varelevering, næringsdrivende og de store kulturminneverdiene i området. Kontinuerlig medvirkning og tett dialog har vært avgjørende for å finne gode løsninger. Det må vi fortsette med i framtiden.

Arbeidet for økt byliv er en kontinuerlig prosess. Gjennom programperioden er kommunen blitt mange erfaringer rikere på hvordan vi kan jobbe for økt byliv. For veien videre har vi et handlingsprogram som identifiserer strategier og forslag til konkrete tiltak for å øke bylivet i sentrum fram mot 2027, og en områderegulering med juridisk bindende regler for hvordan byrommene i sentrum skal utformes. Alt ligger klart for en forsterket satsing på økt byliv i Oslo de neste åra.

God lesning!

Med hilsen sekretariatet i Program for Bilfritt byliv

Ny lekeplass i sentrum på Christian Frederiks plass utenfor Østbanehallen.

Foto: Kevin Dahlman

Nye byrom

Blant de større tiltakene i Program for Bilfritt byliv har enkelte gater og byrom gjennomgått en omfattende oppgradering de siste par årene. På de neste sidene kan du lese mer om noen av disse.



Dronningens gate

- mer plass til mennesker og opplevelser

Dronningens gate, fra Kirkeristen til Grev Wedels plass, har blitt rustet opp til en spennende torggate med mer plass til mennesker og byliv.

Torggate med plass til byliv

Planleggingen for utvikling og opprustning av Dronningens gate startet opp allerede i 2017. Utformingen av Dronningens gate slik den har blitt i dag, er i stor grad basert på innspill som har kommet fra aktører i gata gjennom dialog og idéverksteder. Det har vært stort engasjement og interesse fra aktørene både for den fysiske utformingen, og for mulighetene til å skape synlighet, stolthet og liv i den nye gata.

Til sommeren 2019 sto Dronningens gate ferdig ombygget i hele gatens utstrekning fra Kirkeristen i nord til Grev Wedels plass i sør. Kjørebanelen har blitt snevret inn, fortauene har blitt bredere, og det har blitt mer plass til fotgjengere og byliv som uteservering og arrangementer. Det er også blitt plass til gate-møblering med benker, trær i plantekasser og portaler med effektbelysning som gjør det mer attraktivt å oppholde seg i Dronningens gate nå enn tidligere. To av kvartalene har fått arrangementsstrømskap slik at det skal være enklere å gjennomføre for eksempel markedsdager ved Karl Johans gate eller kulturarrangementer ved Cinemateket.

Gategruppe med engasjement

Parallelt med utviklingen av den fysiske utformingen av gata ble det jobbet med å etablere en «gategruppe» og et årshjul med ulike aktiviteter og arrangementer. Formålet med gategruppen var å skape et fellesskap og et lokalt engasjement som kunne bidra til økt byliv i gata. I dette arbeidet ble både organisasjoner, næringsaktører, kulturinstitusjoner og offentlige stiftelser som holder til i Dronningens gate invitert. Gjennom arbeidet med Årshjulet ble det gjennomført aktiviteter og arrangementer som bidro til å gjøre Dronningens gate og de ulike aktørene i gata mer kjent for publikum og besøkende i sentrum.

Erfaringene fra dette arbeidet har gitt kommunen nyttig kunnskap om hvordan kommunen kan samarbeide med lokale aktører om å legge til rette for økt byliv. Positive erfaringer, men også utfordringer, er viktige læringspunkter som kan overføres til det videre arbeidet med økt byliv i byen.

Sted med sterk historisk egenart

Dronningens gate har mange eldre bygg og har en historie som strekker seg helt tilbake til 1630-tallet. Som en del av arbeidet med Årshjulet ble det produsert en podcast «Gatelangs i Dronningens gate» som forteller om historiske hemmeligheter og arkitektoniske høydepunkter i gaten. Ved å lytte til denne kan du på en enkel måte bli kjent med noen av Kvadraturens ukjente sier.

Foto: Ingar Sørensen



Hør podcasten her:
www.oslohistorier.no/dronningensgate

Menneskene får mer plass i Dronningens gate.

Fra biloppstilling til torg

Rådhusets borggård har blitt et skjermet byrom hvor medbrakt lunsj kan nytes i solen.

Fridtjof Nansens plass var et av pilotområdene i Bilfritt byliv i 2017. Plassen var tidligere åpen for både privattrafikk og turistbusser og hadde en rekke parkeringsplasser. I 2017 ble parkeringsplassene fjernet, og arealet kunne nå tas i bruk på nye måter. På de frigjorte arealene ble det satt ut løse stoler og bord som inviterte til opphold, noe som skulle vise seg å være et ettertraktet tilbud. Plassen fikk også flere beplantingselementer som for eksempel en planteportal laget av Nabolagshager. Et tidligere parkeringsareal ble også bruk til et kunstprosjekt – ordkuben «Andre si det» av Fredrik Høyer – som vekket nysgjerrighet blant besøkende.

Sommeren 2018 ble Fridtjof Nansens plass stengt for privatbiler. Plassen fikk flere møbler og det ble utplas-

sert en balanseline for lek. Samme år ble det etablert interaktiv effektbelysning på plassen som lyste opp plassen med spennende mønstre både på kveldstid og i de mørke vintermånedene. Vinteren 2018 ble det igangsatt arbeider med oppretting av dekket på plassen for å ta bort snublekanter og dermed gjøre plassen mer attraktiv også for folk med bevegelsesutfordringer. Våren 2019 fortsatte vi utviklingen av byrommet og satte ut 25 kirsebærtrær i krukker langs kantsteinslinjen rundt plassen. På samme tid ble det supplert med flere plantekasser, sittemøbler og aldersvennlige benker. Balanseline som hadde vist seg å være svært populær, ble supplert av balanseballer for å skape en større aktivitetssone på plassen for både barn og unge. Det har også kommet to skap for arrangementsstrøm på plassen. Dette gjør det enklere å få i stand aktiviteter som konserter og andre publikumsarrangement på plassen.

Fridtjof Nansens plass har i løpet av de siste to årene endret seg fra å være en plass hvor bilene hadde forrang til et sted hvor både byens befolkning og besøkende kan leke, slappe av og nyte en av Oslos skjulte perler.

Foto: Kevin Dahlman



Fridtjof Nansens plass har blitt et torg for rekreasjon og lek.

Myntgata 2

– En ny møteplass

Det store grønne gårdsrommet i Myntgata 2 er et eksempel på et byrom som er åpnet for publikum og fremstår som en oase for barn, unge og eldre midt i sentrum.

Tiltakene ble ferdigstilt våren 2019 og har bidratt til at Oslo sentrum og Kvadraturen har fått et nytt og attraktivt offentlig byrom. Særlig det nærmere 40 meter lange huskestativet med husker for alle – fra de minste til de eldste, har blitt svært populær.

En grønn oase midt i sentrum

Det har vært et ønske at gårdsrommet skal være en attraksjon og destinasjon i sentrum, et sted du har lyst til å besøke, men også et sted du kan oppdage på vei til eller fra Akershus festning. På den måten vil gårdsrommet også fungere som en gjennomfartsåre for

gangtrafikk til og fra festningen. Det store og frodige gårdsrommet er åpnet opp for allmennheten og har blitt oppgradert med beplantning, møblement, lekeapparater, treningsapparater og kunstinstallasjoner.

Venter på permanente «beboere»

Målet for kommunens utvikling og fremtidig bruk av Myntgata 2 er å sikre areal til nødvendige kommunale behov, samtidig som det bidrar til ønsket byutvikling med økt byliv i Kvadraturen. Eiendommen er under utvikling til skole-, kultur -og næringsformål. I påvente av permanent bruk har kommunen sørget for midlertidig utleie av lokalene i Myntgata 2, og disse er i dag leid ut til både kommunale, statlige og private virksomheter.

Populær plass for arrangementer

Gårdsrommet er åpent for alle og kan benyttes til ulike arrangementer som bidrar til målsettingen om økt byliv. Av arrangementer som hittil har vært gjennomført er eksempelvis Festival Uten Navn, julemarked, vinterfestival, Oslobiennalen, 17. mai-fest, Oslo arkitekturtriennale/barnas arkitekturdag og Generation Games, og et stoppested for ulike byvandring. På kort tid har Myntgata 2 blitt et pusterom midt i byen for uformelle møter, utendørs og innendørs.

Foto: Kevin Dahlman

Fakta om Myntgata 2:

Oslo kommune kjøpte Myntgata 2 av Forsvarsbygg i juni 2017. Den nesten 13 mål store eiendommen består av fem bygninger som omkranser et stort gårdsrom. Hele eiendommen, inkludert gårdsrommet, er regulert til bevaring med nasjonale kulturminneinteresser.

Bygningene var opprinnelig staller og kaserner for militære avdelinger tilknyttet Akershus festning.



Myntgata 2 har blitt et populært møtested, blant annet på grunn av Norges lengste generasjonshuske

Byens nyeste gågate

Fjerning av bilene i Øvre Slottsgate har gitt Oslo en ny gågate med trær, brostein og skulptursone.

Det er for lite byliv i gatene mellom Karl Johan gate og fjorden, ifølge Bylivsundersøkelsen fra 2014. Det jobbes derfor strategisk med å endre disse nord-sør-gående aksene slik at byliv kan økes. Flere gågater og bredere fortau gir bedre muligheter for å skape byliv. Øvre Slottsgate har derfor blitt gågate i løpet av 2019.

Kunst og brostein

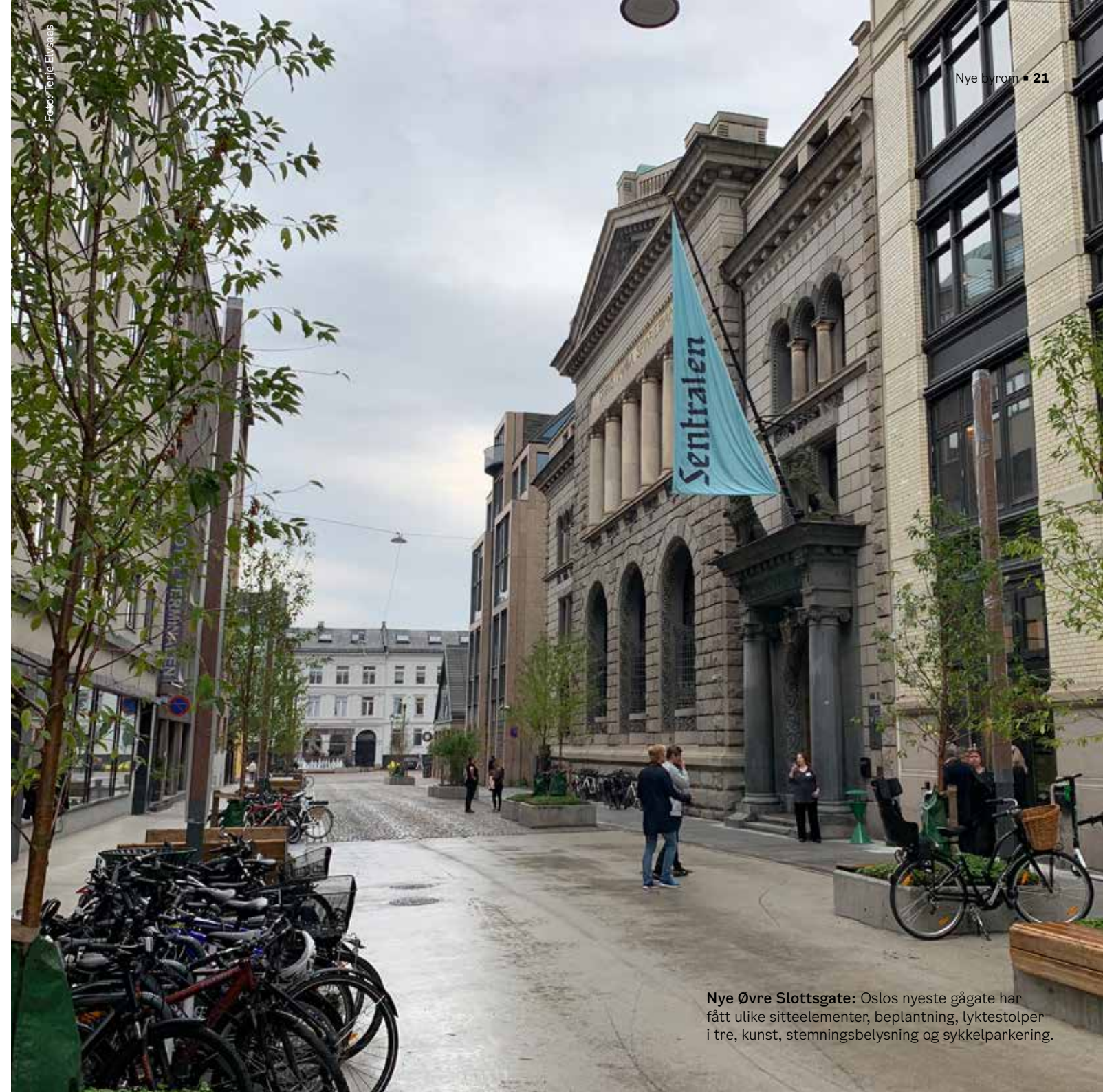
Da man fjernet asfalten fant man et lag med små brostein under. Disse ble sannsynligvis anlagt på midten av 1800-tallet. Den gamle brosteinen er gjenbrukt som en del av det nye gatedekket i deler av gata.

Et annet særtrekk ved gata er den såkalte skulptursonen. Kunst i offentlig rom har vært en viktig del av Bilfritt byliv, og er også det i Øvre Slottsgate. Skulptursonen er utviklet i samarbeid med Kulturstaten og Norsk Billedhuggerforening. Våren 2020 er det planlagt at dagens skulpturer skal erstattes av nye og stedstilpassede, som skal stå i lengre tid. Fem ulike kunstnere har blitt invitert til å skape disse.

Utforming etter gateaktørenes ønsker

Utformingen av gata er basert på innspill fra aktører i gata og Kvadraturen gjennom ideverksted og flere dialogmøter. Det har vært et mål å involvere brukere av gata så tidlig som mulig i prosessen, og gjennom hele opprustningen slik at de tok eierskap til den nye gågata, og så tar den i bruk.

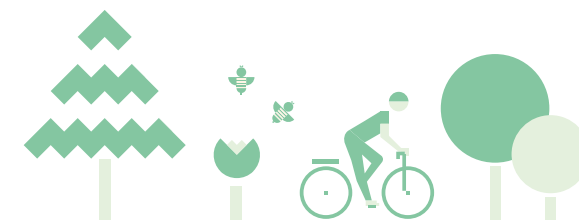
Etter ønsker fra lokale aktører har gata utenfor blitt tilrettelagt slik at det skal være mulig og enkelt sette opp en scene, og det har blitt etablert arrangementsstrøm. Det er til og med etablert bord med spillflater i søndre kvartal, hvor man kan leie gratis ulike typer spill hos Sentralen.



Nye Øvre Slottsgate: Oslos nyeste gågate har fått ulike sitteelementer, beplantning, lyktestolper i tre, kunst, stemningsbelysning og sykkelparkering.

Bylivstiltak

Små og store tiltak er med på å legge til rette for økt byliv i sentrum. Det handler både om fysiske tiltak som gjør byen mer tilgjengelig, trygg og trivelig, og det handler om tiltak som gjør at mennesker ønsker å bruke sentrum.



Lyse ideer

Belysning gjør sentrum tryggere og triveligere.

Et av de mest treffsikre og godt mottatte tiltakene har vært satsingen på bedre belysning i sentrum. God belysning øker sikkerheten for gående og syklende, og hever byrommenes estetiske verdi.

I vinterhalvåret brukes gater, parker og plasser i mindre grad enn om sommeren. Å skape økt byliv vinterstid er utfordrende, men svært viktig og heldigvis ikke umulig.

