



Rapport 2017/38 | For Statens vegvesen, Vegdirektoratet



**DYRVIK
ARKITEKTER**
DYRVIK.NO

Case Torggata. Arealbruksvirkninger av samferdselstiltak i by.

Dokumentdetaljer

Tittel	Case Torggata. Arealbruksvirkninger av samferdselstiltak
Rapportnummer	2017/38
ISBN-nummer	978-82-8126-353-3
Forfattere	Tor Homleid, Hanne Toftdahl, Oscar Haavardsholm, Jens Furuholmen og Eli Grønn
Prosjektleder	Tor Homleid
Kvalitetssikrer	Ingeborg Rasmussen
Oppdragsgiver	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Dato for ferdigstilling	8. mars 2018
Tilgjengelighet	Offentlig
Nøkkelord	Gateprosjekt, andre samfunnsmessige virkninger, Torggata

Om oss

Vista Analyse AS er et samfunnsfaglig analyseselskap med hovedvekt på økonomisk forskning, utredning, evaluering og rådgivning. Vi utfører oppdrag med høy faglig kvalitet, uavhengighet og integritet. Våre sentrale temaområder omfatter klima, energi, samferdsel, næringsutvikling, byutvikling og velferd.

Våre medarbeidere har meget høy akademisk kompetanse og bred erfaring innenfor konsulentvirksomhet. Ved behov benytter vi et velutviklet nettverk med selskaper og ressurspersoner nasjonalt og internasjonalt. Selskapet er i sin helhet eiet av medarbeiderne.

Forord

Denne rapporten dokumenterer Vista Analyses arbeid med å identifisere og dokumentere arealbruksvirkninger av Oslo kommunes gateprosjekt i Torggata. Arbeidet er utført innenfor Statens vegvesen, Vegdirektoratets FoU-program «*Bedre kunnskapsgrunnlag for endret transportmiddelfordeling i byer*» (Bedre By). Målet for programmet er å gi et bedre analysegrunnlag for samfunnsøkonomiske analyser i byområder og gi innspill til retningslinjer og veiledning i Statens vegvesen om metoder for transportanalyser og samfunnsøkonomisk analyse.

Samferdselsinvesteringer i byområder særpreges i økende grad av utradisjonelle prosjektmål (positive eksterne virkninger tillegges økt vekt på bekostning av kapasitet og framkommelighet). Samtidig gjennomføres prosjektene i områder hvor utviklingen også (kan) påvirkes av en rekke andre faktorer. Begge forhold gjør det utfordrende å dokumentere virkninger av prosjektene.

I arbeidet med å belyse arealbruksvirkningene av gateprosjektet i Torggata har vi lagt stor vekt på å se tiltaket i sammenheng (kontekst) med andre drivkrefter som påvirker utviklingen i området. Vi har videre utviklet en systematikk (metode) som vil være egnet til å belyse tilsvarende tiltak, og som også kan anvendes til å vurdere konsekvenser for gatebruk av andre typer tiltak (f.eks. etablering av omkjøringsveger).

Arbeidet er utført av Vista Analyse med bistand fra Dyrvik Arkitekter. I Vista Analyse er arbeidet utført av Hanne Toftdahl, Oscar Haavardsholm, Jens Furuholmen, Eivind Tandberg og Tor Homleid, med sistnevnte som prosjektleder. Fra Dyrvik Arkitekter har Eli Grønn og Saga Andersson deltatt i arbeidet.

Oppdragsgivers kontaktpersoner i arbeidet har vært Anne Kjerkreit, og Guro Berge. Underveis i arbeidet har det vært avholdt flere møter hvor også Ulf Haraldsen har deltatt. Vi takker for et godt samarbeid og konstruktive kommentarer underveis i arbeidet.

6.2.2018

Tor Homleid
Prosjektleder
Vista Analyse AS

Innhold

Sammendrag.....	7
1 Innledning	11
2 Problemstilling og metode.....	13
2.1 Referansealternativ	13
2.2 Identifisering av arealbrukseffekter	14
2.3 Metodetriangulering	15
2.4 Effekter av tiltak	18
2.5 Kausale sammenhenger og faktoren tid	19
3 Torggata – gateprosjektet i sammenheng.....	20
3.1 Historisk tilbakeblikk	20
3.2 Tidslinje	22
3.3 Områderegulering Hausmannkvartalene	25
3.4 Planleggingsprogram Hausmann	25
3.5 Reguleringsplaner	28
3.6 Kriminalitet og trygghet	29
3.7 Utforming av gateprosjektet	29
4 Arealbruksvirkninger i Torggata	31
4.1 Trafikkendringer (1. ordens effekt)	32
4.2 Trivsel og reell/opplevd sikkerhet og trygghet.	38
4.3 Bostedsattraktivitet	39
4.4 Næringsattraktivitet	45
4.5 Eierstruktur	63
5 Overføringsverdi	65
5.1 Oppsummering av funn	66
5.2 Andre arealbruksvirkninger i Håndbok V712.....	68
Referanser	74
Figurer	
Figur 2-1: Illustrasjon av utvikling med tiltaket og uten tiltak (referansebane)	14
Figur 2-2 Eksempler på faktorer som påvirker endring i arealbruk i byområder	15
Figur 2-3 Utviklingstrapp for næringsutvikling.....	15
Figur 2-4 Et sett av metoder er benyttet.	16
Figur 2-5: Faser i prosjektet	16
Figur 2-6 Mulige effekter av gatebrukstiltak. Effekter kan oppstå på ulike tidspunkt og utløses av ulike faktorer.	18
Figur 2-7 Mulig utviklingsprosess for Torggata som følge av tiltaket fra vedtakstidspunkt. Feil! Bokmerke er ikke definert.	
Figur 3-1 Reguleringsplan for Youngs løkke fra 1846.....	20
Figur 3-2 Torggata knytter byområdene Grunerløkka med Akerselva sammen med Youngstorget og Stortorget	21

Figur 3-3	Prisippdiagram, Oslo sentrumskjerne er forbundet med omkringliggende by- og boligområder via radielle gater.....	22
Figur 3-4	Oversikt over gatenettet i Hausmannskvartalene, Torggata med tverrgater og parallelle gater	24
Figur 3-5:	Formålsfordelt arealbruk	26
Figur 3-6:	Formålsfordelt arealbruk	27
Figur 4-1:	Temaområder og indikatorer.....	31
Figur 4-2:	Trafikkutvikling i Torggata – månedsdøgntrafikk, 2014 - 2017	32
Figur 4-3:	Plassering av tellepunkt øst for Torggata.....	33
Figur 4-4:	Trafikkutvikling fotgjengere, indeks: 2014 = 1	34
Figur 4-5:	Trafikkutvikling syklist, indeks: 2014 = 1.....	34
Figur 4-6:	Trafikkutvikling syklist, indeks: august 2014 = 100	35
Figur 4-7:	Trafikkutvikling fotgjengere, indeks: September 2014 = 100	36
Figur 4-8:	Trafikkutvikling motorkjøretøy, indeks: februar 2015 = 100.....	37
Figur 4-9	Hastighet for de forskjellige trafikantgruppene.....	38
Figur 4-10:	Befolkningsutvikling i området rundt Torggata (Hausmann) sammenliknet med sentrale Grünerløkka og bydel St. Hanshaugen.....	39
Figur 4-11:	Utvikling i antall boliger – grunnkretser i Hausmannskvartalene.....	40
Figur 4-12:	Privathusholdninger etter eierstatus, 2011	40
Figur 4-13:	Gjennomsnittsinntekt, Hammersborg (Hausmannskvartalene) sammenliknet med bydelen St. Hanshaugen og Grünerløkka og Oslo kommune.....	41
Figur 4-14:	Avgrønsing av område for innhenting av opplysninger om enkeltsalg fra eiendomspriser.no	42
Figur 4-15:	Prisutvikling – sammenlikning basert på alle transaksjoner i perioden 2003 - 2017	43
Figur 4-16:	Indeks for Hausmannsområdet for leiligheter som er omsatt to ganger eller mer sammenliknet med omsetninger i bydel Grünerløkka.	44
Figur 4-17	Kriterier som skaper grunnlag for attraktive tilbud. Utviklingstrapp. Situasjon før tiltak. Rød farge; barrierer Grønn farge: muligheter/stedlige fortrinn	46
Figur 4-18	Ortofoto i en utstrekning på 1 000 meter fra studieområdet.....	47
Figur 4-19	Prinsipdiagram som viser kvartalene, butikklokalene, atkomst til gårdsrom og tverrgater	48
Figur 4-20	Kvartal som er sammensatt av flere bygg (til venstre). Fasader langs gaten som er bygårder fra siste halvdel av 1800-tallet og hvilke bygg som er større bygninger (til høyre).....	48
Figur 4-21	Torggata har lange tradisjoner som ferdselsåre og handlegate.	49
Figur 4-22	Torggatas identitet opprettholdes og forssterkes gjennom oppussing og vedlikehold	50
Figur 4-23	Fra sykkel via bil tilbake til sykkel. Torggata 1905, 1950-980 og 2017.....	52
Figur 4-24	Skissemessig fremstilling av bygulvets egnethet for hest/gang/sykkel.....	52
Figur 4-25	Torggata – utadrettet virksomhet og kompakt butikkstruktur	53
Figur 4-26	Eksempel på uheldig kvartalsstruktur. Store lokaler og ingen utadrettethet. Strømmen.....	54
Figur 4-27	Fra gate til byrom.....	55
Figur 4-28	Konsekvenser av samferdselstiltak	55
Figur 4-29	Kriterier som skaper grunnlag for attraktive tilbud. Potensial merket grønt. Barrierer merket rødt. Etter tiltaket.....	58
Figur 4-30	Omsetning i varehandel etter bydeler. Eks mva.	59
Figur 4-31	Omsetning per innbygger etter bydeler. Eks mva. Uten bydel Sentrum (til venstre) og med bydel Sentrum (til høyre).....	60
Figur 4-32	Endring i omsetning. Per innbygger. 2008-2016 i prosent. Prisjustert	61
Figur 4-33	Utvikling i vare- og tjenestekonsumet	63
Figur 4-34	Kart over Olav Thon Gruppens eiendommer i Torggata	64
Figur 5-1:	Gateprosjekt som en del av transformasjonsprosjekt – eller bare et gateprosjekt	66

Tabeller

Tabell 3.1:	Tidslinje for utvikling av Torggata som gang- og sykkelåre	23
Tabell 3.2:	Planleggingsprogrammets rammer for antall boliger	27
Tabell 4.1	Utvikling i ulike konsumgrupper som andel (prosent) av samlet konsum	62

Sammendrag

I dette arbeidet identifiseres og dokumenteres arealbruksvirkninger av gateprosjektet i Torggata som ble gjennomført i 2015 med sikte på å etablere en bygata med torgpreg der det kan være aktivitet gjennom hele døgnet. Vi identifiserer og dokumenterer virkninger av tiltaket og drøfter disse i sammenheng (kontekst) med andre forhold som påvirker utviklingen i området. Samlet har det vært en svært positiv utvikling i Torggata – og Hausmannskvartalene for øvrig – i de senere år, men gateprosjektet er bare en blant flere drivkrefter. Vi vurderer at gateprosjektet har bidratt til å forsterke og/eller forsere utviklingen.

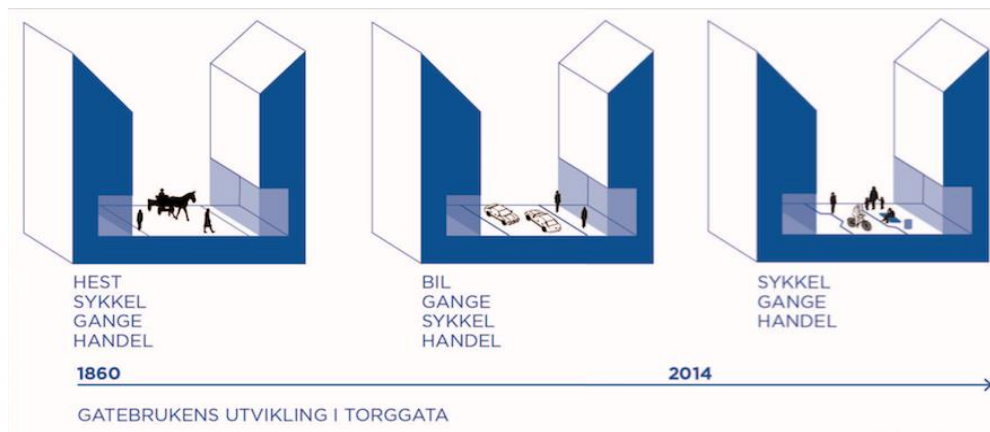
Med sikte på å gjøre resultatene av arbeidet overførbare til tilsvarende prosjekter (prosjekter med felles karakteristika) som gjennomføres andre steder, er det utviklet et sett av indikatorer – Utviklingstrapp – som gir en ramme for systematisk beskrivelse av området og drøfting av resultater. Metoden er særlig relevant for å vurdere næringsattraktivitet, men er også relevant for stedsattraktivitet for øvrig. Vi drøfter også erfaringene fra gateprosjektet i lys av veiledningen om Arealbruksvirkninger i kapittel 9.2 i Håndbok V712, og peker på muligheter til (og behov for) å gi bedre veiledning knyttet til samferdselsprosjekter som gjennomføres i byområder.

I denne analysen identifiseres og dokumenteres arealbruksvirkninger av gateprosjektet Oslo kommune gjennomførte i Torggata på strekningen Youngs gate- Hausmannsgate i 2014 (åpnet august 2014). Målet med prosjektet er å bidra til å utvikle metodikk og erfaringstall som kan benyttes som grunnlag for bedre og mer helhetlige konsekvensanalyser knyttet til framtidige gateprosjekter i byer. Gateprosjektet i Torggata analyseres som et case i dette arbeidet. Arbeidet er delt inn i fem deler. Vi har identifisert tema som kan forstås som arealbruksvirkninger av gateprosjekter i byer. Vi har presentert erfaringstall, beskrevet prosesser og angitt forutsetninger og indikatorer for måle og tydeliggjøre arealbruksvirkninger og vi har beskrevet prosesser. Arbeidet har vært gjennomført som metodetriangulering, som betyr at vi har valgt å analysere prosjekt og prosess ved bruk av ulike metoder. Det er avslutningsvis gitt innspill til metodikk som kan supplere veiledningen i håndbok V712 der de samfunnsøkonomiske virkningene (den økonomiske nytten) analyseres.

Tiltaket i Torggata er gjennomført i en periode hvor det også er gjennomført en rekke andre tiltak for bedre tilrettelegging for syklende i nærliggende områder, videre har det vært en sterk økning i etterspørselen etter boliger i stor deler av Oslo. Dette gjør det utfordrende å isolere (tallfeste) effektene av tiltaket i Torggata fra effekter av andre drivere.

En viktig del av erfaringene som kan ha overføringsverdi til andre prosjekter har vært å identifisere indikatorer som kan påvirke utviklingen. En av disse indikatorene er trafikkutviklingen og arealbruk i gateløpet. Gata har gjennomgått en betydelig forandring og bidratt til en helt ny planlagt arealbruk i gata og derigjennom en større sirkulasjon og gjennomstrømming av mennesker som igjen skaper grunnlag for arealbruksendringer i byggene langs gata, særlig på gateplan. Denne strukturendringen har bidratt til at flere mennesker går gjennom Torggata og de sirkulerer også mer fra side til side. I tillegg øker attraktiviteten og dermed stimuleres også til opphold. Begge deler gir grunnlag for økte priser og økt arealutnyttelse i byggene langs gata.

Figur A: Gatebruksutvikling i Torggata.



Kilde: Dyrvik Arkitekter

Sentralt i analysen av samfunnsøkonomisk nytte er hvilket potensial som eksisterer for utvikling mot økt næringsmessig effekt. For å analysere grunnlaget for næringsmessig effekt har vi identifisert et sett kriterier som ligger som forutsetninger for vekst. Disse omfatter bygningsmessige forhold, beliggenhet, attraktivitet, kundetilgang og investeringsevne. Dette har vi kalt utviklingstrappa for næringsmessig vekst. Ved bruk av en slik utviklingstrapp er det mulig å identifisere barrierer for økonomisk vekst i form av endring arealbruk. Desto flere av disse kriteriene som er oppfylt, desto større sannsynlighet er det for å utløse samfunnsøkonomisk nytte. Begrepet friksjon betyr i denne sammenheng steder der folk samles (myldring) og det oppstår møteplasser og potensial for kommersiell aktivitet.

Figur B: Utviklingstrapp for næringsmessig vekst.



Kilde: Vista Analyse

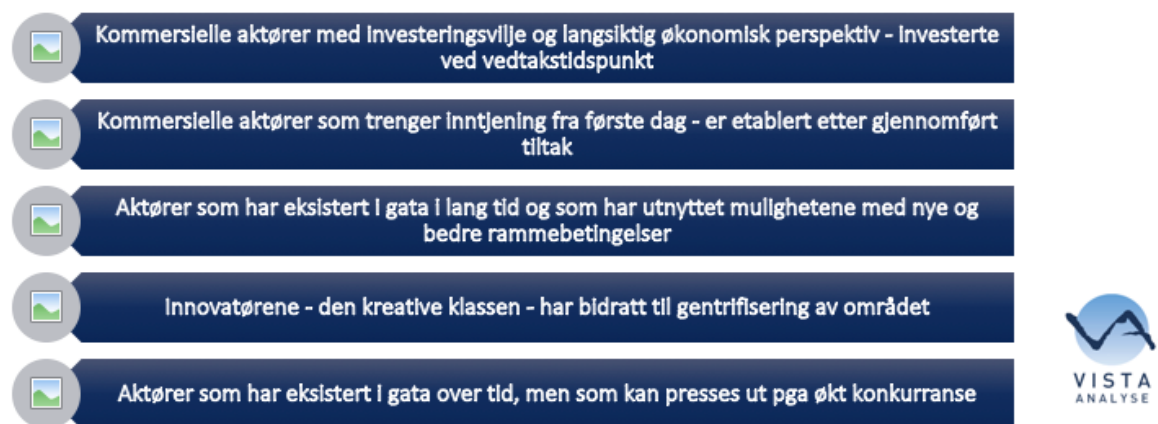
Noen av disse kriteriene var oppfylt i utgangspunktet og flere av kriteriene ble utløst gjennom tiltaket. Men ettersom viktige forutsetninger var til stedet i utgangspunktet, kan vi ikke konkludere med at tiltaket ville gitt effekter uten disse forutsetningene.

En sentral utfordring i analysen er de kausale sammenhengene. Samfunnsutviklingen pågår fortløpende. Et tiltak vedtas og tiltaket iverksettes. Utvikling kan skje før og etter gjennomført tiltak. Ofte ser vi at det er vedtaket som utløser kommersiell aktivitet eller investering. De sterkeste aktørene har investeringssevne, iverksetter ved vedtak og kan ta tap de første årene. De mindre sterke aktørene kommer på banen etter at tiltaket er iverksatt og må ha inntjening fra dag en. En tredje kategori utvikling som gir samfunnsøkonomisk effekt er innovatørene (den kreative klassen) som over tid bidrar til gentrifisering slik vi har sett på Grünerløkka. Gentrifisering er et fenomen som oppstår i byer der tidligere arbeiderstrøk

forvandles til bydeler for mer velstående befolkningsgrupper, ofte fra den kreative klassen. En fjerde kategori er aktører som har hatt tilhold i gata gjennom lang tid og som utnytter de nye rammebetingelsene til å utløse vekst/økt omsetning, men det vil også være aktører som presses ut pga økt konkurranse. Kategoriene oppsummeres i Figur C.

Vi har registrert at alle disse aktørene har bidratt – hver på sin måte – til synlig transformasjon i Torggata. Aktørene har hatt ulike utgangspunkt, de har agert på ulike tidspunkt og det at de eksisterer har bidratt til at det har oppstått synergier av samferdselstiltaket. I Torggata eies mange av byggene av Thongruppen, det vil si en sterk aktør med investeringsevne som kan tåle tap over tid. Dette har bidratt til tempo i utviklingen etter at vedtaket om opprusting av Torggata ble fattet. Samtidig har arealbruksendringene pågått over lenger tid, blant annet fordi det samtidig har pågått en begrenset gentrifisering i området.

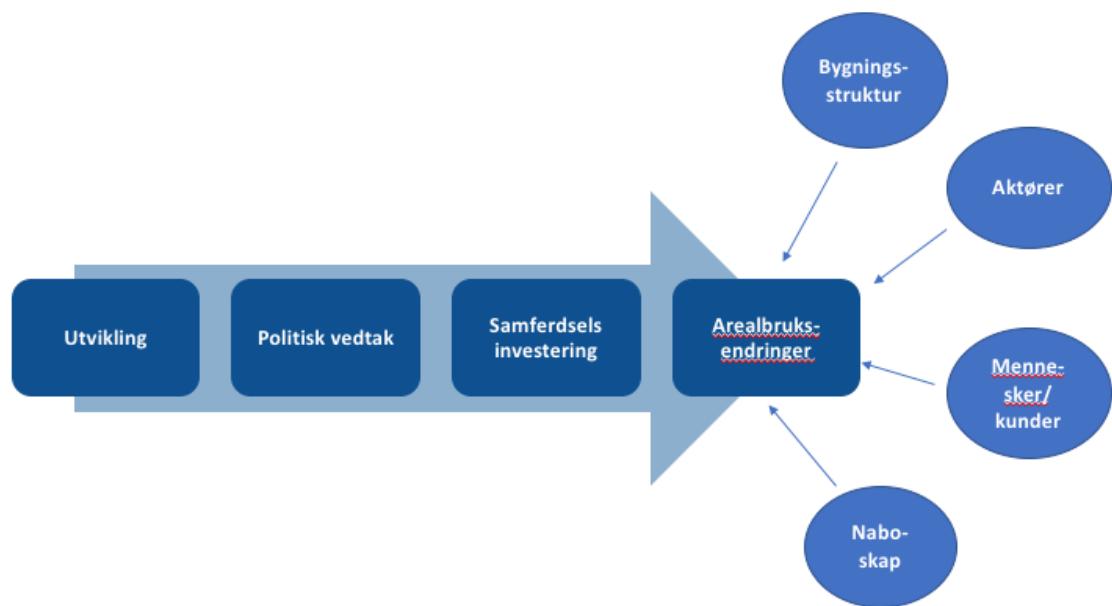
Figur C: Kategorier av aktører som påvirker og påvirkes av tiltaket



Kilde: Vista Analyse

Konklusjonen er at tiltaket har hatt effekt, men det er mange forutsetninger som har ligget til grunn som gjør at vi ikke kan konkludere med at samferdselstiltak i andre områder vil ha tilsvarende effekt. Noen av forutsetningene som har vært spesifikke for Torggata fremkommer i figuren under.

Figur D: Arealbruksendringer påvirkes av flere faktorer



Kilde: Vista Analyse

Analysen konkluderer med at funnene gir grunnlag for endre metodikken i V712 på flere punkter.

Direkte og potensielle framtidige arealbruksvirkninger - Vi mener vårt arbeid med drøfting av kontekst og beskrivelse av virkninger kan benyttes som utgangspunkt for å beskrive *direkte arealbruksvirkninger* av liknende tiltak i andre bygater/byområder. Teksten i håndboka angir imidlertid ikke noe tydelig skille om disse virkningene skal omtales som *direkte arealbruksvirkninger* eller *potensielle, framtidige arealbruksendringer*. Det kan være behov for en tydeligere definisjon av begrepene. En mulighet er å knytte begrepsbruken nærmere opp mot planstatus. Vi foreslår følgende definisjoner:

- **Direkte arealbruksvirkninger** - endringer i arealbruk innenfor gjeldende områderegulering
- **Potensielle framtidige arealbruksvirkninger** - endringer i arealbruk som forutsetter ny område-regulering

Lokale og regionale virkninger - Vi mener det er viktig å drøfte målekriterier i utgangspunktet, slik vi har gjort ved bruk av utviklingstrappa foran. Man kan i større grad forutse mulige konsekvenser av et samferdselstiltak dersom man i forkant *analyserer stedets kontekst* med fokus på beliggenhet, praktiske forhold, kommersielle forutsetninger, besøksvolum, friksjon, fysisk struktur og samtid (og antagelser om framtid). Dette kan, i kombinasjon med samferdselstiltakets form, belyse mulige konsekvenser av et samferdselstiltak. Vi anbefaler derfor en analysestruktur der kriterier for suksess drøftes gjennom analysen. Det valgte kriterieoppsettet må begrunnes i forkant.

Følsomhetsanalyser - Slik opplegget for følsomhetsanalyser er lagt opp i Håndbok V712 innebærer det at det lages et nytt sett av arealbruksforutsetninger for transportmodellen hvor det legges inn forventede endringer som muliggjøres av tiltaket. Dagens transportmodeller mangler variabler som er nødvendig for å belyse endringer av faktorer knyttet til kvalitet og trygghet, vi vurderer derfor at denne typen følsomhetsanalyser ikke vil gi økt kunnskap om prosjekter av den typen som er gjennomført i Torggata.

1 Innledning

I denne analysen identifiseres og dokumenteres arealbruksvirkninger av gateprosjektet Oslo kommune gjennomførte i Torggata på strekningen Youngs gate- Hausmannsgate i 2014. Gateprosjektet ble åpnet i august 2014. Målet med vårt arbeid er å bidra til å utvikle metodikk og erfaringstall som kan benyttes som grunnlag for bedre og mer helhetlige konsekvensanalyser knyttet til framtidige gateprosjekter i byer. Gateprosjektet i Torggata analyseres som et case i dette arbeidet.

Arbeidet er delt inn i fem deler:

1. Identifisere tema som kan forstås som arealbruksvirkninger av gateprosjekter i byer.
2. Angi relevante indikatorer for å kvantifisere og tydeliggjøre disse arealbruksvirkningene.
3. Få fram erfaringstall fra Torggata for sammenhenger mellom gateprosjektet og arealbruksvirkninger.
4. Beskrive prosesser og forutsetninger for de ulike arealbruksvirkningene som har oppstått.
5. Gi innspill til en metodikk for å kunne analysere arealbruksvirkninger av investeringer i gateprosjekter. Metodikken og erfaringstallene kan supplere veiledningen i håndbok V712 når det gjelder konsekvensutredninger av samferdselstiltak i by- og byområder.

For å analysere arealbruksvirkninger av gateprosjektet har vi sett på mulige sammenhenger mellom tiltaket og arealbruken i området rundt Torggata. I arbeidet deler vi virkningene inn i direkte virkninger (førsteordens effekter) og indirekte virkninger (andre og tredje ordens effekter). I direkte virkninger inngår effekter som beregnes og/eller omtales i prosjekter som analyseres under forutsetning om uendret arealbruk.

Arealbruksvirkninger inngår, i utgangspunktet, som andre og tredje ordens effekter (se Figur 2.6). Arealbruksvirkninger inkluderer endret bruk (mer/mindre intensiv, endret formål) av eksisterende bygningsmasse, økt eller redusert attraktivitet, utbyggingstiltak innenfor gjeldende arealbruksplaner og omregulering av arealer som følge av tiltaket.

Flere faktorer påvirker omfang og gjennomføringshastighet for arealbruksvirkninger, for eksempel:

- Tidspunktet for vedtak/tiltak – kommer tiltaket som et ledd i en pågående utviklingsprosess?
- Arealbruksvirkninger av et tiltak avhenger av om eiere og brukere motiveres av tiltaket. Vil eierstruktur og brukerstruktur ha betydning for utfall og effekter?

En viktig del av prosjektet er å utvikle indikatorer for å kvantifisere og synliggjøre arealbrukseffektene av tiltaket og erfaringstall med overføringsverdi til framtidige prosjekter av samme type.

Videre er det viktig å identifisere forhold som kan ha bidratt til å forsterke eller dempe virkningene av tiltaket, hvordan ulike aktører med interesser i området ser på tiltaket og etablere kunnskap om prosesser rundt beslutninger som har ledet til endret arealbruk.

En effekt måles opp mot et referansealternativ eller en referansebane. En slik bane eller referansealternativ må defineres.

