

# Bilfritt byliv - lønner det seg? Siste nytt fra forskningsfronten

Oddrun Helen Hagen  
Forsker, byutvikling og bytransport

Frokostmøte: Grønn mobilitet 20. oktober 2020



Forskning i bevegelse

# Oslo sentrum som naturlig eksperiment

- Mål om å tilrettelegge for **byliv, gange, sykkel** og kollektivtrafikk
  - Tilgjengeligheten med bil reduseres
  - Omfordeling av areal fra bil til byliv
  - Både eksperimentelle og permanente tiltak gjennomført i sentrum i perioden 2017-2019
- 
- Vi har studert hvilke **effekter** og **konsekvenser** endringene har hatt for arbeidsreisende, sentrumsbrukere og varelevering.



Fridtjof Nansens plass, før tiltak. Foto: Oddrun Helen Hagen.



Fridtjof Nansens plass, etter tiltak. Foto: Oddrun Helen Hagen.

Endringene i Oslo sentrum er et av flere case i forskningsprosjektet BYTRANS; finansiert av NFR mfl.

# Eksempler på endringer fra 2017 til 2019



Møllergata



Dronningens gate



Rosenkrantz' gate



Dronningens gate



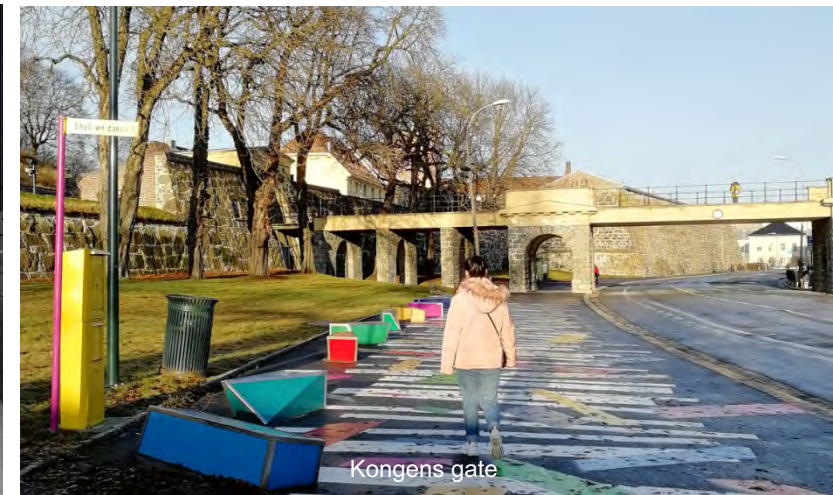
Myntgata



Øvre Slottsgate



Prindsens gate

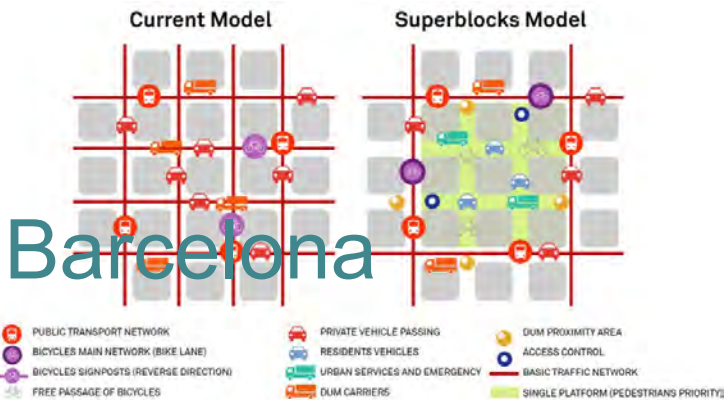


Kongens gate

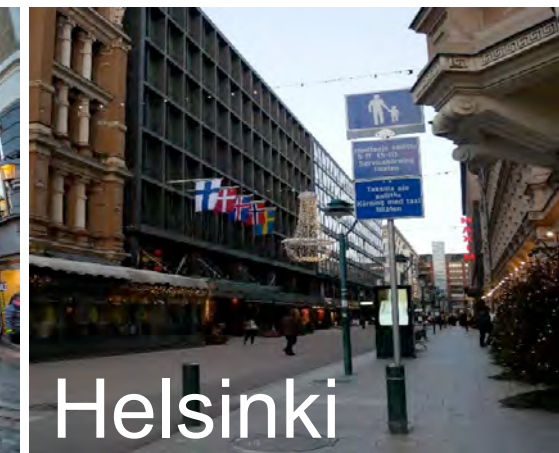
# Omfordeling av areal fra bil til byliv



Foto: [www.metropolismag.com](http://www.metropolismag.com)



Devteev/Shutterstock.com



# Motforestillinger til endringene



Redusert tilgjengelighet?