Mørketiden danner et ypperlig utgangspunkt for god lysdesign. Det er derfor kommet ny belysning en rekke steder i sentrum. Vinteren 2018 kom det ny midlertidig belysning i trærne i Kirkegata og Rådhusgata.

Dette er såkalt vinterbelysning, som er sesongbasert, og tas ned når våren kommer og opp til vinteren. Dette tiltaket er videreført og utvidet til flere byrom for vintersesongen 2019-2020. I år er det også kommet ny vinterbelysning i trærne i Spikersuppa, Kronprinsesse Märthas Plass, Rådhusgata og Rosenkrantz gate.

Det er også kommet såkalt effektbelysning på Fridtjof Nansens plass. Effektbelysning av fasader og former kan gi vakre effekter, og gjøre at vi lettere får en oppfatning av rommets form og størrelse. Effektbelysningen er derfor et effektivt virkemiddel for å øke byrommenes estetiske verdi, særlig i den mørke årstiden.

Vi har ikke bare fått på plass ny belysning, men tar også bedre vare på det vi allerede har. Vi har oppgradert belysningen på Christiania torv, Rådhusgata, Egertorget og nå i vinter står oppgradering av belysningen på Grev Wedels plass og Kontraskjæret på prioriteringslisten.

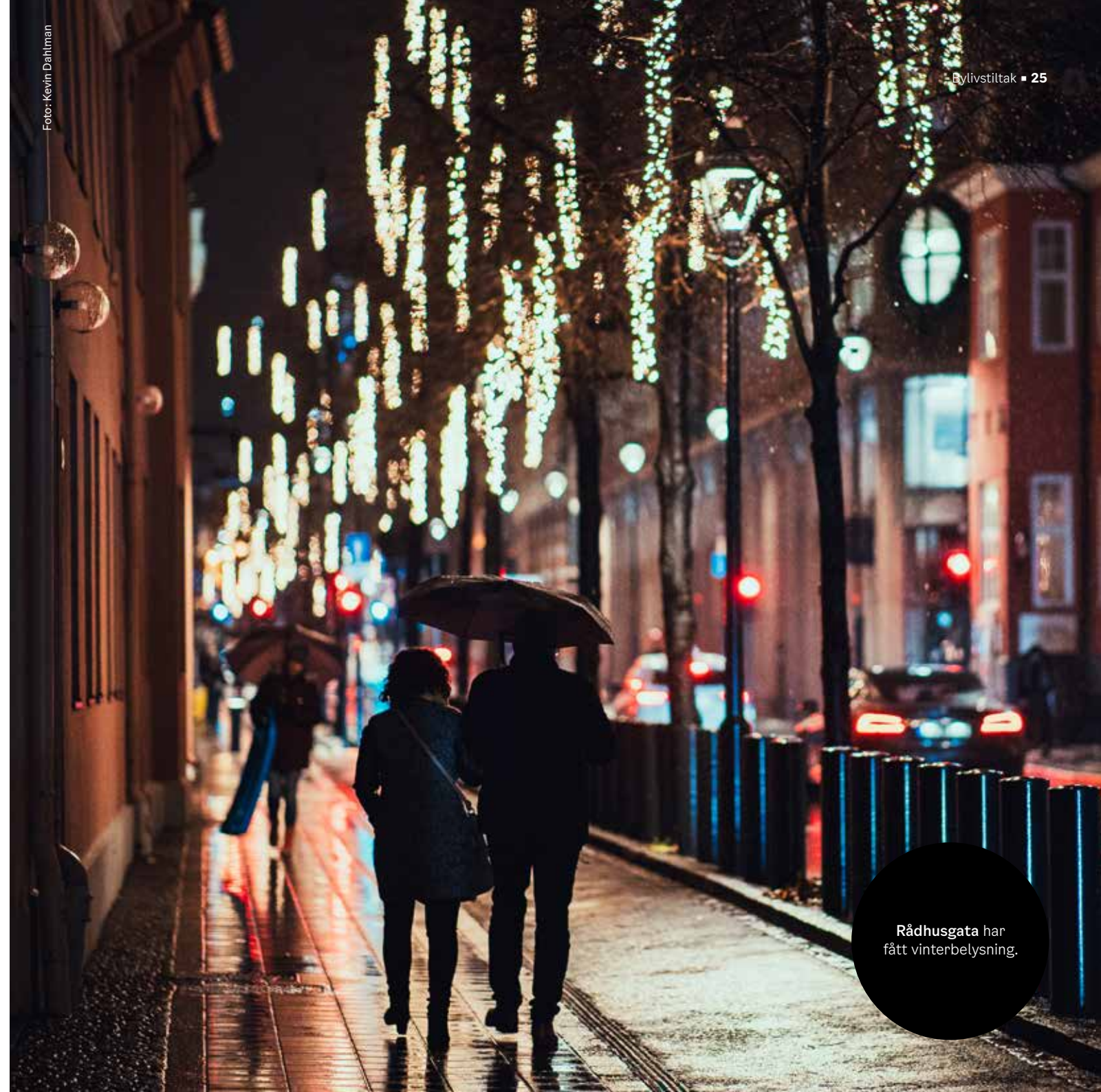


Foto: Kevin Dahman

Rådhusgata har fått vinterbelysning.

Bli kjent med byen din

Sentrum er fullt av utrolige historier. I år har vi jobbet for å synliggjøre disse på nye og annerledes måter.

Oppdag Kvadraturen

Kvadraturen har en spennende og sammensatt historie og man finner bygninger med spor fra 1620-tallet og helt frem til i dag. På tross av dette er det få som kjenner dette området godt. Gjennom tiltaket *Bli kjent med byen din* har vi tatt utgangspunkt i Byantikvarens Kulturminneatlas for området og er i ferd med å utarbeide en ny digital formidlingsplattform. Formidlingsplattformen *Oppdag Kvadraturen* vil lanseres i 2020 og er et viktig permanent tiltak for å sikre at Oslofolk blir bedre kjent med byen sin.

Vintervandringer i samarbeid med Oslo museum

Oslo museum gjennomfører det populære byvandringsprogrammet *Kjenn din by* i 2019, og har i november og desember prøvd ut vintervandringer. Dette er en pilot for å teste om slike vandringer kan være en del av tilbudet for å styrke vinterlivet i sentrum. Vandringerne har vært gjennomført hver tirsdag i fire uker fra 19. november og har inkludert kunstneriske innslag, matservering og besøk i bygninger som vanligvis er stengt for publikum.

«*Lydspor*» i samarbeid med Oslo Arkitektur triennale Kunstprosjektet «*Lydspor*» er en del av Oslo Arkitektur

Triennale. Dette er en byvandring som fungerer som en lydkulisse der deltakerne tar på seg hodetelefoner og blir med på det kunstnerne kaller en «dokumentarisk teaterforestilling i byens offentlige rom». *Lydspor* ble gjennomført høsten 2019.

Gatemusikerfestivalen under Oslo Kulturnatt

Under Oslo Kulturnatt 2019 ble byens mange gatemusikere for første gang samlet under en felles festival. Både nye artister, etablerte gjengangere og folk som tidligere har opptrådd på gata deltok i programmet. I tillegg til den vante arenaen i Karl Johans gate ble det rigget til en stor scene i det nyetablerte Kulturkvartalet i Dronningensgate. På scenen kunne man oppleve en rekke gatemusikere som Ion Cantaraguin Rasturnel, Lawrence Richard Glaister og Hjerteromkoret og Lars Beckstrøm (deLillos). Det var servering fra kafeen på Cinemateket, =Oslo var tilstede med sin kaffesykkel og man kunne oppleve en utstilling om gatemusikkens historie på festivalområdet.

Kunst i sentrum

I Oslo sentrums offentlige rom finner man både gamle og helt nyetablerte kunstverk. Noen er private, men mange eies av kommunen selv og er en del av byens kunstsamling. Gjennom tiltaket *Bli kjent med byen din* ønsker vi å gjøre disse mer tilgjengelige for publikum slik at flere skal oppdage kunstkattene. Det vil bli utarbeidet vandringsruter for å synliggjøre og formidle disse. Både private verk og kommunale verk vil inngå i vandringerne som vi på sikt ønsker skal integreres i prosjektet «Oppdag Kvadraturen».



Bankplassen er en av perlene i Kvadraturen.

Et sentrum for alle

Vi gjør det lettere å bevege seg i, og bruke sentrum, uavhengig av hvem du er.

«Sentrum har gode kaféstoler, men dårlige benker», var et av funnene i Bylivundersøkelsen fra 2014, en omfattende kartlegging av bylivet i Oslo sentrum. En viktig del av arbeidet med økt byliv har vært å skape byrom som hele befolkningen kan bruke.

Å oppgradere byrom slik at grunnleggende basisbehov som det å kunne sette seg ned, få tilgang på drikkevann eller oppleve et byrom med mer vegetasjon, har vært viktige tiltak i Program bilfritt byliv.

Flere steder å hvile beina

Det er etablert en rekke nye sittemuligheter spredt utover gater, plasser og parker i hele sentrum. De nye

sitteplassene består av ulike typer benker, stoler, solbenker og sittegrupper. En stor andel av de nye benkene er tilpasset behovene eldre har, som ryggstøtte og armlene.

Vi ser at flere sitteplasser har blitt et svært populært tiltak. På basartaket i Møllergata ble de nye benkene tatt i bruk umiddelbart etter at de ble satt ut der det før var parkeringsplasser. Her har nye sitteplasser skapt et helt nytt byrom for pause og hygge, der man før kun hastet forbi.

Tilgang til drikkevann og toaletter

Det er også kommet fire nye drikkevannsfonter på Kontraskjæret, Grev Wedels plass, Youngstorget og Langkaia. Det er også etablert et nytt offentlig toalett, på Christian Frederiks plass på sørsiden av Oslo S

Betydningen av å dekke grunnleggende basisbehov i byen, kan være lett å glemme, men er desto viktigere. Tiltakene gjør det lettere å velge å gå, og bruke byrommene i sentrum, som er til for oss alle.

Flere vannposter i sentrum hvor du kan fylle drikkeflasken din.

Fra parkering til park

Sentrum har blitt rikere på farger, mer frodig og fått om lag 100 nye trær.

Fjerning av parkeringsplasser og kjørevei, gir mer plass til vegetasjon og trær. Vegetasjon, og særlig trær, tjener mange funksjoner: De bidrar til fordrøyning av regnvann, biologisk mangfold, reduserer støy og støv, og stimulerer folk til å velge å gå eller sykle.

I den nye *Områdereguleringen for gater og byrom i sentrum* stilles det krav til at det plantes trær i alle gater og byrom. Selv om det nå stilles krav til å plante trær og vegetasjon i bakken framover, har mesteparten av den nye vegetasjonen foreløpig blitt satt ut i plantekasser. Dette har bidratt til et grønnere sentrum de to siste åra.

100 nye trær

Det er kommet i underkant av 100 nye bytrær i sentrum. I tillegg er ødelagte trær blitt erstattet flere steder i hele byen.

Fridtjof Nansens plass ved Rådhuset er en av plassene som har fått nye trær. Tanken om trær på Fridtjof Nansens plass er ikke ny, og finnes på plantegninger

av plassen tilbake til 1940-tallet. 25 kirsebærtrær er plantet i store plantekasser og gir et inntrykk av hvordan det kan bli med permanent beplantning av gatetrær på plassen en gang i framtiden.

Også Europarådets plass har fått nye kirsebærtrær. I Dronningens gate er det kommet 18 hjertetrær, mens den nye gågata Øvre Slottsgate er kledd med 25 nye trær av ulike slag som hjertetre, prydeple, koreahegg, sibirlønn og bjørk.

Med inspirasjon fra skogen

Med de såkalte *parkletene*, som er små moduler av eksempelvis sittemøbler og plantekasser som plasseres der det før var bilparkering, er det gitt ny plass til mer vegetasjon. Skogsområdene utenfor Oslo er inspirasjonen for de nye furutrærne i den øverste delen av Nedre Slottsgate. Lenger nede i gata finner du spiselige vekster som epler, kirsebær, plommer, markjordbær, rips og solbær.

Mer variasjon

Det er også plantet ut mer av den sesongskiftende blomsterfloraen som sentrum allerede er kjent for. I tillegg er det testet ut ny beplantning som det ikke er mye av i sentrum fra før av. Det er kommet flere spiselige planter, stauder og gressarter, som også er vennlige mot bier og insekter.

Mangfoldet av vegetasjon har økt. Det er valgt ut hardføre planter som tåler bymiljøet, trives i plantekasser og som holder seg pene hele året gjennom.



Foto: Ingar Sørensen

Grønt med inspirasjon fra skogen, her fra Nedre Slottsgate.

Kunst og kultur er viktig for bylivet

Uttrykk for sosiale og kulturelle strømninger er uløselig knyttet til byrom. Kultur bidrar til å knytte folk sammen, og knytte dem til steder.

En viktig del av arbeidet for å øke bylivet har derfor vært å tilrettelegge for kunst og kultur. Rundt 70 kulturprosjekter har fått støtte gjennom ordningen «Løpende tildeling av tilskudd til kunst- og kulturtiltak.» Prosjektene er forskjellige, og inkluderer formidling, festivaler, konserter, byvandring og teaterforestillinger.

Blant noen av de gjennomførte arrangementene er det verdt å nevne filmvisning for barnehagene på Youngstorget under *Film fra Sør*, og helt i starten av november ble hele Rådhusplassen omgjort til et mørklagt galleri for lyskunst under *Fjord Oslo Lysfestival*. I Olav Vs gate under filmfestivalen OsloPix framførte Fredrik Høyer slampoesi med prosjektet *Skyskerker. Våthjerte*.

Prosjektmidler til kunstprosjekter

I år dukket en rekke midlertidige kunstprosjekter opp i sentrum (se kart). Det var resultatet av at Kulturetaten i desember 2018 inviterte byens kunstnerdrevne visningssteder og kunsthaller til å sende inn forslag for sentrum.

Men også i 2017 skjedde det mye. En idékonkurranse resulterte i den underfundige Ordkuben av Fredrik Høyer på Fridtjof Nansens plass, veggmaleriet *Diaries from a distance* av Shwan Dler Qaradaki og Adnan Hassanpour i Rosenkrantz gate, og det aktivitets-skapende kunstverket *Shall we dance* av Marisa Ferreira i Kongens gate. Her ble en gammel parkerings-automat malt gul og bygget om til en høyttalerinstallasjon for avspilling av publikums egen musikk.

Pippip Ferners plastikkbaserte *Plastozilla* forbløffet både barn og voksne på Europarådets plass. Mens Myntgata 2 ble kunstkvartal, med *Fluene* av Berit Soot Kløvig, og maling av den såkalte *tysskerbrakka* i spreke gatekunstfarger. I Øvre Slottsgate ble det i 2017 satt ut et flerbruksmøbel, som seinere ble flyttet til Torshovdalen da gata i år ble opparbeidet som gågate høsten 2019.



Plastozilla på Europarådets plass.

Strømuttak for arrangementer

I 2019 ble det etablert uttak for arrangementsstrøm på ni ulike steder i sentrum, som Fridtjof Nansens plass, Øvre Slottsgate, Dronningens gate, Europarådets plass og Kongens gate ved Akershus festning.

Uttakene vil gjøre det lettere og rimeligere å bruke byrommene til arrangementer, uten bruk av dieselaggregat. Ofte brukes de samme byrommene i sentrum til arrangementer. Målet er derfor også at strømuttak i nye byrom, bidrar til at aktører tar i bruk nye byrom, og dermed mer geografisk spredning av bylivet.

Det kommer enda flere strømuttak i 2020. Plasseringene er valgt ut på bakgrunn av innspill fra Kulturetaten og ulike kulturaktører.