Et mål med studien er å avlede resultater fra case Torggata som har relevans for bruk i analyser av andre samferdselsprosjekter i byområder og i forbindelse med metodeutvikling for Håndbok V712. Vi legger derfor stor vekt på å beskrive hvilken kontekst gateprosjektet er gjennomført i og forsøker å drøfte

sammenhenger mellom kontekst og de resultatene vi finner. I dette arbeidet trekker vi også inn erfaringer fra andre gjennomførte analyser.

Vista Analyse arbeider med flere andre prosjekter der areal og transporttematikken berøres som en metodisk utfordring. Omlegging av ny E6 utenfor Lillehammer er allerede et hett tema blant næringsdrivende i Lillehammer og pågang etter arealene rundt nytt mulig kryss er stor allerede på nåværende tidspunkt. Tilsvarende registreres økt etterspørsel etter areal ved ny avkjøring for ny RV3 ved Elverum, for å nevne noen eksempler. Denne type arealbruksmessige virkninger har Vista Analyse analysert i forbindelse med Samfunnsøkonomiske virkninger av ny E39 mellom Søgne og Ålgård. Vi vil legge vekt på å konkretisere hva Torggata-caset gir faglig input på og hva det ikke vil dekke opp.

Videre oppbygging av denne rapporten er som følger:

- Kapittel 2: Metode: Beskrivelse av metoder som er benyttet for å belyse arealbruksvirkninger
- Kapittel 3: Torggata – gateprosjektet i sammenheng (kontekst); historisk utvikling, status, gjeldende planer og politiske vedtak.
- Kapittel 4: Analyse: Beskrivelse og vurderinger av virkninger av gateprosjektet.
- Kapittel 5: Overføringsverdi: Hvordan metode og erfaringer kan anvendes i andre sammenhenger, vurderinger i forhold til Håndbok V712.

2 Problemstilling og metode

I dette kapittelet presenterer vi metodene vi benytter for å analysere arealbruksvirkninger av gateprosjektet i Torggata. Under arealbruk favner vi bredt og inkluderer bostedspreferanser og næringslivslokalisering og utvikling av disse (tidsdimensjonen).

Analysen omfatter to hovedpunkt:

1. Analyse av ett konkret case – Torggata. Avledning av resultater med overføringsverdi til metodisk tilnærming til andre prosjekter.
2. Bearbeiding av resultatene som grunnlag for metodiske innspill for V712.

Analysen tar for seg arealbruksendringer av samferdselstiltak etter flere dimensjoner, herunder bosetningspreferanser, kommunal infrastruktur og næringslivslokalisering. Vi berører dermed tema som krever flere metodiske tilnærminger og vi benytter derfor metodetriangulering.

Et samferdselstiltak vil være en del av en større sammenheng. For å forstå effekten av et tiltak er det viktig å se på den overordnede konteksten. Hva har skjedd forut for tiltaket, og hva er de ulike prosessene som spiller en rolle i arealbruken i en by. I en slik analyse tar vi utgangspunkt i et referansealternativ.

2.1 Referansealternativ

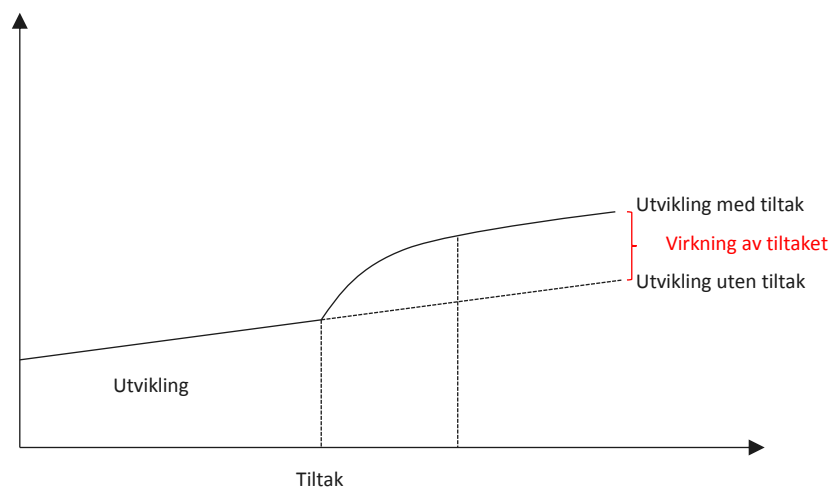
I samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser skal Referansealternativet, ifølge Statens vegvesens Håndbok V712, beskrive «*situasjonen dersom tiltaket ikke gjennomføres*» (Statens vegvesen, 2017). I beskrivelsen av Referansealternativet skal en videre ta hensyn til størrelser som influensområdet for analysen, befolknings- og inntektsutviklingen i influensområdet, eventuelle endringer i lokalisering av næringsområder, kjøpesentre osv, eventuelle endringer i infrastrukturen i influensområdet og utvikling i trafikkvolum og transportmiddelfordeling innenfor influensområdet.

Framstillingen i håndboka tar utgangspunkt i en likevektstankegang hvor samferdselstiltaket medfører betydelige endringer sammenliknet med de andre drivkreftene som påvirker utviklingen i influensområdet. I tråd med dette forutsettes vanligvis at arealbruken ikke endres som følge av tiltaket. Oppgaven i dette prosjektet er å studere arealbrukseffekter av et samferdselstiltak – og tiltaket er gjennomført i et område hvor det det også er andre sterke drivkrefter som påvirker utviklingen.

Arealbrukseffektene av et samferdselstiltak vil være størst nærmest den strekningen og de kryssene hvor tiltaket gjennomføres. Det vil også kunne oppstå effekter i et område i nær tilknytning til tiltaksområdet eller i helt andre områder. Økt eller redusert bruk av disse områdene som følge av endret bruk av tiltaksområdet kan regnes som en direkte følge av tiltaket. Det er i liten grad gjennomført analyser for å identifisere utbredelsen av slike virkninger av tiltaket – og hvordan disse eventuelt avtar med økende avstand til tiltaket.

I tillegg til etableringen av gang- og sykkelprioritering, er det flere ulike forhold som påvirker arealbruksutviklingen i området rundt Torggata. I figuren under har vi skissert en tenkt utvikling i et område som et Referansealternativ og vist hvordan et tiltak vil kunne påvirke en utviklingsprosess.

Figur 2.1: Illustrasjon av utvikling med tiltaket og uten tiltak (referansebane)



Kilde: Vista Analyse

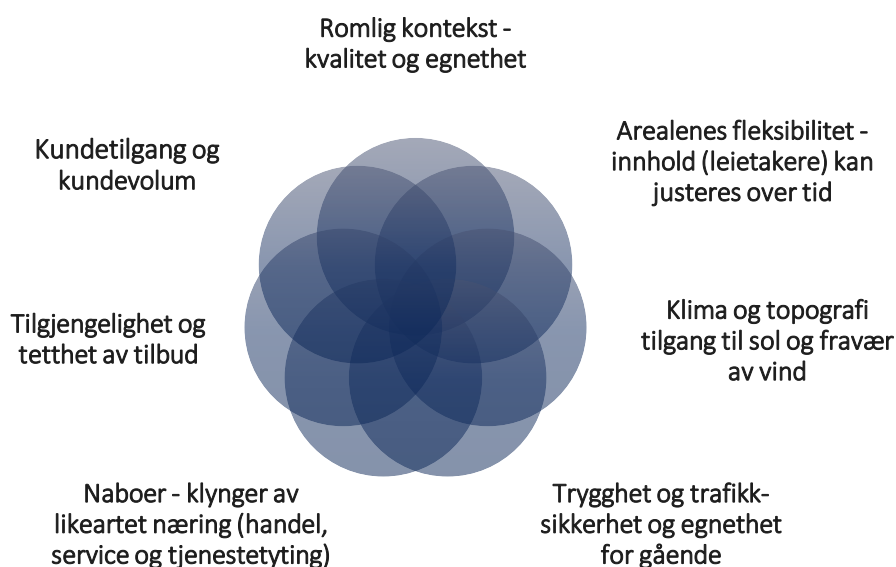
Sentralt i denne typen studie er å identifisere hva som er effekten av samferdselstiltaket og hva som er effekten av andre (eksterne) drivere. I et bybilde vil det være en rekke drivere som påvirker utviklingen i et område. Referansealternativet følger utviklingsbanen uten tiltak. Det er forskjellen mellom Referansealternativet og Tiltaksalternativet som vil være effekten av tiltaket.

Utfordringen rent metodisk og empirisk er å skille nettopp utviklingen som skjer som følge av andre drivkrefter enn vegtiltaket fra effekter av tiltaket. Vi kan registrere utviklingen i området rundt Torggata før og etter gjennomføringen av tiltaket, samtidig vet vi ikke hvordan utviklingen ville vært uten gjennomføring av tiltaket. For å belyse hvordan utviklingen kunne vært (Referansealternativet), ser vi derfor på utviklingen i andre områder / gater med liknende trekk – og benytter utviklingen i disse områdene som en indikator på utviklingen i området rundt Torggata uten gjennomføring av tiltaket.

2.2 Identifisering av arealbrukseffekter

Arealbruk er metodisk utfordrende å trekke inn i samfunnsøkonomiske analyser av samferdselstiltak. Arealbruksdata i transportmodellene består i dag av antall bosatte, antall arbeidsplasser, demografiske data og næringsstruktur samt prognoser for endringer i disse variablene. Det er imidlertid en rekke andre faktorer som påvirker arealbruken. Noen av disse er vist i Figur 2.2 under. Potensielle arealbrukseffekter i form av arealbruksendringer påvirkes direkte og indirekte av andre faktorer enn samferdselstiltaket. Oppsummert kan en si at de stedege fortrinn vil kunne påvirke endringene positivt og utløse flere effekter enn i områder med færre fortrinn (mange utfordringer). Men en kategorisering av enkeltfaktorer er det enklere å avdekke forhold som skiller utviklingen i ett område fra utviklingen i et annet område.

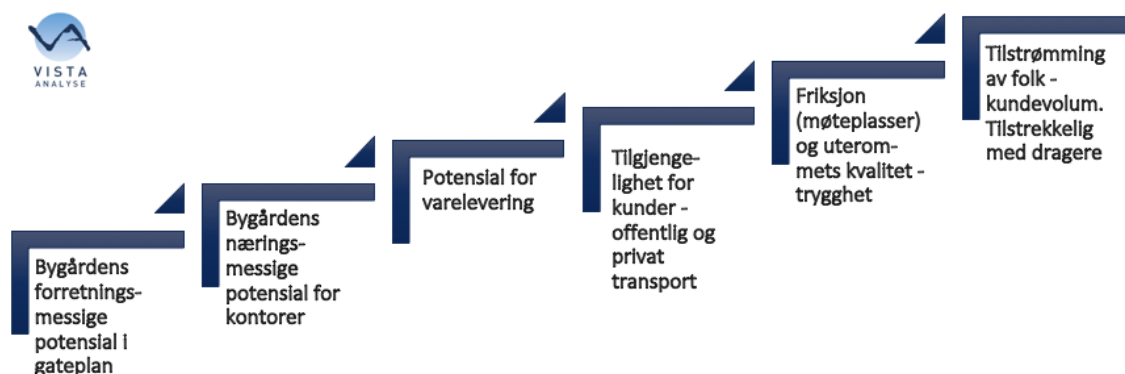
Figur 2.2 Eksempler på faktorer som påvirker endring i arealbruk i byområder



Kilde: Vista Analyse

I figuren under har vi satt opp en utviklingstrapp med kriterier som må ligge til grunn for å oppnå næringsmessig effekt i gateplan. Utviklingstrappa brukes til å identifisere i hvilken grad stedege fortrinn endres gjennom tiltaket.

Figur 2.3 Utviklingstrapp for næringsutvikling.



Kilde: Vista Analyse

2.3 Metodetriangulering

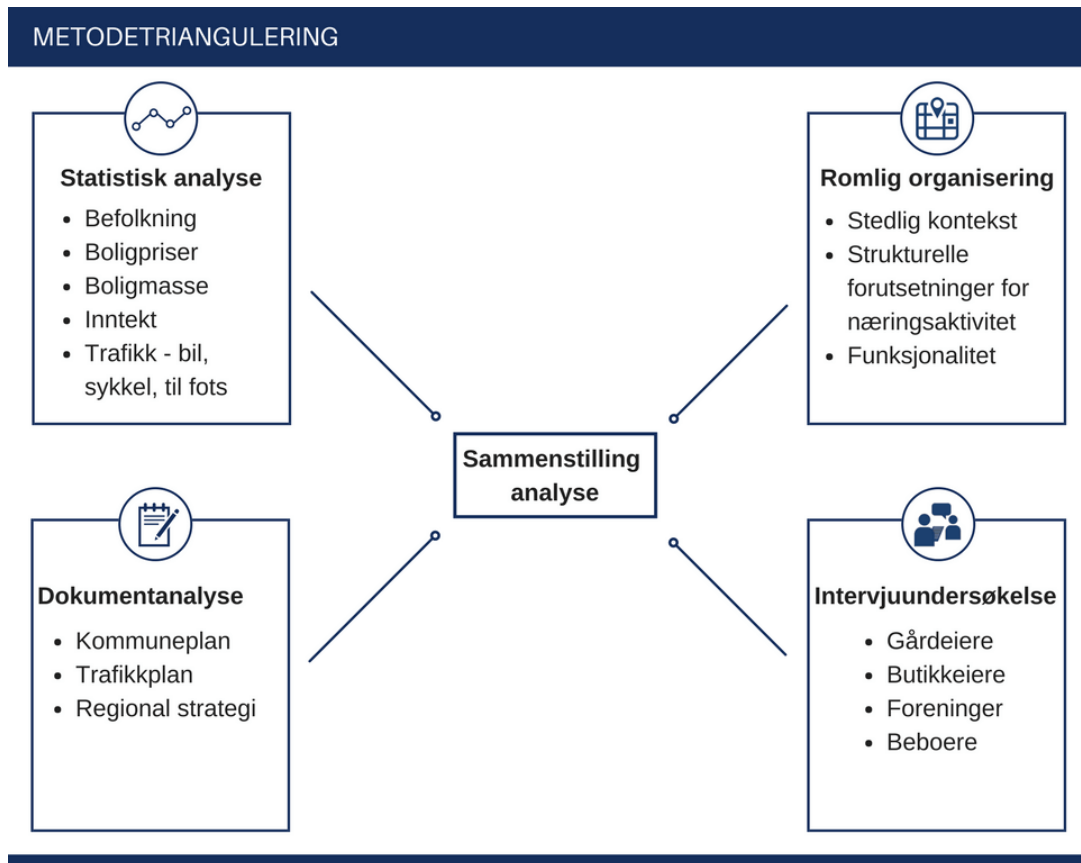
Vi har benyttet et bredt faglig sammensatt team i analysen og valgt å analysere ved bruk av metodetriangulering. Dette innebærer at våre økonomer har gjennomført de statistiske analysene, byplanleggerne har gjennomført analyser av den romlige organiseringen og alle har bidratt i dokumentanalyse og intervjuundersøkelsen. Vi deler inn metodebruken i tre deler som presenteres i dette kapitlet.

1. Dokumentanalyse – Plandokumenter og tidligere rapporter

2. Kvantitativ analyse – Statistikk
3. Kvalitativ analyse – Analyse av den stedlige kontekst, den romlige organiseringen og den bygningsmessige strukturen. I tillegg gjennomføres Intervjuer og observasjoner i felt

I figuren under har vi skissert hovedelementene i analysen.

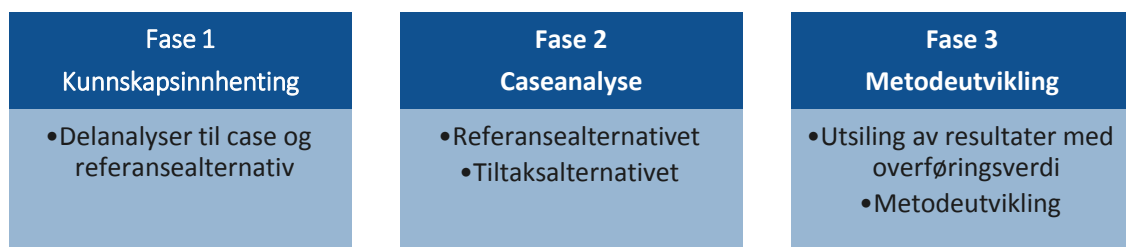
Figur 2.4 Et sett av metoder er benyttet.



Kilde Vista Analyse

Resultatet av dette settet med analyser av caset Torggata sammenfattes og vurderes mot et valgt referansealternativ/referansebane. Vi trekker deretter ut resultater som har overføringsverdi i arbeidet med den metodiske oppgaven som skal være innspill for V712.

Figur 2.5: Faser i prosjektet



Kilde: Vista Analyse

Dokumentanalyse - Dokumentanalysen omfatter gjennomgang av relevante kommunale planer og vi har også vært i dialog med representanter for kommunen som deltok i prosessen da tiltaket ble gjennom-

ført. Videre har vi gått gjennom ulike utredninger om samferdselstiltak, utredninger om Torggata spesielt og annen litteratur og dokumentasjon fra ulike fagtema som har vært relevant for analysen. Oppdragsgiver har bidratt med relevante analyser og rapporter.

Kvantitativ analyse - I den kvantitative delen av analysen håndterer vi datasett fra flere kilder. Vi bruker det til å sammenligne utviklingen i Torggata med utviklingen i Grünerløkka og resten av Oslo. Vi sammenligner utviklingen i Torggata med utviklingen i resten av byen er for å identifisere trender og utviklingstrekk som bare inntreffer i Torggata. Vi bruker utviklingen i områder med liknende karakter som Referanse for utviklingen vi finner i området rundt Torggata.

Den kvantitative analysen inneholder følgende elementer:

- Trafikkmønsteret analyseres med sikte på å avdekke i hvilken grad tiltaket endres fordelingen og volumet av gående og syklende.
- Boliger og beboere analyseres med sikte på å avdekke om tiltaket bidrar til endringer i beboergrupper (fra gamle til unge, fra fattige til rike osv.)
- Handel og næring analyseres med sikte på å avdekke om tiltaket bidrar til nye leietakere, økt omsetning og andre tilbud som følge av nye kundegrupper
- Eierstruktur analyseres med sikte på å avdekke om tiltaket bidrar til økt omsetning, høyere arealpriser og nye leietakere.

Kvalitativ analyse - Den kvalitative delen av analysen inkluderer flere analyseelementer. Det gjennomføres en analyse av gatas stedlige kontekst og den romlige organiseringen. Videre gjennomføres *intervjuer* med et mindre utvalg av gårdeiere og forretningsdrivende i gata. Sammenlignet med den kvantitative analysen vil denne delen av arbeidet i større grad være preget av fortolkning og menneskelig erfaring.

Analyse av den stedlige kontekst

Det er ikke tilfeldig hvorfor noen områder utvikles mer eller mindre enn andre områder i indre by. Noen områder har forutsetninger for transformasjon og utvikling mens andre områder har ikke det. Gjennom en analyse av den stedlige konteksten avdekkes slike forutsetninger. Bygningsmasse, topografi, gatebredde osv. har betydning for hvordan gata vil respondere på endret trafikkmønster.

Sammen med den stedlige konteksten analyserer vi den romlige strukturen. Dersom området har en beliggenhet som er gunstig med hensyn til sirkulasjon av mennesker er dette positivt.

Intervjuundersøkelse

Vi har gjennomført samtaleintervjuer med sentrale aktører i Torggata:

- Thongruppen
- Mindre gårdeiere
- Leietakere
- Torggata gateforening
- Beboere

Det viste seg vanskelig å få potensielle informanter til å stille på intervju. Vi registrerte flere intervjuere i Torggata i vår undersøkelsesperiode, flere opplyste også at de nylig hadde svart på liknende/tilsvarende spørsmål. Vår analyse baseres derfor (i større grad enn ønskelig) på erfaringer fra et begrenset antall større aktører.

I tillegg til samtaleintervjuer har vi gjennomført *observasjoner* i felt gjennom det som omtales som deltagende observasjon. Det er en samfunnsvitenskapelig forskningsmetode som er særlig benyttet i sosialantropologien og sosiologien der forskeren deltar i de sosiale prosessene han eller hun studerer. På grunn av manglende villighet til å stille til intervjuer valgte vi denne metoden som supplement. Analysen foregår ved at vi utredere besøker og bruker gata som andre besøkende. Vi benyttet muligheten på vei til og fra jobb, og dels ved opphold og bruk til ulike tider av døgnet. Registreringer ble gjennomført dels ved registrering av kundedadferd, dels ved å besøke serveringsstedene og vurdere kunder og betjening, dels ved å gå inn i butikker, handle litt og observere kunder og ansatte. I tillegg til dette stilles tilfeldige spørsmål om livet i gata og kundetilgangen.

2.4 Effekter av tiltak

Effekter av tiltaket oppstår på ulike tidspunkt og de skjer på ulike nivåer. En viktig del av arbeidet er derfor å kartlegge / anslå størrelsen på ulike effekter og identifisere sammenhenger mellom de ulike effektene.

Det er vekselvirkninger mellom endringene i transportsystemet, som et samferdselstiltak representerer, og arealbrukssystemet. Tiltak i transportsystemet gir opphav til tilpasninger i arealbrukssystemet, som igjen gir opphav til endret tilpasning i transportsystemet. En samlet pakke av tiltak kan også gi opphav til tilpasninger i begge systemer.

Figur 2.6 Mulige effekter av gatebrukstiltak. Effekter kan oppstå på ulike tidspunkt og utløses av ulike faktorer.



Kilde: Vista Analyse

I figuren over har vi delt inn effektene av et samferdselstiltak i tre grupper, en inndeling vi vil følge i vår analyse:

1. Førsteordenseffektene er effektene som følger direkte av tiltaket når vi ikke tar hensyn til arealbruksvirkninger. For tiltaket i Torggata gjelder dette endringer i reisemiddelvalg og endringer i rutevalg (trafikkale endringer), endringer i trivsel for de som ferdes i gaten og endringer i (opplevd) sikkerhet.
2. Andreordenseffekter definerer vi som endret utnyttelse av eksisterende bygningsmasse innenfor gjeldende reguleringsplan. Indikatorer for slike virkninger kan være utvikling i antall ansatte og omsetning i området og utvikling i boligpriser. Eventuelt endret bruk av eksisterende bygninger (fra bolig til næring eller fra næring til bolig) inkluderes også i denne typen effekter.

3. Tredjeordenseffekter defineres som nye utbyggingstiltak – som erstatning for eller supplement til eksisterende bygningsmasse. Dette kan være effekter som forutsetter omregulering av arealer, men kan også være utbyggingstiltak innenfor gjeldende arealplaner.

Arealbruksvirkninger inngår i det som i figuren betegnes som 2. og 3. ordens effekter.

2.5 Kausale sammenhenger og faktoren tid

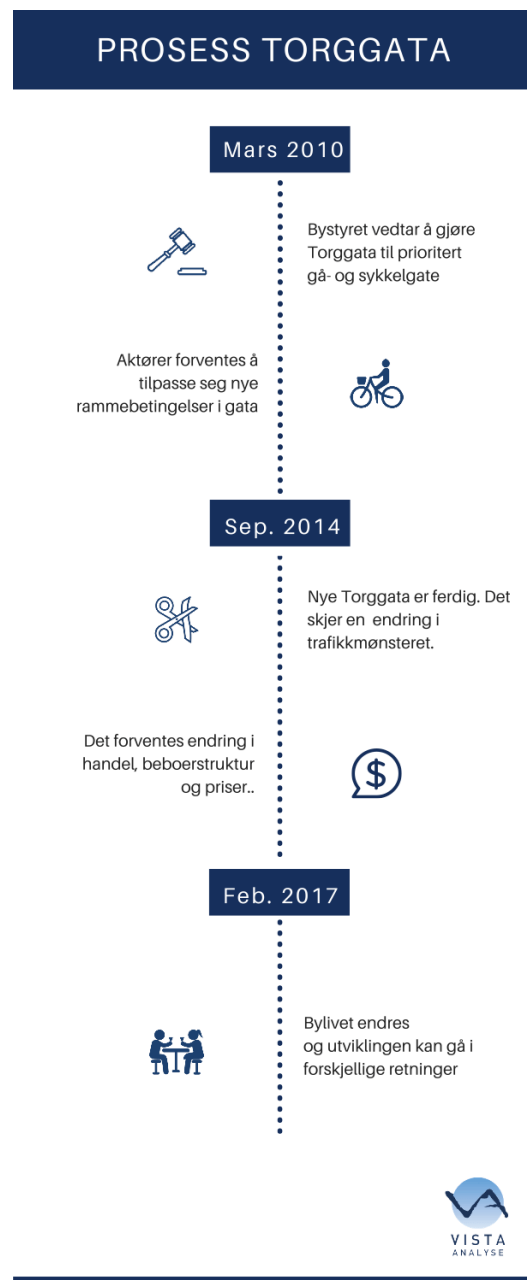
En konkret utfordringer i denne oppgaven er å avlede kausale sammenhenger.

Årsak-virkningsforhold er gjerne komplekse og som vi viste i Figur 2.6 foran, skjer arealbruksendringene – med økonomiske implikasjoner - over tid. Faktoren tid er derfor relevant. Det betyr at endringene kan påvirkes av flere faktorer som oppstår på ulike tidspunkt gjennom prosessen. Vi vil legge vekt på å synliggjøre usikkerheten knyttet til effekt av tiltak. Samtidig er nettopp kjeden av nye situasjoner som oppstår en del av en sammenhengende prosess der utelatelsen av ett konkret tiltak (som for eksempel trafikk og opprusting i gateplan) kan gjøre at hele prosessen stopper opp.

Ulike effekter inntreffer ved ulike tidspunkt, og det vil være vekselvirkninger mellom de ulike effektene av tiltaket. Størrelsen på de samlede effektene av tiltaket vil derfor påvirkes bl.a. av hvilket potensial som ligger i arealene rundt tiltaksområdet og om forholdene ligger til rette for at et tiltak utløser en god eller en dårlig sirkel. I tillegg er det viktig hvor stort potensiale det er i et område, og i hvor stor grad forholdene ligger til rette for en slik kaskadeeffekt av et tiltak.

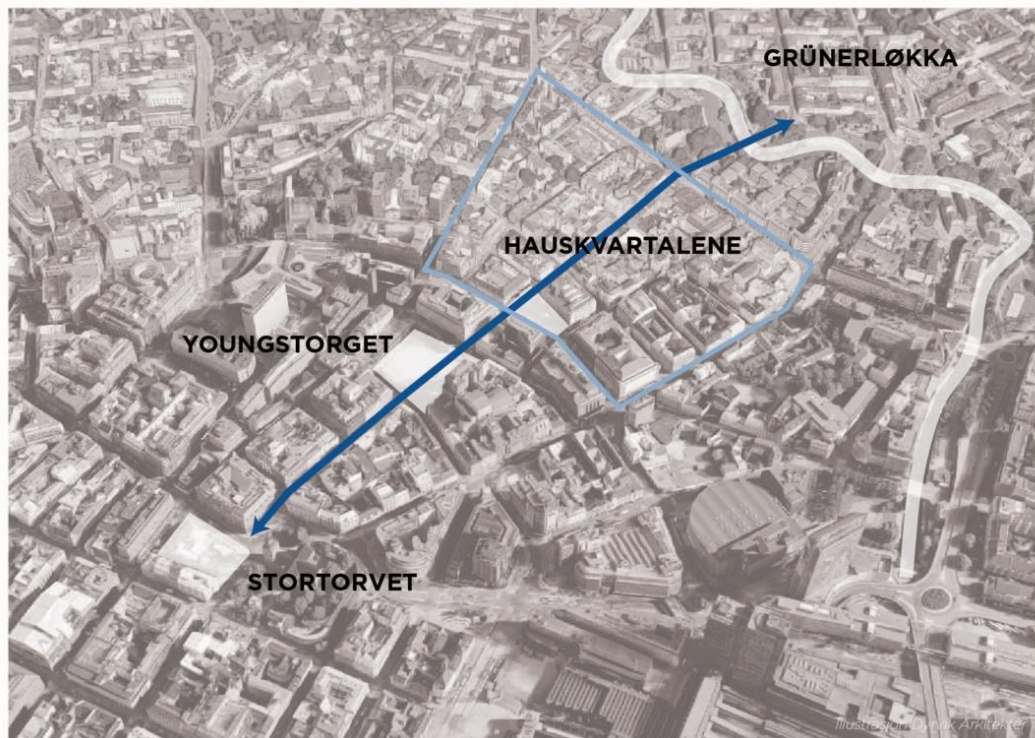
I figuren til høyre har vi illustrert en mulig utviklingsprosess for Torggata.

