



Statens vegvesen

Livet på Oslo S

Jernbanetorget som sosial arena

RAPPORT

TMT

nr: 2616



Vegdirektoratet
TMT
Transportplanlegging
Dato: 2010-11-05

FORORD

Denne rapporten inngår i Statens Vegvesens arbeid med miljøvennlig bytransport. Prosjektet er gjennomført sommeren 2010 som et gruppearbeid av studenter i sommervikarstillinger. Studentene ble engasjert til å gjøre datainnsamling og analyser av Jernbanetorget i Oslo. Undersøkelsen fokuserer på bruk av Jernbanetorget som byrom.

Jernbanetorget er Norges største og viktigste kollektivknutepunkt, og området vil bare øke i betydning etter hvert som Oslo åpner seg opp mot Bjørvika. De siste årene har Jernbanetorget vært gjenstand for en omfattende oppgradering. Hensikten med oppgraderingen var å utvikle et mer effektivt kollektivknutepunkt samtidig som området skal bli et mer innbydende sted å oppholde seg. Spørsmålene som rapporten reiser er om disse målsetningene er nådd og om det i det hele tatt mulig å få et så hektisk knutepunkt som Jernbanetorget til å virke innbydende.

Rapporten er en frittstående oppfølger til rapporten Byens liv – gaten som sosial arena, Oslo som ble ført i pennen av Ola Bettum og Einar Lillebye i 1998. Studentene har delvis tatt i bruk de samme metodene som ble anvendt i 1998, og noen av resultatene fra 2010 kan direkte sammenliknes med resultatene fra 1998. Studentene hadde imidlertid både mindre tid og ressurser tilgjengelig enn det som var tilfelle i 1998. Det har derfor ikke vært mulig å lage en identisk undersøkelse. Problemene med å gjenskape undersøkelsen fra 1998 bød på store metodologiske utfordringer for studentene, men dette løste de på en god og kreativ måte, blant annet ved å prøve ut alternative metoder for datainnsamling.

Prosjektet ble i sin helhet gjennomført av studentene. De har hatt ansvar for både forberedelser og opplegg, datainnsamling, analyser og utarbeidelse av rapporten. Arbeidet ble gjennomført i løpet av åtte uker fra juni til august 2010. Studentene har arbeidet selvstendig med prosjektet. De har vist stor gjennomføringsevne i møte med en komplisert problemstilling, og utarbeidet et godt resultat på kort tid. Deltakerne i arbeidet har vært:

- Songying Lu, student ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
- Andreas Rønsdal, student ved Universitetet for miljø og biovitenskap
- Anne Line Gudevold Heksem, student ved Universitetet for miljø og biovitenskap

Prosjektledere i Vegdirektoratet har vært Guro Berge, Einar Lillebye og Eivin Winsvold ved Transportplanleggingsseksjonen. Vi takker Songying, Andreas og Anne Line for et godt gjennomført prosjekt. En spesiell takk rettes til Songying, som bidro til grafisk ferdigstilling av rapporten etter prosjektperiodens slutt.

Brynseng, 29. oktober 2010

Guro Berge

Einar Lillebye

Eivin Winsvold

Om rapporten

Tittel: Livet på Oslo S. Jernbanetorget som sosial arena.

Forfattere: Songying Lu (NTNU), Andreas Rønsdal (UMB) og Anne Line Gudevold Heksem (UMB)

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Avdeling: Trafikksikkerhet, miljø og teknologiavdelingen