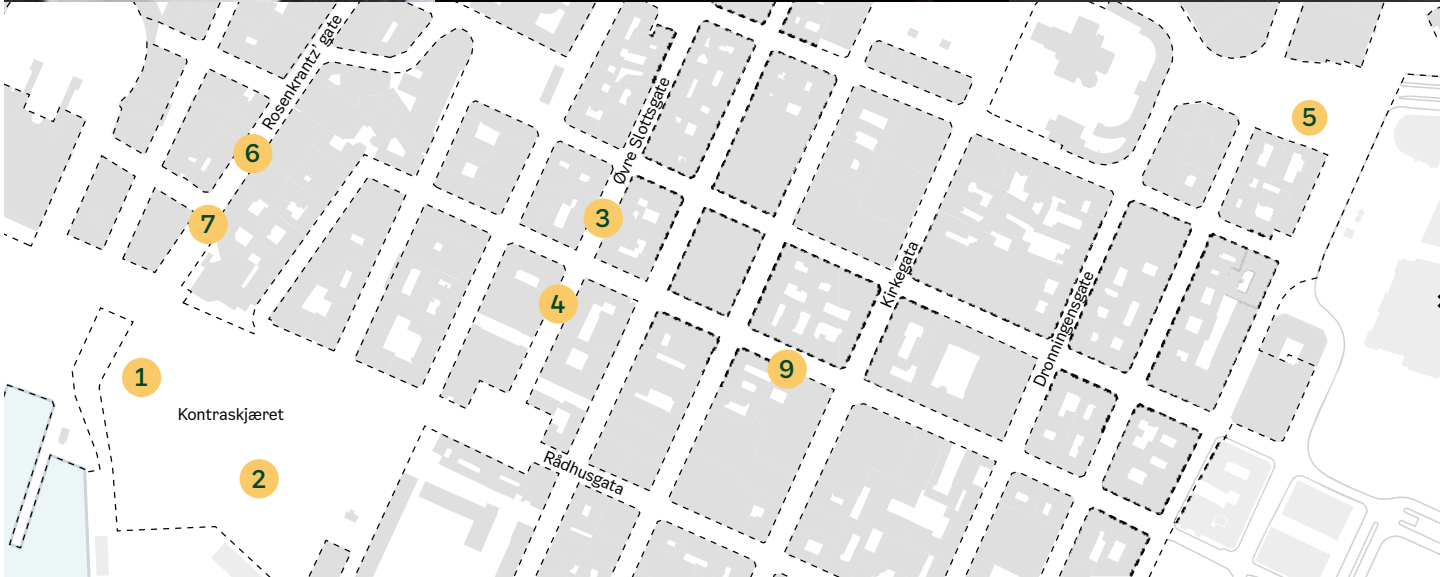
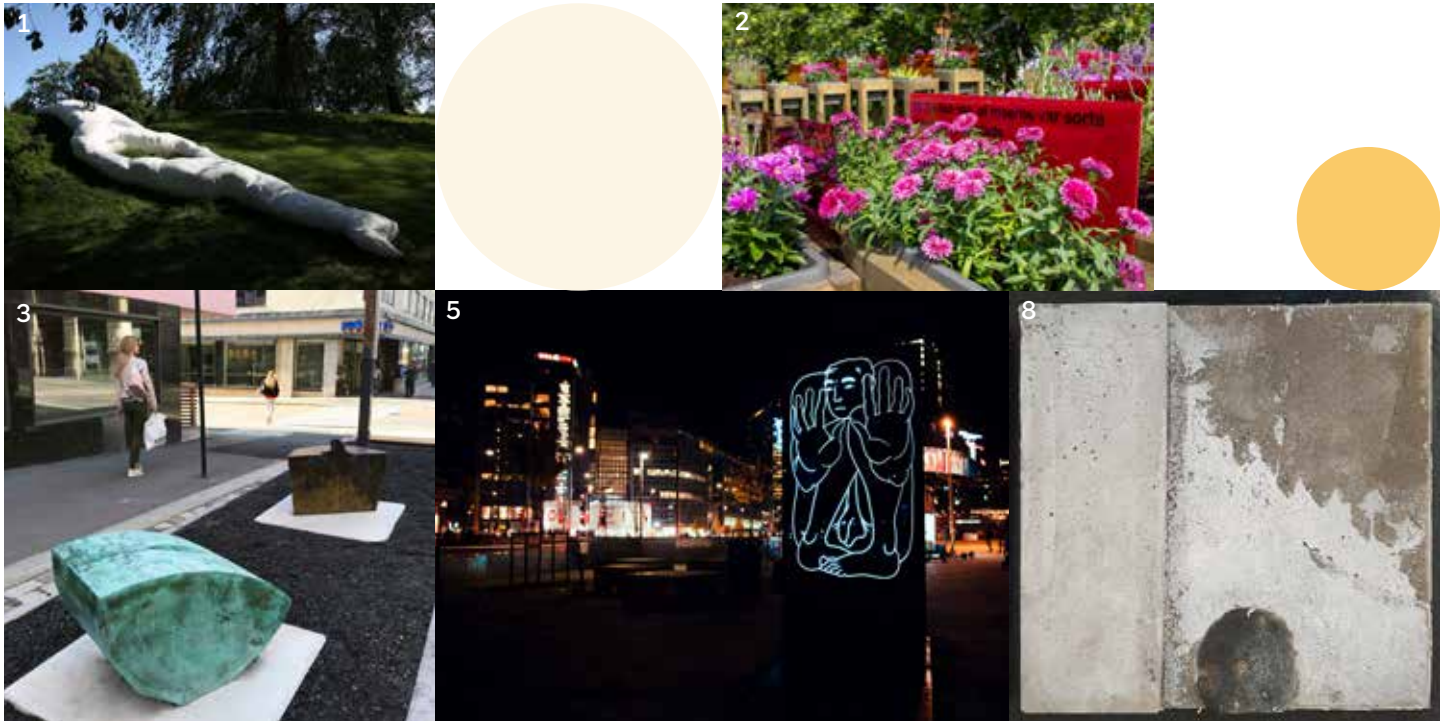


Fra gatemusikerfestival i Dronningens gate.

Midlertidige kunstprosjekter

Kulturetatens invitasjon til midlertidige kunstprosjekter resulterte i ti kunstprosjekter, som befolkningen kunne nyte sommer og høst i år.

1. *Be Extended* av Anneke von der Fehr og Tona Gulpinars.
2. *Locus Bee Sanctuary – Dagny Juels hage* av Thale Fastvold og Tanja Thorjussens.
3. *Norsk billedhoggerforenings skulptursone*, med verk av Gunn Harbitz, Gabriel Johan Kvendseth, Mathijs van Geest, Carl Martin Hansen og Wenche Gulbrandsen. I fase to har fem kunstnere fått i oppdrag å produsere nye skulpturer til gaten. De utvalgte kunstnerne er Bjørn Bjarre, Karin Blomgren, Farhad Kalantary og Linn Lervik, Jone Kvie og Elna Hagemann. (Fra og med våren 2020.)
4. Bildekunst av blant annet Det Elektriske Korps (Øyvind Mellbye og Einar Goksøyr Åsen) og kunstnerne Morten Jensen Vågen, Kim Hankyul og Signe Becker.
5. *Unge kunstneres samfunns videoinstallasjon* av Osgür Kär.
6. Videosone som viser videoverk av flere ulike kunstnere.
7. *Hannah Ryggen Army* av Julie Ebbing og Helene Duckerts.
8. *Potemkinby* av Juan Andrés Milanes Benito (Noplace, Gamlebyen).
9. *Grafikk i Kvadraturen* av Norske grafikere (NG).
10. Gatekunst med art-kuratoren James Finucane i spissen for fire internasjonale samtidskunstnere som kommer til Oslo for å skape spontane arbeider i møte med byens situasjon og særtrekk. **(Hele byen)**



Trafikkreduksjon for økt byliv

Trafikken i sentrum er redusert, gateparkering er fjernet og det er bedre tilrettelagt for fotgjengere, syklistar og prioriterte parkeringsbrukere.

Trafikkreduksjon har ikke vært et hovedmål i Program bilfritt byliv, men trafikkreduserende tiltak har vært viktige virkemiddel for å legge til rette for bedre bymiljø og økt tilgjengelighet for myke trafikanter. Tiltak som har hatt som mål å redusere trafikken i sentrum er innføringen av et nytt kjøremønster i sentrum, tiltak for å begrense turistbusstrafikken i sentrum, og fjerningen av all ordinær gateparkering.

Nytt kjøremønster i sentrum

I utarbeidelsen av plan for nytt kjøremønster var det en rekke forutsetninger som lå til grunn; bl.a. begrense gjennomkjøringstrafikk vest-øst og sør-nord og at kollektivtraséer skulle skånes fra biltrafikk. Ringveien eller tunnelsystemet må benyttes for gjennomkjøring.

Atkomst til private og offentlige parkeringsgarasjer og parkeringshus opprettholdes og vareleverandører og andre serviceytere har tilgang til gater og plasser som før. Det er fortsatt mulig for alle å kjøre i sentrum, og å levere eller plukke opp varer eller personer der hvor det er skiltet «parkering forbudt», men gateparkeringen er kun for prioriterte grupper. Det nye kjøremønsteret ble innført i juni i 2018.

Mindre biltrafikk

Trafikktellinger fra november 2018 viste en nedgang i trafikken inn i sentrum på 11 prosent, sammenlignet med november 2016. Det er antageligvis en rekke årsaker som har bidratt til denne nedgangen, og ikke bare tiltak som er implementert i forbindelse med Program bilfritt byliv.

Forhold for turistbusser

Hver turistsesong kommer det et betydelig antall turistbusser til Oslo sentrum. Det store volumet krever omfattende planlegging og tilrettelegging, for å avvike trafikken på en trafiksikker og god måte. I samarbeid med turistnæringen og turistbussbransjen har vi utarbeidet løsninger for tilrettelegging av parkering og av- og påstigningsplasser for turistbusser hver sesong. Hensikten med tilretteleggingen for turistbusser har vært å begrense

turistbusstrafikk der fotgjengere prioriteres, og for å sikre en god avvikling turistbusstrafikken.

Tester ut ny parkeringsteknologi

Hensikten med å fjerne gateparkering har delvis vært å redusere trafikk i sentrumsgatene, men det har også muliggjort flere av de fysiske bylivstiltakene ved å omdisponere parkeringsareal til ny bruk. Mange av parkeringsplassene har også blitt konvertert til ny HC-parkering, næringsparkering for håndverkere, og laste- og losseplasser, for å legge til rette for prioriterte trafikantgrupper.

I 2019 ble det testet ut smart parkeringsteknologi på HC-parkeringsplasser i Stortingsgata, som på sikt kan gi brukerne informasjon om hvor det er ledig parkeringsplass til enhver tid, og dermed gjøre det lettere å navigere i sentrum, og redusere letekjøring.



Bedre forhold for dem som trenger bil i sentrum.

Økt tilgjengelighet for fotgjengere og syklister

Tilgjengelighet for fotgjengere og syklister er viktig for bylivet. Gater er rustet opp slik at det er blitt enklere, tryggere og mer attraktivt å være fotgjenger i sentrum, og det har kommet nye sykkelveier.

Gjennom Program Bilfritt byliv har man økt takten på vedlikeholdet av fotgjengerprioriterte arealer som fortau, gågater og plasser i sentrum. Fortau har blitt reasfaltert og steinsatte fotgjengeroverganger reparert. Løse gatestein og granittheller i gågatenettet har blitt satt på plass. Dype vannrenner på fortau er skiftet ut. Dette er eksempel på små men viktige tiltak som gjør at sentrum blir mer universelt utformet og mer tilgjengelig, både for de som ferdes til fots og de som er avhengige av rullestol.



I Rådhusgata er det tilrettelagt for både fotgjengere og syklister.

Nå skal det rulles i sentrum

I år kom Kvadraturens første sammenhengende øst-vest sykkelforbindelse. Sykkelplanen for sentrum er klar, og vareleverandørene tester nye sykkelløsninger.

Sykkelen er en miljøvennlig, arealeffektiv og folkehelsefremmende transportløsning, men sykkeltilretteleggingen i sentrum har vært fragmentert og mangelfull. Sammenlignet med andre nordiske byer, ligger Oslo fortsatt bak når det gjelder antall hverdagssyklister. Det gjelder også sentrum, som kun om lag sju prosent av befolkningen oppgir at de sykler til (Bylivsevaluering 2018).

Strakstiltak

I løpet av 2019 ble flere strakstiltak for sykkel iverksatt. Målet var sammenhengende øst-vest og nord-sørgående sykkeltilrettelegging. Enveiskjøring for biler ga plass til to nye sykkelfelt i Rådhusgata. Tilretteleggingen er forlenget midlertidig over Rådhusplassen, og blir permanent i Dronnings Mauds gate etter hvert som arbeidet med Nasjonalmuseet skrider framover.

Tiltak i regi av Bilfritt byliv har supplert kommunens satsing på sykkeltilrettelegging, blant annet forbindelsen Universitetsgata og Roald Amundsens gate samt en torgtilpasset sykkelvei over C.J. Hambros plass. Det er også kommet sykkelparkeringsplasser og pumper rundt i sentrum. Det planlagte strakstiltaket for sykkel i Kongens gate ble utsatt fordi det må utarbeides en løsning som ikke hindrer avvikskjøring for trikken.

På lang sikt

Strakstiltakene ble planlagt før Områdereguleringen for gater og byrom i sentrum i år ble vedtatt. Med den nye reguleringsplanen vil all permanent opparbeiding av gater og byrom i sentrum følge en helhetlig plan som gir sammenhengende sykkeltilrettelegging i alle retninger i sentrum.

Sykkeltilretteleggingen skal være god for alle – fra de minste til de eldste. Dette er nødvendig for å oppfylle Oslos mål om en sykkelandel på 25 prosent innen 2025. Torggatene blir gode sykkelgater med smalt kjørefelt, og lite eller ingen biltrafikk i lav fart. I enkelte gater vil sykkelfelt være nødvendig. Det stilles også krav til offentlige sykkelparkeringsplasser tilpasset ulike typer sykler.

Privat innovasjon

Det er flere eksempler på selskaper som nå legger om til miljøvennlig og helsefremmende mobilitet. Snekkerfirmaet Lohne & Lauritzen har erstattet flere dieselbiler med el-sykler. Firmaet opplyser selv at

Foto: Julia Kalvik



de ansatte kommer seg raskere rundt, sykefraværet har gått ned, og at sykkel-satsingen gir bedre omdømme og flere oppdrag.