Figur 2.7: Mulig utviklingsprosess for Torggata som følge av tiltaket fra vedtakstidspunkt



Kilde: Vista Analyse

Figur 3.2 Torggata knytter byområdene Grünerløkka med Akerselva sammen med Youngstorget og Stortorvet

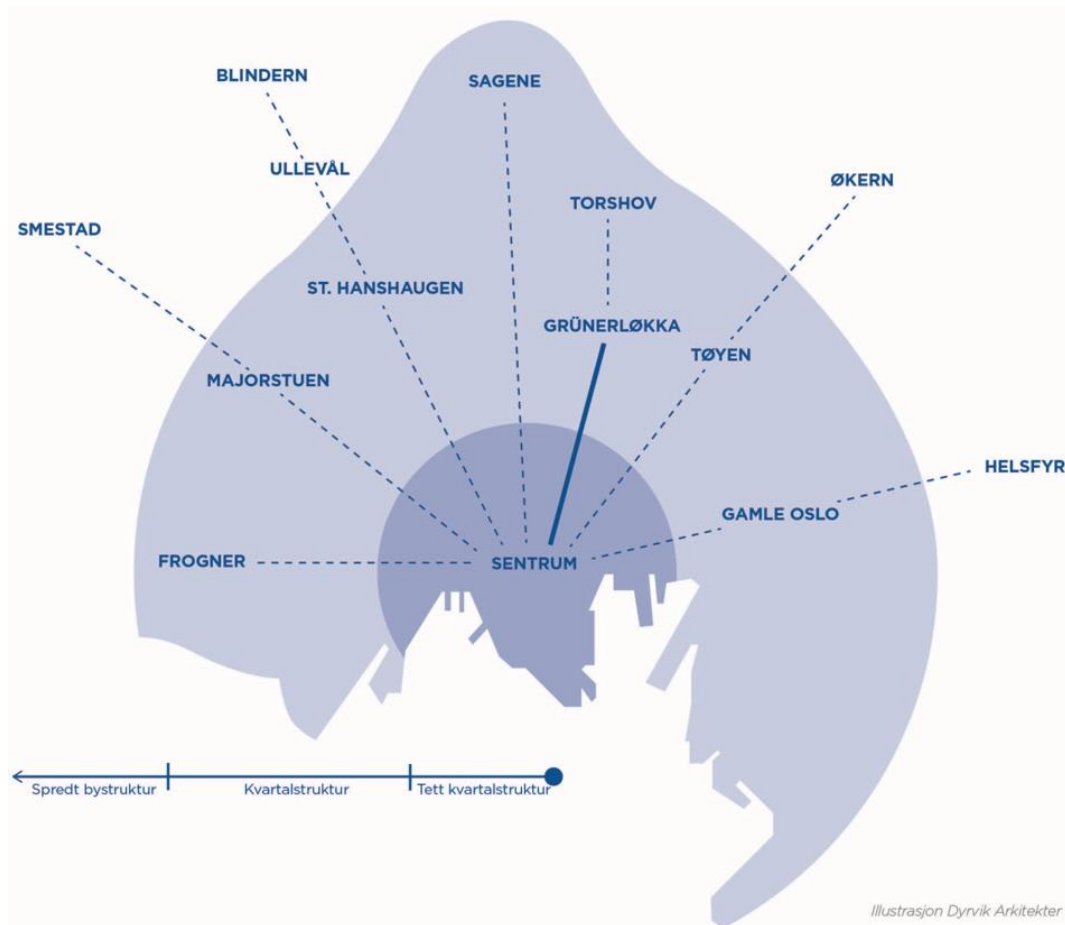


Kilde: Dyrvik arkitekter

Oslos sentrumsjerne er forbundet til omkringliggende by- og boligområder via radielle gater. Torggata er en slik radiell gate og derfor en viktig ferdselsåre til sentrum fra Grefsen, Sandaker, Torshov og Grünerløkka (Se Figur 3.2 og Figur 3.3)

På bydelsnivå knytter Torggata byområdet Grünerløkka med Akerselva sammen med Youngstorget og Stortorvet.

Figur 3.3 Prinsippdiagram, Oslo sentrumskerne er forbundet med omkringliggende by- og boligområder via radielle gater.



Kilde: Dyrvik arkitekter

3.2 Tidslinje

Utviklingen av gateprosjektet i Torggata har en lang forhistorie. Det er gjort en rekke politiske vedtak som har betydning for Torggata, og fokus i disse vedtakene har beveget seg over tid. Noen av vedtakene fokuserer på Torggata som gågate, noen legger vekt på Torggata som sykkelvei, og noen vedtak kombinerer begge hensyn. Dette avsnittet gir en kort sammenfatning av de viktigste vedtakene siden 1981 da Torggata fortsatt var åpen for gjennomgående biltrafikk fra Stortorvet til Hausmannsgate.

I 1981 vedtok bystyret å bygge en sammenhengende sykkelvei fra Sinsenkrysset til Hjortnes. Denne sykkelveien skulle gå gjennom Torggata. Vedtaket omfattet detaljerte reguleringsplaner for hele traseen, og anga de tekniske løsningene som skulle brukes. I høringen gikk Oslo veivesen og politiet mot at sykkelveien skulle gå gjennom Torggata, fordi det ville fortrenge biler og øke trafikkbeklastningen i andre gater, og medføre problemer for vareleveranser og innkjøring til parkering i portrom.

Vedtaket om sammenhengende sykkelvei gjennom Oslo ble bare delvis gjennomført, men det ble avmerket en sykkeltrase gjennom Torggata. Planens forutsetninger om bruk av rød asfalt i sykkeltraseen, fysisk skille mellom kjørevei og sykkelvei, lysregulering for syklist, fartshumper i bilveien og vikeplikt for biler overfor syklist ble imidlertid ikke realisert.

Tabell 3.1: Tidslinje for utvikling av Torggata som gang- og sykkelåre

År	Type og dato	Innhold i vedtaket
1981	Reguleringsplan for sentral sykkelvei gjennom Oslo (Bystyret 21.5.1981)	Oslo bystyre vedtar reguleringsplan for sentral sykkelvei gjennom Oslo – fra Sinsenkrysset til Hjortnes. Torggata inngår.
1988	Endring av reguleringsplan (Bystyret 17.8.1988)	Torggata mellom Bernt Ankers gate og Youngs gate gjøres ikke til gågate før Calmeyers gate er ført gjennom Tukthuskvartalet og inn i Youngs gate.
1990	Prinsippplan for hovedsykkelveinett i Oslo (Bystyret 20.6.1990)	Prinsippplan for utbygging av et hovedsykkelveinett i Oslo tas til orientering. Planen følges opp i kommunedelplaner og reguleringsplaner.
1992	Endring av reguleringsplan for Torggata (Bystyret 26.8.1992)	Torggata mellom Stortorvet og Pløens gate reguleres til gågate.
1995	Stenging Youngstorget (Bystyret 24.5.1995)	Torggata stenges for biltrafikk over Youngstorget
2002	Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum (Bystyret 17.4.2002)	I det videre planarbeidet vurderes utvidelse av gågaten i Torggata frem til Hausmanns gate.
2008	Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum - Status, evaluering og videre arbeid (23/04/2008 sak 136)	Gågatenettet i Oslo sentrum utvides med følgende strekning: Torggata fra Hausmannsgate til Youngstorget.....I nord/sør-retning vurderes egen sammenhengende sykkeltrasé for strekningen Ankerbrua - Torggata - Kirkegata
2011	Revidert prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum (Bystyret 28.8.2011)	Gågatenettet i Oslo sentrum utvides med følgende gater/strekninger: ... Torggata fra Hausmannsgate til Youngstorget. Torggata stenges permanent mellom Hausmannsgate og Hammersborggata i tillegg til strekningen mellom Hammersborggata og Youngs gate ved Youngstorget. Torggata mellom Hausmannsgate og Youngstorget tilrettelegges for gående og syklende....
2013	Torggata, strekningen Youngs gate – Hausmanns gate, detaljregulering (Bydel St. Hanshaugen, 2.10.2013)	Oslo bystyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 detaljregulering med reguleringsbestemmelser for Torggata mellom Youngs gate og Hausmanns gate, som reguleres til sykkelvei/kjørevei. (Gateprosjektet)
2014		Gateprosjektet åpnes i slutten av august

Kilde: Vista Analyse

I 1988 ble strekningen fra Youngstorget til Hammersborggata regulert til gågate (ikke gjennomført) i forbindelse med byggingen av Ring 1, mens strekningen videre til Bernt Ankers gate skulle bli en integrert del av Arbeidersamfunnets plass. Vedtakene markerte slutten på bruken av Torggata som gjennomfartsåre for biler og i 1992 ble Torggata regulert til gågate på strekningen Stortorvet – Youngstorget.

Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum, som ble vedtatt i 2002, anbefalte å vurdere utvidelse av gågaten i Torggata fram til Hausmannsgate. Dette ble vedtatt ved revisjon av den samme planen i 2008, mens det ved ny revisjon av den samme planen i 2011 ble vedtatt at strekningen mellom Hausmannsgate og Youngstorget skulle tilrettelegges for gående og syklende.

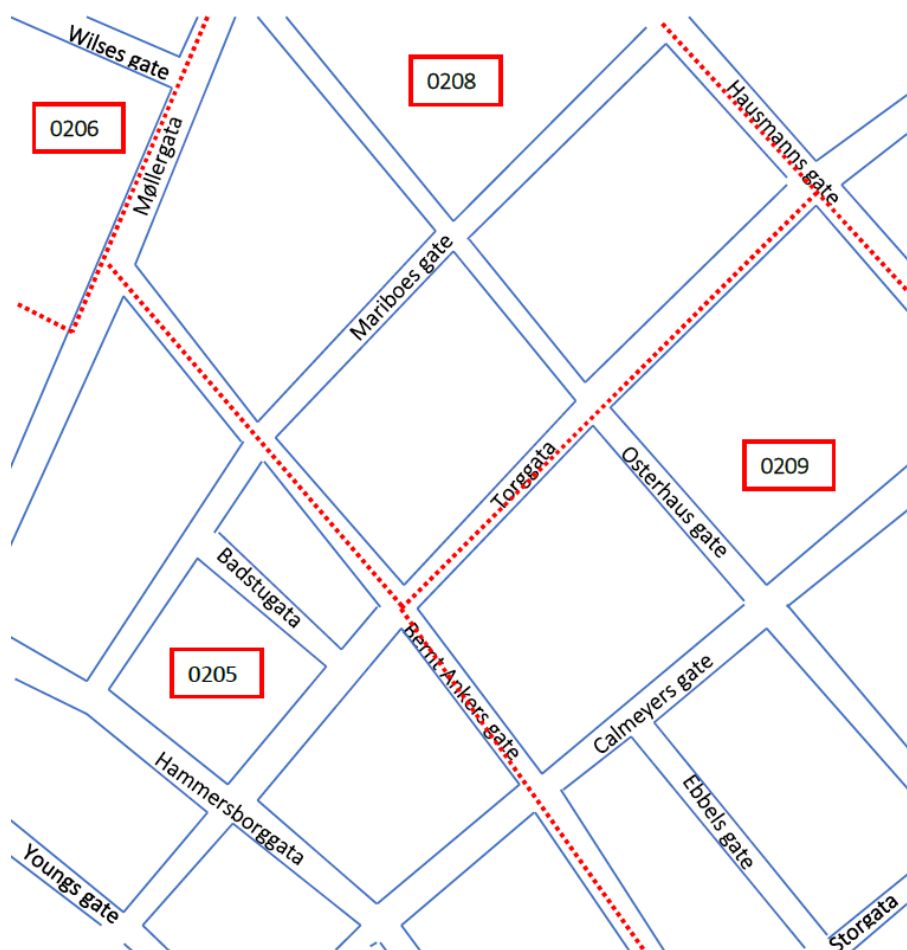
Vedtaket ledet videre til detaljreguleringsplan for strekningen Youngs gate – Hausmannsgate vedtatt i 2013 for gateprosjektet som ble fullført i 2014 og er tema for denne rapporten.

3.2.1 Torggata – en sentral del av Oslo indre by

Torggata strekker seg fra Stortorvet i vest til Ankerbrua i øst, og går tvers over Youngstorget. I denne rapporten konsentrerer vi oss om delen av gata som går mellom Hausmannsgate og Youngs gate, dvs den delen av gata som omfattes av gateprosjektet.

Torggata er regulert som byggeområde for forretning, kontor, industri og bolig (Oslo kommune, Planinnsyn, 2017). Gata har vært en forretningsgate siden den ble ferdiggjort i 1876 og har en vernet fasade. Det er i dag butikker og serveringssteder på bakkenivå, og for det meste kontorer og boliger fra andre etasje og oppover.

Figur 3.4 Oversikt over gatenettet i Hausmannskvartalene, Torggata med tverrgater og parallelle gate. Grunnkretser i området med grenser.



Kilde: Vista Analyse

Det har vært debatt om trafikkmønsteret i Torggata i flere tiår og flere løsninger har blitt utprøvd. Gata har vært definert som sykkeltrasé siden 1999, mens den i 2002 ble utpekt som en del av gågatenettet.

I 2008 gjennomførte Ipsos en forundersøkelse som kartla publikums holdninger til prøvestenging og omlegging og deres ferdsel i og bruk av området. Undersøkelsen kom blant annet frem til at brukere av gata synes den var dårlig tilrettelagt både for syklister og bilister (Ipsos, 2015).

I 2009 ble Torggata stengt for biler i et prøveprosjekt. Formålet var å redusere biltrafikk og for å finne ut av om man skulle ha en ren gågate eller en kombinasjon av sykkel- og gågate. Løsningen førte ifølge NRK til «fullt kaos» og ble avbrutt (NRK, 2009).

Torggata ble i 2014 kraftig oppgradert og kjøremønsteret i gata ble endret for å redusere biltrafikk. Det er arealbruksvirkningene av dette tiltaket (nærmere beskrevet) i avsnitt 3.7 som er tema for denne rapporten.

3.3 Områderegulering Hausmannkvartalene

Reguleringsplaner politisk vedtatte plane som fastsetter hvordan et område kan brukes og hva som kan bygges der. Det finnes to typer reguleringsplaner: områderegulering og detaljregulering. Områderegulering styrer utviklingen i et større område, i dette tilfellet Hausmannsområdet. Detaljreguleringer tar for seg mindre områder eller enkelte tomter og gir ofte mer spesifikke føringer for hva som kan bygges (Oslo kommune, 2017)

Gjeldende områderegulering for Hausmannkvartalene ble vedtatt av Oslo bystyre i 1988 (Oslo kommune, plan- og bygningsetaten, 1988). Planen dekker et område avgrenset av Hausmanns gate, Møllergata, Hammersborggata og Storgata. Planen legger rammer for en fornyelse av området, med høyere arealutnyttelse og minimumskrav til andel boliger.

Gårdene langs Torggata er regulert til bruk som forretning, kontor industri og bolig. Det stilles krav til at gulvflaten i nybygg skal ha 20 prosent boliger. I noen utvalgte bygg er kravet 50 prosent (Oslo kommune, plan- og bygningsetaten, 1988).

Deler av området – inkludert Torggata – ble regulert til spesialområde bevaring. Planen er fortsatt gjeldende, men det er senere (Planleggingsprogram Hausmann, se neste avsnitt) presisert nærmere hvordan Oslo kommune vil ta stilling til forslag til utbygging innenfor området.

3.4 Planleggingsprogram Hausmann

Planleggingsprogram for Hausmann ble vedtatt av Oslo kommune i 2002 og senere revidert 23. juni 2005 (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005). I likhet med en områderegulering legger et planleggingsprogram rammer for arealbruksutvikling og reguleringsplaner, men planen er – i motsetning til områdereguleringer – ikke juridisk bindende for kommunen.

I 2005 var status for området – ifølge planleggingsprogrammet – at området var et overveiende næringsområde med ca. 2,5 m² næring pr m² bolig. Tendensen før planleggingsprogrammet ble vedtatt, var at balansen mellom bolig og næring ikke i vesentlig grad var forrykket.

Figur 3.5: Formålsfordelt arealbruk



-  handel/kontor
(rene næringsbygg kan tillates)
-  handel/service 1-3 etg.
(boliger i øvre etasjer)
-  handel/service 1-2 etg.
(boliger i øvre etasjer)
-  handel/service 1 etg.
(boliger i øvre etasjer)
-  offentlig tilbud

Kilde: (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005)

Hensikten med planen var å legge rammer for fysisk utvikling og samarbeide om revitalisering av Hausmannsområdet som attraktivt boligområde. Kommunen ville legge til rette for å konvertere næringsareal til boliger, rive eksisterende bebyggelse og utnytte bakgårder med sikte på en høyere arealutnyttelse.

Det etterspørres en variert sammensetning av boenheter, hvor ulike familietyper kan finne seg til rette. Spesielt er det et ønske om flere boliger for barnefamilier.

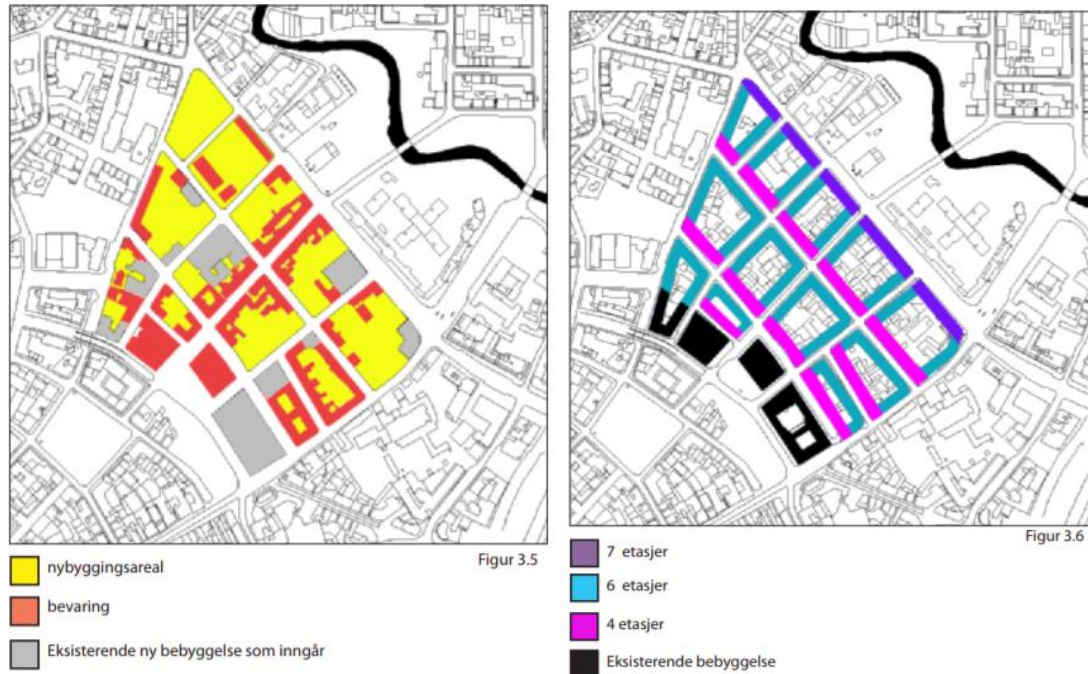
Alt i alt beskriver programmet en plan for omfattende transformasjon av området.

Figur 3.5 viser hvordan planen legger opp til fordeling mellom handel/kontor, boliger og offentlige tilbud i området. Av figuren går det fram at Torggata forutsettes videreutviklet som den sentrale handle- og strøgsgata i området. For øvrig prioriteres tverrgater og gater med liten trafikk (Møllergata, Mariboegate) for boliger, mens det mot mer trafikkerte gater legges til rette for handel, kontor og service.

Figur 3.6 viser planens rammer for nybygging og bevaring (venstre del av figuren) og retningslinjer for byggehøyde. Torggata skiller seg fra de øvrige gatene i området ved at planen legger opp til at samtlige gårder skal bevares. I resterende gater åpnes det for omfattende bygging av nye gårder.

Programmet legger også opp til byggehøyder på 6 etasjer for store deler av området, men 4 etasjer i gater hvor deler av eldre bebyggelse forutsettes bevart og 7 etasjer mot Hausmannsgate. Siden alle bygninger mot Torggata forutsettes bevart, har bestemmelsene om byggehøyde i praksis liten betydning for denne gata.

Figur 3.6: Formålsfordelt arealbruk



Kilde: (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005)

Samlet legger planleggingsprogrammet opp til at antall boliger i området skal øke fra 575 til et sted mellom 1.662 og 2.016 boliger, dvs. en tre-firedobling av tallet på boliger. Tabell 3.2 viser hvordan den planlagte økningen fordeles på nye boliger, rivning av eksisterende boliger samt bruksendring (fra næring) for de tre grunnkretsene som berøres av programmet.

Tabell 3.2: Planleggingsprogrammets rammer for antall boliger

Grunnkrets	Boliger 2002	Kan rives	Bruksendring	Nye boliger	SUM
0208	238	- 94	68	519-713	731-925
0209	281	-59	158	392-532	772-912
0205 (Del)	56	-14	65	52-72	159-179

Kilde: Vista Analyse / (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005)

Grunnkrets 0208 (nord for Torggata) avgrenses av Møllergata, Bernt Ankers gate, Torggata og Hausmannsgate, grunnkrets 0209 (sør for Torggata) avgrenses av Torggata, Bernt Ankers gate, Storgata og Hausmannsgate. 0205 (Del) er området mellom Bernt Ankers gate og Hammersborggata.

Tyngden av de nye boligene ble forutsatt i de østre deler av området, dvs. områdene som var lavest utnyttet og hadde høyest andel boliger i utgangspunktet. Vest for Bernt Ankers gate, hvor det i større grad er nyere næringsbygg, ble det ikke forutsatt like omfattende transformasjon.

Planleggingsprogrammet legger også opp til gjennomføring av en rekke prosjekter som skal støtte opp under ønsket utvikling av området. Reguleringsplan for opprusting av Torggata og Arbeidersamfunnets

plass – altså det tiltaket vi belyser effekter av i dette arbeidet – er et av prosjektene. Videre legges det opp til at det skal utarbeides trafikkplaner, planer for å ruste opp andre gater og offentlige fellesarealer, gjennomføres vurdering av behov og grunnareal for offentlige tilbud etc.

3.5 Reguleringsplaner

I dette delkapitlet omtaler vi reguleringsplaner for de fire kvartalene som grenser mot gateprosjektet i Torggata. Det danner rektangelet Mariboegate, Hausmannsgate, Calmeyersgate, Bernt Ankersgate.

Fredning, Bevaring og listeføring

Vernetyper deles inn i tre kategorier: Fredet, vernet, verneverdig.

I Torggata er fasaden regulert som spesialområde for bevaring. Det faller inn under kategorien vernet. Det er kommunens fremste mulighet for å beskytte verneverdige kulturminner (Oslo kommune, Byantikvaren, 2014). Ved utbedring og reparasjon av vurnede bygninger skal man se til at bygningens uttrykk med hensyn til former, materialer, detaljer, farge og annet blir opprettholdt eller ført tilbake til det som har vært tidligere (Oslo kommune, plan- og bygningsetaten, 1988).

I midlertid er ikke regulering til spesialområde med formål til bevaring det samme som fredning. I motsetning til fredning vil bevaring ikke omfatte bygningenes interiør og pålegger heller ikke vedlikeholdsplikt utover det som følger av bygningslovens alminnelige bestemmelser. Modernisering og forandringer er derfor fullt mulig (KMD, 1983).

Etter fredning og vern er kommunal listeføring som verneverdig (Gul liste) den tredje og minst rigide formen for beskyttelse av kulturminner. Flere av gårdene i kvartalene rundt Torggata er vernet slik. Listeføringen er ikke i seg selv råderettsinnskrenkende, og er derfor ikke å regne som et enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Det er kulturminnets verneverdi som kan påvirke saksbehandlingen etter plan- og bygningsloven, ikke oppføringen i Gul liste. Dersom eiendommen er registrert i Gul liste skal Byantikvaren gi en rådgivende uttalelse i byggesaker som berører eiendommen (Oslo kommune, Byantikvaren, 2014).

Pågående planarbeid

Det foregår for øyeblikket to planprosjekter tett på Torggata. Det første er et forslag om å rive Calmeyersgate 12 for å bygge et rent kontorbygg som kan fungere sammen med UDIs lokaler. Arbeidet med planene for gården startet i 2012.

Det andre forslaget er å rive Bernt Ankersgate 6, Calmeyersgate 6 og bakbygningen i Torggata 21. Det legges opp til en langt høyere utnyttelse av området, hovedsakelig i tråd med føringene i planleggingsprogrammet. Også for dette prosjektet startet saksgangen i Oslo kommune i 2012.

I tillegg til plansakene er det flere pågående byggesaker. Det er i stor grad snakk om etablering av boliger, dvs en utvikling i tråd med kommunens ønsker (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005).

3.6 Kriminalitet og trygghet

Torggata ender opp i Ankerbrua over Akerselva, hvor det tradisjonelt har vært mye narkotikaomsetning og annen kriminalitet. I perioder har noe av denne aktiviteten trukket innover i selve Torggata. På 1990-tallet skjedde det en del narkotikaomsetning i området rundt Torggatas bad og Arbeidersamfunnets plass, men denne fikk stor oppmerksomhet fra politiet og flyttet seg etter hvert til området mellom Nybrua og Ankerbrua ved Akerselva.

Etter prøvestengningen i 2009 ble det en kraftig nedgang i biltrafikken gjennom Torggata, samtidig som den var relativt dårlig belyst. Det var en del kveldsåpne steder, men gangtrafikken var begrenset og mange oppfattet gata som utrygg. I denne perioden flyttet noe av narkotikaomsetningen fra Akerselva til Torggata.

Det var betydelig uro over denne utviklingen blant beboere, næringsdrivende, politiet og lokale politikere. Denne uroen reflekteres blant annet i det private forslaget i bystyret i 2011, som inneholdt en rekke tiltak for økt trivsel og trygghet i området Hausmannskvartalet til Torggata. Dette omfattet oppgradering av lysarmaturer og bruk av kraftigere lys i deler av Torggata, fjerning av tagging og ettersyn av utendørs belysning, avsetning av midler til ulike aktiviteter og trivselstiltak, en henstilling om at Sentrum politistasjon måtte tilføres nødvendige ressurser til kontroller og patruljering, samt et forslag om å etablere lokale nærmiljøvakter.

Selv om det private forslaget ikke ble vedtatt i bystyret, ble det iverksatt en del kortsiktige tiltak i Torggata, blant annet i form av bedre belysning. Oslo kommune etablerte også en ordning med Oslo-vakter, hvor en del av trafikkbetjentene fikk tilleggsopplæring og bidro til økt vakthold/tilstedeværelse i utsatte områder, blant annet i Torggata. I tillegg ble det satt i gang en del mindre oppgraderingstiltak i gata som en forberedelse til den store oppgraderingen.

3.7 Utforming av gateprosjektet

Detaljreguleringsplanen for dagens utforming av Torggata ble vedtatt av Oslo kommune i 2013. I saksframlegget for bystyret beskrives planen som følger:

“ Hensikten med planen er å tilrettelegge for etablering av en bygate med torgpreg der det kan være stor aktivitet gjennom hele døgnet. Gaten skal være oversiktlig, trygg og tilgjengelig for alle brukergrupper, men det er en målsetting at trafikken skal begrenses. Torggata inngår i hovedsykkelveinettet og er en hovedinnfartsåre for syklistene til sentrum. Gaten skal derfor utformes med tanke på stor sykkeltrafikk. Videre vil gaten få brede fortau og soner for varelevering

(Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2013)

Gaten ble regulert med 5 m brede fortau på nordsiden og 3 m brede fortau på sørsiden. Deler av fortauet på nordsiden defineres som møbleringssone med benker, sykkelstativ og planter. Deler av denne sonen er også avsatt til plasser for varelevering.