Seksjon: Transportplanlegging

Rapport nr. 2616

Prosjektledere: Guro Berge, Einar Lillebye og Eivlin Winsvold

Dato: 2010-11-05

Emneord: Jernbanetorget, Byens liv, sosial arena

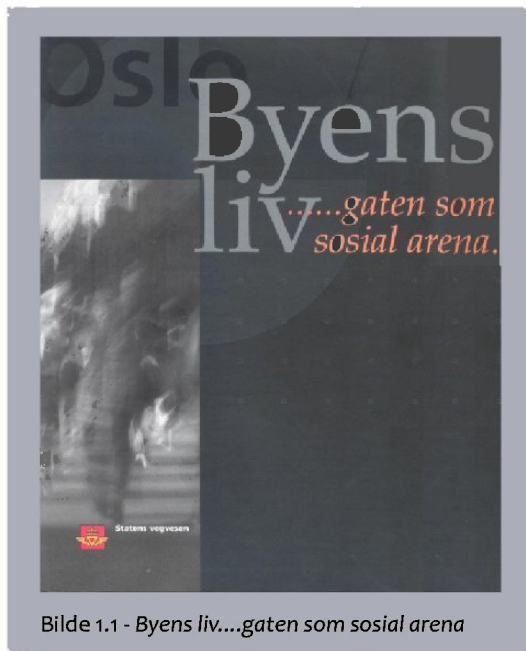
INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	3
1. INNLEDNING	7
2. METODE	11
2.1 Byens liv	11
2.2 Vår metode	11
2.3 Konkrete registreringer	12
2.4 Kvantitative registreringer	12
2.5 Intervjuer	14
2.6 Ettervurdering	14
3. HISTORIE	17
3.1 Historisk områdeutvikling	17
3.2 Utvikling av jernbanestasjonen	20
3.3 Utvikling av Bjørvika/Fjordbyen	21
4. SITUASJONEN I DAG	23
4.1 Ytre påvirkningsfaktorer	23
4.2 Fysisk form	30
4.3 Tilbud	36
4.4 Tilgjengelighet	40
4.5 Ombygging av Jernbanetorget	42
5. REGISTRERINGER	45
5.1 Fotgjengertellinger	46
5.2 Oppholdsaktiviteter	53
6. INTERVJUER	65
6.1 Sammendrag av våre funn	65
LITTERATURLISTE	70
BILDELISTE	73
VEDLEGG	75

For å planlegge byrommet slik at mennesker ønsker å benytte seg av det, er det viktig å forstå hvordan og ikke minst hvorfor mennesker benytter seg av byrommet. Det er mange faktorer som spiller inn på hvorfor og hvordan mennesker benytter seg av - og beveger seg i - forskjellige byrom. Trafikkløsninger og byens form og funksjon påvirker publikums bruk og trivsel i byrommet. Det samme gjør følelse av trygghet, andre menneskers bruk av byrommet, samt hvilke tilbud som finnes i tilknytning til, eller i nærheten av, det aktuelle byrommet.

I 1996-97 ble det gjort omfattende studier av 27 gater og plasser i fire norske byer: Oslo, Bergen, Trondheim og Hamar. Studiene omfattet registreringer av byrommenes fysiske forhold, samt av ulike lokale rammebetingelser som for eksempel befolkning og klima. All faktisk bruk av gatene ble registrert over flere dager og til forskjellige tider på døgnet. Det ble også foretatt intervjuer om holdninger til bruken av byrommene. I 1998 ble det utgitt en rapport fra hvert av de fire prosjektene, *Byens liv - gaten som sosial arena* (Betum og Lillebye 1998). Dette prosjektet hadde som mål å lansere sosiale relasjoner mellom menneskene i byen som premiss for den fysiske planleggingen av det offentlige rom.

I Oslo var den østlige delen av sentrum åsted for undersøkelsene, og resultatene fra disse undersøkelsene blir presentert i den delen av rapporten som handler om Oslo. Dette er en del av Oslo som er under stadig utvikling, og Jernbanetorget er det naturlige samlingspunktet i dette området. Fra å være endeholdeplass for Eidsvoldbanen i utkanten av Oslo sentrum, har området utviklet seg til å bli Norges største og viktigste kollektiv-



Bilde 1.1 - *Byens liv...gaten som sosial arena*

knutepunkt med store kjøpesentre og stadig nye tilbud til både Oslofolk og tilreisende. Med utbyggingen av Oslos nye bydel Bjørvika, med publikumsattraksjoner som opera og museer, og ikke minst et stort antall arbeidsplasser, vil antallet mennesker som trafikkerer Jernbanetorget øke kraftig i tiden fremover.