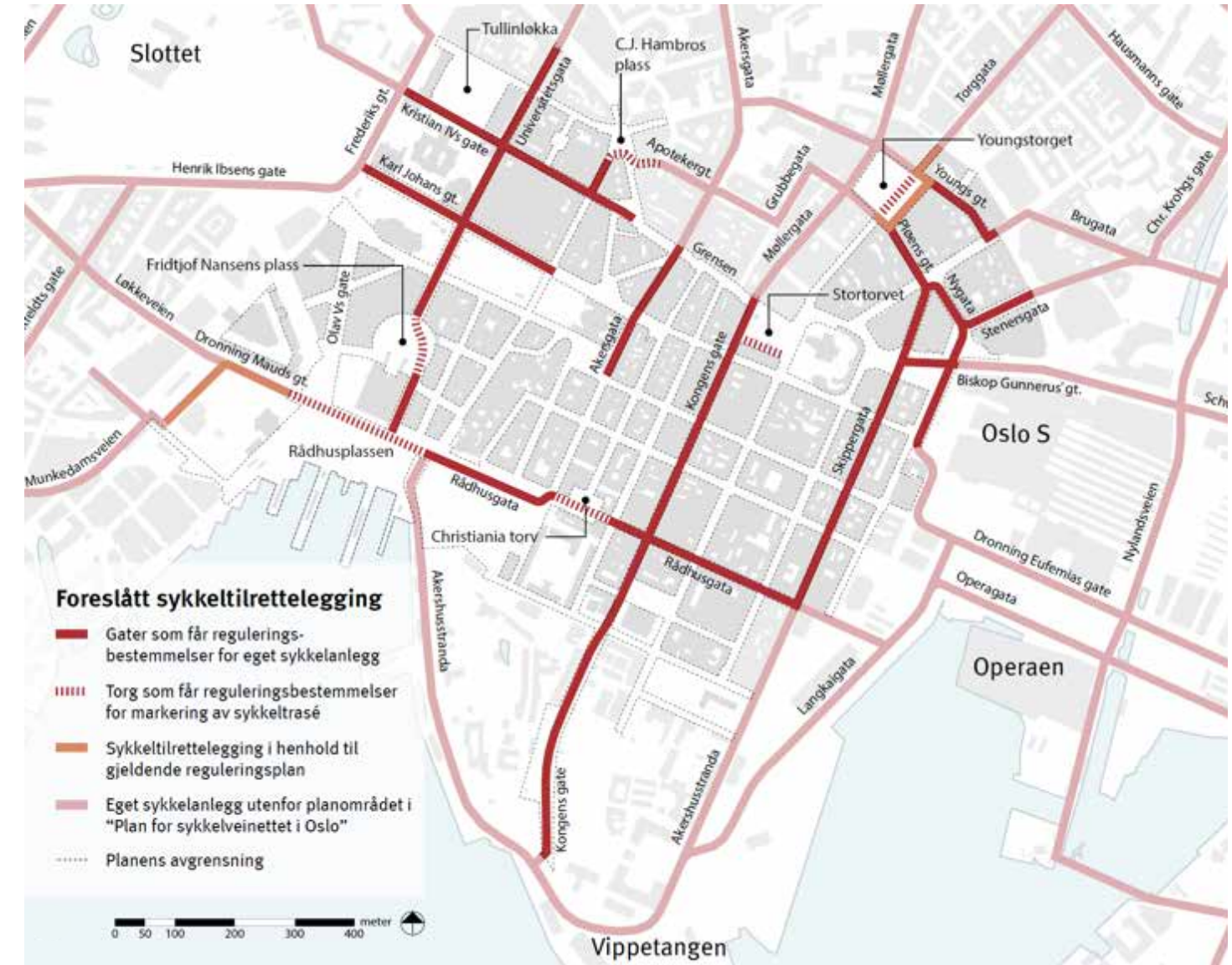
Også vareleveringsbransjen har gjort store endringer siden arbeidet for økt byliv startet opp. Store selskaper som Bring, DHL og Schenker har tatt i bruk nye omlastingssentraler, og frakter stadig flere varer med el-lastesykler, hele året gjennom.

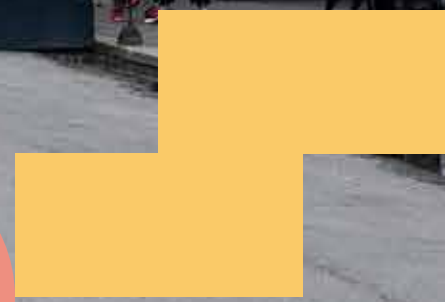
Sykelandelen i Oslo skal opp, og bedre forhold for syklistene i sentrum er viktig for å nå målene.



Foto: Ingar Sørensen

I Områdereguleringen for gater og byrom i sentrum som ble vedtatt i 2019, legges det opp til at Oslo sentrum vil få et sammenhengende sykkelnettverk som gjør det trygt og attraktivt å sykle for alle. Planen vil bidra til å nå Oslo kommunes mål om å øke sykkelandelen til 25 prosent innen 2025.





Sykkelfelt
i Roald Amundsens gate

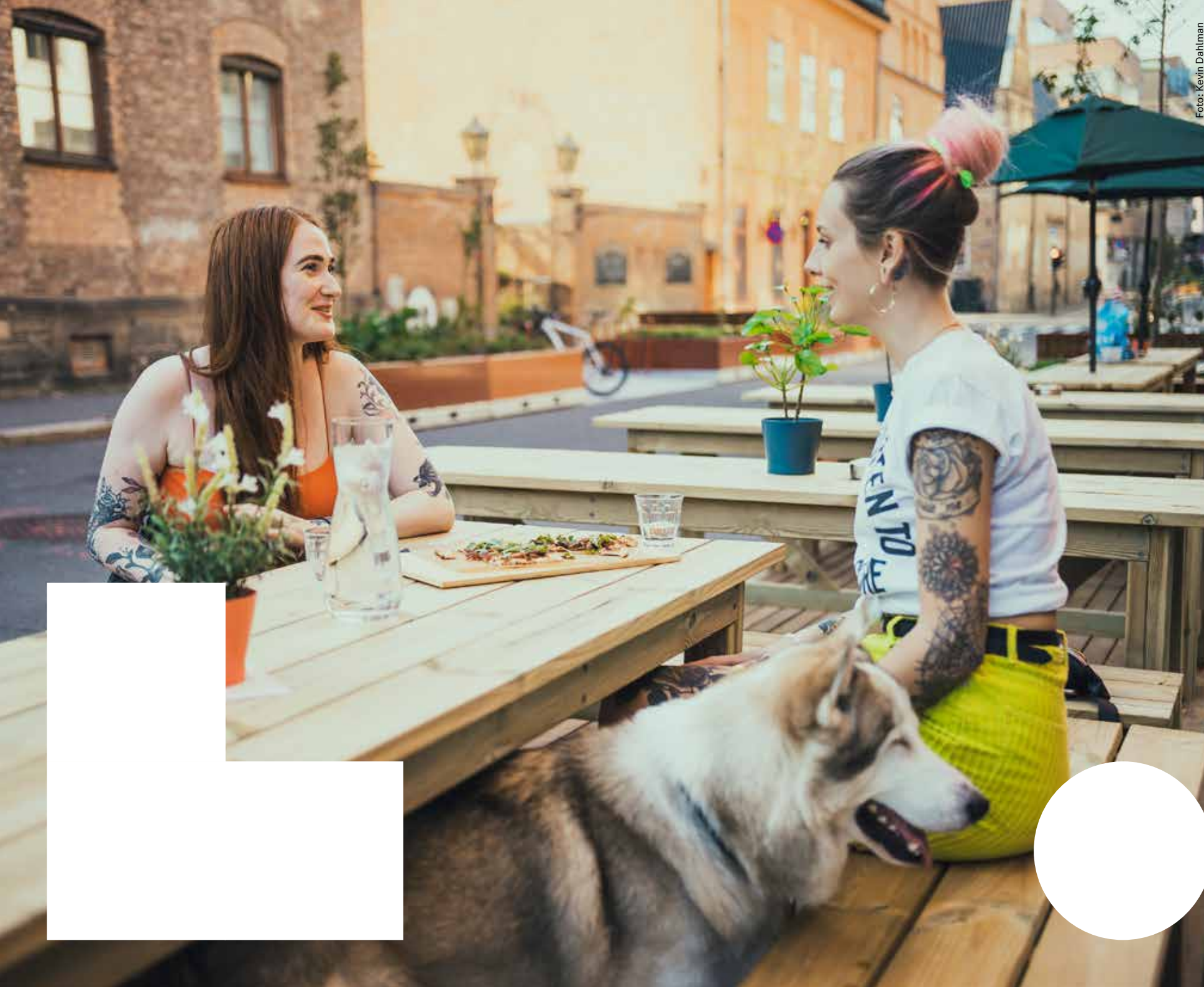


Foto: Kevin Dahlman

Mennesker

Oslo har vist at det er mulig å utvikle sentrum for mennesker ved å prioritere fotgjengere, syklistar og kollektivreisende. Byen skal være for alle, uavhengig av alder og funksjonsevne. Det skaper også økt byliv.



Senior i sentrum

Sentrum skal tilby muligheter for aktiv aldring, med servicetilbud for de eldre.

Vi blir stadig flere eldre i Oslo, og vi er friskere etter oppnådd pensjonsalder. Det betyr at vi må tilrettelegge for aktiv aldring i sentrum. De eldre vil i større grad ha ønsker og forventninger om sosial aktivitet og kunne benytte seg av tjenestetilbud.

Det er dessuten viktig å tilrettelegge for framkommelighet basert på aktiv aldring. Å gjøre det trygt og ønskelig for de eldre å gå eller sykle, er et viktig folkehelseiltak. Dessuten vil en by tilrettelagt for de på 80 år, være tilgjengelig også for de på åtte år, og alle aldersgruppene mellom. Det er derfor viktig at byen er inkluderende og tilgjengelig, også for de eldste.

Flere eldre har filmet når de har beveget seg rundt i sentrum. Slik har vi lært hvordan framkommeligheten kan forbedres. Gjennom seniorbefaringer har vi mottatt innspill om hvordan vi kan gjøre sentrum bedre, og hva som skal til for at eldre kan leve aktive liv.

Direkte resultater av innspillene er utplassering av flere og mer komfortable benker, bedre belysning, etablering av offentlige toalett og drikkevannsfonter og fjerning av snublekanter i gatedekket.

Å gjøre egne innkjøp er viktig, men vanskelig, for mange eldre. Vi vet at mulighetene til å sette seg ned og å få et glass vann uten å betale for det, er viktig for eldre når de er ute og handler. Det samme er tilgang på toaletter, bedre lys og redusert støy i butikkene.

Vi må forsterke og forbedre samarbeidet med handelsstanden, om å tilrettelegge butikker og kjøpesentre for seniorer. Oslo Handelsstands forening har varslet at de i vinter vil teste ut et posehotell og bedre hjemkjøringstjenester i kvadraturen.

Arbeidet handler også om møteplasser på tvers av generasjoner. Et slikt treffpunkt finner vi i Myntgata 2, hvor det er satt opp en såkalt generasjonshuske, som er tilrettelagt for alle aldersgrupper. Samme sted var arena for Generation games, hvor barn og eldre kunne delta sammen i vennskapelig idrettslek, tilpasset alle generasjoner.

Arbeidet fortsetter for en by som er både fysisk og sosialt tilgjengelig, også for den voksende gruppen eldre.

Aldersvennlig by

Aldersvennlig by er et internasjonalt tiltak som Verdens helseorganisasjon (WHO) har satt i gang, for å hjelpe byer til å møte to store globale utfordringer: flere eldre, og økende urbanisering.

Det er etablert et globalt nettverk av aldersvennlige byer og samfunn med fokus på de miljømessige, sosiale og økonomiske faktorene som påvirker seniorers helse og trivsel.

Program Bilfritt byliv og Aldersvennlig by
i Byrådsavdeling for eldre, helse og arbeid, har samarbeidet om tilrettelegging for seniorer i sentrum.



Bøker på hjul

Nye møteplasser og et tilgjengelig bibliotek. Deichmans syklende bibliotek viste nye måter å bruke byens plasser på.

Deichman startet i 2018 et omreisende sykkelbibliotek i Oslo sentrum. Med ønske om å formidle en fortelling om hvordan man kan bruke naturen i byen, poppet Deichmans sykler opp i ulike byrom i Oslo sentrum. Sykkelbiblioteket inneholdt en boksamling for voksne og barn, som speilet tematikken by og natur, samt leker, aktiviteter, møbler og utstyr for gjennomføring av små arrangementer.

I 2019 ble prosjektet utvidet med flere sykler og tilstedeværelse i sentrum sju dager i uka. Dette utvidede utendørsbiblioteket fikk navnet Camp Deichman, og kunne by på flere programmerte aktiviteter og arrangementer.

Camp Deichman skapte et pusterom og var et rolig sted i en livlig by. Det ble raskt et populært sted å

innta dagens lunsj, enten i form av matpakke eller noe varmt fra en av byens mange foodtrucks. Folk kom for å lese aviser, og for å låne og levere bøker. Camp Deichman fylte et behov i byrommet, som åpenbart var etterlengtet.

Det moderne biblioteket er en populær arrangementsarena, og Camp Deichman var ikke noe unntak. Biblioteket fokuserte på å tilby aktiviteter som var rolige og intime. Deichman organiserte egne arrangementer og inviterte samarbeidspartnere til å bruke Camp Deichman som en åpen scene.

Organisasjoner som Leser søker bok, Arthedain og Global Music Oslo benyttet seg av tilbudet. Totalt gjennomførte Deichman og samarbeidspartnerne rundt 30 større og mindre arrangementer sommeren 2019. Blant høydepunktene var Pride for de yngste, og konserter med Meg og kammeraten min. Begge hadde rundt 120 publikummere.

Camp Deichman utfordret folks oppfatning av hvordan hektiske byrom kan brukes. Arrangementer som babydans og dyrkekurs på Stortorvet var populære blant deltagerne, og hyggelige overraskelser for de forbigående. På Youngstorget ble Camp Deichman raskt en destinasjon for folk som jobber i nærheten, mens utendørsbiblioteket i Vaterlandsparken bidro til nye sosiale møter og trygghet.



Gjennom 2019 har Deichmans syklende bibliotek vært synlig flere steder i sentrum.

Nye nettverk gir nye byrom

Byliv skapes gjennom samarbeid mellom private, frivillige og offentlige aktører

Det har vært viktig for programmet å bygge nettverk med og mellom sentrumsaktører, slik at flere tar eierskap til hvordan byrommene våre utvikles. Det offentlige kan tilrettelegge for økt byliv, men kulturliv, butikker, frivillighet og folk som bruker sentrum er de som må skape bylivet.

Flere byrom er blitt brukt på nye måter. Målet er at flere aktører skal se muligheter som ligger i å ta eksisterende byrom i bruk på nye måter, som for eksempel å spille Pentaque på grusplassen på Grev Wedels plass. Deichman gjorde om en rekke byrom til biblioteker gjennom hele sommeren. I desember ble biler i Olafiangangen erstattet med en vinterdag der kulturliv og frivillighet på Grønland ble framhevet.

OsloByliv – bilfrie lørdager

Målet var å bygge nettverk og vise hvordan gata får mer byliv når det gis mer plass til bylivsfaktorer som gående, kultur, kulturminner, vegetasjon og handel. Flere av deltakerne sa at de ble inspirert til å ta egne liknende initiativ i framtida, og flere publikummere fikk øynene opp for nye byrom.

Dørbanking resulterte i at over tretti aktører bidro med innhold. Kreftforeningen stilte med perling av «Fuck cancer-armbånd», og Nordisk bibelmuseum brukte byrommet til å fronte museet i tidsriktige kostymer.

I tillegg bidro over femten andre viktige bylivsaktører. Norges Handikapforbund hadde stand med rullestoltesting, og ga dessuten verdifull hjelp i forberedelsene. Gjennom VR-brillene til Tidvis fikk små og store oppleve Kvadraturen slik den så ut for 400 år siden. OsloByliv foregikk sommeren 2019 i gater som Bylivsundersøkelsen fra 2014 påpekte hadde lite byliv. En av disse gatene var Nedre Slottsgate, som ble omgjort til festivalsone under både Musikkfest Oslo og Oslo Jazzfestival. Disse aktørene fikk erfaringer med å arrangere konserter på nye steder i byen.

Høstferie-aktiviteter for alle generasjoner i Myntgata 2 Generation games og Barnas arkitekturdag ga tilbud til de som tilbragte høstferien i Oslo. Generation games bidro til opplevelser og aktiviteter på tvers av generasjonene og alder. Åtte samarbeidspartnere bidro, som Oslo og Omegn Sjakkrets, Norges Kickboxingforbund og Norges Cricketforbund, som også stilte med to landslagsspillere.

Barnas arkitekturdag ble gjennomført av Oslo arkitekturtriennale i samarbeid med Bykuben, Deichman, Arkitekturmuseet og Bilfritt byliv. Om lag 300-500 små og store lærte om klima og arkitektur, og deltok på aktiviteter som søppelrebusløp, lydvandring, fortellerstund og sandslottbygging.

