

Sammendrag

Daglig mobilitet og bilbruk i bydel Gamle Oslo

TØI rapport 1862/2021

Forfattere: Vibeke Nenseth, Ingunn Opheim Ellis og Trine Dale

Oslo 2021, 52 sider

Bydel Gamle Oslo er en av bydelene i Oslo med størst andel miljøvennlig mobilitet. Halvparten av befolkningen i bydelen går til minst en aktivitet de gjør i løpet av dagen og halvparten benytter også kollektivtransport. Bilbruk utgjør kun en sjettedel av alle reiser. Det er flest som går for å gjøre innkjøp og for å følge eller hente barn eller andre og flest som reiser med kollektivtransport til arbeid. Det er ytterst få av de som i dag kjører bil, som vil redusere bilbruken sin som følge av ulike biltrafikkreduserende tiltak. Derimot tror de som ikke kjører bil, i langt større grad at slike tiltak vil bidra til redusert biltrafikk i bydelen. Det kan tyde på at metningspunktet for at bilbrukerne i bydelen vil redusere sin bilbruk ytterligere er nådd, siden de mest bilavhengige i liten lar seg påvirke av tiltak for redusert bilbruk. Noen av disse må bruke bil pga. jobb eller helseutfordringer. Til tross for at Gamle Oslo er en heterogen bydel på tvers av delbydel når det gjelder befolkningssammensetning, sosioøkonomiske og -kulturelle forskjeller, ser det også her ut som om det særlig er kjønn, alder og beliggenhet (delbydel) som betyr mest for den daglige mobiliteten.

Gamle Oslo er en av bydelene i Oslo med størst andel miljøvennlig mobilitet. En spørreundersøkelse TØI har gjort på oppdrag fra bydel Gamle Oslo, ble gjennomført som en SMS-undersøkelse til et stort og representativt utvalg av befolkningen i bydelen. Undersøkelsen kartla blant annet hvem i de ulike delbydelene som bruker bil, går, sykler eller bruker kollektiv i det daglige og spesielt i jobbsammenheng. Målgruppen for undersøkelsen har vært bosatte personer i bydelen som er 18 år og eldre. Formålet med undersøkelsen var å kartlegge daglige reisevaner, transportmiddelbruk, samt holdning til ulike bilbruksreduserende tiltak.

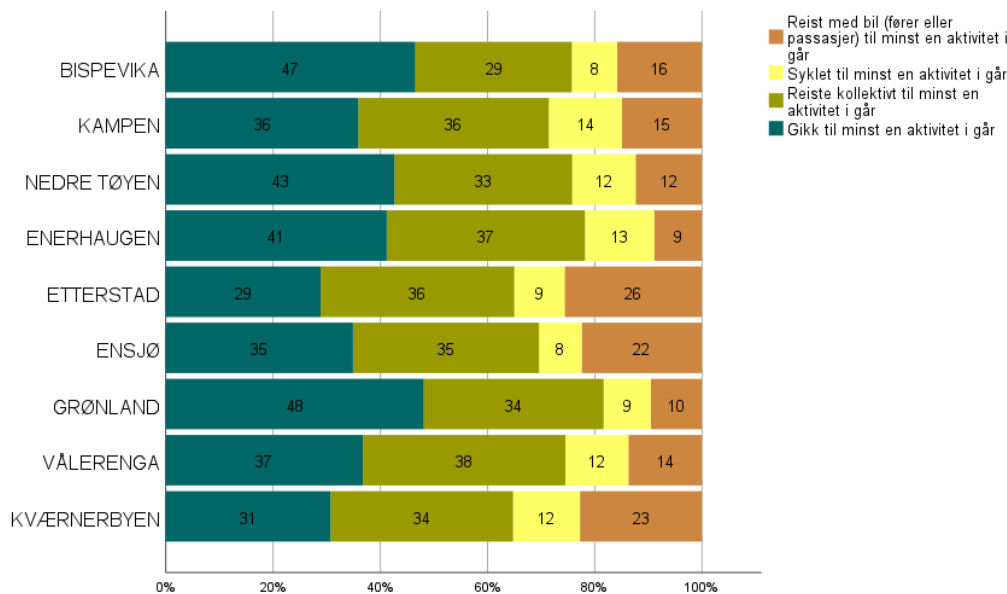
Undersøkelsen viser at halvparten av befolkningen i bydelen **går** til minst en aktivitet de gjør i løpet av dagen, og halvparten benytter også **kollektivtransport**. Det er flest som går for å gjøre innkjøp og for å følge eller hente barn eller andre og flest som reiser med kollektivtransport til arbeid. Når det gjelder **mobilitetspraksis** og tilgang på transportressurser i bydel Gamle Oslo, har vi fra spørreundersøkelsen sett at det er om lag halvparten som ikke har tilgang til bil. Nesten 60 prosent har tilgang til parkering der de bor. Det er gange og kollektivtransport som er de mest brukte transportmidlene.