Jernbanetorget har i løpet av de siste årene gått gjennom store forandringer. I perioden mars 2007 til april 2009 gjennomgikk plassen den siste store oppgraderingen, som både skulle gi området et estetisk løft og bedre tilgjengelighet for de reisende. Hensikten var å "lage et mer effektivt og oversiktlig kollektivknutepunkt, samt å gjøre Jernbanetorget til et mer innbydende sted å oppholde seg" (Statens Vegvesen 2008b).

Vi ønsker med vårt prosjekt å undersøke hvilken innvirkning oppgraderingen har hatt på publikums forhold til Jernbanetorget. Er kollektivknutepunktet blitt mer effektivt? Vil reisende oppholde seg i området dersom de ikke må? I dag benyttes området nesten utelukkende til gjennomgang, eller bytte av transportmiddel. Det er ikke mange som oppholder seg på Jernbanetorget over tid. I denne rapporten presenterer vi flere årsaker til dette. Samtidig er det naturlig å spørre seg om hvorvidt det er ønskelig at mange oppholder seg på plassen over lengre tid. Dersom det finnes aktiviteter som oppfordrer til lengre opphold på Jernbanetorget, kan dette muligens være med på å hindre framkommeligheten for de reisende.

Hovedproblemstillingen i denne rapporten har vi definert slik:

“Hva kjennetegner Jernbanetorget som sosial arena?”

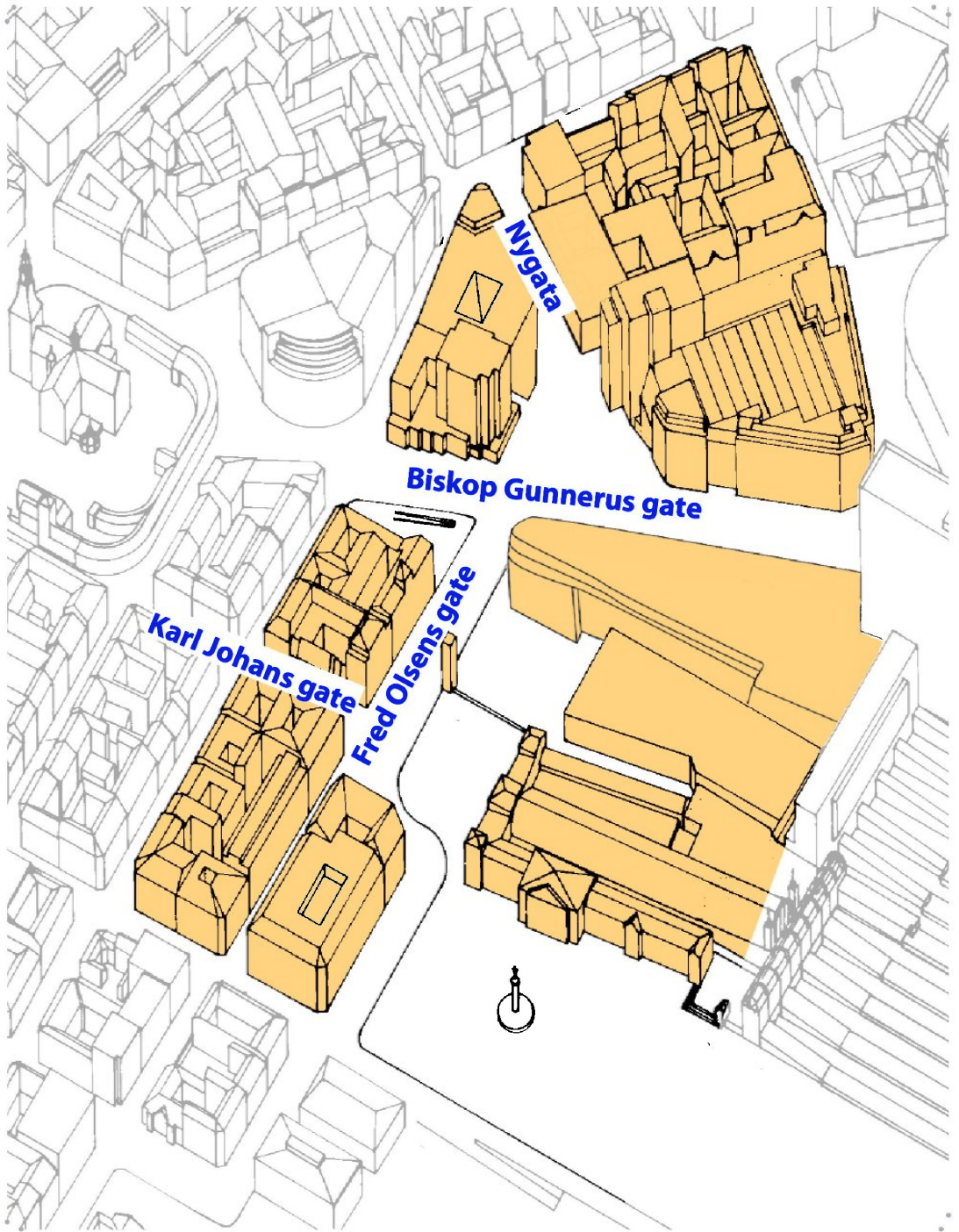
For å belyse problemstillingen vil vi forsøke å finne ut hvordan publikum benytter seg av området, hva de gjør der og hvorfor. Vi vil også forsøke å kartlegge hvordan næringslivet legger til rette for bruk av området.