Foto: Kevin Dahlmann



Ny energi: Selv kortvarige intervensjoner kan bidra til ulike aktører tenker nytt om bruken av byrom, og etablerer nye nettverk for byromstiltak. Her fra Musikkfest Oslo 2019 i Nedre Slottsgate.

Barnas sentrum

Sentrum har vært dårlig tilrettelagt for de minste. Nå har byen fått flere lekeplasser.

I de langsiktige planene for økt byliv i sentrum er barn og unge identifisert som grupper det må tilrettelegges bedre for. Undersøkelser av byliv fra 2013 viste at barn og unge bruker sentrum i liten grad. Nå har sentrum fått flere steder tilrettelagt for lek og fysisk aktivitet.

Fridtjof Nansens plass og Stortorvet har fått balanseelementer, og på Olav Vs plass er det kommet klatrenett. Myntgata 2-kvartalet er åpnet opp for publikum, og tilrettelagt for lek og fysisk aktivitet. Øvre Slottsgate, Grev Wedels plass og Møllergata har fått bord med spillflater, hvor du kan ta med egne brikker og spille ulike spill, som for eksempel sjakk eller Damm.

Fra bil til lek

Det er ikke mange ledige arealer i sentrum. Vi har fått plass til lek ved å ta i bruk plasser på nye måter.

På Christian Frederiks plass på sørsiden av Oslo Sentralstasjon har en tidligere parkeringsplass for biler blitt erstattet med lekeplass for barn.

Lekeplassen henter inspirasjon fra landskap og natur, med elementer som forestiller vann, øyer, trær og høye fjelltopper. Her kan barn klatre, skli, balansere, hoppe på trampoline, huske i fugleredehusken og leke i små lekehytter. Det er også satt ut benker og bord slik at voksne kan slå seg ned mens barna leker. Lekeplassen er opparbeidet midlertidig i påvente av en permanent ombygging av plassen.

Langkaia er en attraktiv og godt besøkt promenade. Skateanlegget ble imidlertid i liten grad brukt, og er nå erstattet av en lekeplass. Lekeplassen ble tatt i bruk samme dag som den ble åpnet for publikum, og har blitt et svært populært sted for familier på tur langs Havnepromenaden.

Multifunksjonell kunst

På Kontraskjæret inviterte vi kunstnere til å lage et kombinert kunstverk og lekeelement. Resultatet ble en skulptur som kan balanseres, klatres og sklis på. Inspirasjonskilden til kunstverket er kjærlighet for noe som har vært flittig brukt, som tekstildukken som er stoppet og reparert mange ganger. Målet er også at skulpturen skal gi de lekende fysiske utfordringer og opplevelser.



Lekeplassene på Christian Frederiksplass og på Langkaia (nederst) ble umiddelbart populære for barn og voksne.



Vinteren stiller andre krav til byliv

Vi har forsøkt å legge til rette for mer liv i sentrum om vinteren gjennom både fysiske og sosiale tiltak.

Vintertiltak

For å tilrettelegge for mer aktivitet om vinteren, har vi gjennomført en rekke fysiske og sosiale tiltak. Eksempler på dette er vinterbelysning som ble prøvd ut i Kirkegata og Rådhusgata vinteren 2018 og 2019, samt oppføring av interaktiv effektbelysning på Fridtjof Nansens plass, som spiller på vinter som et tema. I tillegg er det brukt ressurser på å forsterke gjennomføringen av belysningsplanen for sentrum, noe som har gjort flere byrom tryggere. Det er også utplassert flere bymøbler som inviterer til opphold også om vinteren, og det er gjennomført vintervandringer for å øke interessen for sentrum også i den kalde årstiden.

Inspirere til ny bruk av byrom

For å svare på noe av utfordringen med vinterbyliv, og for å inspirere til ny og alternativ bruk av Fridtjof Nansens plass, gjennomførte vi i desember 2018 arrangementet *Julepause*. Her ønsket vi å gi alle en opplevelsespause på plassen ved å tilby korsang, julefortellinger, mat og drikke ved bålpanner. *Julepause* var et samarbeid med Jobb Ung Løkka og Food Evolution.

For å vise barn og barnefamilier det nye byrommet i Myntgata 2, arrangerte vi i februar 2019 festivalen Vinterlek i samarbeid med aktivitetsskolen i Oslo, Miljøhovedstadsåret og =Oslo. En tredagers festival fylt med lek og moro, for store og små.

Hvordan ønsker vi Oslo om vinteren?

Program Bilfritt byliv har utarbeidet et forslag til en vinterstrategi for å vise hvordan Oslo sentrum kan utvikle seg til en mer levende by i vinterhalvåret. Gjennom frokostmøter, seminar og vinterverksted har vi fått innspill til hva Oslos innbyggere, kommunale etater, bydeler, organisasjoner, næringsliv og handelsstand ønsker seg for å få et mer levende vinterbyliv. Ved å ta utgangspunkt i funn fra tidligere bylivsundersøkelse, kartlegge hva andre vinterbyer gjør for å fremme vinterbyliv, og systematisere innspill fra medvirkningsprosessene har vi kommet fram til fem mulige strategier for hvordan vinterbyliv kan forbedres. Strategiene handler om at sentrum skal være for alle hele året og at byrommene og møteplassene i sentrum bør være tilpasset slik at de fungerer året rundt. Sentrumsområdene bør inspirere til lek og aktivitet uavhengig av årstid, og være en destinasjon som man også har lyst til å dra til i de kaldere månedene. Strategien legger stor vekt på at Oslo kommune ønsker å tilrettelegge for byliv hele året med blant annet organisasjoner, næringsliv og handelsstand som aktive bidragsyttere.

Arbeidet med økt vinterbyliv fortsetter i årene som kommer, og mange av forslagene er også relevante for resten av Oslo.



Foto: Rolf Sandnes



Foto: Rolf Sandnes

Lek og aktivitet i Myntgata 2



Foto: Bo Mathisen

Julekos og stemningsbelysning på Fridtjof Nansens plass



Foto: Bo Mathisen

Tellinger
viser at det flere
mennesker i gatene
og mer opphold
i sentrum.

Monitorering og måling

Fakta og statistikk er viktig for å kunne finne ut hvordan tiltakene har fungert, og hvordan bruken av sentrum og folks holdninger til byen har endret seg underveis.



Oslo sentrum er landets viktigste handelsområde

Hvordan går det egentlig med handel- og næringsliv i Oslo sentrum? Gjennom Byregnskapet er utviklingen for årene 2016 til 2018 dokumentert med spesielt blikk på Bilfritt-byliv-området.

Fakta om Byregnskapet

Gjennom Byregnskap for årene 2016, 2017 og 2018 har Multiconsult dokumentert utviklingen for handel og næringsliv i Oslo, med særlig fokus på tiltaksområdet for Bilfritt byliv-programmet.

Oslo er det økonomiske lokomotivet i norsk næringsliv generelt og handelsnæringen spesielt. Særlig gjelder dette sentrum, hvor svært mange sysselsatte med høy produktivitet holder til. Sentrum er det viktigste handelsområdet i landet, særlig for klesbransjen og spesialbutikker¹, men også for serveringsnæringen er Oslo sentrum viktig.

Også når sammenligningen begrenses til kjøpesentrene har Bilfritt byliv-området høyest vekst av områdene som er analysert i perioden.² Konklusjonen er altså den samme, som framkommer av tallene for handelsomsetning omtalt ovenfor.

Kjøpesentrene i tiltaksområdet til Bilfritt byliv, hadde en omsetningsvekst på minus 1 prosent i 2016, så pluss fire og seks prosent i 2017 og 2018. Denne positive utviklingen i Oslo er ingen av referanseområdene i nærheten av.

Det foregår en tydelig endring i sammensetningen av type handel i Oslo sentrum. Mens forretninger knyttet til klær og sko har fått redusert omsetning i 2017 og 2018, har spesialbutikker hatt sterk vekst i 2016 og 2017, og en mer forsiktig vekst i 2018. Spesialbutikker har nå en større andel av handelen (30 prosent) enn klær og sko (28 prosent).

Også hus og hjem har hatt en sterk vekst i perioden, der gjenåpning av Glasmagasinet høsten 2017 har bidratt sterkt. Mat og drikke har hatt en ujevn utvikling med nedgang i 2016 og 2017, men oppgang i 2018.



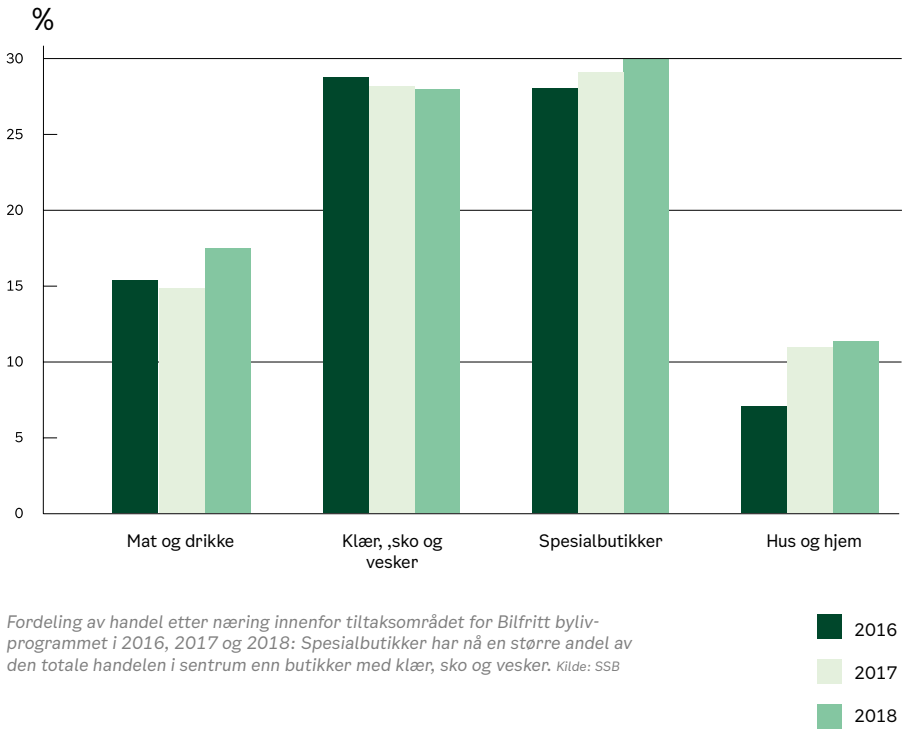
	2016-2017	jan/feb	mars/apr	mai/jun	jul/aug	sept/okt	nov/des	2017-2018
Oslo Bilfritt sentrum	3 %	-1 %	1 %	0 %	-6 %	0 %	-7 %	-2 %
Oslo (eksl. tiltaksområdet)	2 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	2 %	1 %
Trondheim Midtbyen	-4 %	-6 %	-3 %	-7 %	-8 %	-8 %	-6 %	-6 %
Trondheim Rosenborg og Møllenberg	-1 %	3 %	0 %	1 %	0 %	3 %	-2 %	1 %
Bergen sentrum	-3 %	-2 %	3 %	3 %	2 %	0 %	1 %	1 %

Omsetningsutvikling for varehandel totalt i 2018 sammenlignet med samme periode året før, i tillegg til utviklingen fra 2016 til 2017. Kilde: SSB

Klær og sko er næringen der høyest andel av omsetningen i byen skjer i tiltaksområdet for Bilfritt byliv – andelen passerte 50 prosent i 2018. Spesialbutikker passerte en tredel i 2017, mens hus og hjem har økt fra sju til elleve prosent. For mat og drikke er andelen ni prosent, etter en svak økning fra 2016 til 2018.

De viktigste handelsgrunnkretsene er Vaterland og Midtre Karl Johan, med i overkant av 20 prosent av omsetningen i Oslo, mens Nedre Karl Johan, Youngstorget og Øvre Karl Johan har mellom 10 og 15 prosent av den samlede omsetningen i sentrum. For Vaterland og Midtre Karl Johan er andelen noe redusert i perioden, mens Youngstorget og Øvre Karl Johan øker.

¹ Sportsbutikker, apotek, parfymierier, platebutikker, bokhandlere, papir- og kontorutstyr, urmakere, smykker, foto, optikere, gullsmeder, leketøy, barneutstyr, hobbybutikker, blomster, hagesentre, dyrebutikker, erotikk, antikviteter og bruktbutikker.
² Basert på kjøpesenterstatistikk fra Kvarud analyse.



Servering er fortsatt viktig i sentrum

Oslo sentrum er et viktig møtepunkt, noe som reflekteres av Oslo sentrum har 37 prosent av serveringsomsetningen i Oslo kommune. Andelen har falt fra 39 prosent i 2016, altså en annen trend enn innenfor handel. Omsetningen fra servering økte med tre prosent i 2017, men ble redusert med én prosent i 2018 i Bilfritt byliv-området. I Oslo utenom tiltaks-området økte omsetningen i serveringsbransjen med fem prosent.

Sammenlignet med Trondheim og Bergen var utviklingen i omsetning innenfor serveringsbransjen relativt god i Oslo sentrum. I Midtbyen i Trondheim gikk

omsetning innenfor serveringsbransjen ned med 12 prosent i 2018, etter en liten nedgang i 2017. I Bergen sentrum var reduksjonen tre prosent i 2017 og fire prosent i 2018. Omsetningen i serveringsbransjen i sentrum av de store norske byene ble redusert i 2018.

Serveringsomsetningen på kjøpesentrene øker derimot relativt sterkt. Det er særlig tydelig i Oslo utenfor Bilfritt byliv-området, men også innenfor tiltaksområdet er det en klar vekst. Det gjelder også kjøpesentrene i ulike deler av Akershus og Trondheim sentrum, men ikke i Bergen sentrum. Det kan være et tegn på at serveringsbransjen er på vei inn i kjøpesentrene.

Svakere handelsvekst, men best i landet

Som følge av økt netthandel, var 2017 og 2018 utfordrende år for butikkbasert handel i Norge. Samlet vekst i tiltaks-området for Bilfritt byliv-programmet ble redusert fra sju prosent i 2016 til tre prosent i 2017 og minus to prosent i 2018, ifølge omsetningstall fra SSB.

I 2016 og 2017 var det veldig tydelig at tiltaksområdet for Bilfritt byliv-programmet hadde den sterkeste utviklingen innenfor handel sett i forhold til referanseområdene, men dette er ikke like klart i 2018. Referanseområdene er hele Oslo, Midtbyen i Trondheim, Rosenborg og Møllenberg i Trondheim og Bergen sentrum.

Tiltaksområdet har svakere utvikling enn Bergen innenfor spesialbutikker og alkoholomsetning på Vinmonopolet. Innenfor servering er resten av Oslo bedre, og innenfor klær og sko er utviklingen nokså lik i alle sammenlignings-områdene. For øvrig er omsetningsutviklingen i tiltaks-området for Bilfritt byliv-programmet sterkere enn sammenligningsområdene. Det innebærer at området er best på mat og drikke og hus og hjem, mens det er nestbest for servering og alkoholomsetning.

Samlet er det grunn til å slå fast at selv om utviklingen i handel og servering var noe svakere i 2018, var det også dette året i hovedsak Oslo sentrum som var det beste stedet å drive virksomhet innenfor disse næringene – i hvert fall sett i forhold til referanseområdene.