Planen forutsetter at belegget må være det samme på fortauet som i kjørebanelen, men det skal være ulik farge for å skape god lesbarhet. Videre skilles fortauet fra kjørebanelen med lav kantstein (4 cm).

Veibanen på strekningen Hausmannsgate - Badstugata ble regulert som delt kjøre- og sykkelvei, fra Badstugata til Youngs gate er gata regulert som sykkelvei med lysregulering i kryss med Hammersborggata (Ring 1).

4 Arealbruksvirkninger i Torggata

I dette kapitlet gjennomgår vi temaområder som kan forstås som arealbruksvirkninger av gateprosjekter i byer. Vi ser på virkninger for:

- Endring i antall boliger og boligpriser
- Endring i antall bosatte (demografiske endringer)
- Endring i trafikkmønster, parkering, fleksibilitet, tilgjengelighet for ulike brukergrupper
- Endring i handel og næring – utskifting, fornyelse og nye aktører, omsetningsendring og endret kundegrunnlag

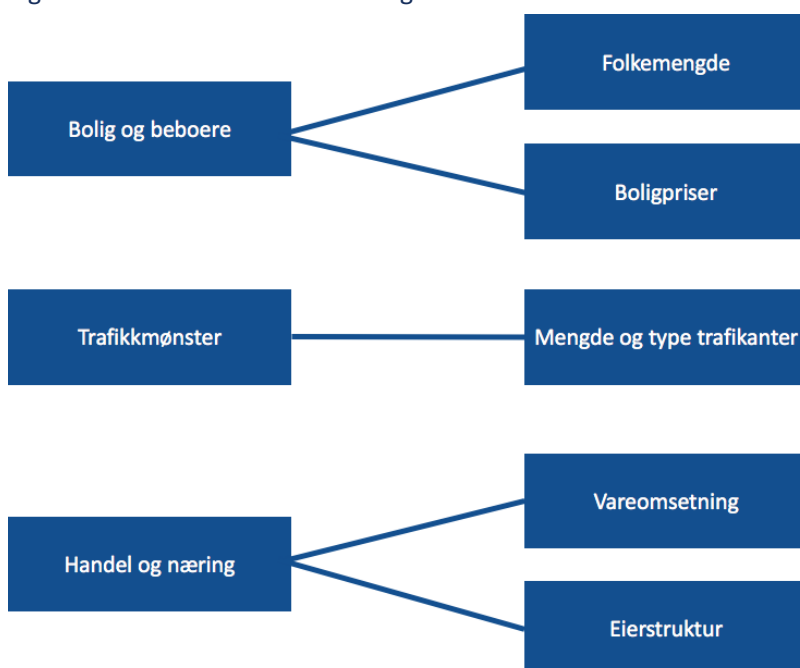
Trafikale konsekvenser inngår ikke i det vi normalt vil omtale som arealbruksvirkninger av samferdsels tiltak.

For å avlede slike mulige endringer, benytter vi et utvalg relevante indikatorer for å kvantifisere og tydeliggjøre arealbruksvirkningene. Det gir erfaringstall for sammenhengene mellom gateprosjektet og arealbruk i Torggata. Indikatorene vi bruker er:

- Folkemengde (offentlig statistikk)
- Boligpriser (boligprisstatistikk)
- Mengde og type trafikanter (trafikktellinger, analyser, utredninger)
- Vareomsetning (offentlig statistikk og intervjuer)
- Eierstruktur (offentlige og private statistiske kilder)

I tillegg ser vi på hvilke forutsetninger og prosesser annet enn selve gateprosjektet, som har bidratt til eventuelle endringer i arealbruk.

Figur 4.1: Temaområder og indikatorer



Kilde: Vista Analyse AS

4.1 Trafikkendringer (1. ordens effekt)

Endret trafikkmønster kan danne grunnlag for arealbruksendringer. Trafikale endringer kan bidra til endringer i rutevalg, endringer i reisemiddelvalg og endringer i reisemål. Det kan også bidra til endringer i gatebruk og nye trafikantgrupper.

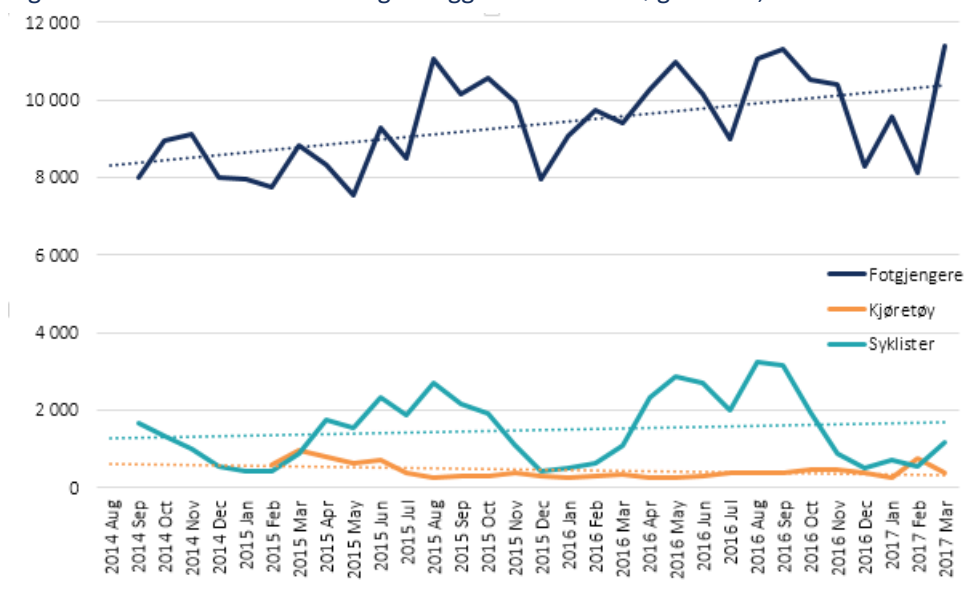
I det følgende gir vi en oversikt over trafikale konsekvenser av tiltaket med utgangspunkt i det som foreligger av trafikkregistreringer og undersøkelser for dette området spesielt og sammenlikner med tilsvarende registreringer/undersøkelser for andre deler av byen. Grunnlaget vi benytter er hentet fra ulike tellinger, analyser og målere. Det er flere svakheter med resultatene, blant annet mangler tall for perioden før og etter tiltaket, vi mangler tall for enkelte perioder og tellingene er foretatt på ulike steder.

4.1.1 Flere fotgjengere og syklister

Trafikkutvikling

I Torggata ble det installert trafikkmåler i forbindelse med åpningen av gateprosjektet i slutten av august 2014. Figur 4.2 viser trafikkutviklingen i gata fordelt på fotgjengere, kjøretøy og syklister. Vi mangler data for kjøretøy i månedene august 2014 til januar 2015. Tilsvarende mangler vi data for kjøretøy, fotgjengere og syklister i deler av 2017. Det har vært tekniske problemer med telleren, registreringer etter mars 2017 er derfor utelatt i figuren.

Figur 4.2: Trafikkutvikling i Torggata – månedsdøgntrafikk, 2014 - 2017



Kilde: Vista Analyse AS og (Oslo kommune, bymiljøetaten, 2017)

Fotgjengere er den største trafikantgruppen i Torggata med rundt 9 000 fotgjengere i døgnet. Deretter følger syklister med rundt 1 500 syklister i døgnet. Den minste gruppen er kjøretøy som ligger på rundt 300 passeringer i døgnet. Antall fotgjengere og syklister varierer avhengig av sesong, med høyere antall trafikanter i sommermånedene. Kjøretøytrafikken viser ikke tegn til den samme sesongvariasjonen, men

ser ut til å falle over hele perioden. Trendlinjene i figuren viser at en økning i antall fotgjengere og syklistene i perioden vi har registreringer for, mens antall kjøretøy er noe redusert.

For å si noe om effekten av oppgraderingen i Torggata trenger vi informasjon om hvordan trafikken var før oppgraderingen og hvordan trafikktviklingen har vært for de ulike transportmidlene i resten av byen. I det følgende refererer vi fra en undersøkelse Prosam har gjort av fotgjengere og syklistene, data fra sykkeltellere og trafikkregistrering av motorkjøretøy i Oslo. I dette avsnittet har vi altså benyttet Prosamrapporten som Referansealternativ ettersom vi ikke har trafikkdata for Grünerløkka og Prinsens gate.

Utvikling i sykkel- og fotgjengertrafikk

Prosam har gjennomført årlige tellinger av fotgjengere og syklistene ved seks utvalgte tellepunkter rundt Oslo sentrum (Ved Ring 1) i 2013-2016. Målingene er utført over en kort periode hvert år og det er derfor usikkerhet knyttet til hvor representative de er for den samlede trafikktviklingen. Ulikt vær kan blant annet ha en påvirkning på resultatene. Tellepunktet for Torggata ble flyttet fra mellom Ring 1 og Youngs gate til mellom Bernt Ankers gate og Osterhaus gate i 2014, og har siden blitt registrert maskinelt, se Figur 4.3. Dette fører til at man ikke nødvendigvis kan sammenligne trafikktallene direkte. (Prosam, 2016)

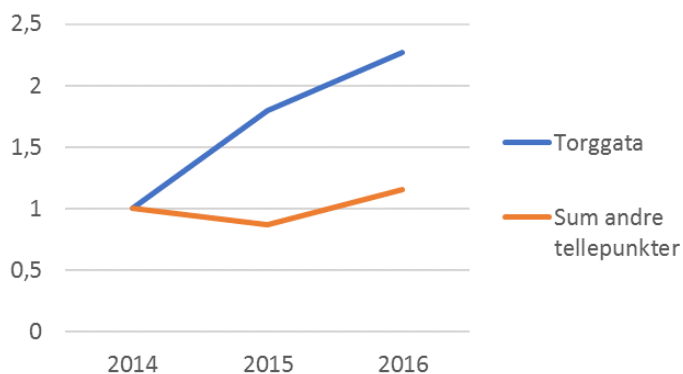
Figur 4.3: Plassering av tellepunkt øst for Torggata



Kilde: (Prosam, 2016)

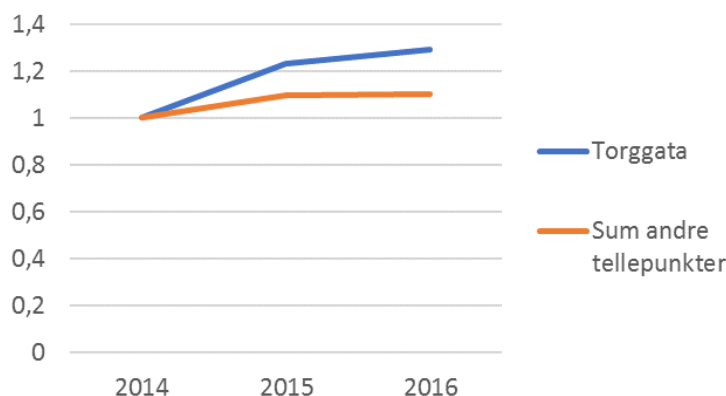
Også Prosam-rapporten viser at det for perioden 2013 til 2016 har vært en økning i antallet fotgjengere og syklistene i Torggata, og at volumet har økt mer enn for summen av de andre tellepunktene i undersøkelsen. Figur 4.4 viser trafikktviklingen i fotgjengere indeksert til en i 2014. Antallet fotgjengere i Torggata økte med rundt 30 prosent i perioden, mens den samlede prosentvise veksten for de resterende tellepunktene var på rundt 10 prosent. Den viser at samferdselstiltaket i Torggata har gitt en tydelig endring i trafikkmønsteret. I figurene viser vi flere detaljer.

Figur 4.4: Trafikkutvikling fotgjengere, indeks: 2014 = 1



Kilde: Vista Analyse og (Prosam, 2016)

Figur 4.5: Trafikkutvikling syklistene, indeks: 2014 = 1



Kilde: Vista Analyse og (Prosam, 2016)

Figur 4.5 viser utviklingen i antall syklistene indeksert til en i 2014. Antallet syklistene i Torggata økte jevnt med nesten 130 prosent fra 2014 til 2016 mens de resterende tellepunktene hadde en nedgang fra 2014 til 2015, før de endte opp på 15 prosent høyere nivå i 2016 sammenliknet med 2014.

Bymiljøetaten i Oslo har trafikkmålere flere steder i byen som måler sykkeltrafikken kontinuerlig. De fleste tellerne viser kun tall for de to siste årene, mens et fåtall har tellinger fra tidligere år. Bymiljøetatens målinger viser at Torggata er blant gatene som har størst sykkeltrafikk. I 2016 var det 1.820 syklistene per dag i Torggata, gjennomsnittet for øvrige trafikkmålere var 747 syklistene per dag.

Vi har ikke tall fra før samferdselstiltaket, men vi kan konkludere med at Torggata er en viktig sykkelåre. Redusert antall kjøretøy, slik vi så av tellingene fra trafikkmålerne kan ha gitt bedre forhold for syklistene.

Med utgangspunkt i resultater per døgn fra sykkeltellere har vi beregnet gjennomsnitt pr. uke. Data-materialet vi har mottatt mangler noen registreringer i Torggata.

Figur 4.6 viser trafikkutviklingen for syklistene i Torggata og sammenliknet med gjennomsnittet av et utvalg tellere sentralt i Oslo. Det er store variasjoner i trafikkvolumene over året, med flest som sykler i sommermånedene. Det fremkommer at antallet syklistene i Torggata har vært økende fra 2014 til 2016, men vi finner tilsvarende økning også over andre tellepunkter. Dette illustreres ved at trendlinjene for

Torggata og gjennomsnittet av øvrige målere er sammenfallende. Data etter mars 2017 er ikke inkludert pga mange dager med manglende eller unormalt lave målinger.

Figur 4.6: Trafikkutvikling syklistar etter åpning av gateprosjektet, indeks: august 2014 = 100



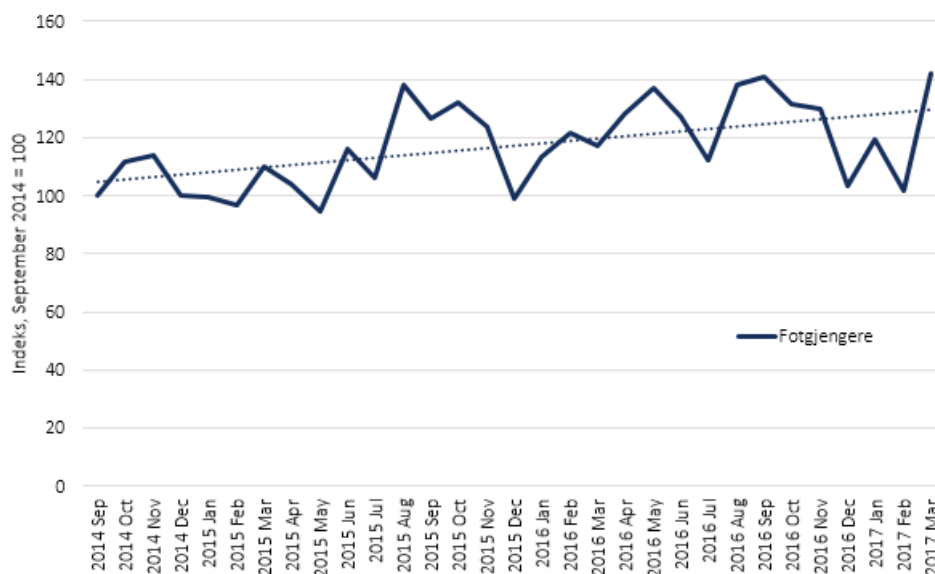
Kilde: Vista Analyse og (Oslo kommune, bymiljøetaten, 2017)

Møllergata er (mot nord) nærmeste alternative gjennomgående sykkelrute mellom sentrum og Hausmannsgate. Tidligere var denne gata enveiskjørt mot sentrum. I oktober 2016 ble kantstenparkering i gata erstattet med sykkelfelt i retning fra sentrum slik at gata nå er åpen for sykling i begge retninger. Dette kan ha bidratt til overføring av syklistar fra Torggata til Møllergata (jfr. at data for 2017 gir indikasjonar på svakere utvikling i Torggata

Totalbildet gir inntrykk av at sykkeltrafikken er stor i Torggata og at den har fulgt utviklingen i sykkeltrafikken på sammenlignbare steder i Oslo. Når utviklingen i Torggata ikke avviker signifikant fra utviklingen i antall syklistar gjennom andre tellepunkter, vurderer vi at gateprosjektet i liten grad har påvirket antall syklistar som bruker gata. Det kan reflektere at Torggata også før gateprosjektet var klart bedre rutevalg enn andre alternative sykkelruter mellom sentrum og Grünerløkka.

Fotgjengertrafikken i Torggata økte betydelig etter åpning av gateprosjektet (se Figur 4.7). I perioden september 2015 til august 2016 var registrert trafikk gjennomsnittlig 23 % høyere sammenliknet med tilsvarende periode året før. Fram til registreringene sviktet (april 2017) ble det registrert en videre vekst på 3-4 %. Utviklingen vidare i 2017 er usikker, men registreringene tyder på at det har vært en økning i fotgjengertrafikken på 25-30 % siden åpningen.

Figur 4.7: Trafikkutvikling fotgjengere etter åpning av gateprosjektet, indeks: September 2014 = 100



Kilde: Vista Analyse og (Oslo kommune, bymiljøetaten, 2017)

Det er flere alternative ruter mellom sentrum og Hausmannsgate for fotgjengere enn det er for syklister. Det er derfor sannsynlig at noe av veksten skyldes at Torggata velges i større grad framfor ruter via Storgata, Calmeyers gate, Mariboers gate og Møllergata. Likevel er det grunn til å anta at økningen i fotgjengertrafikken også har sammenheng med den økte aktiviteten i gata; flere som benytter seg av de ulike tilbudene som finnes i gata.

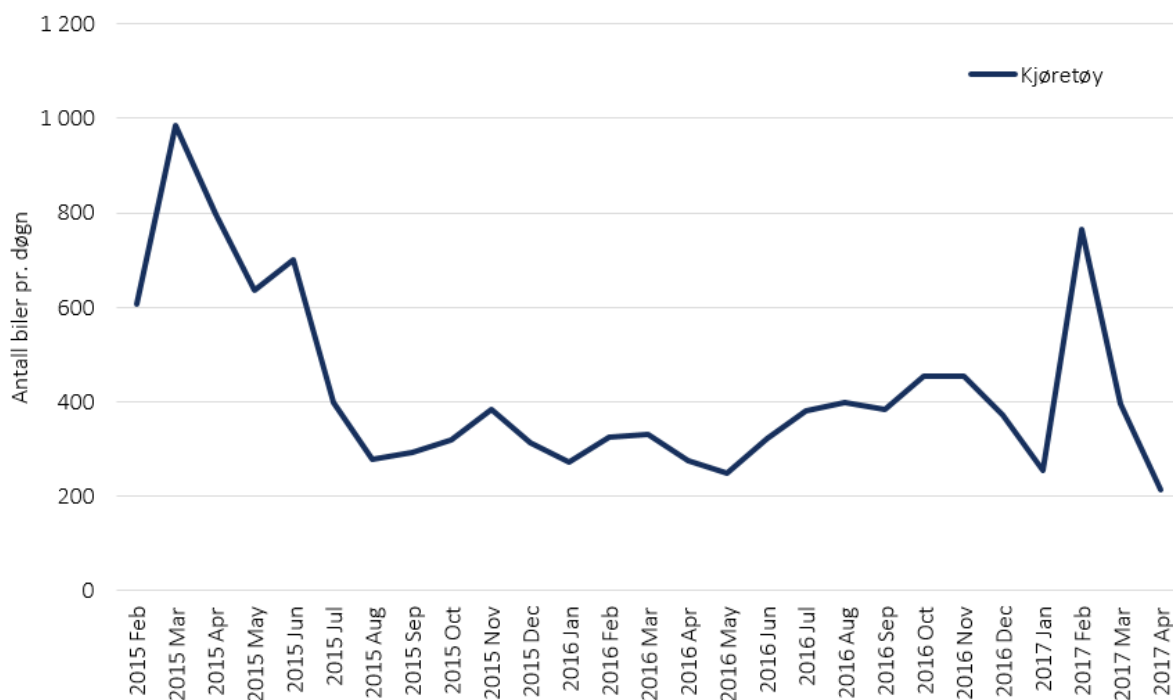
Veksten som er registrert i Prosam-rapporten (Figur 4.4 og Figur 4.5) er høyere enn det som er registrert i de kontinuerlige tellingene (Figur 4.6 og Figur 4.7). Prosamrapporten (Prosam, 2016) dokumenterer også værforholdene på de dagene tellingene ble gjennomført. Mens det i Torggata var nedbør på telledagen i 2014, men pent vær i 2016, hadde de fleste andre tellepunkter pent vær både i 2014 og 2016. Det ser derfor ut til at volumene av gående og syklende i gata påvirkes i stor grad av værforholdene.

4.1.2 Mindre biltrafikk

Ved gjennomføring av gateprosjektet var det et viktig mål å redusere omfanget av biltrafikk i Torggata til et minimumsnivå ut over behovet for varelevering/henting til/fra butikkene i gata og nødvendig atkomst til eiendommene. Forut for gjennomføring av gateprosjektet hadde det vært en økning i biltrafikken i årene fra 2014 til 2016.

Figur 4.8 viser utviklingen i biltrafikken i Torggata (i perioden februar 2015 til mars 2017). Av figuren går det fram at antall biler som trafikkerer gata de fleste måneder har ligget i området 3-500 biler per døgn. Det har imidlertid vært noen perioder med økende trafikk (våren 2015 og våren 2017). I begge tilfeller ble det gjennomført endringer i skilting som bidro til at trafikken igjen ble redusert.

Figur 4.8: Trafikkutvikling motorkjøretøy, indeks: februar 2015 = 100



Kilde: Vista Analyse og (Oslo kommune, bymiljøetaten, 2017)

4.1.3 Oppsummering trafikkomfang og sammensetning

Fotgjenger og sykkeltrafikken har økt i Torggata, mens kjøretøytrafikken har sunket. Uten data fra før oppdateringen og sammenlignbare målinger fra andre deler av Oslo er det ikke mulig å estimere effekten tiltaket har hatt på trafikken. Men basert på datagrunnlaget kan det se ut som om tiltaket har bidratt til mer fotgjengertrafikk og mindre biltrafikk i Torggata.

Sykeltrafikken har også økt betydelig, men her spriker resultatene mellom de kontinuerlige tellingene og PROSAMs årlige registreringer. I de kontinuerlige tellingene finner vi tilsvarende økning også over andre tellesnitt, mens PROSAM-tallene indikerer større vekst i Torggata.

Ipsos gjorde i 2015 et studie av endringer i publikums oppfatning av Torggata etter oppgraderingen i 2014. De finner blant annet at brukere trives bedre i gata enn de gjorde før. Det er i midlertid lite i studiet som forteller om endringene i arealbruk som følge av gateprosjektet. Vi får likevel vite at flere enn før bruker gata til gjennomfart, og at flere enn før har et ærend utenfor gata.

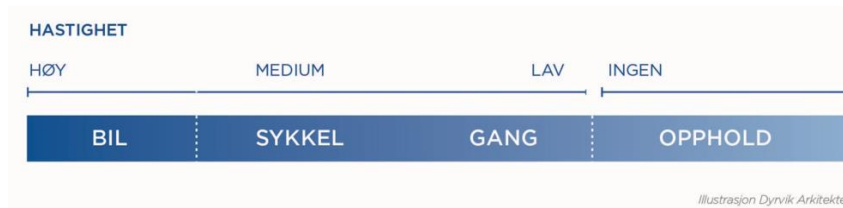
Transportøkonomisk institutt evaluerte i 2016 shared-space-områder i Norge (Bjørnskau, Sundfør, & Sørensen, 2016). Blant de seks områdene som ble studert kom Torggata dårligst ut. Studien forholder seg til trafikkmønsteret i gata, men ikke annen arealbruk.

4.1.4 Trafikantatferd/trafikkmønster Fra høy til lav hastighet

Torggata er både gjennomfartsåre og destinasjon, videre er det hastighetsforskjeller mellom ulike trafikanter; rask sykling og gående mylder. Dette bidrar til at det fortsatt er en del nestenulykker i

Torggata. Biltrafikken er nå delvis fjernet, men det er fortsatt et skille mellom syklister som anser Torggata som en rask gjennomfartsåre og gående som anser Torggata som en destinasjon og som beveger seg fra sted til sted og gjerne på tvers av gaten.

Figur 4.9 Hastighet for de forskjellige trafikantgruppene



Kilde: Dyrvik arkitekter

Den nordre delen av Torggata har en utforming og skala som gir gode romlige rammer for fotgjengere og syklister: Bebyggelsen i Torggata er variert. Den nordre delen består av 4 kvartaler som har godt bevarte fasader fra siste halvdel av 1800-tallet. Den søndre delen består av 4 kvartaler med større bygg fra forskjellige tidsepoker. Denne variasjonen gir studieområdet i Torggata en underdeling der den nordre delen oppleves som et homogent, mer intimt og inviterende gatemiljø grunnet gatens bredde, byggenes dimensjoner (bredder og høyder) og mange innganger. Den søndre delen har en annen karakter, med bredere, høyere bygg og færre innganger, som kan oppleves som mer introvert.

4.2 Trivsel og reell/opplevd sikkerhet og trygghet.

Oppgraderingen av Torggata, som ble ferdigstilt i 2015, har ført til vesentlige endringer i gatebildet og publikumstilstrømning. Mengden gående og syklende har økt kraftig, og det er et mye mer variert publikum enn tidligere. I dag skjer det liten eller ingen åpen narkotikaomsetning i området. Oslo kommune har iverksatt et arbeid for utvikle og sammenstille trygghetsarbeidet i kommunen.

Det arbeides (siden 2015) med å utvikle en dynamisk trygghetsindeks basert på løpende registrering av hendelser. Arbeidet gjennomføres i nært samarbeid mellom kommunen og politiet, men også inkluderer andre offentlige etater, private virksomheter og frivillige organisasjoner. Viktige elementer i arbeidet er registrering av trygghetskapende arbeid (inkludert tilstedeværelse) og dynamiske spørreundersøkelser som gjennomføres blant gatebrukere.

Trygghetsindeksen for Oslo (Oslo kommune, Beredskapsetaten, 2017) rapporterer at opplevd trygghet har økt kraftig fra 2015 til 2016 i St.Hanshaugen bydel, hvor Torggata ligger. Det rapporteres også om høy dekningsgrad for det operasjonelle trygghetsarbeidet i Torggata og Hausmannskvartalene for øvrig. Selv om indeksen ikke rapporterer tall for områder under bydelsnivå, er det grunn til å anta at økt opplevd trygghet i Torggata og Hausmannskvartalene for øvrig er en viktig bidragsyter til økningen i trygghetsindeksen for bydel St.Hanshaugen.

At Torggata nå oppleves som en trygg gate bekreftes også av undersøkelsen Oslo kommune, Bymiljøetaten fikk gjennomført i 2015 (IPSOS, 2015). Andelen som oppfatter gata som «Meget trivelig» eller «Ganske trivelig» økte fra 47 % i 2008 til 88 % i 2015, tilsvarende er andelen som oppfatter gata som «Meget utrygg» eller «Ganske utrygg» redusert fra 27 % til 2 % i den samme perioden. I undersøkelsen gjennomført i 2015 nevner 7 % av de spurte «Økt trygghet» som et tiltak som kan øke gatas attraktivitet ytterligere. Andre forhold vurderes i undersøkelsen å ha langt større betydning.

Det er grunn til å anta at økt trivsel har vært viktig for økt gjennomstrømming av fotgjengere og, i mindre grad, syklistene. Virkninger knyttet til trivsel og trygghet fanges ikke opp gjennom beregninger med ordinære trafikkberegningsmodeller.