Som grunnlag for våre undersøkelser har vi sett på “Byens liv” fra 1998. Å gjenskape en slik undersøkelse ca 15 år etter vil kunne vise tendenser i utviklingen av området. For å få sammenlignbare resultater ville det vært nødvendig å utføre undersøkelsene på nøyaktig samme måte i 2010 og i 1998, og undersøkelsesperiodene burde vært de samme for begge årene. Av flere årsaker viste det seg vanskelig å gjennomføre undersøkelsen på nøyaktig samme vis i 2010 som i 1998. En årsak var mangel på tid og ressurser; i 1998 ble undersøkelsene gjennomført av svært mange personer på forskjellige tider av året. I 2010 ble undersøkelsen gjennomført av få personer i løpet av noen sommeruker. En annen årsak er at under-

søkelsesområdet har gått gjennom fundamentale forandringer i løpet av et drøyt tiår. Det har vært hektisk byggeaktivitet rundt Jernbanetorget siden “Byens liv” ble skrevet i 1998. Flytogterminalen ble åpnet da Gardermoen hovedflyplass stod ferdig høsten 1998, året etter åpnet et nytt kjøpesenter og hotell i Byporten. Sammen med annen utbygging i området, ikke minst den nye operaen og ”Barcode”-kvartalet ut mot Bjørvika, har dette ført til at fotgjengerstrømmer i området har endret seg kraftig i løpet av få år.

Vi har vært tre personer (samt fire tellehjelpere) som har jobbet med denne rapporten sommeren 2010 i 8 uker. Rapporten fra 1998 ble skrevet med hjelp av mange medforfattere, og arbeidet foregikk over en lengre periode. Undersøkelsene ble også gjort på andre tider av året. Vi har derfor valgt å gjennomføre en litt annerledes undersøkelse, med utgangspunkt i den tiden og de ressursene vi har hatt til rådighet. Vi har i likhet med “Byens liv” hatt fotgjengertellinger og observasjoner av aktiviteter. Dette har gitt oss resultater som til en viss grad kan sammenlignes med resultatene fra 1998. Vi har imidlertid benyttet en noe annerledes intervjuguide, som har lagt vekt på å finne ut hvordan forskjellige brukere forholder seg til Jernbanetorget. Dette er interessant i forhold til å finne ut hvorfor publikum bruker Jernbanetorget på den måten de gjør, og ikke minst hva som får folk til å velge å oppholde seg her, eller ikke.