	2016-2017	jan/feb	mars/apr	mai/jun	jul/aug	sept/okt	nov/des	2017-2018
Oslo Bilfritt sentrum	3 %	-3 %	-1 %	3 %	-2 %	-3 %	0 %	-1 %
Oslo (eksl. tiltaksområdet)	5 %	3 %	7 %	4 %	4 %	3 %	8 %	5 %
Trondheim Midtbyen	2 %	-6 %	-2 %	-17 %	-23 %	-14 %	-10 %	-12 %
Trondheim Rosenborg og Møllenberg	6 %	8 %	5 %	-5 %	-12 %	-9 %	-1 %	-4 %
Bergen sentrum	-3 %	-5 %	-3 %	-1 %	-1 %	-14 %	3 %	-4 %

Omsetningsutvikling i serveringsbransjen i 2018 sammenlignet med samme periode året før. 2015-kr, inkludert prikket2 data. Kilde: SSB

Flere mennesker bruker større deler av sentrum

– Bylivsevaluering 2017–2019

I løpet av de siste tre årene er det gjennomført en såkalt bylivsevaluering for å undersøke folks bruk av sentrum, og hvordan forståelse og holdninger til tiltakene har endret seg.

Flere folk i gatene

Resultatene viser at det var 14 prosent flere mennesker i gatene og 43 prosent flere som oppholdt seg i byrommene i 2019 sammenlignet med 2017. Et godt eksempel er Fridtjof Nansens plass hvor det har skjedd store endringer i perioden. Borggården til Rådhuset er ikke lenger dominert av biltrafikk. I dag er plassen fylt med bord, stoler, kunst, beplantning og lekeelementer. I år ble det registrert 47 prosent flere opphold enn i 2017. Fellesnevneren for flere av byrommene der det er registrert en økning i antall opphold er at det er gjennomført bylivstiltak som inviterer til opphold.

Økt kjennskap til Bilfritt byliv

Kjennskapen til bilfritt byliv-tiltakene har økt i løpet av perioden. I 2017 assosierte de fleste programmet med

fjerning av gateparkering. I år nevner flere tiltak som belysning, møblering og vegetasjon. Samtidig nevner mange fremdeles tiltak som ikke er del av Program Bilfritt byliv, som kollektivtransport og bompenger når de blir spurt om hvilke tiltak de forbinder med programmet.

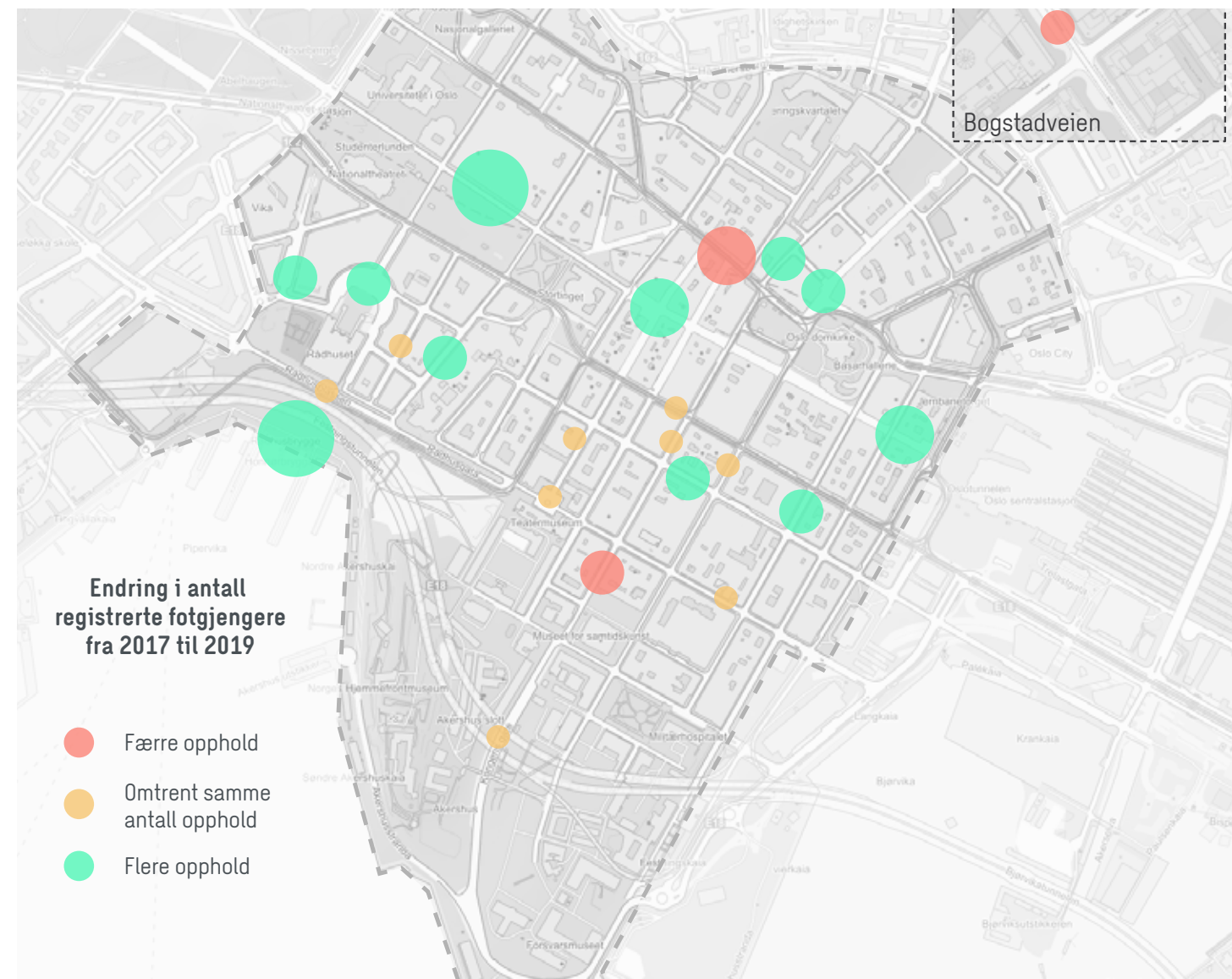
Det er stort sett likt kunnskapsnivå knyttet til hvilke tiltak som inngår i programmet mellom de ulike gruppene som er blitt spurt. Folk på gata, og representanter fra næringslivet, har størst kjennskap til at tiltak som benker og beplantning inngår i programmet.

Folk er noe mer tilfreds med stemningen og aktiviteter i sentrum i 2019 sammenlignet med 2017, mens flere mener at bilene har fått dårligere fremkommelighet på de tre årene.

Holdning til tiltak i programmet

Andelen som er positive til Bilfritt byliv-tiltakene har økt. Det er imidlertid store forskjeller mellom de spurte gruppene. Personene som ble intervjuet på gata (68 prosent) tror i større grad at tiltakene vil trekke flere personer til sentrum enn aktører fra næringslivet (32 prosent), og befolkningen for øvrig (39 prosent). Det er også geografiske forskjeller. Flere av de som bor i indre by (50 prosent), tror at flere vil trekkes til sentrum, enn de som bor i ytre by (34 prosent).

Endring i antall oppholdsregistreringer fra 2017 til 2019. Størrelsen på prikkene markerer størrelsen på endringene; dess større prikk jo flere/færre registrerte opphold. Endringen i Bogstadveien er vist som kartutsnitt opp til høyre. Største endring er registrert i Karl Johans gate (lengst nord/vest). Her ble det registrert 25 000 flere fotgjengere i 2019 enn i 2017, en økning på over 50 prosent.



Metode og datagrunnlag

SWECOs Bylivsevaluering for Program Bilfritt byliv består av fotgjengertellinger, oppholdsregistreringer, spørreundersøkelser, medieanalyse og deltagende observasjon.

Fotgjengertellingene og oppholdsregistreringene ble gjennomført etter samme metodikk som Bylivsundersøkelsen fra 2014.

- ▶ Fotgjengertellinger: To dagers registrering av antall gående i intervaller på 10 minutter. Ble gjennomført på en hverdag og en lørdag i juni for alle tre år. Antall tellepunkter: 22, samt et referanseområde
- ▶ Oppholdsregistreringer: Ble gjennomført over to dager, en hverdag og en lørdag i juni på til sammen 17 steder. Det ble registret hver andre time mellom kl. 10.00 og 22.00

Det er gjennomført spørreundersøkelse blant Oslos befolkning og næringslivet, samt gjennomført gateintervju på ulike steder i sentrum. Det er også gjort en medieanalyse der innlegg publisert i tradisjonelle og sosiale medier blir analysert. I tillegg er det i 2019 gjennomført fokusgruppesamtale, deltagende observasjon og omverdensanalyse som alle er inkludert i samlerapporten.

Ordforklaring:

Opphold: Oppholdsregistreringen foregår ved at den som registrerer ulike aktiviteter i byrommet noterer de ulike aktivitetene på et kart. Eksempler på aktiviteter er: sittende på benk, venter på transport og lekende barn.

Endring i antall oppholdsregistreringer fra 2017 til 2019. Størrelsen på prikkene markerer størrelsen på endringene; dess større prikk jo flere/færre registrerte opphold. Størst økning er registrert på Youngstorget og i Karl Johans gate. Nedgangen for Rådhusplassen kan forklares med at deler av plassen var avstengt i 2019 på grunn av vedlikeholdsarbeid og rigging til VG-lista.



Sentrum er et viktig møtepunkt, og har 37 prosent av serveringsomsetningen i Oslo. Her fra Christiania Torv.

Kommunikasjon og læring

Program for Bilfritt byliv har fått stor oppmerksomhet – både nasjonalt og internasjonalt. Satsingen har møtt både usikkerhet og motstand, men også fått stor støtte fra byens innbyggere. Alt dette er verdifull erfaring når arbeidet med bylivstiltak fortsetter.



Setter følelser i sving

Det er et sterkt engasjement rundt Program Bilfritt byliv. Endring skaper følelser, og følelser må få komme til uttrykk.

Siden begrepet Bilfritt byliv dukket opp i 2016 har det vært mange meninger om satsingen. Det har vært usikkerhet, oppgitthet, irritasjon, sinne og frykt. Samtidig har det vært vilje, nysgjerrighet, glede, optimisme og humor. Vi ser også at sentrale aktører i Oslos næringsliv sammenligner Bilfritt byliv med innføring av røykeloven for 15 år siden; når den verste motstanden har lagt seg, er det få som ønsker seg tilbake til slik det var før endringen.

Også berettiget kritikk

Blar en seg tilbake i et par år gamle artikler, og leser innlegg i sosiale medier, kan en få inntrykk av at handelsstanden, gårdeierne og næringslivet har vært kollektive motstandere av Bilfritt byliv. Bildet er imidlertid mer sammensatt enn det. Det er ingen tvil om at den raske innføringen av bilreduserende tiltak og et nytt trafikkmønster, sammen med en generell omfattende byggeaktivitet i Oslo sentrum, har vært en utfordring for mange forretninger, vareleverandører og håndverkere. Det er viktig for oss å ha en ydmyk tilnærming til noe av kritikken som har kommet fra handelsstanden og enkeltbutikker i sentrum, når de sier de har fått for lite informasjon, og blitt for lite involvert underveis.

Hverdagsutfordringer for enkeltmennesker

Gjennom arbeidet med Bilfritt byliv har vi også sett at det er mennesker som opplever at deres muligheter for å komme seg til og rundt i sentrum er begrenset. Det gjelder for eksempel hverdagsutfordringer for enkelte eldre, og andre med nedsatt bevegelsesevne. Dette er utfordringer kommunen tar på alvor. Vi prioriterer dialog, og samarbeider om å finne nye og bedre løsninger.

Fra om til hvordan

I år har flere fysiske tiltak kommet på plass, og flere ser allerede positive effekter. For de fleste er ikke lenger spørsmålet om en skal ha et sentrum med færre biler, men hvordan det skal fungere.

Nye initiativ fra næringslivet

På 1970-tallet lå eksosen tykk over byen, og bilkøen strakk seg over Rådhusplassen og gjennom hele Kvadraturen. I dag ser vi at stadig flere byer, både i Norge og utenlands, er i gang med å prioritere byliv og miljø fremfor bedre tilgjengelighet og parkeringsplasser for biler. Fortsatt får vi høre at sentrums-handelen lider på grunn av Bilfritt byliv. Men vi ser også eksempler på det motsatte. Folkelivet sprer seg til nye deler av sentrum. Flere i næringslivet er optimistiske, og tilbyr kundene nye tilbud og opplevelser, og innovativ service. Eksempel på dette er når vareleverandører og håndverkere tar i bruk nye framkomstmidler, som sparer dem for tid og gir økonomisk avkastning. Eller når en bilforhandler åpner et visningssenter midt i byens nye gågate.

Byutviklingen i Oslo er ikke adskilt fra resten av verden. Vi ser likhetstrekk, på ulike måter og i ulikt tempo, i byer som København, Paris, Amsterdam, London og New York. Motstand og protester er en naturlig del av endringer, men erfaringene så langt er at få ønsker å reversere utviklingen for økt byliv, flere mennesker og mer grønt, når den først er i gang.



Vekker stor nysgjerrighet og oppmerksomhet

Oslo har vist at det er mulig å raskt og effektivt redusere antall biler i sentrum, og prioritere fotgjengere, syklistene og kollektivreisende, samtidig som en gjør byen grønnere. Arbeidet Oslo kommune har gjort har blitt lagt merke til langt utenfor landets grenser.

Program for Bilfritt byliv har skapt interesse og nysgjerrighet, men publisiteten har nok også økt siden Oslo var Europeisk miljøhovedstad i år. Oslo kommune har lansert en svært ambisiøs klimastrategi med mål om å bli verdens første utslippsfrie storby. Et av tiltakene er å redusere biltrafikken med en tredjedel innen 2030, sammenliknet med 2015-nivå.

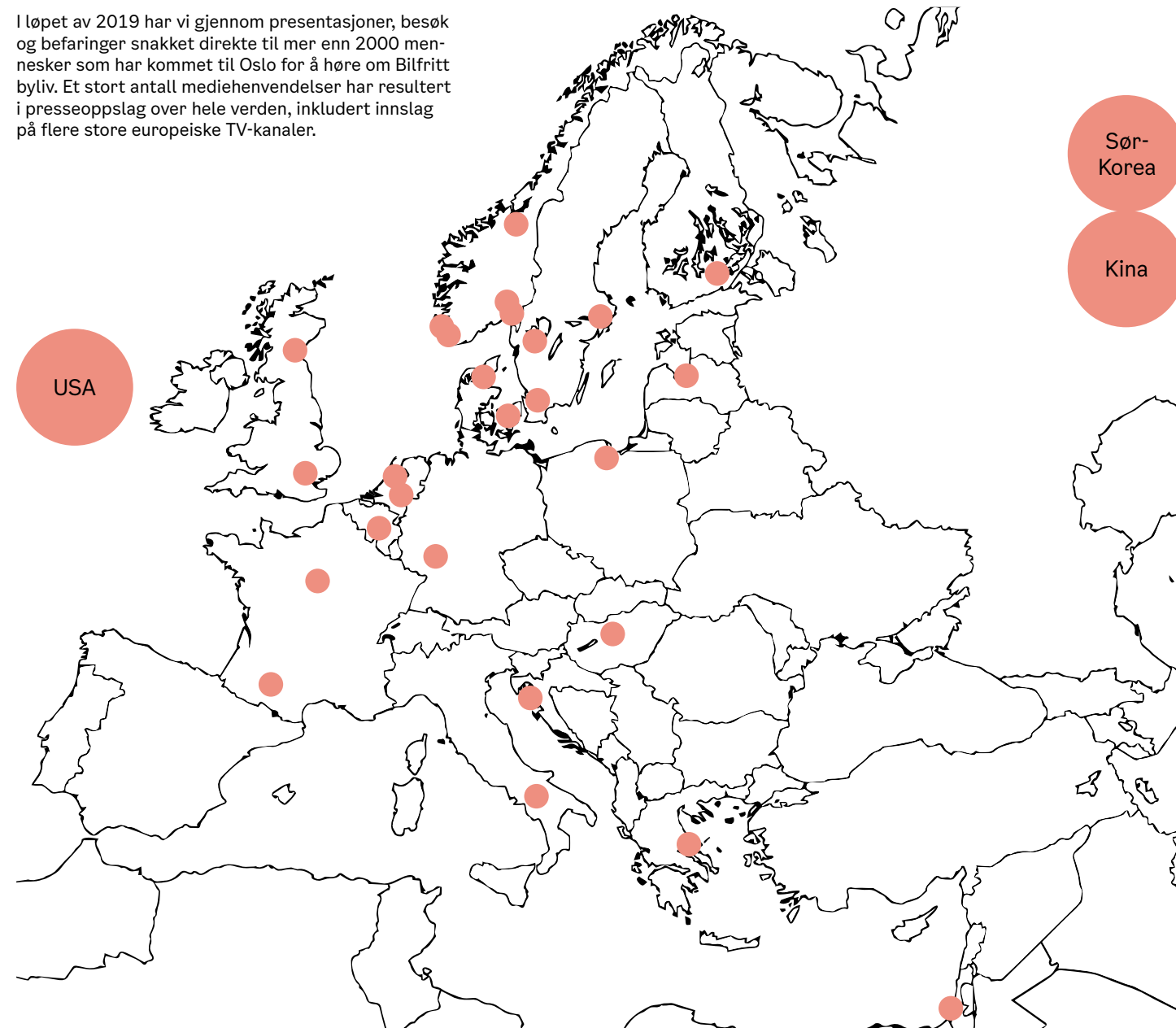
Interessen for å høre mer om hva Bilfritt byliv er, hvilke erfaringer vi har høstet og lære mer om tiltakene, har vært stor. Gjennom hele prosjektperioden har vi jevnlig holdt presentasjoner, hatt besøk fra delegasjoner og journalister fra ulike nasjonaliteter. Ikke minst har vi arrangert befaringer utendørs for grupper fra inn- og utland.