Andre destinasjoner?

Mindre byliv?

Mindre trivsel

Redusert omsetning?

# Hvordan gikk det i Oslo?

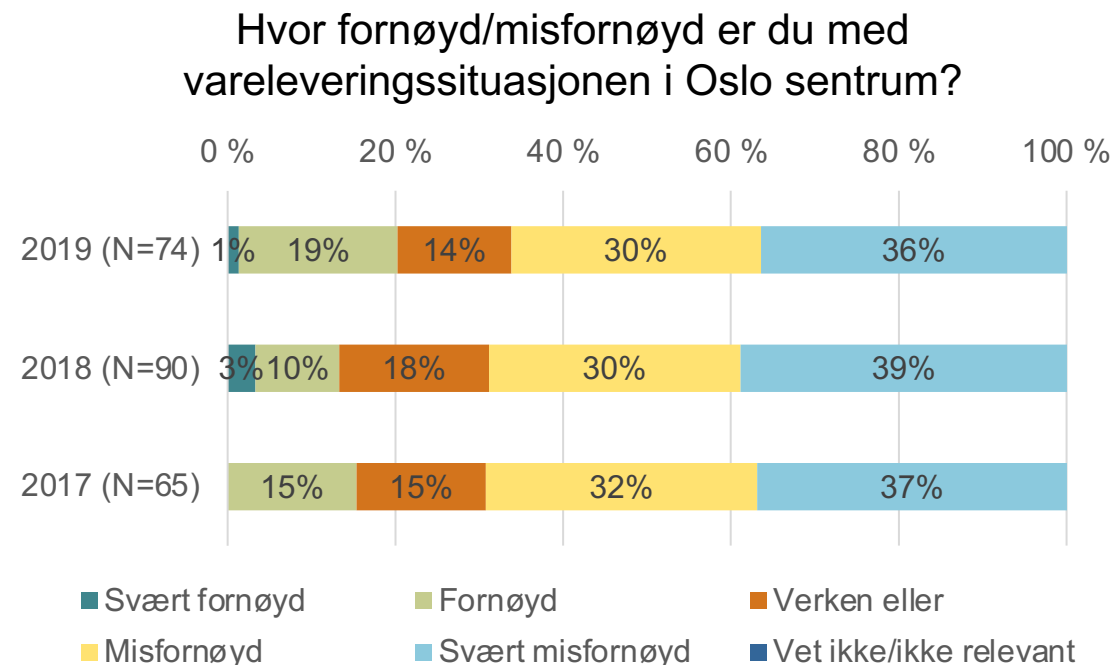
- Funnene er basert på årlige spørreundersøkelser blant
  - *arbeidstakere i virksomheter lokalisert i Oslo,*
  - *blant lastebilsjåfører*
- Endringene i sentrum medførte ikke vesentlige tilpasninger, effekter eller konsekvenser hverken for arbeidsreisende eller sentrumsbrukerne
- Det er først og fremst vareleveringssjåførene som har opplevd negative effekter og konsekvenser