Tidsaspektet har også gjort at vi har måttet gjøre andre områdeavgrensinger enn det som ble gjort i “Byens liv”. Som kartet viser i figur 1.1 har vi fokusert på området rundt Jernbanetorget. Vi mener det er dette området som er det viktigste å studere. Det foregår omfattende byutvikling



Figur 1.1: Vår områdeavgrænsning

KAPITTEL 2

2.1 Byens liv

2.2 Vår metode

2.3 Konkrete registreringer

2.4 Kvantitative registreringer

2.5 Intervjuer

2.6 Ettervurdering

METODE

Vi har gjort en casestudie på området Jernbanetorget. For å få et samlet bilde på hvordan situasjonen er der i dag, har det vært viktig å benytte flere forskjellige undersøkelsesmetoder. Det har blitt anvendt en kombinasjon av både kvantitative og kvalitative metoder, alt fra litteraturstudie til intervju av fotgjengere.

2.1 BYENS LIV

I begynnelsen av prosjektet vårt tok vi utgangspunkt i rapporten Byens liv (Bettum og Lillebye, 1998). Oslo-rapporten inneholdt flere metoder som kunne følges, og statistikken ville være nyttig å sammenligne med dagens resultater.

I Byens liv foretok de registreringer på fotgjengertrafikk og oppholdsaktiviteter. De gjennomførte også en intervjurunde med mennesker som oppholdt seg i undersøkelsesområdet. Registrering av fotgjengertrafikk og oppholdsaktiviteter ble gjennomført over fire uker på ettersommeren 1996 og to dager i februar 1997. Tellingene er utført fire tirsdager, tre lørdager og én søndag i tidsrommet kl 10.00-22.00. Fotgjengertrafikken ble telt i 15 minutter hver time i alle tellesnittene. Oppholdsaktivitetene er registrert hver time, som et øyeblikksbilde.

Vi har i vår rapport forsøkt å følge de samme metodene, men det er imidlertid noen avvik.

Områdeavgrensningen vår er litt annerledes enn i Oslo-rapporten, hovedsaklig på grunn av tidsbegrensning. Jernbanetorget og området rundt ble valgt på grunn av den interessante utviklingen som har skjedd, og fremdeles skjer på området. Intervjuene i vår undersøkelse har bestått av kvalitative spørsmål mens det i Byens liv for det meste var kvantitative spørsmål. Mer om det kommer senere i dette kapitlet.

2.2 VÅR METODE

For å få en helhetlig forståelse av Jernbanetorget som sosial arena har vi benyttet oss av ulike innfallsvinkler og metoder. Vi har valgt å presentere resultatene fra de forskjellige metodene i hvert sitt kapittel.

Kapittel 3 – Historie – fokuserer på historisk område utvikling og planer videre for området. Her er det gjort mye litteraturstudie, i tillegg til samtaler med ulike aktører som Statens vegvesen og IN'BY.

Kapittel 4 – Situasjonen i dag – er en kartlegging av området slik det er i dag. Konkrete registreringer er utført, med fokus på rammebetingelser, fysisk form, tilbud og tilgjengelighet. De fysiske resultatene av oppussingen av Jernbanetorget blir presentert. Dette kapitlet omfatter også en del litteraturstudie

Kapittel 5 – Registreringer – omfatter fotgjengertellinger og registreringer av oppholdsaktiviteter i undersøkelsesområdet, som ble delt opp i fem delområder, med fire tellesnitt. (se figur)

Kapittel 6 – Intervjuer – inneholder resultater av de kvalitative intervjuene som vi foretok i området. Vi intervjuet tilfeldige folk som oppholdt seg i området om blant annet deres bruk og tanker om trivsel og trygghet i området.

2.3 KONKRETE REGISTRERINGER

Det er gjort registreringer av hva som finnes av tilbud innen handel, service, serveringssteder og kultur i området. I tillegg er det samlet data for ulike forhold som for eksempel klima og kriminalitet, fysiske forhold som gategeometri, gatekarakter, bebyggelse, opparbeidelsesstandard og innsamling av data for biltrafikk og kollektivtrafikk. Sammen utgjør dette en kartlegging av hva som er i området og ulike faktorer som kan spille inn i menneskets oppfatning og bruk av Jernbanetorget.