Tiltakene regnes av mange som radikale, ikke minst på grunn av hastighet på gjennomføring og det store området det jobbes med i sentrum. Mange kommer til oss for å høre om klimatiltak. Men stadig flere som også ser sammenhengen med plassen bilen beslaglegger i gata, og hva det betyr for bylivet når det legges til rette for et mangfold av opplevelser tilpasset ulike menneskers behov.

Det engelske magasinet Wired skrev blant annet om Oslo: «Disse radikale restriksjonene åpnet byen for fordelen som ofte oversees ved bilreduserende tiltak; mer plass. Mens klimagevinsten ofte er en god motivasjon for å begrense bilbruken, vil noen av de største gevinstene være urban byutvikling».

For oss som har jobbet med Bilfritt byliv er det gledelig å se at økt byliv, blir en stadig viktigere argumentasjon, for de som kommer på studiebesøk til Oslo. Det er også inspirerende for oss å se hvordan stadig flere ønsker å prioritere byliv og myke trafikanter fremfor bilen, og lærerikt å få kunnskap fra kolleger i inn- og utland.

Vi har mottatt et stort antall henvendelser fra studenter i Norge og utlandet, som ønsker å bruke Bilfritt byliv som case. Det tyder på at vårt arbeid også treffer den yngre generasjon. Dette er også en interessant gruppe mennesker for oss som jobber med byutvikling. Tall fra Statens Vegvesen (2019) viser en nedgang på hele 19 prosent blant unge mellom 18 og 29 år i Oslo som tar førerkort. Samtidig hører vi at stadig flere byboere i denne aldersgruppen også velger bort det å eie sin egen bil. Det er naturlig å anta at dette har en sammenheng med måten vi beveger oss på er i stor endring – særlig i de største byene. Med andre ord at et bredere kollektivtilbud, nye transportmetoder og restriksjoner på bruk av privatbiler har en innvirkning på hvordan unge tenker.



Hvor går veien nå?

Fremtidens Oslo er en enda grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle.

Arbeidet med økt byliv er bare i startfasen. *Handlingsprogram for økt byliv 2018-2027* og *Områdereguleringen for gater og byrom i Oslo sentrum* (vedtatt juni 2019) danner grunnlaget for en sterk satsing i årene framover.

Plattform for byrådssamarbeidet for 2019-2023

I *Plattform for byrådssamarbeidet for 2019-2023* legges det også føringer for den videre bylivssatsingen. Bylivssatsingen utvides til å inkludere hele Oslo, med et fokus på sentrum, Tøyen og Grønland. Det legges bedre til rette for at innbyggerne selv aktivt kan skape byliv gjennom tiltaket «Levende gater». Byrådsplattformen åpner opp for et bedre samarbeid om bylivet basert på engasjement og involvering med næringsdrivende og frivillige.

Grønn by

Oslo er rangert på sjette plass blant verdens grønne byer, ifølge *Sustainable Cities Index*. Det videre arbeidet med grønn byutvikling vil også ha betydning for bylivssatsingen i årene som kommer. Det skal plantes flere trær i hele Oslo og det skal gjennomføres flere tiltak for å få ned klimagassutslippene. Byrådsplattformen foreslår blant annet etablering av en pilot på miljøsonen innen bilfritt byliv-området i løpet av 2020. Målet er at det kun skal være tillatt med utslippsfrie privatbiler i sentrumsområdet i løpet av 2020, og kun utslippsfrie lette varebiler fra 2023.

Veien videre

Arbeidet med Program bilfritt byliv har lært oss at en storstilt satsing på økt byliv ikke bare vekker begeistring, men også skaper motstand. Noe av motstanden skyldes opplevelsen av at forandringer skjer for raskt, uten god nok informasjon og medvirkning. Dette må vi ta på alvor. Under UrbanFuture-konferansen i Oslo i mai 2019, delte den tidligere borgermesteren i Santiago de Chile, Carolina Tohá, sine erfaringer. Hennes budskap var at denne type prosjekter krever en stor grad av ydmykhet. Når Oslo kommune nå skal forsterke satsingen på en bedre, varm og grønn byutvikling hvor bylivet gis mer plass, krever det at vi lytter til de som berøres. Vi må jobbe sammen, slik at intensjonen om å øke bylivet blir et gode for alle.



I byrådsplattformen legges det opp til økt satsing på byliv i et enda større område av sentrum.

Historiene

Arbeidet med Bilfritt byliv har skjedd i samarbeid med mange aktører i og utenfor kommunen. Vi har invitert noen av dem som har jobbet sammen med oss, noen som har blitt berørt og noen som har latt seg inspirere på ulike måter til å dele sine tanker om Bilfritt byliv.



Vil vekke liv i den historiske bykjernen

Janne Wilberg,
byantikvar i Oslo kommune

Kulturminnene og kulturhistorien er ikke ferskvare, men en kilde til kunnskap og opplevelse på tvers av tid og rom.

Kulturhistorien ligger pent plassert på tvers av temaene i Bilfritt Byliv. Byantikvaren har lite eget ansvar for gjennomføringen av enkeltdelene, men er involvert i veldig mange prosesser. Vi er opptatt av å bidra til å vitalisere den historiske bykjernen. Derfor er vi positive til at man prøver ut midlertidig møblering, nye måter å opparbeide gategrunn og plasser på, mer grønt og tilrettelegging for aktivitet i sentrum.

Tilrettelegging for opphold i gater og områder som tidligere var rene "transportetapper", gjør det også lettere å oppleve arkitekturen i byen med alle sine detaljer. Så må man vurdere resultatet av de enkelte

tiltakene i etterkant. Noen tiltak bygger i større grad opp rundt en positiv synliggjøring av enkelte verdifulle bygningsmiljøer i Oslo sentrum, som tiltakene som er gjennomført i bakgården i Myntgata 2. Andre større byromsinstallasjoner derimot, kan oppleves som forstyrrende fra et antikvarisk perspektiv.

Historisk sett har det ikke vært tradisjon for å ha trær i gatene i sentrum, hvor parkene har tjent som grønne lunger. I lys av «det grønne skiftet» og ønsket om å gjøre sentrum mer attraktivt er Byantikvaren positiv til at man gjør gatene grønnere, men det vil ikke alltid si at det er trær som er løsningen. Ikke minst i de såkalte «utsiktsgatene», der man kan se byens grønne åser og Akershus festning, en byplanmessig løsning fra renesansen, er det viktig ikke å fylle sikten med høye og løvrike trær. Her bør «forgrønningen» skje ved hjelp av lavere beplantning, busker og blomster. Vi er imidlertid åpne for at man i utvalgte gater etablerer trær.

Forøvrig er det stort rom for forbedring og forskjønnelse av de mange sikkerhetstiltakene rundt offent-

lige bygninger. De må kunne aktiviseres på en estetisk måte som bidrar til byliv i langt større grad enn i dag. Aktivisering av gårdsrommene og første etasje på gateplan er kvaliteter som bør fremelskes i årene som kommer, ikke minst gjenåpning av gamle porter og dører på hjørnene. Dette vil øke attraktiviteten i området.

Byantikvarens hovedbidrag til Bilfritt Byliv er å tilby historiske byvandringar om spennende temaer til et bredt publikum, gjerne knyttet til byutvikling og økt byliv. Vårt digitale Kvadraturatlas, vandrekartet Tur i Kvadraturen og Barnas Kvadratur, et vandrekart og pedagogisk turopplegg for barn, inneholder mye interessant og morsom historie som bør gjøres tilgjengelig for byens befolkning på en åpen digital plattform. Her ligger det store muligheter for et godt samarbeid med både kultur-, miljø- og turistsektoren, og med frivillige organisasjoner og andre aktører med hjerte for formidling av byens historie.



Foto: Lars Ludvig Røed

Amsterdam goes car-light

Wiard Kuné,
senior policy advisor, Gemente Amsterdam

At the beginning of the project in Amsterdam we got a lot of questions about the best practices in other cities, mainly in Europe. Oslo was one of the cities that was mentioned most, because of the successful approach of reducing car dependency in the city center.

We therefore asked a group of trainees to do research in other cities, with two main questions: (1) what contributed to the successes of the measures in these cities and (2) what were the lessons learned when it comes to lesser successful measures in these cities? The most important message we learned, was that words matter. 'Car-free' became a slogan of its own, which people began to fill in for themselves.

The downside (losing my car) became apparent, whilst the upside (a liveable city) got lesser attention. The

second lesson learned is that we should not have a carfree city as a goal. This has a negative connotation for lots of people. From the beginning, Amsterdam used the Dutch word 'autoluw', which translates roughly as 'car-light'. So, the Amsterdam-scheme for reducing the footprint of the car is called 'Amsterdam is creating space – an agenda for a car-light city'.

We start by giving a perspective of how future Amsterdam could look like. In this chapter we show how the Amsterdammer can move around in a liveable and accessible city, with all the benefits of enough space to move around and enjoy the public space, but also the benefits of a good public transport system and enough room for using active modes (i.e. walking and biking). This perspective works very well in telling narrative of a car-light city.



Foto: Gemente Amsterdam

Oslo has given us insight about incremental change

Lesley Macinnes,
councillor, the City of Edinburgh Council

We were delighted to be invited by the Deputy Mayor of Oslo last year to find out more about their ambitious 'car free liveability programme'. Like Edinburgh, Oslo is working towards a transformed, better connected and more liveable city centre, and it was an invaluable experience to find out more about their efforts to achieve this.

I was particularly interested in the city's strategies for sustainable transport, urban development and mobility, which chime with Edinburgh's ambitious goal of becoming carbon neutral by 2030. By exploring Oslo's development of pilots which test ways of increasing connectivity and improving public realm, we were given an insight into how incremental change can be achieved too. And a thoroughly enjoyable visit to both the newly-developed waterfront and historic centre demonstrated just how cities can look to the future while preserving their heritage.

Our own plans for Edinburgh's City Centre Transformation will create a people-focused city centre, reducing the dominance of cars and improving connections for those travelling on foot, bike or by public transport. Through extensive consultation, research and design work we have established a comprehensive ten-year delivery plan for this vision. This takes into account Edinburgh's unique landscape and cultural reputation. However it is only through engaging with other cities like Oslo that we will build upon our position as a major European capital.

It is wonderful to share opportunities and ambitions with the beautiful city of Oslo.



«Bilfritt byliv» fortjener heder

Christian Rignes,
administrerende direktør Eiendomsspar AS

«Bilfritt byliv» er et fornuftig prosjekt som fortjener støtte. Riktig gjennomført vil det menneskeliggjøre byen. Det vil bli mindre forurensning, mer klimavennlighet, bedre estetikk, mer liv og hygge – i sum mer og bedre byliv.

Dette betyr ikke at Rom skal bygges på én dag. Byer utvikles over hundrevis av år, derfor må byutvikling være skrittvis og gjennomtenkt. Dette gjelder også prosjektet bilfri by.

Selv om bilen skal og må underordne seg gående, syklende og kollektivtransport, er det viktig å sørge for tilgjengelighet for dem som arbeider og handler i byen. Mine observasjoner av prosjektet «bilfritt byliv» kan oppsummeres som følger langs noen viktige hovedakser:

Tilgjengelighet til sentrum

Geografisk omfang synes omtrent riktig, selv om det er mer ambisiøst enn sammenlignbare «bilfrie» byer. Tilgjengeligheten er hjulpet av et godt kollektivtilbud i Oslo, samt elsykler og sparkesykler som gjør at man lett kommer rundt. Etablering av nye sykkelstier skal det gis ros for! En ny t-banetunnel, og en ny tog tunnel, må prioriteres for å sikre fortsatt god kollektivdekning. Drosjer og andre spesialbehov er det lagt vel til rette for, det er bra.

Fremdeles utfordringer for noen

Varetransport og håndverkere er de som virkelig sliter med den raske omleggingen – her bør tilgjengeligheten bedres betraktelig. Det at gateparkering for privatbiler er fjernet er en stor estetisk seier, men det er for kronglete å parkere i byen etter dette. Det burde vært anlagt ytterligere et par sentralt plasserte underjordiske parkeringsanlegg (for eksempel i Borggården ved Rådhuset og Youngstorget). Det viktigste er dog at det finnes tilgjengelighet til eksisterende offentlige og private parkeringsanlegg, som betyr mye for byens evne til å fungere.

Varehandelen i sentrum er satt i en utfordrende omstillingssituasjon og melder om tapt omsetning, men det skyldes også generell fremvekst for bilbaserte kjøpesentre og internetthandel.

Estetikk og bruk av gategrunn

Alternativ bruk av frigitt gategrunn og estetikk har vært et smertens barn, men spesielt siste halvdel av 2019 er det foretatt en rekke viktige grep med oppgradering av gater og fortauer, og utplassering av vesentlig mer attraktiv gatemøblering. Her er det dog fremdeles et langt og stort lerret å bleke – estetikk er viktig for borgerens trivsel i byen og jobben er bare begynt.

Arrangementer i offentlig og privat regi gir ytterligere kraft til byens liv og her har det vært mange og gode initiativ.

I sum mener jeg prosjektet Bilfritt byliv har vært rimelig vellykket så langt, til tross for et ikke ubetydelig antall barnesykdommer, særlig når det gjelder estetikk og tilgjengelighet. Så jeg fortsetter å heie, fremtiden i byen tilhører ikke bilen.



Mot en attraktiv destinasjon

Bente Bøhler,
styreleder Kvadraturforeningen i Oslo

Kvadraturforeningens formål og mandat er blant annet å fremme næringsinteresser og kulturelle verdier i Kvadraturen. Vi skal arbeide for økt trivsel og positiv byutvikling, være målrettet i prosjekter og tiltak som fremmer medlemmenes interesser. Derfor stemmer foreningens arbeid godt overens med Bilfritt Bylivs mål om å styrke et positivt byliv i Oslo sentrum.