4.3 Bostedsattraktivitet

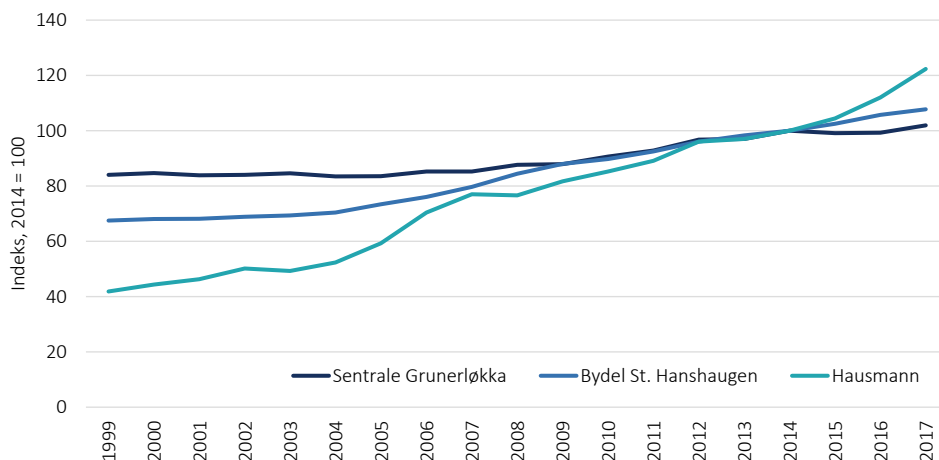
4.3.1 Økt tilflytting

Statistisk sentralbyrå (SSB) fører statistikk over tallet på bosatte på grunnkrets nivå, som oppdateres en gang i året. I Figur 4.10 sammenligner vi befolkningsveksten i Torggata med nærliggende bydeler. Befolkningsgrunnlaget for Torggata er i rektangelet som dannes av Møllergata, Hausmannsgate, Storgata og Bernt Ankers gate. Det er to kvartaler til hver side for Torggata, og kalles gjerne Hausmannsområdet.

Vi sammenligner med utviklingen i: (1) bydel St. Hanshaugen og (2) utviklingen i det sentrale Grünerløkka (rektangelet Akerselva, Sannerogata, Toftes gate).

Av Figur 4.10 ser vi at den relative befolkningsveksten har vært langt høyere i Hausmannsområdet enn de to områdene vi sammenligner med. Det gjelder både før og etter gateprosjektet. På 18 år har folketallet i Hausmannsområdet steget 767 til 2242. Det er en tredobling.

Figur 4.10: Befolkningsutvikling i området rundt Torggata (Hausmann) sammenliknet med sentrale Grünerløkka og bydel St. Hanshaugen



Kilde: Vista Analyse / SSB, Statistikkbanken

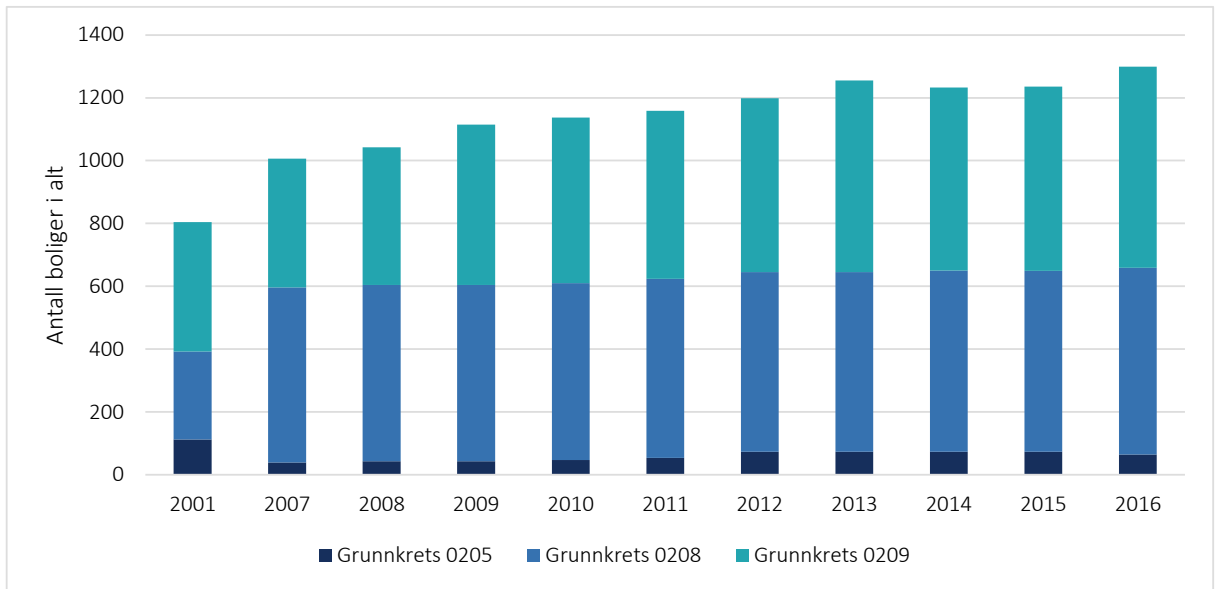
Befolkningsveksten i Hausmannsområdet har skutt ny fart etter 2014, da gateprosjektet ble fullført. Det er uklart hvorvidt gateprosjektet har ført til økt befolkning i Hausmannsområdet. Befolkningen har riktignok økt mer enn områdene vi sammenlikner med hvert år mellom 2014 og 2017, men det samme gjelder også for perioden 2003-07.

Noe av denne befolkningsveksten kan forklares som en følge av mange nye boligprosjekter og økt antall bosatte per bolig:

- Litt over halvparten av økningen kan tilskrives økning i antall boliger og dermed i stor grad knyttet til gjennomføring av tiltak som planleggingsprogrammet (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005), først vedtatt i 2002, legger til rette for.

- Antall bosatte pr. bolig har i perioden 2001 – 2016 økt fra 1,23 bosatte pr. bolig til 1,66 bosatte pr. bolig¹. Noe av økningen de første årene kan ha sammenheng med endring i forskrift om folkeregistrering som fra 2001 åpnet for at studenter kunne velge om de vil registreres som bosatt på studiestedet eller på opprinnelig hjemsted. Tidligere var regelen at studenter ikke meldte flytting til folkeregisteret i forbindelse med studier.

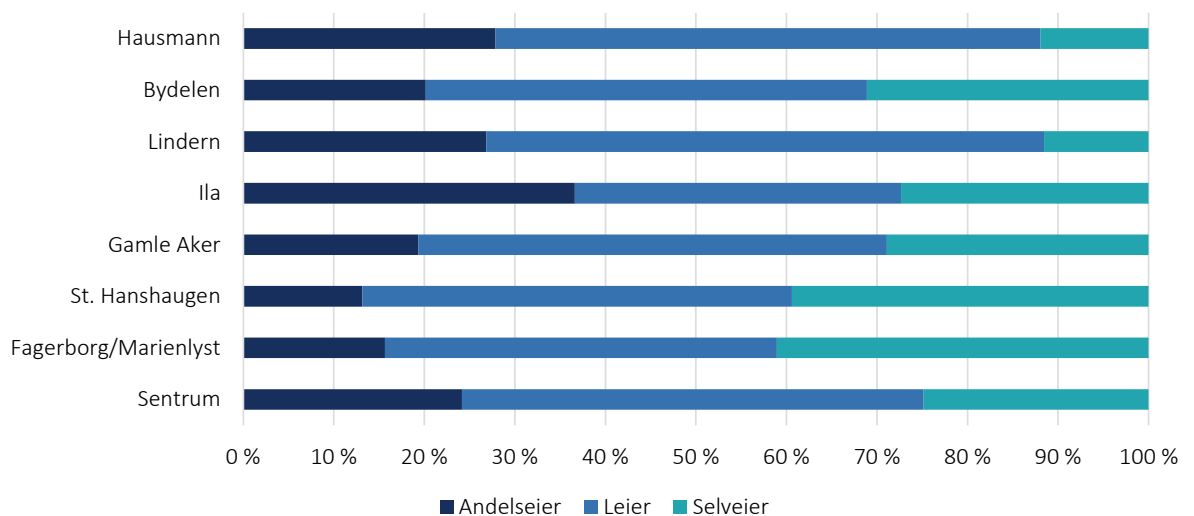
Figur 4.11: Utvikling i antall boliger – grunnkretser i Hausmannskvartalene



Kilde: Vista Analyse /Oslo kommune Statistikkbanken

Antall boliger i grunnkretsene som inngår i Hausmannskvartalene har økt fra 800 i 2001 til 1 300 i 2016, dvs. det har vært en omfattende nybygging i området i perioden. Planleggingsprogrammet fra 2002 angir et potensial på 600 – 1 000 nye boliger i området, det kan dermed anslås at noe over halvparten av potensialet er tatt ut.

Figur 4.12: Privathusholdninger etter eierstatus, 2011

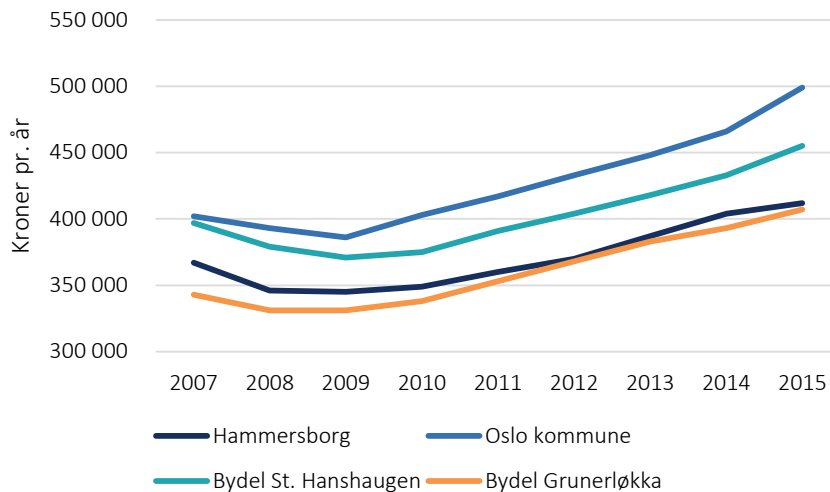


Kilde: Vista Analyse / Oslo kommune, Statistikkbanken

¹ Beregnet på grunnlag av data om antall boliger og antall bosatte fra Oslo kommune, Statistikkbanken

Husholdninger i Hausmannskvartalene (grunnkrets 0205, 0208 og 0209) leier i større grad boliger sammenliknet med gjennomsnittet i bydelen. Andelen som leier bolig var i 2011 60 prosent (gjennomsnitt 49 prosent for bydelen). Andelen selveiere var i 2011 12 prosent (gjennomsnitt 31 prosent for bydelen), andelen som eier gjennom borettslag/aksjeselskap var 24 prosent (gjennomsnitt 20 prosent for bydelen).

Figur 4.13: Gjennomsnittsinntekt, Hammersborg (Hausmannskvartalene)² sammenliknet med bydelen St. Hanshaugen og Grünerløkka og Oslo kommune.



Kilde: Vista Analyse / Oslo kommune, Statistikkbanken

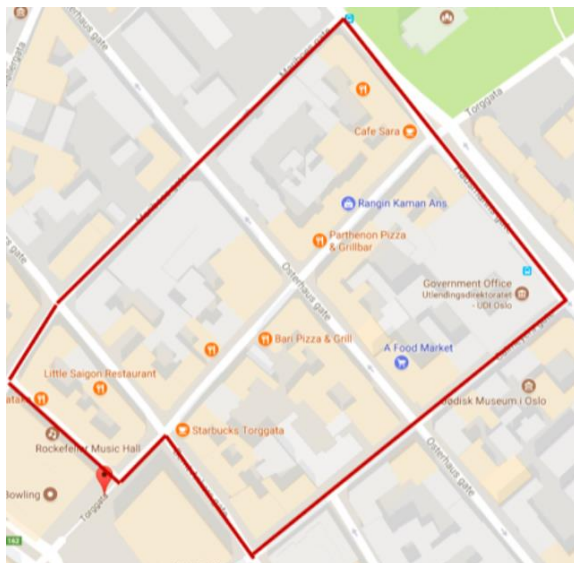
Utvikling i gjennomsnittsinntekt i et område sammenliknet med utviklingen i andre områder kan brukes som indikator på endringer i sammensetning av befolkningen i området. Figur 4.13 viser utviklingen i gjennomsnittsinntekter for personer bosatt i delbydel Hammersborg (omfatter et noe større område enn grunnkretsene i Hausmannskvartalene) sammenliknet med nærliggende bydeler og Oslo kommune. Av figuren går det fram at inntektsnivået på Hammersborg i perioden 2007 – 2015 har utviklet seg omtrent som i bydel Grünerløkka – og at inntektsnivået er klart lavere enn gjennomsnittet i bydel St. Hanshaugen – som igjen ligger under gjennomsnittet for Oslo kommune. På bakgrunn av disse resultatene gir inntektsutviklingen ingen indikasjon på at det har skjedd noen større endringer i befolkningssammensetningen i perioden.

4.3.2 Dyrere boliger

Vi har kartlagt utvikling i boligpriser gjennom innhenting av aggregerte data på bydelsnivå, supplert med data om enkeltomsetninger innenfor et område avgrenset av Hausmannsgate, Calmeyers gate, Bernt Ankers gate, Badstugata og Mariboegate.

² Data gjelder for delbydel Hammersborg som inkluderer et noe større område enn det vi betegner som Hausmannskvartalene.

Figur 4.14: Avgrensning av område for innhenting av opplysninger om enkeltsalg fra eiendomspriser.no



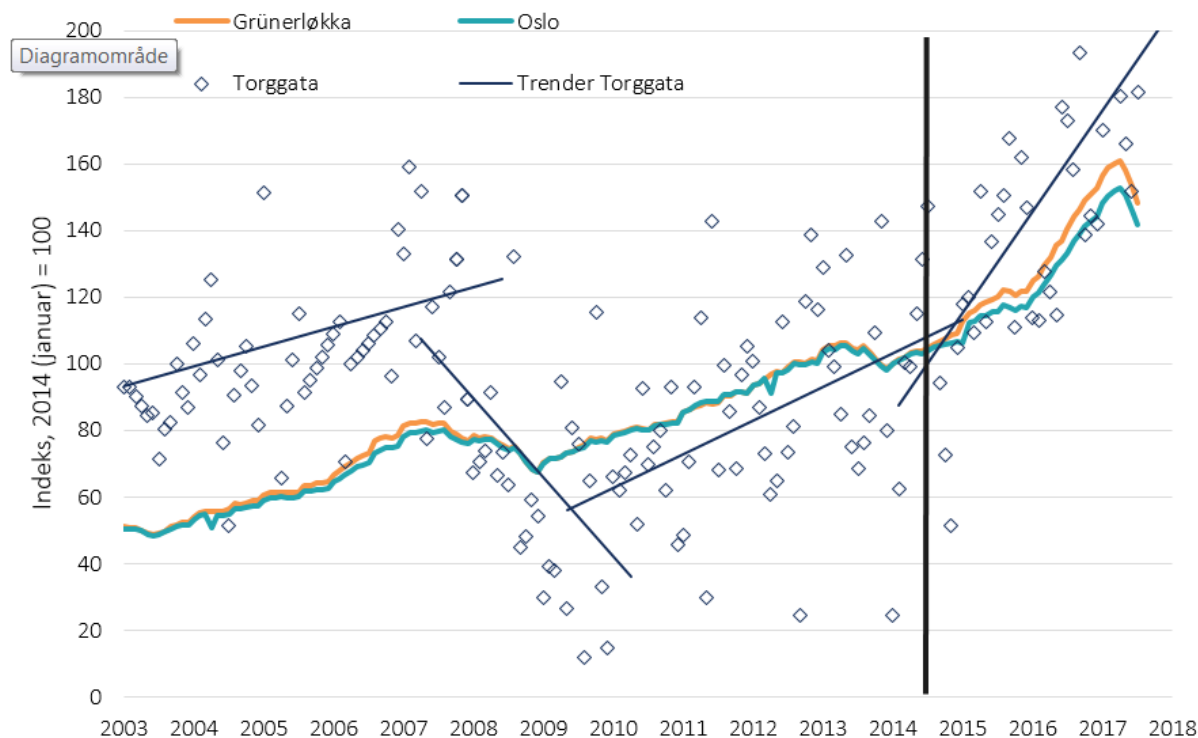
Kilde: Vista Analyse / Google Maps

Vi har hentet inn opplysninger om i alt 592 transaksjoner i perioden 2003 – 2017 (juli) knyttet til 192 leiligheter fra eiendomspriser.no. Analyse av prisutviklingen i området er gjennomført

- basert på alle transaksjoner i perioden 2003 – 2017
- basert på utvalg av boliger som er omsatt mer enn en gang i perioden 2003 - 2017

Vi benytter kun data for enkeltstående leiligheter. Leiegårder med flere leiligheter og/eller med kontor- eller forretningsdel er ikke inkludert. Det omsettes relativt få leiegårder årlig, antall omsetninger i perioden vurderes ikke å være tilstrekkelig til å gi et mer utfyllende bilde av prisutviklingen i området.

Figur 4.15: Prisutvikling – sammenlikning basert på alle transaksjoner i perioden 2003 - 2017



Kilde: Vista Analyse / krogsvaen.no

Figur 4.15 viser prisutvikling i området rundt Torggata sammenliknet med indekser for Grünertløkka og Oslo for perioden 2003 – 2017 (Januar 2014 = 100). For Torggata er indeksverdiene beregnet med utgangspunkt i omsetningsverdi pr. leilighet. Det er store variasjoner i månedlige indeksverdier, disse vises derfor som punkter i diagrammet. For Grünertløkka og Oslo er indeksene basert på pris pr. m².

I figuren har vi lagt inn trendlinjer for fire perioder for prisutviklingen i området rundt Torggata. Disse indikerer at prisene i området har fulgt samme trend som Grünertløkka og Oslo i periodene 2003-2007 og 2010-2014, mens utviklingen var betydelig svakere i perioden 2007-2010. De siste årene (etter åpning av gateprosjektet) har boligprisene økt mer enn områdene vi sammenlikner med.

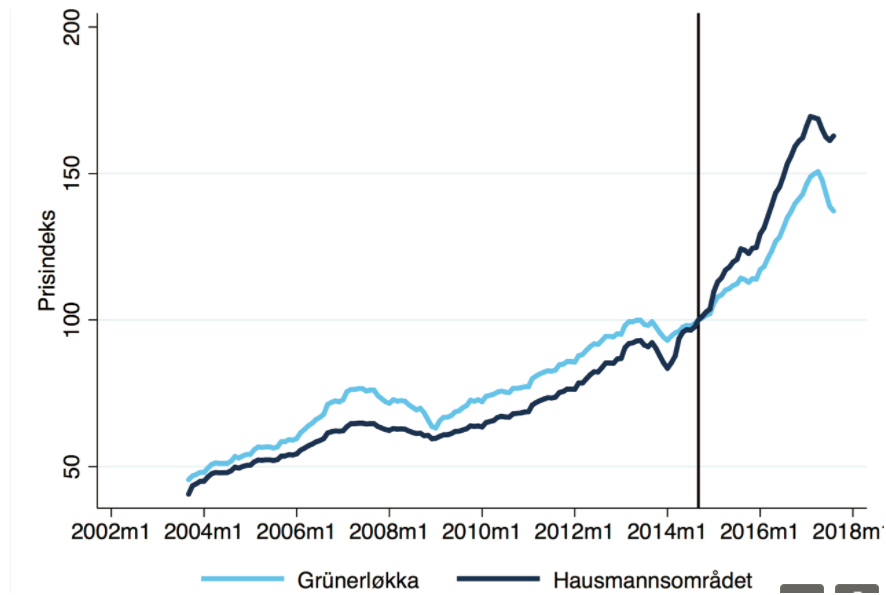
Vi vurderer at den store økningen i tallet på leiligheter i området kan ha påvirket prisutviklingen leiligheter nær Torggata i perioden. Dersom de nye leilighetene som er bygget gjennomgående er mindre enn eksisterende leiligheter, kan dette forklare (noe av) nedgangen som er registrert i perioden 2007 – 2010. For å kontrollere for dette har vi derfor gjennomført en ny beregning hvor bare leiligheter som er omsatt mer enn en gang i perioden 2003-2017 inkluderes i datagrunnlaget.

Datagrunnlag for denne beregningen er til sammen 555 omsetninger av 155 leiligheter i området, og i prisutviklingen for perioden mellom omsetningene av den enkelte leilighet er koblet mot prisindeksen for leiligheter på Grünertløkka.³

³ Dersom vi lar I_t^G betegne prisindeksen for Grünertløkka i måned t , lar vi indeksverdien for leilighet i på tidspunkt t bestemmes av omsetningsverdier på transaksjonstidspunktene t_1 og t_2 og indeksverdiene på de samme tidspunktene ved formelen:

Metoden gir varierende antall observasjoner pr. måned i perioden 2003 – 2017, med avtakende antall mot begynnelsen og slutten av perioden. Færre observasjoner bidrar til større usikkerhet.

Figur 4.16: Indeks for Hausmannsområdet for leiligheter som er omsatt to ganger eller mer sammenliknet med omsetninger i bydel Grünerløkka (m1 = januar).



Kilde: Vista Analyse / krogsvveen.no

Figur 4.16 viser prisutvikling for Hausmannsområdet (slik det er avgrenset i Figur 4.14) sammenliknet med prisutvikling for bydel Grünerløkka i perioden 2003 – 2017 når vi bare inkluderer leiligheter som er omsatt mer enn en gang i datagrunnlaget. Åpningen av gateprosjektet er markert med loddrett strek i figuren.

Med dette utgangspunktet finner vi stor grad av samsvar mellom prisutviklingen i Hausmannsområdet og Grünerløkka i perioden fram til 2014, mens det de siste årene har vært betydelig sterkere prisvekst i Hausmannsområdet enn på Grünerløkka.

4.3.3 Oppsummering bostedsattraktivitet

Utviklingen i eiendomspriser for selveierleiligheter og andelsleiligheter har vært positiv i Hausmannsområdet sammenliknet med nærliggende områder, særlig etter gjennomføring av gateprosjektet. Vi mangler opplysninger om utvikling i leiepriser for utleieleiligheter, men antar at også disse følger en tilsvarende trend. Utviklingen er en klar indikasjon på økt bostedsattraktivitet i gata over flere år, og på gateprosjektet har medvirket til dette.

$$(i) \quad x_t^i = I_t^G * \frac{x_{t2}^i}{x_{t1}^i} / \frac{I_{t2}^G}{I_{t1}^G}$$

Prisindeksen for Hausmannsområdet bestemmes deretter ved summen av indeksverdien for den enkelte bolig dividert med antall observasjoner:

$$(ii) \quad I_t^H = \sum_{i=1..n} x_t^i / n$$

4.4 Næringsattraktivitet

I dette kapitlet analyserer vi arealbruksendringer knyttet til det kommersielle potensialet. Vi legger til grunn en bred innfallsvinkel, slik vi skisserte i Figur 2.2 innledningsvis, for å vurdere hvilke faktorer som kan slå ut i arealbruksendringer for kommersiell virksomhet. Med mål om å avlede en metode som kan brukes i tilsvarende analyser senere, har vi tatt utgangspunkt i en hypotese der vi følger et sett potensielle faktorer (samferdselsendringer unntatt) for utløsning av kommersielle virksomhet innen handel og service/tjenesteyting. Dersom analysen viser full score på samtlige faktorer, kan vi forvente at området har potensial for å utløse kommersiell virksomhet ved samferdselsendringer. Normalt vil de fleste områder som ikke allerede har utløst et potensial likt det som finnes i andre bydeler, ha flere svakheter enn trafikkbelastninger.

Det finnes utenlandske studier av effekten av trafikkdempende tiltak på handel i en gate. I Emily Drennens analyse om økonomiske effekter av trafikkdempende tiltak på mindre næringsdrivende finner at to av tre butikkeiere er fornøyde, fire år etter en sykkelvei ble anlagt i en handlegate i San Fransisco. (Drennen, 2003). Videre opplyser 37 prosent av butikkeiere at salget har økt som følge av tiltaket. Studien tar ikke for seg hvorvidt antall butikker og sammensetningen av disse endres.

En lignende studie fra Tyskland og Storbritannia finner også en positiv effekt på omsetning (Hass-Klau, 1993). Deler av gevinsten når huseiere i form av høyere leieinntekter.

Vi har identifisert et sett kriterier som vi måler situasjonen i Torggata før og etter gjennomføring av gateprosjektet:

Kriteriene kan beskrives i form av en utviklingstrapp (som vist i Figur 4.17). Vi benytter her situasjonen før gjennomføring av tiltaket som Referanse. Vår vurdering av status for hvert av kriteriene i utviklings-trappen gjennomgås i avsnitt 4.4.1, mens status etter gjennomføring av tiltaket gjennomgås i avsnitt 4.4.2. Erfaringer med bruk av metoden drøftes i kapittel 5. For hvert utviklingstrinn oppsummeres vurderingen som:

- Kriteriet er tilfredsstillt mht utvikling av kommersiell virksomhet
- Kriteriet er delvis tilfredsstillt (et visst potensiale / noen barrierer)
- Kriteriet er ikke tilfredsstillt

Figur 4.17 Kriterier som skaper grunnlag for attraktive tilbud. Utviklingstrapp. Situasjon før tiltak. Rød farge; barriere Grønn farge: muligheter/stedlige fortrinn



Kilde: Vista Analyse

I det følgende vil vi gå gjennom kriteriene i figuren og drøfte det vi har definert som Referanse mot situasjonen i Torggata før gjennomføring av gateprosjektet. Deretter drøfter vi hvordan tiltaket påvirker de ulike indikatorene.

4.4.1 Hvordan den romlige strukturen skaper grunnlag for næringsvirksomhet

Det ligger flere steder som befolkningen oppsøker, også kalt målpunkter, i Torggatas nærområde. På Grünerløkka og rundt Youngstorget har det i løpet av de siste tiårene blitt etablert mange utelivssteder, restauranter, kulturtilbud og små særegne butikker. Vulkanområdet, med Mathallen og Dansens Hus, Brenneriveien med kunstmiljøer og Blå, DogA og Jakob kulturkirke ved Ankerparken er eksempler på dette. Kreative utdanningsinstitusjoner som Westerdals, Arkitekthøyskolen og Kunsthøyskolen ligger i en klynge en kilometer fra Torggata. Større kontorarbeidsplasser er lokalisert innenfor gangavstand øst for Akerselven (EBY og PBE) og i Barcode. Kollektivknutepunktet på Oslo S og i Brugata, samt andre nærliggende trikk- og busstopp gir området høy kollektivdekning.

Til sammen gjør dette at Torggata ligger midt i et sentralt og tilgjengelig byområde med mange målpunkter, noe som vil være et godt utgangspunkt for kommersiell virksomhet.

I figuren under har vi illustrert utvalgte målpunkt i en akse på 1 000 meter fra Torggata

Figur 4.18

Ortofoto i en utstrekning på 1 000 meter fra studieområdet.



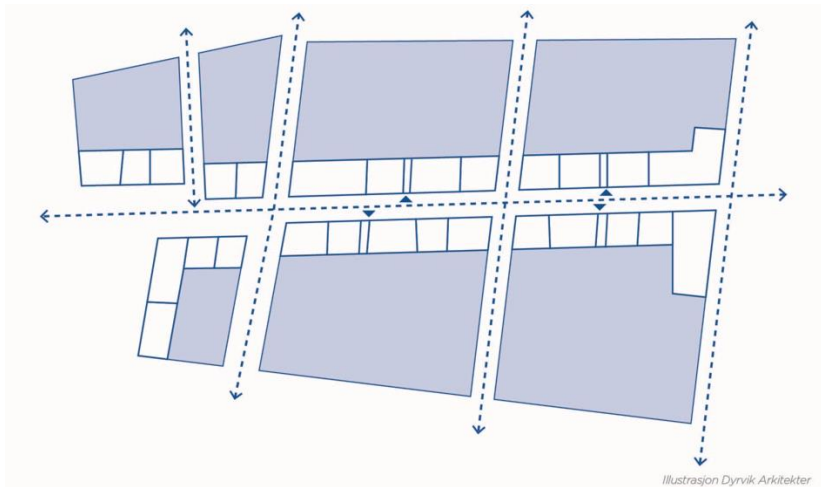
Kilde: Dyrvik arkitekter

Gaten inngår som en del av en kvartalsstruktur med kryssende gater for hver 100 meter. Kvartalene i Torggata, mellom Bernt Ankers gate og Hausmanns gate, er meget godt bevart og beholder langt på vei karakteren fra tiden de ble bygget. De er mellom 90-95 meter lange og 70-87 meter dype og langs Torggata er den sammenhengende fasaden i hvert kvartal sammensatt av 5-6 individuelle bygninger.