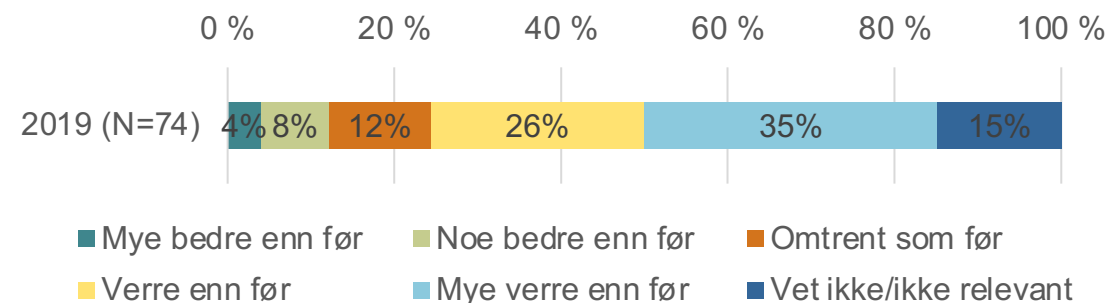
Øvre Slottsgate, ny gågate. Foto: Oddrun Helen Hagen.

# Lastebilsjåførene i Oslo sentrum

- Spørreundersøkelser med fra 65-90 lastebilsjåførere hvert år
- Stor misnøye med vareleveringssituasjonen i sentrum
- Opplever at det har blitt verre å levere varer
- Misfornøyde med mulighetene for parkering ved lasting og lossing
- Vanskeligere å finne parkering



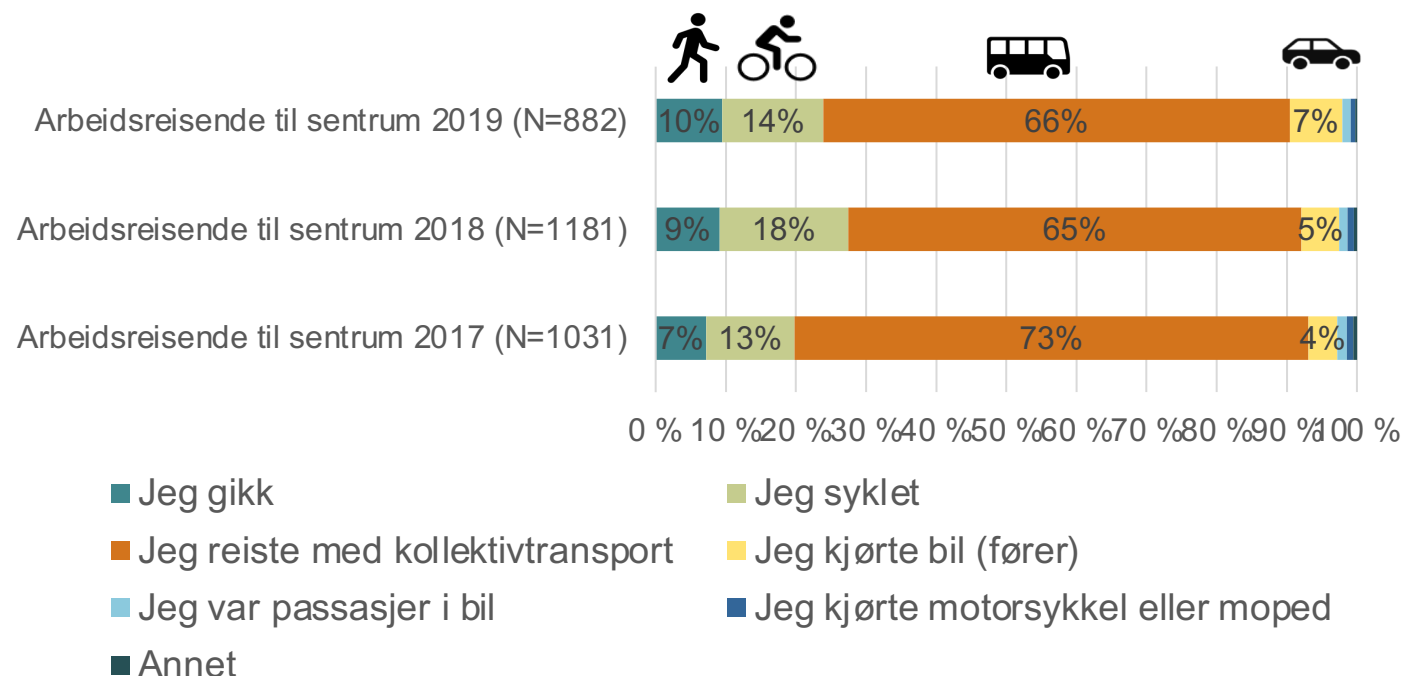
Opplever du at situasjonen for varelevering i Oslo sentrum har endret seg de siste par årene etter at kommunen begynte å gjennomføre endringer i sentrum?