Kvadraturen har altfor lenge hatt omdømmeutfordringer særlig knyttet til prostitusjon og narkotikaomsetning. Vi har derfor i en årrekke vært spesielt opptatt av å bidra til et styrket og aktivt handels- og næringsliv i området. Vi uttrykte tidlig vår bekymring rundt det vi mente ville bli en svekket publikumstilgjengelighet som følge av en for rask avvikling av parkeringsplasser i Kvadraturen. Likevel ønsker vi å bidra positivt til den tydelige trenden med økt miljøfokus der gående og syklende skal prioriteres i bybildet. Vi har derfor gjennom hele prosessen deltatt konstruktivt i debatten med klare meninger og innspill på hvilke konkrete tiltak vi mener bør prioriteres.

Veien frem til det vi ser i dag har tidvis vært utfordrende. Når Kvadraturen sårt trengte aktiviserende og trivselsskapende tiltak, var vi skeptiske til prosjektets

første midlertidige tiltak. Det var derfor med stor glede vi i fjor sommer så at varige og gode investeringer poppet opp i Kvadraturen. I dag har vi fått lekeplass i det flotte byrommet i Myntgata 2. Vi har flere steder sett flotte "parkletter" dukke opp som grønne innslag i bybildet. Det er kunstinstallasjoner og nytt gategulv i Øvre Slottsgate – og brede fortau og benker i Dronningensgate. Vi har også fått fin vinterbelysning i Kirkegata og Rådhusgata.

Vi ser med positivitet på fremtiden og til flere gode tiltak. En hjertesak for oss er økt belysning i tverrgatene ut fra Karl Johans gate. Disse ligger fortsatt altfor mørke store deler av året. Mange som ferdes i gatene på kveldstid føler seg utrygge. Kvadraturforeningen vil gjerne samarbeider med kommunen når det gjelder tiltak som bringer trygghet, trivsel og byliv til dette området.

En annen sak vi har jobbet mye med er å gi næringsdrivende i Kvadraturen bedre levevilkår for ytterligere å bidra positivt til økt byliv. Vårt innspill har vært å tilby handels- og servicenæring med lokale på gateplan tilnærmet gratis leie av fortauplass til uteservering og handel. At en slik investering vil bidra til økt liv i gatene

støttes av velkjent empiri fra København. I 2007 innførte den danske hovedstaden tiltaket med en prøveperiode på 5 år. Det ble stor suksess og markant økning i bylivet som resultat. Ordningen ble derfor permanent i 2012. Dette er blant annet omtalt i den danske avisen Politiken. Vi krysser fingrene for at også våre politikere bestemmer seg for et tilsvarende tiltak!

Avslutningsvis er vi glade for å kunne uttrykke optimisme på Kvadraturens vegne. Vi benytter samtidig anledningen til å skryte av de flotte tiltakene vi har sett i den senere tid. Alle bidrar de positivt til å bevege Kvadraturen i riktig retning mot å bli en attraktiv destinasjon i byen vår!



Cities should look to Oslo

Jamie Wylie,
MSc graduate focusing research
on opposition to Bilfritt Byliv

Putting people first makes cities work better for everyone. It's not an easy task, but Oslo has shown it's possible.

The Bilfritt Byliv Programme is an excellent example of how real change can be delivered in a short space of time to create a liveable, attractive and successful city. Much remains to be studied about car-free city centres, but the case of Oslo offers some excellent learning points for how similar projects could be implemented in the future.

Perhaps most importantly, cooperation and collaboration between different actors is a key factor. Early

and meaningful involvement of a range of stakeholders, including citizens, business owners and civil society groups, is vital in ensuring that reducing car use in cities works for the benefit of everyone.

Clarity in the communication of car-free projects is also essential. Clearly communicating what changes are taking place, when these are happening and crucially why these are happening, is vital in providing people with certainty and predictability for the future. Disagreements and conflicts may occur, but there's a lot of common ground to be found: Everyone wants to live in a happy, healthy, attractive city. Working together is the only way to make that a reality.

Oslo has shown other cities that putting people first in cities is not only possible, but it is preferable for a host of reasons. Other cities should now look to learn from Oslo and create city centres fit for the future.



By og handel

Jon Anders Henriksen,
direktør næringspolitikk
Oslo Handelsstands Forening

By og handel

Da Byrådet la frem sin erklæring om Bilfritt Sentrum i oktober 2015, kom det reaksjoner fra mange hold. Oslo Handelsstands Forening (OHF) er opptatt av handelens grunnleggende betydning i byutviklingen og at den blir anerkjent og videreutviklet. De første årene med kommunens Bilfritt sentrums-prosjekt, gav oss derimot inntrykk av at kommunen tok næringen for gitt.

Kunder er viktigst – alltid

Handels- og serveringsnæringen er svært opptatt av kundene sine. Så hvordan sikrer vi et mangfold av kunder slik at byens markeds plass blir levende og lønnsom? OHFs metode for god sentrumsutvikling er å kopiere kjøpesenterfunksjonene inn i Oslo sentrum.

Oslo kommune har gjennomført flere undersøkelser blant innbyggerne om tiltak i Bilfritt byliv. Dette er viktig informasjon, men ikke tilstrekkelig sett fra handelsstandens side. Derfor gjennomførte OHF en større undersøkelse i 2018, der vi identifiserte ulike kundegrupper og preferanser i forhold til hvordan folk bruker byen. Kombinert med informasjon om omsetning og arbeidsplasser, fikk vi grundigere kunnskap

om hva som driver byens utvikling fremover – ikke minst markeds- og møteplassene.

I den politiske diskusjon rundt bilfritt byliv, er det særlig pekt på nærings- og kollektivtransport og holde plasser, sykler, reguleringsbestemmelser, finansiering og medvirkning. Vi har noen ganger opplevd at kunden har vært oversett.

Gårsdagens måleverktøy

Dessverre svikter både næringslivet og kommunen i nyskaping og innovasjon. Et eksempel på dette, er mangel på løpende overvåking av verdiskaping og bylivsaktiviteter, slik at planlegging kan bygge på fakta og kunnskap. I 2018 begynte Plan- og bygningsetaten arbeidet med et byregnskap, på basis av et forslag fra OHF. Dette arbeidet er et flott eksempel på hvordan myndighetene og næringslivet kan spille på lag, og finne gode grunnleggende svar på felles behov og mål. OHF håper at kommunen i samarbeid med handel- og serveringsnæringene vil slutføre dette prosjektet til å bli et nyskapende og moderne dataverktøy som både svarer til myndighetenes og næringslivets behov.

Kommunen må lytte til næringslivet

Vi har sjelden hatt så mye oppmerksomhet rettet mot handel og næringsliv i sentrum, som etter at byrådet i oktober 2015 lanserte ideen om et bilfritt sentrum. Vår erfaring er at OHFs medlemmer i mange sammenhenger har styrket sentrum på tross av, og ikke utelukkende på grunn av byrådets politikk alene.

Har altså OHF svaret?

Media har hatt stor glede av programmet Bilfritt byliv. Konfliktaksene har vært mange. Det har også eksemplene på byromstiltak som vi mener ikke har fungert etter hensikten om å øke byliv, som utekontorer og maling i veibanen, som var noe man testet ut i en tidlig fase.

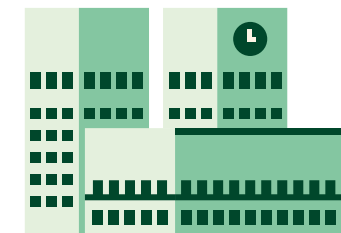
Vi vil understreke at OHF ikke er for bilkjøring, men for tilgjengelighet i sentrum, for alle. Enkelte butikker har flertall av kunder med bil, mange andre nærmest ingen. Noen vil utvikle seg til å være biluavhengige, andre vil fortsatt kreve et minimum av tilgjengelighet med forskjellige transportformer. Vår rapport «Handelens 4. bud» fra 2018 viser ulikhetene i kundegrupper. Om vi mister enkelte av disse kundegruppene mister vi også et mangfold. Dette er også sentrumspolitik.



Foto: Oslo Handelsstands Forening

Handlingsplan

På de neste sidene finner du tiltakene
knyttet til programmets handlingsplaner
2018 og 2019



På disse sidene presenteres tiltak fra revidert handlingsplan 2018 og handlingsplan 2019, vedtatt av byrådet, og er sammen med Handlingsprogram for økt byliv programmets viktigste styringsdokument.

A1	Styrke framdriften av arbeidet med å fjerne kommunale ikke-regulerte parkeringsplasser. Frigjort areal benyttes til bylivsaktiviteter, opphold, flere HC-plasser, plass for varelevering og næringsparkering.	A6	Styrke arbeidet med å etablere kulturinfrastruktur som strøm på flere steder i sentrum for å legge til rette for lokale arrangementer.		og en øst-vestgående sykkeltrasé gjennom sentrum. Planlegges i 2018 og etableres i 2019 med enkle tiltak i samarbeid med sykkelprosjektet.	A23	Urbant landbruk i Vaterlandsparken sommeren 2018 i samarbeid med bydelene Gamle Oslo og Grünerløkka.	B4	Et forenklet popup-bibliotek ble etablert 2018. Dette etableres permanent i 2019.	B9	Styrke informasjonsarbeidet om Bilfritt byliv gjennom bevisst profilering av Oslo sentrum som bilfri by, med tydelig informasjon om konkrete tiltak og aktiviteter som gjennomføres. Det skal utvikles en informasjonsplattform for lett tilgjengelig informasjon om kundeparkering, næringsparkering, HC-parkering og varelevering, som også viser hvor man kan finne ulike bylivstiltak.
A2	Videreutvikle og styrke vedlikeholdet av piloter fra 2017, blant annet Fridtjof Nansens plass, Tordenskioldsgate, Rosenkrantz' gate, Nedre Slottsgate og Møllergata.	A7	Styrke omfanget av og kvaliteten på nye aktivitets- og lekeplasser i sentrum. Det etableres blant annet lekeplass i Myntgata 2 og på Christian Frederiks plass, samt flere tiltak for lek og aktivitet også andre steder i sentrum.	A14	Opparbeide Øvre Slottsgate som gågate med enkel standard.	A24	Etablere «Sted søker kunst»: Et opplegg for å invitere til etablering av nye kunstuttrykk på ulike steder i sentrum.	B5	Styrke etablereringen av gatekunst-program: Økt omfang av gatekunst-program i regi av Kulturetaten, med temporære eller permanente tiltak og aktiviteter, bl.a. gatekunstfestival i 2019.		
A3	Styrke framdriften i arbeidet med å utvikle Dronningens gate som fotgjengerprioritert kultur- og bylivsgate. Tiltaket inkluderer mulighet for å etablere et kulturtorg med tilhørende infrastruktur og arrangementer.	A8	Gjennomføre forprosjekt for permanent utforming av gater i sentrum for Kirkegata, Olav Vs gate, Akersgata, Universitetsgata og Tordenskiolds gate.	A15	Støtte til bylivsarrangement og aktiviteter i bilfritt bylivområdet i forbindelse med Oslo europeisk miljøhovedstad 2019.	A25	Etablere «Bli kjent med din by»: En eller flere satsinger på opplegg/løyper med informasjon om steder og bygninger, tilpasser ulike aldersgrupper og interesser.	B6	Arrangere pop-upideverksteder for å gi råd og hjelp til interesserte bylivsaktører om hvordan etablere aktiviteter for økt byliv.	B10	Videreføre og øke tilskudd til kultur og idrettsaktiviteter, som forvaltes i Kulturetaten og Bymiljøetaten.
A4	Utvide og styrke arbeidet med å legge til rette for økt byliv i gatene rundt Youngstorget, inkludert benker og vegetasjon.	A9	Styrke arbeidet med oppfølging av nytt kjøremønster i sentrum.	A17	Etablere flere vinteraktiviteter for økt byliv og opphold i sentrum om vinteren.	A26	Gjennomføre tiltak for å øke framkommelighet for fotgjengere, bl.a ved resetting av løse gatestein, utbedring av fotgjengeroverganger og reasfaltering av fortau.	B7	Områderegulering for gater og byrom i sentrum med hensikt å legge til rette for permanent bruk av gategrunn til bylivsformål og økt byliv i sentrumskjernen.	C1	Gjennomføre bylivsevaluering med basis i nåbeskrivelsen fra 2017.
A5	Utvide benke- og vegetasjonsprogrammet. Hensikten er å legge enda bedre til rette for flere sitte- og hvileplasser i sentrum, samt å få plass til flere trær og annen vegetasjon. Arbeidet gjennomføres i samarbeid med Aldersvennlig by.	A10	Legge til rette for gode forhold for turistbusstrafikk sesongen 2019.	A18	Etablere særlig vinterbelysning i aktuelle byrom.	A27	Gjennomføre ekstra innsats for vedlikehold av midlertidige tiltak, nødvendige reparasjoner, planter og renhold.	B8	Styrke arbeidet med å redesigne søknadsprosesser og saksbehandlingsrutiner for tillatelse til bylivstiltak for å effektivisere og forenkle søknadsprosesser på tvers av sektorene i Oslo kommune.	C2	Etablere og gjennomføre første «Byregnskap – handel og næring» for Bilfritt byliv-området i samarbeid med byaktørene.
		A12	Etablere pilot for testing og utredning av behov og muligheter for en utslippsfri transportform, «rusle-buss», mellom målpunkt innenfor området for Bilfritt byliv i 2019, i samarbeid med Ruter og inspirert av «Rosa busser» i bydel Nordre Aker.	A19	Etablere flere belysningstiltak i aktuelle gatestrekninger iht. Belysningsplanen.	A28	Utvikle informasjonsløsninger tilknyttet parkeringsmuligheter i sentrum.		Bylivsguide fra 2017 revideres tilsvarende. Ny rutine for redusert gateleie som motytelse for økt byliv er etablert.	D1	Det settes av midler til å styrke arbeidet med tiltak og aktiviteter for bilfritt byliv i involverte etater og byrådsavdelinger.
		A13	Bedre tilrettelegging for sykling i Bilfritt byliv-området blant annet ved å etablere en nord-sørgående	A20	Etablere installasjoner i gatehimlinger i utvalgte gater.	A29	Etablere flere toalettfasiliteter og drikkefontener.				
				A21	Etablere og profilere bilfrie lørdager i Oslo sentrum i 2019.	B3	Mobilisere byaktørene til planlegging og gjennomføring av egne bylivsarrangement, gjennom å etablere en felles aktivitetskalender.				
				A22	Etablere fysiske tiltak for å redusere trafikk fra Akersgata og ned Karl Johans gate.						

Takk til alle som har bidratt til økt byliv

Program Bilfritt byliv er organisert som et tverretatlig samarbeid som inkluderer fire sektorer: Byutvikling, Miljø og samferdsel, Næring og eierskap og Kultur, idrett og frivillighet. Aktører fra ulike etater og virksomheter innad i Oslo kommune har bidratt til arbeidet for økt byliv.

Et sekretariat har koordinert programmet og har hatt særskilt oppmerksomhet på tverrsektoriell samskaping og kommunikasjon for å lykkes med de ulike tiltakene som er beskrevet i de årlige handlingsplanene for Bilfritt byliv. Sekretariatet har også utgjort redaksjonen knyttet til denne publikasjonen.

Private aktører er involvert gjennom samarbeidsforumet Levende Oslo, mens ulike interesse- og bransjeorganisasjoner har vært viktige samtale- og samarbeidsaktører i arbeidet med Program for Bilfritt byliv.

Sekretariatet ønsker å rette en stor og varm takk til alle som har bidratt i denne omfattende satsingen til Oslo kommune.

www.bilfrittbyliv.no

Utgitt av Oslo kommune januar 2020.

Forsidefoto:
Ingar Sørensen

Design:
Elisabeth Vik, Konsulenttjenester,
Utviklings- og kompetanseetaten

Trykkeri:
Andvord Grafisk AS

Papir:
Amber Graphic



Program for Bilfritt byliv ved sekretariatet. Fra venstre: Alex Arnfinnsen, Helene Egeland, Sigurd Oland Nedrelid, Kristine Høglund Solgaard, Terje Elvsaa og Marthe Arnesen.





Foto: Kevin Dahlman