Typologisk er dette det man kaller «1890-talls handelsbygårder» (selv om de kanskje ble bygget før den tid). Bygningene er murgårder, med pussede og malte fasader i 2-4 etasjer pluss loft. I første etasje er det næringslokaler. Disse lokalene på gateplan måler fra 50 – 300 m² brutto og hvert lokale har inngangsdør fra Torggata. Strukturen er kompakt med der inngangsdører til butikkene ligger på rekke og rad med kort avstand (mellom syv og ti meter) og skaper et attraktivt byrom med god variasjon.

Mellom Bernt Ankers Gate og Youngstorget ligger det flere bygg av nyere tid og de har en annen skala. Her ligger Torggata Bad, Arbeidersamfunnets hus, politistasjonen og LO, i tillegg til to gjenværende bygårder fra 1800-tallet, Torggata 13 og 18.

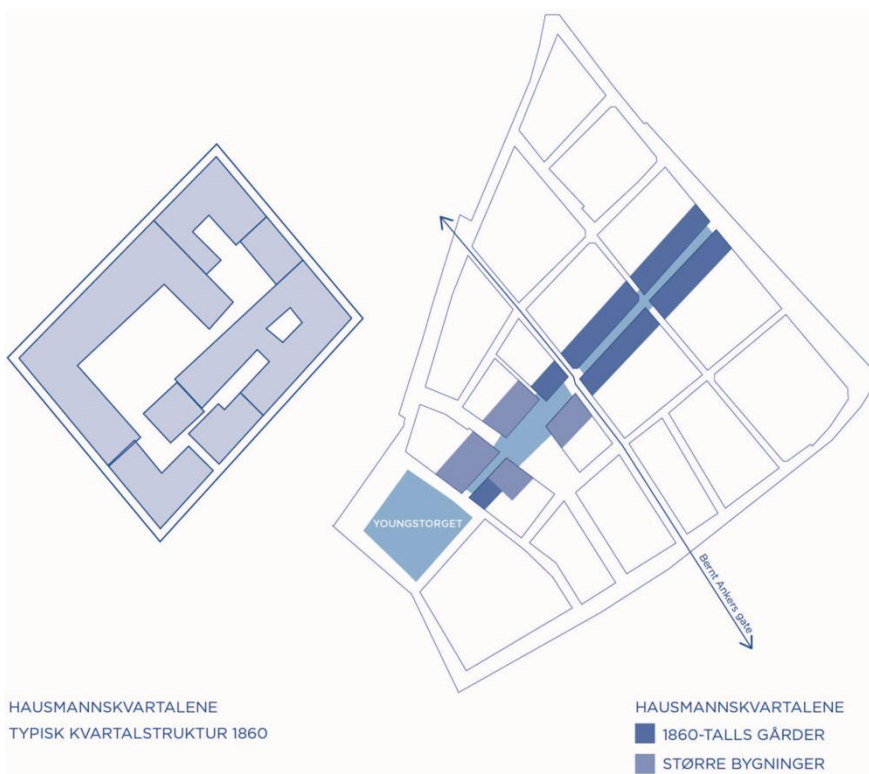
Figur 4.19 Prinsippdiagram som viser kvartalene, butikklokalene, atkomst til gårdsrom og tverr-gater



Kilde: Dyrvik arkitekter

I figuren under har vi vist hvordan analyseområdet skiller seg fra resten av Torggata som er bygget senere.

Figur 4.20 Kvartal som er sammensatt av flere bygg (til venstre). Fasader langs gaten som er bygårder fra siste halvdel av 1800-tallet og hvilke bygg som er større bygninger (til høyre).



Kilde: Dyrvik arkitekter

Kompakt struktur, små lameller og god egnethet for småskala tilbud

Gatebredden er 12 meter fra fasade til fasade. Det er samme bredde som i Storgata, Markveien og Thorvald Meyers gate, mens det til sammenligning er 26 meter fra fasade til fasade i Hausmannsgate.

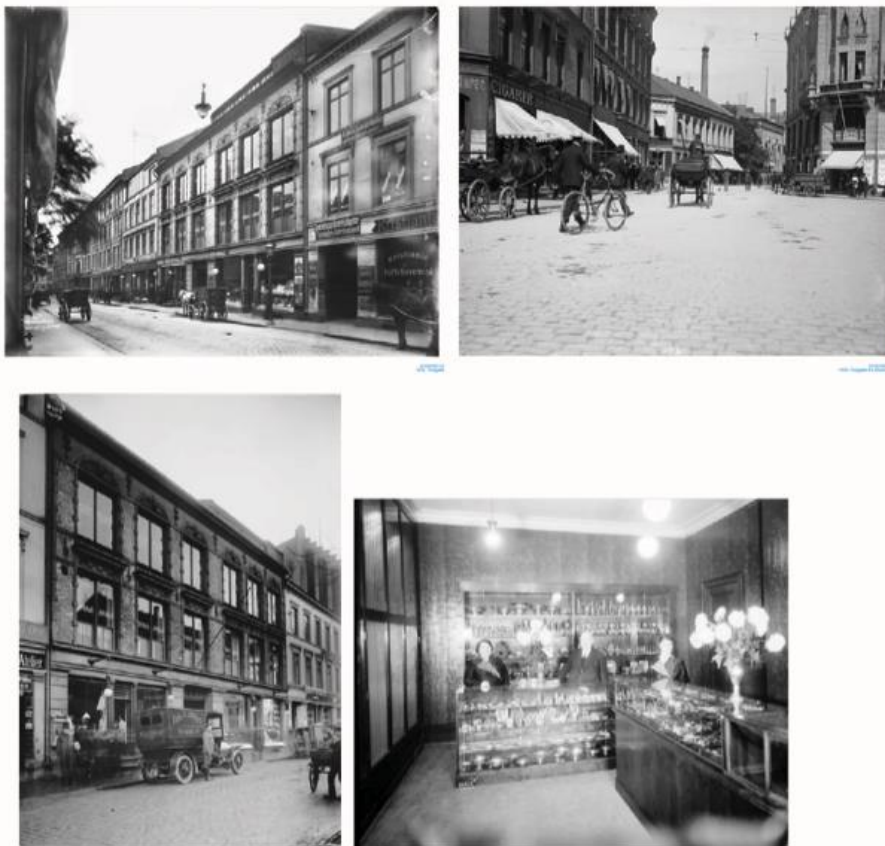
Videre er det kort avstand mellom inngangsdørene til butikkene. Det gir en kompakt struktur og god egnethet for småhandel og mindre serveringssteder. Variasjon og bredde er positivt for byliv og gatebruk.

Solforholdene i Torggata er gode på grunn av gatens bredde, byggenes høyde og gatens orientering i sørvestlig-nordvestlig retning. Det er sol her store deler av dagen.

Etter oppgraderingen sykler syklistene i det som tidligere var kjørebanelen, men som nå er gjort smalere. Biltrafikken er begrenset til varelevering på utvalgte stoppesteder. Nye, brede fortau gir god plass til myke trafikanter, butikker og kafeer.

Torggata er en mye brukt radialforbindelse som binder sentrum sammen med omkringliggende by- og boligområder.

Figur 4.21 Torggata har lange tradisjoner som ferdselsåre og handlegate.



Kilde: www.oslobilder.no

Romlig kvalitet og intimitet

Etter oppgraderingen oppleves gaten mer som et byrom og mindre som en ferdselsåre: Gatestrekket som analyseres kan karakteriseres som en intim gate. Intimiteten er et resultat av gatens bredde og bebyggeshøyde samt sammensetningen av flere mindre bygg og inngangsdører. Gaten kurver lett, slik at man ikke har lang visuell kontakt til andre områder (som for eksempel i Thorvald Meyers gate) og dette forsterker opplevelsen av gaten som et rom. Samferdselstiltaket har fjernet de gjennomgående

lange linjene og erstattet de med buktende linjer som skaper felt. Gatebredden på 12 meter gir kort vei fra den ene siden til den andre og god visuell kontakt.

Begrenset tilgang for høye volum og høye hastigheter

Torggatas utforming gir begrensninger for antall trafikanter og hastigheter: Slik historiske bilder viser var hest kjøretøyet da gaten ble bygget. Gatelegemet hadde smale fortau langs bebyggelsen, men resten var belagt med brostein. Bilder viser at alle trafikanter beveget seg på brosteinsfeltet. Tempoet var relativt lavt slik at hest, syklist og gående delte gaterommet uten særlige utfordringer.

Figur 4.22 Torggatas identitet opprettholdes og forsterkes gjennom oppussing og vedlikehold



Kilde: Vista Analyse

Den tydelige lamellstrukturen, med god tilgang til sol og som en akse som forbinder flere bydeler, har bidratt til at gata har hatt en posisjon som ferdselsåre gjennom hundre år. Etter en periode med biler i gata, er syklene tilbake i gatebildet og grunnlaget for handel er til stede. Det er likevel flere utfordringer knyttet til kommersiell virksomhet.

Oppsummert

Med utgangspunkt i den deskriptive analysen foran relaterer vi resultatene til kriteriene vi har satt opp i utviklingstrappa (ref. Figur 4.17). I figuren er markert med grønn farge de kriteriene som var tilfredsstillt med tanke på utvikling av kommersiell virksomhet i gateplan FØR tiltaket, mens vi markerer med rød farge de kriteriene som ikke er tilfredsstillt. Vi har også en markering med gult som illustrerer et visst potensial/en viss barriere. I neste kapittel drøfter vi de samme kriteriene opp mot situasjonen ETTER tiltaket og illustrerer hvilke kriterier som er bedret som følge av tiltaket.

Utviklingstrappa tar utgangspunkt et sett mulige faktorer som er viktig i forbindelse med etableringer av handel og service. Når vi vet at Thon-Gruppen har eid deler av bygningsmassen i flere tiår, er det grunn til å anta følgende:

- Thon-Gruppen har vurdert Torggata som et område med utviklingspotensial

- Det er noen barrierer som ikke er utløst

I samtaleintervjuet med Thon-Gruppen ble det påpekt at Thon hadde forventet at Sentrum øst skulle transformeres mye tidligere da han kjøpte eiendommene, og at utviklingen har gått langsommere enn han hadde forventet. Med denne utviklingstrappen som utgangspunkt er målet å avdekke barrierer og muligheter.

En kritisk faktor for utvikling er bygårdens forretningsmessige potensial mot gateplan. Dette kan illustreres ved å sammenlikne virkninger av prosjektet i Torggata med virkninger av det andre store gateopprustingsprosjektet som er gjennomført i Oslo i senere tid; Prinsens gate. I Torggata har det historisk vært drevet handel langs bygulvet i 150 år. I Prinsens gate har derimot ikke vært drevet handelsvirksomhet mot gateplan tidligere. Gata har derfor en tydeligere lukket fasade mot bygulvet, noe som er en barriere for utvikling. Vi har derfor markert steg 1 i utviklingstrappa med grønn farge. Det er grunnlag for småskala virksomhet innen handel og service i Torggata. Spørsmålet er imidlertid hvorfor det har vært kun et fåtall forretninger som har fungert godt kommersielt. I intervjuene med disse to (Culina og Oslo Sportslager) får vi opplyst at begge forretningene har lange tradisjoner i gata og et kundegrunnlag over hele byen, langt utover de daglige brukerne av gata.

Thon-Gruppen informerer om at det er svært begrenset potensial for kontorer i etasjene over gateplan og utleieprisene her har vært lave. Vi markerer derfor steg 2 med rødt som illustrerer en barriere for kontor.

Potensialet for varelevering har vært tilstrekkelig for den småskala virksomheten som er lokalisert i gata. Det betyr at potensialet for varelevering er akseptabelt. Vi har derfor markert steg 3 i utviklingstrappa med grønn farge. Tilgjengeligheten for kunder har vært akseptabel før tiltaket, men det er ingen nærhet til offentlig transport og bruk av privat bil i området er utfordrende før tiltaket. Vi merker derfor steg 4 med orange farge for å illustrere noen utfordringer for næringslivet.

I perioden før tiltaket var det begrenset friksjon i gateplan, en grad av utrygghet (kriminalitet) og mangel på uterom med kvalitet. Vi markere derfor steg 5 med rød farge. Tilsvarende for kundetilstrømming og dragere.

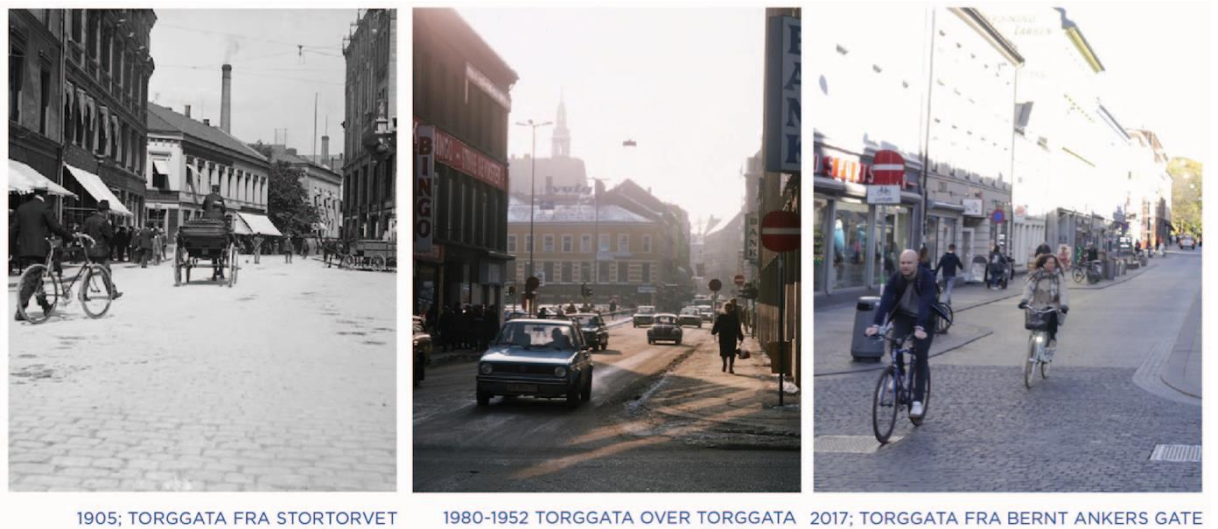
4.4.2 Virkninger av samferdselstiltaket

Bilens inntog i etterkrigstiden endret gatebruken. Bilføreren hadde ikke like god oversikt og konsekvensen av en myk trafikants møte med bilen kunne bli alvorlig. I tillegg har bilen en annen hastighet enn syklistene og gående. Det ble nødvendig med tydeligere langsgående skillelinjer i gategulvet. Dette begrenset de myke trafikantenes areal. Kryssing av gaten fra den ene siden til den andre var redusert til fotgjengerovergangene ved hvert gatekryss.

Da Torggata ble gjort om til hovedsykkeltrase fra nordøst økte syklistenes tempo økt. Syklistene fikk forventninger om og anså Torggata som en rask bevegelseslinje til sentrum. Det ble dermed større tempoforskjeller mellom ulike Nå hadde gående, syklistene og bilister tre forskjellige hastigheter. Disse tempoene levde side om side gatelang, og i tillegg var det fortsatt bevegelse på tvers, inn og ut av butikkene.

Et gatesnitt på 12 meter blir for smalt når gående, syklende og biltrafikk, tilsammen 3-4 forskjellige hastigheter, skal dele plassen. I handlegater foregår i tillegg en tverrgående bevegelse, inn og ut av butikkdørene, som skaper hindringer for den langsgående bevegelsen. Det er de «mykeste» trafikantene, de som rusler og stanser, som stiller svakest.

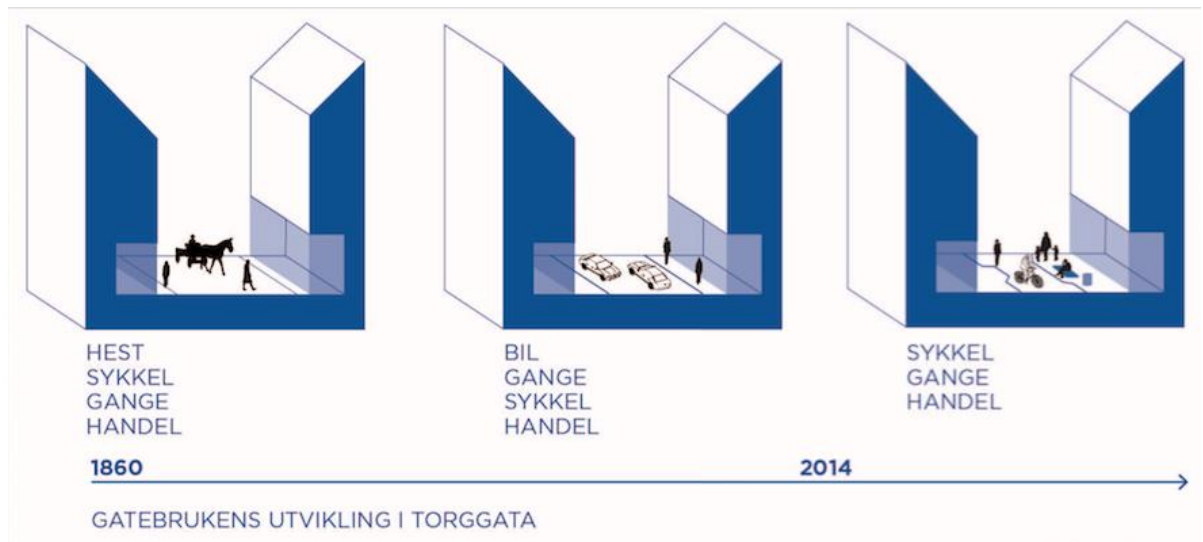
Figur 4.23 Fra sykkel via bil tilbake til sykkel. Torggata 1905, 1950-980 og 2017.



Kilde: www.oslobilder.no

I skissen under har vi illustrert hvordan gatestrukturen har utviklet seg over tid. Torggata var i utgangspunktet ikke bygget for biler, og det faktum at gata ble trang og utilgjengelig med den stadig økende biltrafikken, har bidratt til at bruken av gata som ferdselsåre for gang/sykkel har tatt seg opp igjen etter tiltaket.

Figur 4.24 Skissemessig fremstilling av bygulvets egnethet for hest/gang/sykkel.



Kilde: Dyrvik arkitekter

Med redusert tilgjengelighet for bil, øker bruken av gata til gang/sykkel. Dette binder på sin side gata mer sammen og det åpner også for økt sirkulasjon på tvers av gata, slik vi har illustrert i figuren over. Dette skaper mer myldring og et svært godt utgangspunkt for kommersiell virksomhet.

Den historisk betingete småskalastrukturen skiller seg fra strukturen vi finner i mange norske bysentra – ofte bygget etter krigen - der næringsarealene er store og ikke bidrar med tilstrekkelig attraktivitet i gateplan. (Se Figur 4.26). Torggata kan dermed ha et bedre strategisk utgangspunkt for vitalitet i gateplan og kommersiell virksomhet enn andre byområder. Det kan forventes at med økt bruk av sentrum, flere boliger og arbeidsplasser i sentrumskjernen vil utviklingen i gater med kompakt struktur og mindre

næringslokaler kunne utvikles raskere enn der næringslokalene er store og det er stor avstand mellom inngangsdørene. Variasjon og mangfold gir høyere attraktivitet. Både bygningene og lokaler likner de vi finner i tverrgatene til Karl Johan hvor handelsvirksomheten har blomstret de senere årene, særlig preget av en rekke brand-stores. Forskjellen på tverrgatene til Karl Johan og Torggata er imidlertid antallet forbipasserende.

Med økt konkurranse på pris i varehandelen, forårsaket av blant annet netthandel, forsterkes behovet for et stort kundegrunnlag. I dag er det svært få sterke handelsakser i Oslo sentrum, og Karl Johan med sine tverrgater har et helt annet sirkulasjonsvolum enn øvrige områder. Volumet forbipasserende i Torggata synes å være begrenset når målet er bærekraftig økonomi som gir grunnlag for renovering av bygningsmassen. Det kan synes som om de som bruker gata er de samme menneskene hver dag (som passerer gata til og fra jobb). Når vi legger til grunn at forretningene ikke er dagligvarer, men nisjepreget virksomhet betyr det at det er nødvendig med stor tilflyt av kunder fra et stort nedslagsfelt. Det er grenser for hvor mye kebab, hvor mye kjøkkenutstyr og hvor mange par ski den samme personen trenger selv om han passerer gata daglig.

I motsetning til den østre delen av Torggata, der de små lamellene preger gaterommet, er det i den vestre delen av gata nyere bebyggelse og større butikklokale. Dette åpner for andre handelstilbud med større butikkvolum. I dette området er det samtidig mer folk/forbipasserende og dermed også større kundegrunnlag. Mindre innslag av leiligheter i andre etasje åpner også for forretninger over to plan.

Figur 4.25 Torggata – utadrettet virksomhet og kompakt butikkstruktur



Kilde: Vista Analyse

Figur 4.26

Eksempel på uheldig kvartalsstruktur. Store lokaler og ingen utadrettethet. Strømmen.

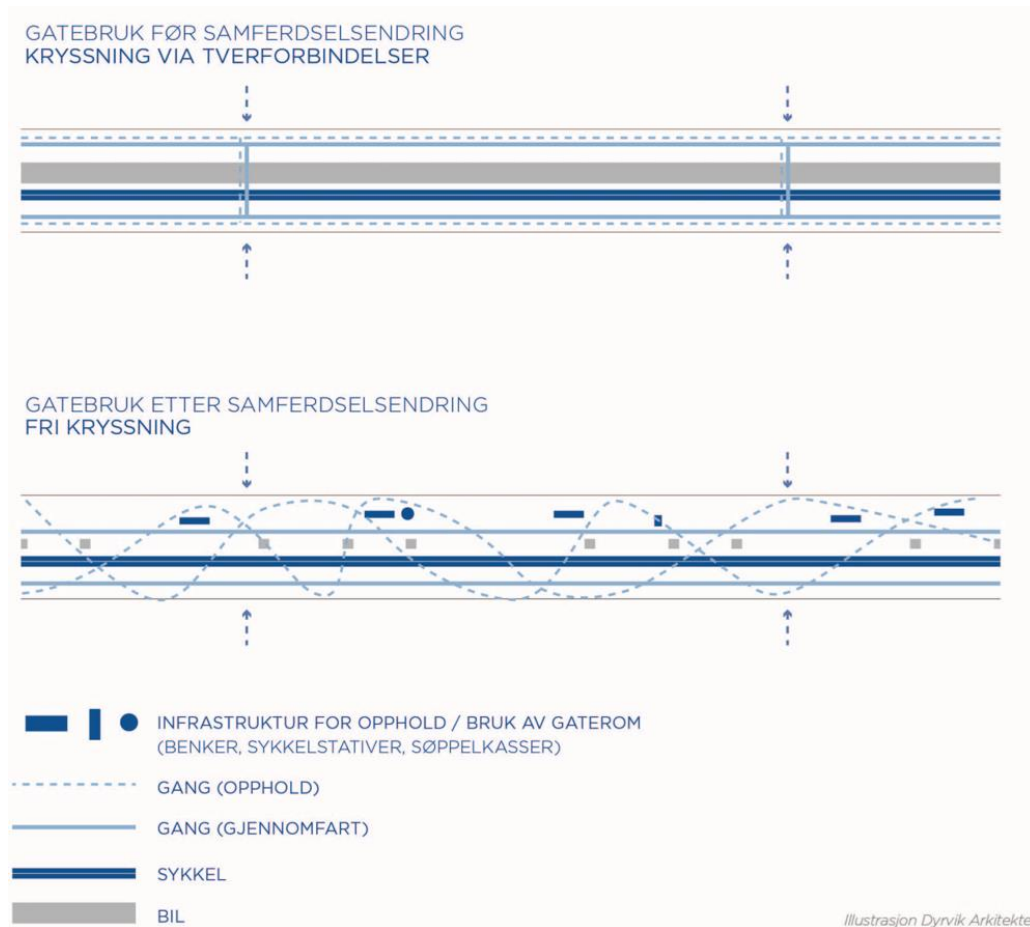


Kilde: Vista Analyse

Endret gatebruk den primære konsekvensen av tiltaket

Begrensningen av bilens tilgjengelighet har redusert hastigheten på bevegelsene i gaten. Den fysiske oppgraderingen av gatelegemet har gitt flere soner og felt for opphold og bedre plass til myke trafikanter. Den tidligere hovedvekten av lineære bevegelser har nå i større grad blitt til en kombinasjon av lineære og tverrgående bevegelser. Samferdselstiltaket har gitt gående og syklende bedre opplevd sikkerhet, tilgjengelighet og plass til utfoldelse.

Figur 4.27 Fra gate til byrom



Kilde: Dyrvik arkitekter

Diagrammet under er ikke uttømmende, det kan være flere underkategorier som ikke er vist. Hensikten med diagrammet er å synliggjøre nødvendigheten av å forstå og analysere **konteksten** for å forutse konsekvenser som følge av et samferdselstiltak.

Figur 4.28 Konsekvenser av samferdselstiltak



Kilde: Dyrvik arkitekter

Den kontekstuelle og romlige dimensjonen er bedret etter tiltaket.

Vi har også beskrevet hvordan tilgjengeligheten for kunder er bedret betraktelig etter tiltaket. Men vi har ikke analysert om det er tilstrekkelig gjennomstrømming av mennesker til at Torggata kan bli en

kommersiell suksess. Dette henger sammen med tilgjengeligheten til kollektive transportknutepunkt. Dette igjen påvirker tilfanget av kommersielle dragere eller kommersiell attraktivitet.

En svak endring i det kommersielle tilbudet

Som vi har vist over, ligger mange forhold til rette for at Torggata har skullet utvikle seg til en attraktiv gate med småskala virksomheter som trekker folk fra andre steder i byen. Det kan imidlertid tyde på at selv om tilgjengeligheten for kunder er blitt bedre, sirkulasjonen god og hele gata framstår som en spennende bydelsgate, så har ikke tilbudet endret seg mye etter tiltaket. Mange av serveringsstedene er erstattet med serveringsteder med noe høyere standard og kvalitet. Det er all grunn til å anta at det kommer som en følge av tiltaket. I samtaler med gårdeiere får vi i en klar tilbakemelding på at det er ikke helt enkelt å snu gata til en attraktiv forretningsgate. Det er noen få dragere i gata, men to av dem har vært der både før og etter tiltaket. Den ene merker liten kommersiell endring, mens den andre har fått langt flere drop-in-kunder enn tidligere. I tillegg har Thon-gruppen fått inn Starbucks som de mener er et positivt kommersielt bidrag i gata. Men for de fleste er Torggata særegen og spennende men litt sær.

De største butikkene har hatt ulik effekt av tiltaket

To store forretninger med lang fartstid i Torggata er Culina (proff-kjøkkenutstyr) og Oslo Sportslager (ski, sykkel og fjellsport). Begge er sterke merkevarer innen sine segmenter og har nedslagsfelt fra hele Oslo.

Mens Oslo Sportslager i liten grad opplever direkte effekt av samferdselstiltaket, har Culina hatt en betydelig effekt. Culina som over tid har opparbeidet seg som en sterk merkevare med et kundegrunnlag fra proffmarkedet innen serveringsbransjen, opplever i dag en økende andel drop-in fra forbipasserende. Sportslageret merker en generell vridning mot innkjøp av mindre volum tilpasset det som er mulig å frakte hjem uten bil. Begge forretninger er avhengig av en tilgjengelighet med bil for å frakte volum. Mens Sportslageret har behov for parkeringsmuligheter i sidegatene, har Culina behov for innlasting i gata. Dette henger naturlig sammen med varenes volum der tungt kjøkkenutstyr som er vanskelig å bære langt versus sportsutstyr som ski og sykler som kan bæres til parkert bil i litt lenger avstand fra butikken.