# Arbeidsreisende til sentrum

- Ingen særlige endringer i transportmiddelbruk
- Flere kan parkere på parkering tilbudt av arbeidsgiver
- Små variasjoner i fornøydhetsgrad med arbeidsreisen
- De fleste – fra ca. 75-80 prosent – er svært fornøyde eller fornøyde med arbeidsreisen
- De som går og sykler er mest fornøyd med arbeidsreisen

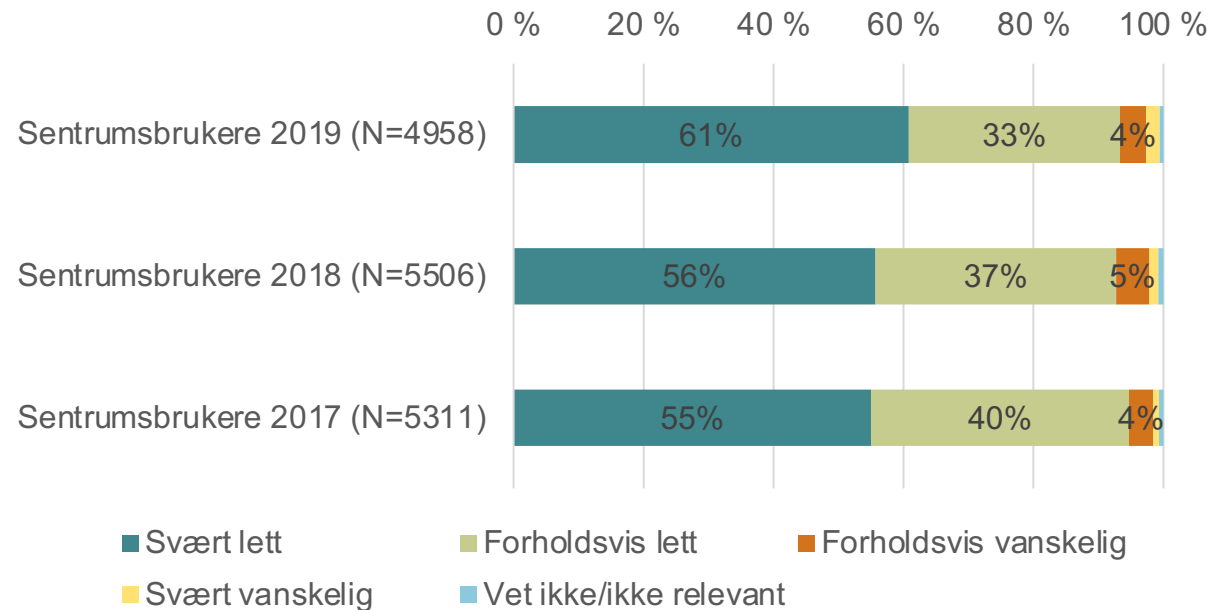
Hvilket transportmiddel reiste du lengst med sist gang du reiste til jobb og møte på ditt vanlige oppmøtested?



# Sentrumsbrukere\* – tilgjengelighet og trivsel

- Gir endret tilgjengelighet endret trivsel?
- Mer enn 90% synes det er lett å komme seg til sentrum
- Økning i andelen som synes det er svært lett
- Mer enn 80% trives i sentrum
- Økning i andelen som trives svært godt

\*Sentrumsbrukerne er respondenter som har vært i sentrum utenom jobb i løpet av det siste året

