

Oslo kommune
Prosjekt Bilfritt Byliv

Oslo, 12. desember 2016

FORSLAG OM UTREDNING OG BRUK AV ØKONOMISKE MÅLINGER KNYTTET TIL BILFRITT BYLIV

Oslo Handelsstands Forening mener at kommersiell aktivitet, og bærekraftig økonomisk vekst er avgjørende for å skape livskraftige byer og knutepunkter. Vi har derfor kontinuerlig fremhevet behovet for å trygge vilkår for lønnsom og bærekraftig handel, servering og service i Oslos forskjellige knutepunkter og sentrum, og særlig nå i forbindelse innføringen av «bilfritt byliv» i Oslo sentrum.

Det styrende prinsipp for gatebruksplan og sentrumsutvikling i Oslo, bør være hvordan rammevilkår, offentlige tiltak og politisk utvikling vil styrke den økonomiske, bærekraftige veksten. Et slikt prinsipp gir spørsmålet hvordan måler vi økonomiske fordeler og suksess / fiasko, sett i en politisk og offentlig forvaltningssammenheng.

Spørsmålet har vært gjenstand for både diskusjon og oppfølging i en lang rekke byer over hele verden.

- I Oslo har også OHF arbeidet mye med tema, med de ressurser vi har tilgjengelig. Vi forfatter regelmessig handelsanalyser, og bruker Institutt for Bransjeanalyse, Kvarud Analyse og UouGov i dette arbeidet. Samtidig ser vi at OHFs arbeid er av interesse for våre medlemmer, og til bruk i det offentlige ordskiftet. Vårt materiale er neppe tilstrekkelig til bruk i en kontroll med økonomiske effekter av offentlig politikk i konkrete byområder.
- Midtbyen Trondheim har arbeidet med tilsvarende forsøk, og lager rapporter som viser bedriftsøkonomiske gevinster av enkelttiltak og markedsaktiviteter.
- I Sammenslutningen City Samverkan i Stocholm (her deltar også Stocholm kommune med flere etater) teller man “kunde fløde” hvor målsettingen er å observere hvor mange mennesker som beveger seg på ulike deler av Stockholm sentrum pr dag. City samverkan bruker også en Handelsindex som bygger på månedlige egenrapporterte tall fra nøkkelbedrifter direkte til City i Samverkan (den enkelte virksomhets omsetningstall regnes om til en indeksverdi).
- Vi har fattet stor interesse for programmet “Sustainable streets” i New York City, der metoden brukt i “Economical Benefits of Sustainable Streets” er en konkret løsning for hvordan man måler økonomisk vekst av konkrete samferdselstiltak.
- Tilsvarende har flere amerikanske byer etablert måleinstrumenter for økonomiske effekter av byutviklingstiltak, samferdselstiltak m.v. - dette fremgikk av samtaler vi hadde med

representanter fra delegasjonen til USAs samferdselsminister under deres besøk i i Norge og Oslo i 2016.

- I Oslo er temaet en sentral komponent i arbeidet med “Løkkaregnskapet” som Bymiljøetaten utfører i forbindelse områdeprogrammet for Grünerløkka. Det er derimot ikke utviklet en metode i programmet.

En målemetode som også vil bli viktig er måling av antall gående (ref: City samverkans kunde fløde), som vil være en viktig indikator på liv i gaten. Slike «footfall» målinger er en metode som flere bruker for å måle byliv. Her kan kommunen etablere permanente tellere slik at man umiddelbart kan måle effekten av de statlige og kommunale reguleringer. Mer digitale måleverktøy og bruk av «smart technology» vil gi Oslo kommune billigere, raskere og bedre data enn de manuelle tellingene som f.eks. ble gjort under bylivundersøkelsen. Slike verktøy finnes i det kommersielle markedet i dag.

Målinger som gir relevante indikatorer på kommersielle vurderinger og effekter, vil uansett være svært viktig bidrag i en kunnskapsbasert byutvikling.

Oslo Handelsstands Forening fremmer forslag om at det i forbindelse Oslo kommunes prosjekt Bilfritt Byliv, samtidig utvikles et konsept med tilhørende verktøy og metoder for å måle den økonomiske utvikling – særlig i publikumsrettet handel og tjenestetilbud, knyttet til gjennomføringen av bilfritt byliv.

Om metodespørsmål:

Vi foreslår at Oslo kommune utvikler et verktøy som måler endringer i den økonomiske aktiviteten i de gater og områder der større og/ eller vesentlig endringer skjer i trafikk- eller reguleringssammenheng. Sammenliknbare undersøkelser kan gjøres parallelt i gater eller områder som ikke opplever større endringer. Vi vil anbefale at metoden tar utgangspunkt i offentlig kjente tall og størrelser, men slik at det kan være nødvendig med egne tilleggsundersøkelser eller sammenstilling på hittil ny måte. Oslo Handelsstands Forening er mest kjent med målinger i omsetningstall og -endringer, men det kan gjerne være flere indikatorer som kobles inn (sysselsetting, varestrøm, etableringstakt, skatteinntekter, m.v.). Relevante kilder kan være (ikke uttømmende):

- Merverdiavgiftstall
- Sysselsettingstall
- Skatteinformasjon
- Eiendomsverdi
- Elektroniske lesinger av fotgjengere, trafikkbevegelser m.m. (footfall)

Vi oppfatter at New York Citys erfaringer er av særlig stor interesse for dette arbeidet, men et slikt tiltak og utviklingsoppdrag må søke å gjøre bruk av ressurser og kompetanse i offentlige virksomheter som SSB, NAV, skattemyndighetene og Oslo Kemnerkontor, Innovasjon Norge med flere.

Vi foreslår at dette forankres på et nivå i Oslo kommune, slik at både metode, verktøy og effekter kan brukes horisontalt i hele kommunen – med andre ord slik at forskjellige etater og virksomheter kan gjøre nytte av metoden og verktøyet. Det er nærliggende å foreslå at dette verktøyet o.a. bør legges til finansbyrådens kontor, men slik at både næringsbyråd, byutviklingsbyråd og ikke minst samferdsel- og miljøbyråd vil både være brukere og leverandører til verktøyet. En annen mulig, men viktig effekt av dette, er at ettersom Oslo kommune står som eier og utvikler, vil det kunne gi enklere aksess til data og informasjon som en næringsorganisasjon eller kommersiell aktør ikke så enkelt vil kunne få tilgang til

Det er også viktig at metoden utvikles slik at den blir anvendbar i kommunens planutvikling og myndighetsutøvelse, snarere enn en forskningsrapport eller at det blir en aggregert områdeoversikt men over et for stort område (som f.eks. en bydel).

Vi gjør også et poeng av at disse spørsmålene også er relevante for nasjonale myndigheter i deres arbeid med både storbypolitikk, og øvrig byutvikling og knutepunktstenkning, og at det derfor bør kunne finnes nasjonale midler og ressurser tilgjengelig for det formål vi beskriver (se bl.a. kommunal- og moderniseringsdepartementets utviklingsmidler).

Vi håper dette innspillet og forslaget kan brukes til en konkret tilnærming til et oppdrag, og at dette kan iverksettes snarest og parallelt med utrulling av prosjekt Bilfritt Byliv.

For OSLO HANDELSSTANDS FORENING,

Jon Anders Henriksen

Næringspolitisk direktør

Vedlegg:

New York City – The Economic Benefits of Sustainable Streets