Begge forretninger ser positivt på gateprosjektet ettersom gata er blitt hyggeligere og mener standarden på andre butikker i gata har blitt høyere. Men de er helt avhengig av en viss tilgang med bil/parkering.

Innovatørene er på vei, men langsiktige leiekontrakter gir treghet i transformasjonen

Det har vært et tydelig trendskifte i gata der butikker med høyere omsetning og økt investeringsevne overtar lokaler som tidligere var preget av forfall og lav omsetning. Det er imidlertid ikke slik at omsetningsveksten har økt mye og fortsatt er det utfordrende å drive butikk i Torggata. Dette inntrykket styrkes av Thon-Gruppen som gjennom mange år har arbeidet for å få flere dragere inn i gata. Dels henger dette sammen med at leiekontrakter er relativt langsiktige og dels henger det sammen med at "ingen vil være først". Det krever investeringsvilje både hos leietaker og utleier å være først på banen i et transformasjonsområde. Starbucks har valgt å være en slik aktør. De er også fornøyd med

omsetningsveksten og Thon-Gruppen forventer at de kan bidra til at flere aktører kommer inn i de nærmeste årene.

Transformasjon starter ved tiltakets vedtakstidspunkt ikke etter gjennomføring

Thon-Gruppen initierte tiltak i Torggata mer enn ti år før tiltaket ble gjennomført. Dette er erfaringer man ser i andre områder der aktører med investeringsevne og økonomisk evne til å gå med tap de første årene kommer inn i markedet umiddelbart etter at et vedtak om et veiprojekt er gjort. Det skjedde også i Torggata der Thon-Gruppen renoverte fasader i gateplan og skiftet ut leietakere.

En av informantene forteller at det er mye gjennomstrømning av folk før og etter jobb, men noe vanskeligere å få til stopp/opphold. Og fortsatt er det vanskelig å få opp volum og omsetning på kveldene.

Bygårder med mange års forfall, krever betydelig opprusting

Torggata preges av bygårder som over lang tid har vært i forfall og som derfor har lav husleie og leietakere med lav omsetning og gårdeiere med lav investeringsevne. Opprusting og renovering tar derfor tid. I Torggata har dette tatt relativt lang tid, selv om det er en viss endring. En av utfordringene er at lokalene i andre etasje er lite egnet for annet enn bolig og erfaring tilsier at når det blomstrer opp med serveringssteder i ulike kebab-varianter fører det med seg matlukt som er lite attraktivt i boligsammenheng. Samtidig er lokalene svært lite egnet som kontorer.

Få dragere og liten utskifting av kunder

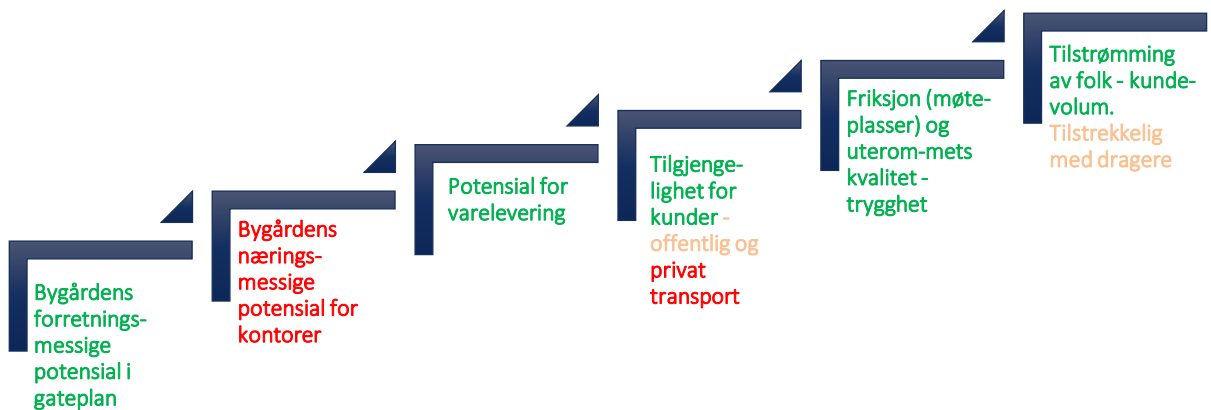
Tilbudet tilpasses etterspørselen. Tiltaket har bidratt til at flere mennesker bruker Torggata som ferdselsåre og dette har også bidratt til en viss utskifting av tilbudene i gateplan. Men antall mennesker (kunder) er ikke tilstrekkelig stort til at disse alene kan generere et tungt kommersielt tilbud. Imidlertid har tiltaket bidratt til utvikling av særegne tilbud som forventes å ha relativt begrenset levetid og så kan det forventes at tilbudene sakte endres. Vi har imidlertid ingen grunn til å anta at omsetningen i gata vil ta seg mye opp i årene som kommer. Til det er det for få kunder i gata. Torggata ligger for langt unna de store ferdselsårene, og de sterkeste kommersielle virksomhetene ligger i dag langs Karl Johan og til en viss grad noen av sidegatene. I tillegg er det høy aktivitet rundt Stortorget og videre innover i vestre del av Torggata der bygningsmassen er tilrettelagt for større handelskonsepter. I denne delen av Torggata har utviklet seg en serie tilbud i lavprissegmentet som i dag supplerer de mest populære tilbudene i Karl Johan og i kjøpesentrene.

Selv om det er relativt kort avstand fra Torggata til stoppesteder (Brugata, Hausmannsgate), er det grunn til å anta at tilgjengelighet til kollektivtilbudet er noe dårligere i østre deler av Torggata sammenliknet med sentrum. Det er derfor utfordrende å trekke kunder til forretningene i gata ut over de som har gata som naturlig gjennomfartsåre. Kundetilfanget begrenser potensialet for Torggata som handsgate i dag.

Oppsummert kan vi avlede at samferdselsprosjektet har forbedret det næringsmessige potensialet på flere punkter. Ved å sammenlikne resultatene i Figur 4.17 foran med figuren under, ser vi potensialet for kommersiell suksess i Torggata er bedret for flere av kriteriene. Bygårdenes potensial for kontorer er ikke endret som følge av tiltaket. Potensialet for varelevering er opprettholdt og det er viktig for flere

av forretningene. Det er blitt økt tilgjengelighet som følge av færre biler, mens den offentlige transporten i liten grad er endret. Fortsatt er det et stykke til kollektive transportmidler, noe som reduserer potensialet noe, og tilgang med privatbil er redusert. Det er blitt etablert flere møteplasser og uterommets kvaliteter er bedre. Samtidig ser vi at det er kommet noen flere dragere inn i gata, selv om de ikke er mange, og det er utviklet et bedre serveringstilbud med høyere kvalitet som igjen bidrar til at tilbudene i gata brukes mer og av flere. Samlet sett gir tiltaket et bedre grunnlag for næringsvirksomhet og liv i gateplan enn man hadde før tiltaket, gitt de kriteriene som er benyttet i utviklingstrappa.

Figur 4.29 Kriterier som skaper grunnlag for attraktive tilbud. Potensial merket grønt. Barrierer merket rødt. Etter tiltaket.



Kilde: Vista Analyse

I det følgende ser vi mer på hva som faktisk har skjedd. Konteksten, omstendighetene omkring og forut for tiltaket, er avgjørende: Samme tiltak vil ikke nødvendigvis ha den samme effekten et annet sted.

For studieområdet Torggata var det avgjørende for arealbruksendringene at beliggenheten er sentral, tilgjengeligheten god og den fysiske strukturen tilrettelagt for variert bruk av lokalene på gateplan. Tiltaket ble gjennomført i en tid der byens bruk og økologi er i endring og bruken av bysentrum øker samtidig som privatøkonomien generelt er sterk. Politiske strømninger og andre tendenser har også innvirkning på konsekvensene. Husholdningenes forbruksendringer har bidratt til at servering blir en stadig viktigere del av bybildet på bekostning av forretninger.

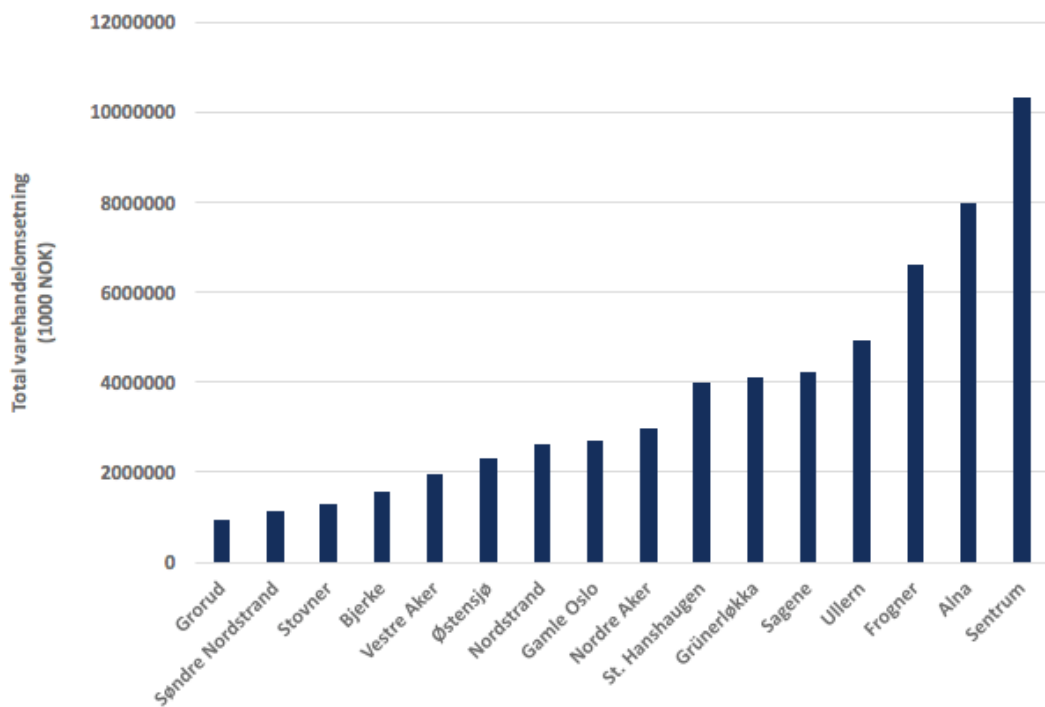
4.4.3 Varehandelen i Oslo sentrum under press

Den østre del av Torggata går gjennom Grünerløkka bydel, mens den vestre delen går gjennom bydel Sentrum. I dette kapitlet presenterer vi utvikling i varehandelen for disse to bydelene sett opp mot utviklingen for bydelene i hele Oslo. Et kart av Oslo kommune inndelt i bydeler er vist i figuren under.

Bydelene har sterk samhandling og konkurransen spisser seg til

Oslo sentrum har svært høy omsetning totalt og målt per innbygger. Dette henger sammen med høy omsetning og lavt antall innbyggere. Torggata går gjennom både bydel Sentrum og bydel Grünerløkka og det er tydelige forskjeller på omsetningen i de to bydelene. I bydel Grünerløkka er omsetningen mer sammenlignbart med Sagene, St. Hanshaugen, Frogner og Ullern, sentrumsnære bydeler med flere boligstrøk og butikker.

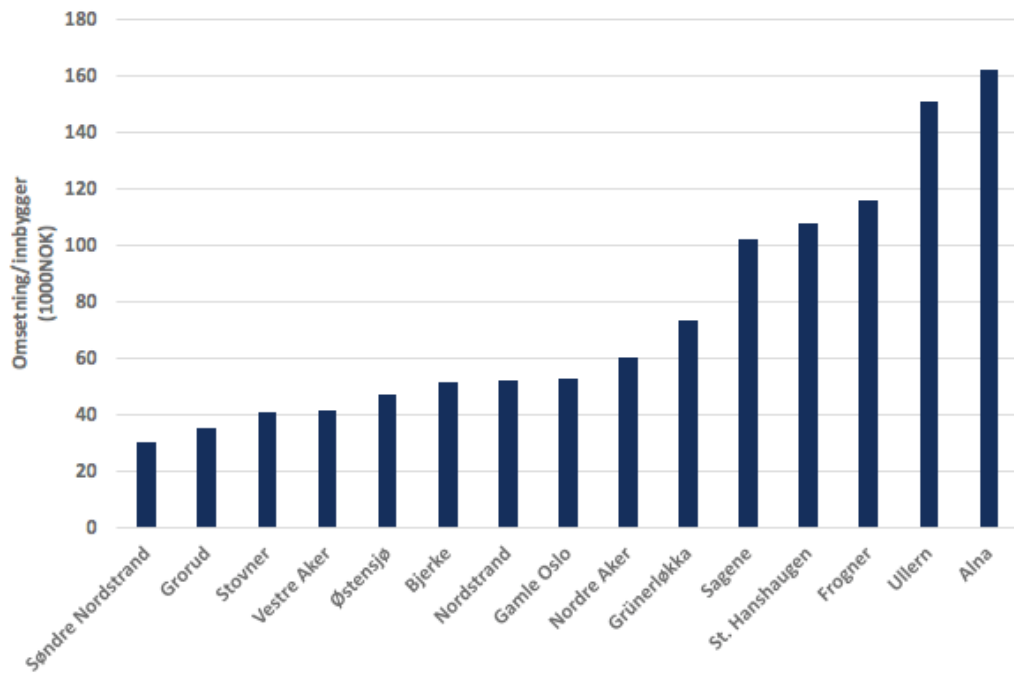
Figur 4.30 Omsetning i varehandel etter bydeler. Eks mva.



Kilde: SSB/Vista Analyse

Omsetning i varehandelen målt per innbygger viser at bydeler med store kjøpesentre har betydelig handelsimport fra øvrige bydeler. Grünerløkka bydel har en omsetning per innbygger som ligger i underkant av snittet for landet. Landssnittet var i 2016 på i underkant av NOK 80 000 eks mva. Grünerløkka har også hatt en positiv omsetningsvekst målt per innbygger i perioden 2008 til 2016. Se Figur 4.32. Dette er en følge av økt bosetting i indre by og illustrerer hvor viktig bosetting er for utvikling i varehandelen og dermed også for liv i gateplan.

Figur 4.31 Omsetning per innbygger etter bydeler, 2016. Eks mva. Uten bydel Sentrum (til venstre) og med bydel Sentrum (til høyre).

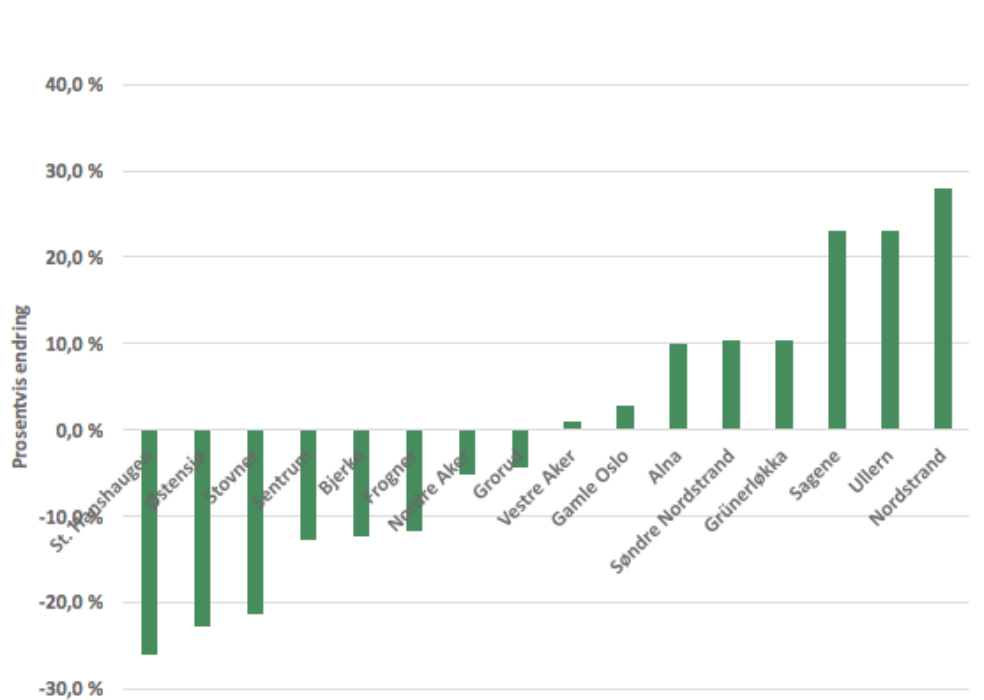


Kilde SSB/Vista Analyse

I figuren under har vi vist hvordan total omsetning/innbygger har utviklet seg over tid fra 2008-2016. Nordre Aker, Vestre Aker, Bjerke og Nordstrand har under hele perioden hatt markant lavere omsetningsvekst enn Sagene, Ullern og Nordstrand. Veksten i perioden skyldes blant annet utvidelser i kjøpesentre i noen av bydelene i perioden. Storo-senteret (Sagene), CC-Vest (Ullern) og Lambertseter-senteret (Nordstrand) har alle hatt betydelige utvidelser i perioden og er eksempler på hvordan kjøpesentrene tar markedsandeler.

Bydel St. Hanshaugen er blant bydelene i Oslo som har høyest omsetning per innbygger. Samtidig har bydelen hatt en svak utvikling i omsetning i perioden 2008-2016. Dette kan dels forklares som en følge av nedgangen i sentrumshandelen (deler av bydel St.Hanshaugen ligger tett på sentrum), en annen sannsynlig årsak er nærheten til Storo-senteret i bydel Sagene.

Figur 4.32 Endring i omsetning. Per innbygger. 2008-2016 i prosent. Prisjustert



Kilde: SSB/Vista Analyse

Fra varer til tjenester

Utviklingen i varehandelen stagnerer og det skjer en vridning fra kjøp av varer til kjøp av tjenester.

Tabellen under viser langsiktige utviklingstrekk i samlet privat konsum i Norge. Det mest slående med utviklingen er det kraftige veksten i tjenestekonsumets andel.

Tabell 4.1 Utvikling i ulike konsumgrupper som andel (prosent) av samlet konsum

	1970	1980	1990	2000	2010	2016
Matvarer og alk.frie drikkevarer	22,8	19,6	16,5	14,4	11,8	11,4
Alkoholdrikker og tobakk mv.	5,5	4,8	4,9	4,6	4,1	3,9
Klær og skotøy	9,4	7,8	6,5	5,5	5,3	4,7
Bolig lys og brensel	19,8	20,5	23,2	19,3	21,6	21,8
Møbler og husholdningsartikler	7,2	7,4	6,1	6,2	5,6	5,8
Helsepleie	1,6	1,8	2,3	2,7	2,8	2,9
Transport	12,6	15,1	12,8	15,0	15,2	14,6
Post- og teletjenester	1,3	1,6	2,0	2,6	2,7	2,0
Kultur og fritid	7,0	8,6	9,6	12,5	11,3	10,4
Utdanning	0,4	0,4	0,6	0,5	0,4	0,4
Overnatting/serveringstjenester	3,4	3,7	4,8	6,4	5,6	6,5
Andre varer og tjenester	5,9	6,8	8,9	8,6	10,1	10,3
Nordmenns konsum i utlandet	1,6	3,3	4,0	4,5	6,0	8,5
Utlendingers konsum i Norge	-2,6	-2,6	-2,9	-3,1	-2,7	-3,3
Varekonsum i alt	63,0	62,2	55,1	54,3	50,7	45,8
Tjenester i alt	33,9	35,8	43,3	44,0	45,8	48,9
Herav: Boligtjenester	16,3	16,2	18,7	15,9	16,7	18,1
Andre tjenester	17,6	19,6	24,6	28,1	29,1	30,7

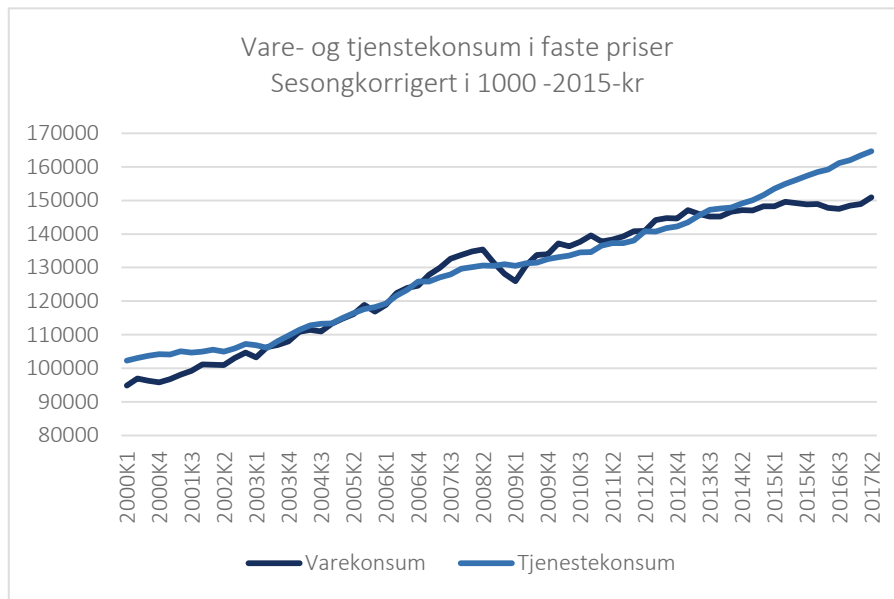
Kilde: SSB

Av enkeltgrupper ser en velkjent trekk som lavere andel til matvarer etter hvert som vi har blitt mer velstående og kraftig vekst i tjenester som overnatting og servering og kultur og fritid. Ser en bort fra nordmenns konsum i utlandet der sammensetningen på varer og tjenester er ukjent så er det nå slik at for første gang i nasjonens moderne historie så er varekonsumet nå en mindre andel enn tjenester.

Det er grunn til å tro at disse trekkene vil vedvare. Vekstområder for konsumet i Norge er trolig helsepleie, personlig pleie, fritid og reiser og boligtjenester. Det er viktig å være klar over at boligkonsumet i denne oppstillingen er en avledet teoretisk størrelse, konsum av boligtjenester. Både nybygg og oppussing av bolig er investeringer i nasjonalregnskapet. Boliginvesteringene både nybygg og renovering, holder seg høyt og påvirker selvsagt markedet for byggevarer av ulik slag. Veksten i boligstandard ser ut til å være trendmessig og sterk.

Figuren under viser utviklingen siden år 2000 i henholdsvis vare- og tjenestekonsum. Varekonsumet utviklet seg svakt fra slutten av 2013 men har tatt seg litt opp nå i 2017, blant annet takket være stort salg av biler.

Figur 4.33 Utvikling i vare- og tjenestekonsumet



Kilde: SSB m fl.

Handelen kommer tettere på kunden

Et annet trekk ved handelen er at tilbyder må tilby varene på en ny måte. De fleste søker opp varen på nettet, bestiller og er utålmodige mht leveranse. Men samtidig ønsker kundene å kunne se/prøve varen. Vi kan forvente en tettere struktur der netthandel, butikk, showrooms og rask levering hjem er i vekst. Det kan øke interessen for visningslokaler i for eksempel gater med høy gjennomstrømming av folk i lokaler med begrenset lager i butikk og større lager eksternt. Kanskje kan det gi en renessanse for mindre butikklokaler av typen vi finner i Torggata

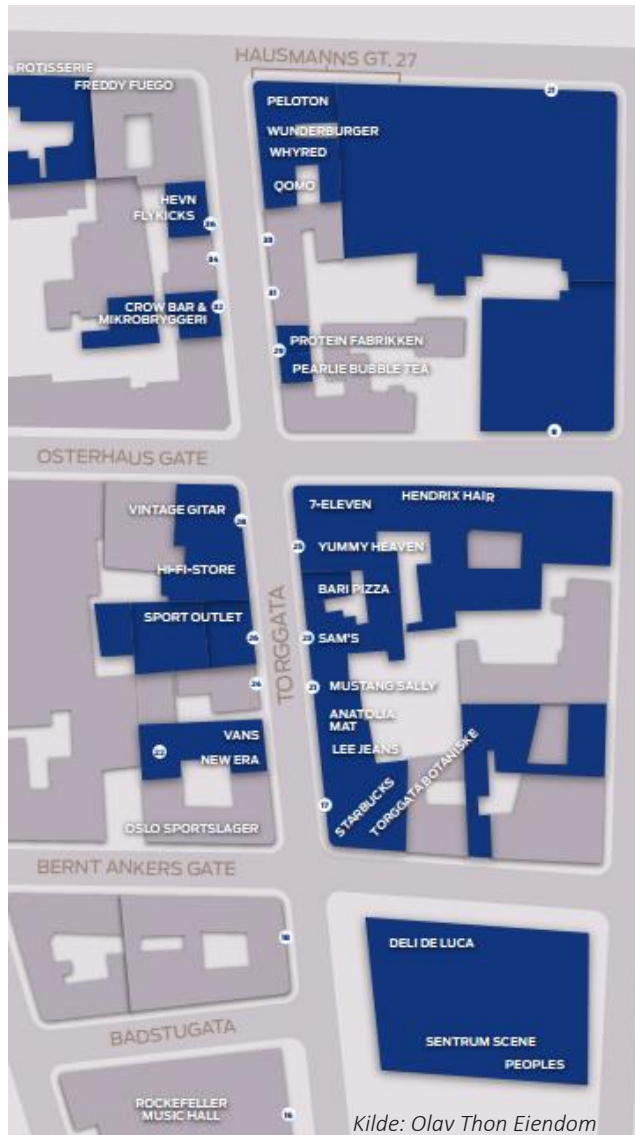
Oppsummert

Denne utviklingen gjenspeiler situasjonen i Torggata der vi også ser en tydelig overgang fra salg av varer til salg av service. Nye Torggata er i større grad blitt en serveringsgate. En slik utvikling gir også en endring i bruk over døgnet, med økt bruk om kveldene. Trafikken gjennom gata skjer imidlertid på dagtid, slik at det ser ut til å være to ulike segmenter som kjøper varer og tjenester i gata. Mens de som passerer på dagtid benytter butikkene, vil de som benytter serveringsstedene komme senere på dagen.

4.5 Eierstruktur

Eierstrukturen i Torggata er annerledes enn det man normalt ser i norske byområder ettersom Olav Thon Gruppen over en tidsperiode på 30 år har kjøpt opp bygårder i gata og nå eier en betydelig andel av byggene. Under viser vi en eiendomsoversikt der Thon Gruppens eiendommer er markert mørk blå (se Figur 4.34).

Figur 4.34 Kart over Olav Thon Gruppens eiendommer i Torggata



Kilde: Olav Thon Eiendom

Analysens hovedmål er å avdekke arealbruks-effekter av samferdselstiltak. Men en kapitalsterk eier er det grunnlag for å forvente at bedre rammebetingelser for handel og service raskt kan generere investeringer og høyere arealpriser og økt omsetning. Utfordringen har ofte vært at gårdeiere som over tid har hatt lav husleie gjerne også har lav investeringsevne. Samtidig vil en stor aktør som Thon-Gruppen kunne redusere potensialet for gentrifisering. Gentrifisering oppstår som følge av at nye befolkningsgrupper trekker inn i områder som har kvaliteter som kan utvikles til positive bomiljøer.

Hvordan eier- og brukerstrukturen er organisert i et område vil ha mye å si for utviklingen i et område. I tillegg til Thon Gruppens eiendomsmasse er det andre store enkelteiere, som Oslo Sportslager, som har holdt til i Torggata gjennom mange tiår. Culina, kjøkkenleverandør, sammen med Cafe Sara og Cacadou holder til i bygårder som er i privat eie utenom Olav Thon Gruppen. Alle har eksistert i Torggata i lang tid. Omsetningsveksten har vært svært stor i perioden etter tiltaket ble utført for flere av disse aktørene.

Intervjuundersøkelsen vi gjennomførte hos gårdeiere og næringsdrivere viste at de aller fleste av disse har hatt en jevn vekst i perioden.