Når det gjelder **arbeidsreisene**, finner vi at det er mange som jobber i Oslo sentrum, men få som jobber i egen bydel. Som velkjent i transportforskningen om arbeidsreiser, finner vi at transportmiddelbruk på arbeidsreisen i stor grad er betinget av avstand. Det er en lavere andel av yrkesaktive i bydelen som har tilgang til parkering på arbeidsplassen enn for yrkesaktive i Oslo som helhet. Det er en relativt stor andel av de yrkesaktive her som er tilfredse med sykkelforholdene mellom hjem og jobb .

I tråd med reisevaneforskningen generelt, finner vi at **transportmiddelbruk varierer** i ulike grupper av befolkningen. Flere kvinner enn menn reiste kollektivt til minst en aktivitet i går, mens menn i større grad kjørte bil og syklet. Personer i alderen 18-24 år reiste mer med kollektivtransport og kjørte mindre bil enn personer over 24 år, mens personer i alderen 45-55 år kjører mest bil. Personer med høy utdanning går mer og reiser mer med bil og mindre med kollektivtransport enn personer med lavere utdanningsnivå. Personer

med høy inntekt sykler og går mer og reiser mer med bil, og reiser mindre med kollektivtransport enn personer med lavere inntekt. Personer med innvandrerbakgrunn fra ikke-vestlige land går og sykler en god del mindre enn andre og de reiser mer med kollektivtransport. I bydel Gamle Oslo går man mer og reiser mer kollektivt enn i Oslo som helhet. Flest reiser kollektivt til jobb, også blant personer med førerkort og bil.

Når det gjelder selve transportmiddelfordelingen på tvers av delbydelene, er det Etterstad som skiller seg ut med mest **bilbruk**, mens Enerhaugen har minst. Grønland har høyest andel **gå-reiser**, mens Etterstad har minst. Når det kommer til **sykkel-reiser**, er andelen liten i hver delbydel, men forskjellene er likevel signifikante. Også når det gjelder **kollektiv-reiser**, er det små forskjeller mellom delbydelene. Det er et like viktig transportmiddel overalt i bydelen.



Figur S.1: Transportmiddelfordeling etter delbydeler i bydel Gamle Oslo. Prosent

Respondentene i undersøkelsen har ulike syn på **bilbruksreducerende tiltak**. Minoriteten i utvalget, de som bruker bil (som utgjør 1/6 av alle reiser), er lite interesserte i **tiltak for å redusere egen bilbruk**. De som ikke kjører bil, tror imidlertid i langt større grad at slike tiltak generelt vil kunne bidra til redusert biltrafikk i bydelen. Det kan tyde på at metningspunktet for at bilbrukerne i bydelen vil redusere sin bilbruk kan være i ferd med å nås. Det vil si at det i all hovedsak kun er de mest innbitte eller de mest **bilavhengige bilbrukere** igjen, de som langt på vei virker relativt upåvirkelige mot tiltak for redusert bilbruk. Bilbrukerne er også håndverkere eller andre som trenger bil til/i jobb eller personer med helseutfordringer som må bruke bil i hverdagen for å kunne delta i ulike aktiviteter.

Til tross for at bydel Gamle Oslo er en heterogen bydel når det gjelder befolkningssammensetning, med til dels store sosioøkonomiske og -kulturelle forskjeller, påvirker dette i liten grad **mobilitetspraksisen**. Både **delbydel, kjønn og alder** står for variasjonene i **den daglige mobiliteten** i bydelen, og for bilbruk i særdeleshet.

Undersøkelsen har vist sentrale sammenhenger mellom dagens mobilitetspraksis og syn på ulike biltrafikkregulerende tiltak blant ulike befolkningsgrupper i bydelen. Datamaterialet er rikholdig, og det er en rekke interessante analyser som kunne videreføres for å forklare mobilitetspraksis og endringsmuligheter nærmere. Siktemålet med dette oppdraget har i første omgang vært å kunne gi bydelen et kunnskapsgrunnlag for videre mobilitetspåvirkende tiltak.