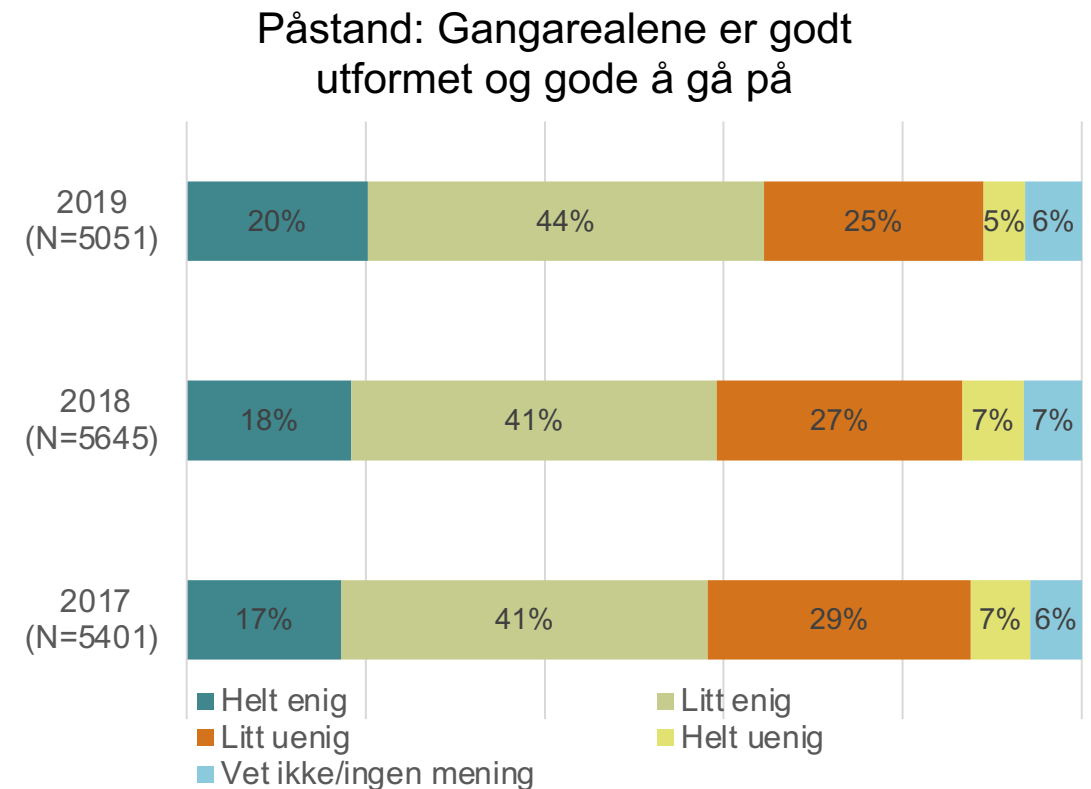


Hvor lett synes du det er å komme seg til sentrum på denne tiden av året?

# Sentrumsbrukerne\* - opplevd transportkvalitet

- Ingen særlige endringer i hvordan sentrumsbrukerne reiser til sentrum
- Både andelene som går og sykler er høyere enn andelen som kjører bil
- Opplevelsen av å gå ble bedre
- Opplevelsen av å sykle ble noe bedre
- Vanskeligere å kjøre bil

\*Sentrumsbrukerne er respondenter som har vært i sentrum utenom jobb i løpet av det siste året



# Hvorfor er ikke endringene større?

## Kort oppsummert

- Endringene har hatt tiltenkt effekt – selv om endringene er små
- Det er særlig opplevelsen av å gå i sentrum som blir bedre, og flere trives svært godt der

## Hvorfor er ikke endringene større?

- Allerede lave bilandeler til sentrum og ikke så mange som ble berørt
- Endringene var ikke så omfattende som mange forventet
- Endringene pågår fortsatt
- Mye byggearbeid pågikk da vi gjorde undersøkelsen



Photos: Oddrun Helen Hagen, TØI

# Fra gater for trafikk til gater for folk

- Omfordeling av gateareal fra trafikk til byliv kan bidra til å nå sentrale mål
- Case Oslo sentrum viser at dette er mulig uten vesentlige negative effekter og konsekvenser
- Viktig kunnskap for Oslo og andre byer
- Viktig kunnskap for å utvikle fremtidens mer effektive og miljøvennlige bytransportsystemer
- Mer kunnskap trengs om langsiktige tilpasninger til, effekter og konsekvenser av endringene
- utfordringer for varelevering



Photos: Oddrun Helen Hagen, TØI



# Takk for oppmerksomheten