Vi registrerte også at en rekke leietakere er etablert i Torggata etter gatebruksprosjektet og ifølge gård-eierne har disse en bedre betalingsevne og høyere husleie enn de som var i lokalene tidligere.

5 Overføringsverdi

Gjennom arbeidet har vi fått et bilde av utviklingen i området rundt Torggata før og etter gjennomføring av tiltaket. Vi har også sett på hvordan tiltaket har påvirket ulike aktører i området. I dette kapitlet vurderes om og hvordan tiltaket har påvirket utviklingen (forskjellen mellom Referanse- og Tiltaksalternativ) i området.

En viktig del av analysen vil være identifisere hvilken overføringsverdi resultatene som er oppnådd i Torggata kan ha for andre, tilsvarende prosjekter. Konteksten rundt tiltak for gående og syklende vil variere fra sted til sted, for å utvikle erfaringstall for andre prosjekter er det derfor nødvendig at resultatene ikke bare kobles til trafikale virkninger, men også til den kontekst tiltaket er gjennomført under.

En viktig del av erfaringene som kan ha overføringsverdi til andre prosjekter vil derfor være å identifisere og beskrive faktorer som har vært viktige, hvilke faktorer som har vært mindre viktige i forhold til å oppnå resultater (trafikkutvikling og arealbruk) i Torggata.

Vi vil også bruke erfaringene fra Torggata til å vurdere behov for å justere beregningene av («tradisjonelle») prissatte og ikke prissatte konsekvenser ved gjennomføring av transporttiltak i byområder.

Tiltaket i Torggata er gjennomført i en periode hvor det også er gjennomført en rekke andre tiltak for bedre tilrettelegging for syklende i nærliggende områder, videre har det vært en sterk økning i etterspørselen etter boliger i stor deler av Oslo. Dette gjør det utfordrende å isolere (tallfeste) effektene av tiltaket i Torggata fra effekter av andre drivere.

Arealbruksvirkninger og andre lokale og regionale virkninger omtales i kapittel 9.2 i Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2017). Kapittel 9 i håndboka omhandler temaer som ikke inngår i den samfunnsøkonomiske analysen, men som er aktuelle å utrede dersom de er relevante for å vurdere målene som er satt for prosjektet.

Om hvilke problemstillinger som kan drøftes og kravene til analysen står det videre:

“ *Det er i utgangspunktet et bredt spekter av virkninger og vurderinger som kan være viktige lokalt og regionalt, men det er viktig å prioritere problemstillinger som er knyttet til prosjektmålene. Det stilles ikke like strenge krav til årsaks- virkningsforhold som i tidligere kapitler. Analysen kan inkludere kumulative virkninger, dvs. at tiltaket kan være utløsende samtidig som flere forhold også virker inn*

(Fra Håndbok V712 (Statens vegvesen, 2017))

Målene med gateprosjektet i Torggata var (i henhold til saksforelegg til bystyret) å:

- tilrettelegge for etablering av en bygate med torgpreg der det kan være stor aktivitet gjennom hele døgnet. Virkemidler for å få til dette ble beskrevet ved:
 - Gaten skal være oversiktlig, trygg og tilgjengelig for alle brukergrupper
 - Biltrafikken skal begrenses.
 - Gaten skal utformes med tanke på stor sykkeltrafikk.
 - Brede fortau og soner for varelevering.

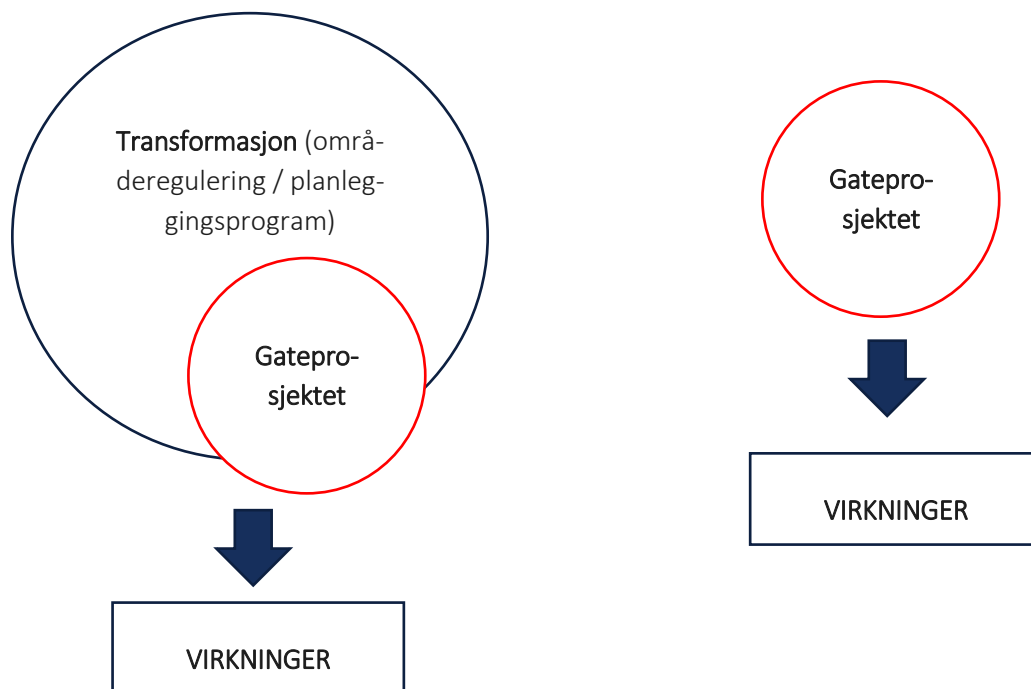
I Planleggingsprogram Hausmann er målet å:

- legge rammer for fysisk utvikling og samarbeide om revitalisering av Hausmannsområdet som attraktivt boligområde. Virkemidler for å få til dette beskrives i planen ved:
 - konvertere næringsareal til boliger
 - utnytte bakgårder med sikte på høyere arealutnyttelse

Planleggingsprogrammet legger også opp til gjennomføring av prosjekter som skal støtte opp under ønsket utvikling i området. Gateprosjektet i Torggata inngår som et av flere slike prosjekter.

Virkingene av gateprosjektet i Torggata kan derfor analyseres ut fra ulike kontekster, jfr. Figur 5.1, og sammenhengen med transformasjonsprosjektet gjør at årsak-virkningsforholdet (kausalitet) kan være vanskelig å identifisere i tilfeller hvor vi avdekker korrelasjoner.

Figur 5.1: Gateprosjekt som en del av transformasjonsprosjekt – eller bare et gateprosjekt



Kilde: Vista Analyse

I avsnitt 5.1 oppsummeres de viktigste funnene vi har gjort i vår analyse av gateprosjektet i Torggata. I avsnitt 5.2 drøftes disse i forhold til veiledningen som gis om arealbruksvirkninger og andre lokale og regionale virkninger i Statens vegvesens (utkast til ny) håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2017).

5.1 Oppsummering av funn

Signifikant økning av fotgjengertrafikken

Det har vært en signifikant økning i fotgjengertrafikken til/fra og gjennom Torggata. Vi har ikke sett spesielt på fotgjengernes oppholdstid i gata, men mener det er grunn til å slå fast at gjennomsnittlig oppholdstid for brukerne av gata har økt som en konsekvens av tiltaket. Utviklingen i sykkeltrafikk skiller seg lite fra utviklingen andre steder i Oslo.

Vi vurderer at økningen i fotgjengertrafikken i stor grad kan forklares av gateprosjektet. Gata har blitt en mer attraktiv åre mellom sentrum og Hausmannsgate – og endringer i butikker og serveringstilbud gjør gata til destinasjon for flere.

Strukturell kvalitetsheving

Det har vært en tydelig strukturell kvalitetsheving i gata som har endret ferdselsmønsteret og bruken av gata. Oppussing og renovering av bygårdene pågår og informantene forteller at de har vært stimulert av gateprosjektet. Det er imidlertid en betydelig tregghet i renoveringen der manglende investeringsevne hos leietakere og gårdeiere har bidratt til at kvalitetshevingen synes å gå i etapper fra lav til middels økonomisk bærekraft.

1. Det knytter seg betydelig årsakssammenheng med Torggatas stedege typologi og det positive resultatet tiltaket har hatt på bruken av gata. Det har vært en betydelig heving i trivselsfaktoren i Torggata.
2. I kommersiell sammenheng er resultatet ikke like positivt. Etter mange år med betydelig forfall er det utfordrende økonomisk å renovere bygårdene og arealenes fleksibilitet er begrenset slik at det har vist seg å være begrenset økonomisk potensial hos tilbyderne i gateplan.
3. Selv om flere av gårdene opprinnelig er bygget for forretningsvirksomhet i flere etasjer, har lokalene over gateplan begrenset attraktivitet som forretningslokale. Med mange serveringssteder i gata bidrar lukt og støy også til å gjøre lokalene med fasade mot gata mindre attraktive som boliger.

Endret arealbruk i gata; større sirkulasjon, flere mennesker og bredere flyt

Arealbruken i selve gata er endret betydelig. *Større sirkulasjon*: Gående og syklende bruker hele gata og det oppstår større sirkulasjon på tvers av gata, noe som igjen skaper grunnlag for flere kunder i forretninger langs bygulvet. *Økt opphold*: Tilrettelegging for opphold (benker) skaper opphold som også bidrar til økt omsetning langs gata. *Økt volum og økt friksjon*: Som følge av denne endringen kommer flere folk inn i gata, det oppstår friksjon og gjennom friksjon skapes også økt grunnlag for omsetning.

Endret arealbruk i byggenes første etasje; Økt omsetning – og høyere leie for butikklokaler

Flere av butikkene i gata har hatt noe omsetningsøkning – og det oppgis at leieprisene øker betydelig ved utløp (evt. utkjøp) av leieavtaler. Tilsvarende som for økningen i fotgjengertrafikken, er økt omsetning og høyere leie i delvis et resultat av gateprosjektet.

Økte verdier på gårdene langs gata (via høyere leieinntekter) kan i en samfunnsøkonomisk analyse benyttes som indikator på nytteøkning for brukerne av gata. Flere gårdeiere har imidlertid brukt betydelige ressurser på å ruste opp bygårdene i de siste årene (i forbindelse med eller etter gateprosjektet). Dette har også bidratt til økt attraktivitet, dvs at økt leie også reflekterer høyere standard på lokalene. Utviklingen viser imidlertid at det tar tid å endre en gatestruktur fra forfall til økonomisk suksess og det må påregnes at transformasjonsprosessen tar tid. Den største utfordringen er å få viktige aktører på plass i gata på et tidlig tidspunkt. Dette krever imidlertid en betydelig kapitalreserve og kan resultere i det som kunne blitt en utvikling mot et nisjemarked og en gate med sjarm og særpreg, i stedet utvikler seg til en gate der de tradisjonelle kjedene kommer inn (f eks Starbucks). Det kan igjen bli en barriere for nisjesegmenter.

Omstrukturering av forretninger

Det har skjedd en omstrukturering av forretninger med lav omsetning, til forretninger med en sunnere økonomi. Torggata stimulerer ikke til at de store aktørene kommer på banen, men det antas at det mer handler om en sterk konkurranse med sentrum enn mangel på attraktivitet. Det antas også å henge sammen med at de som ferdes i Torggata er de samme menneskene som daglig går gjennom gata og at det i liten grad trekkes andre til gata.

Prisøkning på leiligheter

Prisene på leiligheter i området har etter åpningen av gateprosjektet steget mer enn leiligheter i sammenliknbare områder (Grünerløkka). Økningen betyr at forskjellen opp til prisnivået på Grünerløkka er redusert.

Selv om det kan registreres en raskere prisvekst etter gjennomføringen av gateprosjektet, vurderer vi – i et lengre perspektiv – at det er transformasjonen av området (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005) som er den viktigste driveren for høyere boligverdier i området. Gateprosjektet kan likevel ha bidratt til at effektene kommer raskere.

Prisutvikling kontorlokaler

Leieprisene for kontorlokaler viser ikke tilsvarende økning som prisene for leiligheter – det er fortsatt ledige lokaler og lokaler som leies ut på korttidskontrakter med lav husleie. Dette kan ha sammenheng med at de fleste lokalene ligger i eldre bygårder som oppfattes som lite tidsmessige i forhold til dagens behov.

5.2 Andre arealbruksvirkninger i Håndbok V712

Arealbruksvirkninger omtales i kapittel 9.2 i Håndbok V712. I dette avsnittet vurderer vi erfaringene fra Torggata med utgangspunkt i beskrivelsen i håndboka.

5.2.1 Direkte arealbruksvirkninger

Avsnitt 9.2.3 i Håndbok V712 omhandler direkte arealbruksvirkninger. Ifølge beskrivelsen omfatter direkte arealbruksvirkninger blant annet arealer som:

- *Blir frigitt fra trafikkformål, og kan brukes på nye måter. Dette kan skje ved innsnevring av veger og gater, fjerning av gamle veganlegg og lignende.*
- *Får endret attraktivitet fordi trafikken flyttes til ny omkjøringsveg eller tunnel.*

Det angis videre at:

- *Direkte arealbruksvirkninger er aktuelt å vurdere for prosjekter der slike endringer nettopp er noe av hensikten med prosjektet*
- *Utredning av direkte arealbruksvirkninger vil i stor grad bestå av beskrivelser og kvalitative vurderinger.*

- *Hovedtilnærmingen vil være å ta utgangspunkt i beskrivelsen av tiltaket og endringer i transportstrømmer for personer og gods som framgår av transportmodellene i prosjektet og deretter beskrive hvilke endrede premisser dette gir for lokalisering.*
- *I beskrivelser og vurderinger bør en basere seg på foreliggende arealplaner.*

Vi har ikke hatt tilgang til transportmodellberegninger ved vurdering av tiltaket, men har gjennomgått trafikkdata med sikte på å analysere virkninger av tiltaket. Vi vurderer det som usikkert om transportmodellberegninger (med de modeller som vanligvis forutsettes benyttet i konsekvensanalyser) av tiltaket i Torggata ville gi resultater som gir grunnlag for å beskrive premisser for endret lokalisering.

Gateprosjektet i Torggata er gjennomført for å skape et mer attraktivt byrom og for å bidra til å gjøre Hausmannskvartalene til et mer attraktivt boligområde. En viktig del av tiltaket er endret bruk av deler av gaterommet. Andelen som brukes til parkering av biler er redusert, mens andelen som brukes til opphold/parkering av sykler (møbleringssone) og serveringsareal (langs fasadene) har økt. Bortsett fra økt serveringsareal framgår endringene av detaljreguleringsplanen.

Vi har i dette prosjektet ikke kvantifisert eller sett på muligheter for å verdsette slike endringer. Vurdert i etterkant, ville det vært en fordel med en tydeligere beskrivelse av arealbruksendringene som følger av detaljreguleringen. Vi tror det har liten hensikt å forsøke å identifisere brukernes verdsetting av arealbruksendringene som følger direkte av tiltaket.

Vårt arbeid tyder på at gateprosjektet har bidratt til verdiøkning for forretningseiendommene med fasade mot Torggata. Vi finner også en sterkere prisvekst for boliger i området i forhold til sammenliknbare områder. Dette er endringer som kan bidra til at eksisterende bygningsmasse utnyttes mer intensivt og til at utbyggingsmuligheter som ligger innenfor gjeldende reguleringsplaner realiseres raskere.

For å vurdere omfanget av denne type endringer er det fortsatt relativt kort tid etter at tiltaket ble gjennomført – og vi har ikke registrert at større detaljplaner er igangsatt etter 2014. Vi mener vårt arbeid med drøfting av kontekst og beskrivelse av / anslag på virkninger kan benyttes som utgangspunkt for å beskrive direkte arealbruksvirkninger av liknende tiltak i andre bygater/byområder.

5.2.2 Potensielle framtidige arealbruksvirkninger

Om potensielle framtidige arealbruksvirkninger står det i utkastet til ny Håndbok V712 (Statens vegvesen, 2017) innledningsvis:

Potensielle framtidige arealbruksendringer kan vurderes for større prosjekter der det ventes betydelige endringer i framkommelighet og reisetider. Dette kan gi betydelige lokale og regionale virkninger for næringsliv, bosetting mv., og dermed potensielle arealbruksendringer og tilhørende miljøvirkninger på lang sikt.

Videre:

Potensielle framtidige arealbruksvirkninger omfatter:

- *Planlagt arealbruk i gjeldende arealplaner som en antar blir bygget ut som følge av tiltaket*
- *Forventede nye arealplaner/utbyggingsområder som følge av tiltaket*
- *Antatt omdisponering av eksisterende utbyggingsområder som følge av tiltaket*

Gateprosjektet i Torggata gir ikke betydelige endringer i framkommelighet og reisetider. Likevel mener vi tiltaket både kan bidra til (tidligere) gjennomføring av utbyggingstiltak og omdisponering av eksisterende bygningsmasse innenfor Hausmannskvartalene. Dette er endringer som – i stor grad – kan gjennomføres innenfor rammene av Planleggingsprogram Hausmann (Oslo kommune, Plan og bygningsetaten, 2005). Teksten i håndboka angir ikke noe tydelig skille om disse virkningene skal omtales som *direkte arealbruksvirkninger* eller *potensielle, framtidige arealbruksendringer*. Det kan være behov for en tydeligere definisjon av begrepene. En mulighet er å knytte begrepsbruken nærmere opp mot planstatus. Dette kan f.eks. gjøres ved å definere endringer i arealbruk innenfor gjeldende område-regulering som direkte arealbruksvirkninger mens endringer i arealbruk som forutsetter ny område-regulering defineres som potensielle framtidige arealbruksvirkninger.

5.2.3 Utredningstemaer for lokale og regionale virkninger

Håndbok V712 gir få tydelige utredningsmetoder for lokale og regionale virkninger og åpner i stedet for tilpasning og fleksibilitet basert på statistiske data. Dette skaper naturlig nok utfordringer analysemessig all den tid samferdselsprosjekter skjer fram i tid og bidrar med en skifte på tidslinjen.

Vi mener derfor at det er viktig å drøfte målekriterier i utgangspunktet, slik vi har gjort ved bruk av utviklingstrappa foran. Man kan i større grad forutse mulige konsekvenser av et samferdselstiltak dersom man i forkant analyserer stedets kontekst med fokus på beliggenhet, praktiske forhold, kommersielle forutsetninger, besøksvolum, friksjon, fysisk struktur og samtid (og antagelser om framtid). Dette kan, i kombinasjon med samferdselstiltakets form, belyse mulige konsekvenser av et samferdselstiltak. Vi anbefaler derfor en analysestruktur der kriterier for suksess drøftes gjennom analysen. Det valgte kriterieoppsettet må begrunnes i forkant.

Figur 5.2: Utviklingstrapp for næringsmessig vekst



Kilde: Vista Analyse

I forbindelse med gateprosjekter i by er det viktig å benytte trendframskrivninger, særlig innen handel, tjenesteyting og service, sammen med intervjuer hos både de større innovatørene og de lokale eierne og driverne. Over tid vil innsamlet empirisk materiale fra tidligere analyser være en god input, men det er også viktig å gjennomføre evalueringer av gjennomførte tiltak. Her er det store mangler i dag. Og Torggata-caset er en god begynnelse. Den største utfordringen er de stedegne rammebetingelsene. Det er ikke uvanlig å trekke opp den store omsetningsveksten i kjøpesentrene som årsak til forvitring i smågatene. Men dette kan også henge sammen med lav evne til markedstilpasning og gårdeiersamarbeid i smågatene. Kritisk suksessfaktor i kjøpesentrene er nemlig markedstilpasning og butikkmix, som regel

effektuert gjennom prisdifferensiering. Eksempler er lav husleie til frisør og høy husleie til konfeksjon eller lav husleie til en kafe på et hjørne (som trekker folk inn i gata) selv om eiendomsmeglere har vært villige til å betale flere ganger så høy leie for nettopp hjørnelokaler. Intervjuer bør suppleres med delta-kende observasjon der friksjon, logistikk, adferd og værforhold registreres.

Videre må de strukturelle forholdene analyseres. Beliggenhet, sirkulasjon, bygningsmassens egnethet for ulike bruksområder og tilgang til kunder (gjennomstrømning og avstand til kollektive knutepunkt). Resultatene oppsummeres i et sett med kritiske suksessfaktorer som vurderes i en foresightanalyse.

Foresight-analysen kan med fordel struktureres etter for eksempel en drøfting med bruk av PESTEL der de Politiske, Økonomiske, Sosiale, Teknologiske, Miljømessige og Juridiske faktorer vurderes opp mot dagens situasjon. Det er en stor fordel å strukturere en foresight-analyse etter et satt analyseindikatorer.

Revidert V712 har nevnt scenarioanalyser som metode: Dette anbefaler vi ikke ettersom disse bygger på valg av drivere for utvikling. Vi anbefaler en bredere tilnærming som ligger i foresight-metodikken.

Erfaringsvis har vegvesenet bestilt analyser av lokale og regionale virkninger med et nullalternativ lik tidspunkt for ferdigstilt vei. Case Torggata har vist at tiltakene iverksettes umiddelbart etter at vedtak om samferdselstiltak er gjort. Det innebærer at det er vedtaket og ikke tiltaket som utløser effekter. Denne tidsdimensjonen er viktig. Vista Analyse har også erfart i arbeidet med ny E39 mellom Søgne og Ålgård at her er tiltak iverksatt FØR vedtak om ny vei er gjort. Her er tiltak iverksatt i forventning om ny vei. Dette er også en erfaring i Torggata. Prosjektet lå lenge på planstadiet og Thon-Gruppen ventet i mange år på et tiltak. De iverksatte også investeringer lenge før tiltaket ble vedtatt, i en forventning om at det skulle komme.

5.2.4 Følsomhetsanalyser med endret arealbruk

Håndbok V712 omtaler prosjekter som tilrettelegger for høyere og/eller mer lønnsom utnyttelse av arealene som følge av tiltak som reduserer støy og barrierevirkninger i byområder som en problemstilling hvor følsomhetsanalyser med endret arealbruk er aktuell.

Slik opplegget for følsomhetsanalyser innebærer det at det lages et nytt sett av arealbruksforutsetninger for transportmodellen hvor det legges inn forventede endringer som muliggjøres av tiltaket. Dette inkluderer endringer i antall bosatte og i antall arbeidsplasser (fordelt på ulike kategorier) og det gis retningslinjer om hvordan arealbruksdata i øvrige deler av modellområdet skal justeres for å motsvare endringer nær tiltaket (samlet antall bosatte og arbeidsplasser innenfor modellområdet) forutsettes å være det samme i følsomhetsanalysen som i de ordinære beregningene.

I trafikkanalyser som gjennomføres med NTP-modellene (RTM/NTM) etter Håndbok V712 er antall arbeidsplasser og antall bosatte i den enkelte grunnkrets eksogene variabler. Tallet på turer utført av bosatte påvirkes ikke direkte av tiltak i transportnettet, men antall turer som attraheres av arbeidsplassene i et område øker dersom området blir mer tilgjengelig. I transportmodellen (RTM) måles tilgjengelighet som en funksjon av tidsbruk og kostnader, tiltak som primært endrer standarden for myke trafikanter vil derfor verken gi endringer i reisemønster eller transportmiddelvalg i modellen. Anslag på arealbruksvirkninger er derfor en nødvendig, men ikke tilstrekkelig, betingelse for bedre analyser av samferdselstiltak i byområder.

Økt lønnsomhet knyttet til handel i gata og økt fotgjengertrafikk (til/fra og gjennom) er effektene som tydeligst kommer fram i vår analyse av utviklingen etter gjennomføring av gateprosjektet i Torggata.

Dette er effekter som bare i begrenset grad kan belyses gjennom følsomhetsanalyser med dagens transportmodeller.

Erfaringene fra gateprosjektet i Torggata kan ha overføringsverdi for å anslå endringer i antall publiksattraktive arbeidsplasser i området, men bruk av slike anslag inn i transportmodellene vil ikke gi endringer i reisestrømmer tilsvarende det vi har sett i Torggata.

Nettverket for gående og syklister i transportmodellene består av lenker mellom nodepar. Ut over avstand inneholder modellene ingen beskrivelse av kvaliteten på lenken. I den grad tiltaket gir bedre oversikt, økt trygghet og bedre tilgjengelighet (blant målene med tiltaket), vil derfor virkninger av dette ikke fanges opp.

5.3 Urban Contextus – en modell for analyse av arealbruksendringer

Å måle effekter av samferdselstiltak i by krever en analyse der utreder har som mål å avlede de kausale sammenhenger. Det er derfor nødvendig å ikke bare analysere tiltaket, men ta utgangspunkt i hele den stedlige konteksten. Årsak-virkning kan ikke alene knyttes opp mot tiltaket, men til summen av en rekke ulike faktorer i byrommet. Disse kan representere - enten i sum eller hver for seg - en viktigere årsak til effektene enn selve tiltaket. Det er grunn til å anta at det er en sammenveving (contextus) av faktorer som påvirker resultatet.

I utviklingen av en modell som måler effekter av samferdselstiltak i by, er det derfor nødvendig å identifisere alle faktorer som kan påvirke resultatet. Disse må identifiseres innledningsvis i analysearbeidet og kan variere fra prosjekt til prosjekt.

Vista Analyse har i samarbeid med Dyrvik Arkitekter gjennomført denne analysen i tre steg. Disse er:

STEG 1 – identifisering av indikatorer som kan/har påvirke(t) utviklingen

STEG 2 – analysemodellering for hver enkelt indikator (metodedesign).

STEG 3 – analyse og samordning av resultater for identifisering av kausale sammenhenger

Steg 1 og 2 er skissemessig illustrert i figurene under.

Figur 3 STEG 1 - Identifisering av indikatorer som kan påvirke – eller som har påvirket – utviklingen.



Kilde: Vista Analyse

I Steg 2 gjennomføres analysedesign for hvert enkelt tema. I caset Torggata har vi gjennomført fem ulike analyser. Flere detaljer om hver enkelt analyse fremkommer i rapporten. I vår modell Urban Contextus har vi kun presentert prinsippene for analysen, ikke hvert enkelt design.

Figur 4 STEG 2 Modeller for analyse - analysedesign



Kilde: Vista Analyse

Referanser

- Bjørnskau, T., Sundfør, H. B., & Sørensen, M. W. (2016). *Evaluering av «Shared space»-områder i Norge*. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Drennen, E. (2003). *Economic Effects of Traffic Calming on Urban Small Businesses*. Dep of Public Administration, San Francisco State University.
- Hass-Klau, C. (1993). Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing. *Transport Policy*, 1(1), ss. 21-31.
- IPSOS. (2015). *Oppfølgingsundersøkelse - oppgarding av Torggata*. OSLO: Oslo kommune, Bymiljøetaten.
- Oslo kommune, Beredskapsetaten. (2017). *TRiO. Årsrapport 2016*. OSLO: Oslo kommune, Beredskapsetaten.
- Oslo kommune, bymiljøetaten. (2017). *Automatiske trafikkteiler, uttak levert Vista Analyse*.
- Oslo kommune, Bymiljøetaten og Statens vegvesen, Oslo. (14.10.2016). *Plan for sykkelveinettet i Oslo.Forslag til politisk behandling*. Oslo: Oslo kommune, Statens vegvesen.
- Oslo kommune, Plan og bygningsetaten. (2005). *Planleggingsprogram Hausmann*. Planleggingsprogram Hausmann. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune, Plan og bygningsetaten. (2013). *Torggata, strekningen Youngs gate - Hausmannsgate. Detaljregulering*. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune, plan- og bygningsetaten. (2013, 11 20). *Torggata, strekningen Youngs gate - Hausmannsgate. Detaljregulering*. 2013: Oslo kommune. Hentet 8 24, 2017 fra <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showregbest.asp?planid=15043306>
- Prosam. (2016). *Rapport 225: Tellinger av fotgjengere og syklistere ved Ring 1*. Oslo: Oslo kommune, Bymiljøetaten.
- Statens vegvesen. (2017). *Konsekvensanalyser. Håndbok V712 (Utkast)*. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen. (2017). *Trafikkdata*.



Vista Analyse AS
Meltzersgate 4
0257 Oslo

post@vista-analyse.no
vista-analyse.no