2.4 KVANTITATIVE REGISTRERINGER

I Byens liv (Bettum og Lillebye, 1998) finnes det kvantitative resultater for tellinger av fotgjengere i Oslo. Innenfor vår områdeavgrensning ble det utført tellinger ved fire forskjellige tellesnitt og 5 forskjellige plasser. Vi har forsøkt å gjenscape de samme tellingene til rapporten vår. Mer detaljer om hvor vi har telt og hvorfor kommer i kapittel 5.

Visse faktorer skiller tellingene våre fra de gamle;

- Tellingene fra 1996 ble utført fra 17. august til 10. september. Da vårt prosjekt er et sommerprosjekt, hadde vi ikke anledning til å utføre tellingene på samme tidspunkt. Våre tellinger ble gjort mellom 22. juni og 11. juli.
- I 1996 ble tellingene fordelt på fire tirsdager, tre lørdager og én søndag, fra kl 10.00 til

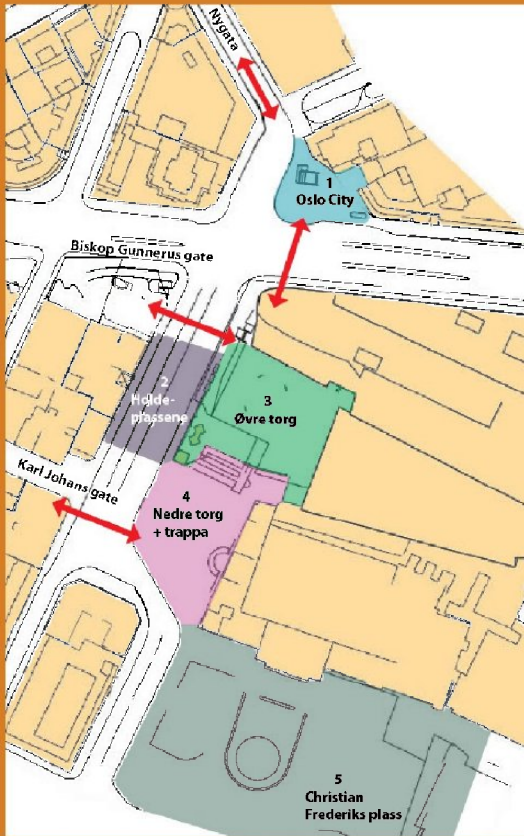
22.00. På grunn av mangel på tid og ressurser, delte vi opp dagene i én morgenøkt fra 10.00 til 16.00, og én kveldsøkt fra kl 17.00 til 22.00. Registreringene ble gjort annenhver time i stedet for hver time, og vi fordelte tellingene våre på én lørdag, én søndag og tre ukedager mellom tirsdag og torsdag. Som følge av at vi delte opp dagene i to økter, ble de fleste morgen- og kveldstellingene utført på forskjellige datoer.

- Selve måten tellingene ble utført, som for eksempel hvor de stod og tellesnittenes avgrensninger, står ikke beskrevet i Byens liv. Vi har derfor gjort tellingene på den måten vi tror at det kan ha blitt utført på, men dette i seg selv kan være en feilkilde.
- Etter hvert ble vi oppmerksomme på at stedene der oppholdsaktivitetene ble registrert i Byens liv ikke var naturlige å bruke til dagens undersøkelse. Utviklingene som har skjedd i området i løpet av de siste årene har gjort at noen av de gamle stedene ikke lenger er interessante. Europarådets plass er for eksempel en byggeplass i disse dager.

2.4.1 Fotgjengertellinger

Våre tellinger ble utført av en eller to personer med håndtellere. Vi stod ved faste plasser (se figur 2.1) og telte antall personer som krysset en tenkt linje over fotgjengerovergangene (se den gule linja på bildene). Ved Nygata telte vi ikke fotgjengere over fotgjengeroverganger, men langs gata. Grunnen er at det ikke er noen fotgjengerovergang der vi forventet å telle, og at det er trafikken til og fra Jernbanetorget som er interessant. Vi synes derfor at det var en god løsning å telle langs gata i stedet.

Fotgjengertrafikken er telt i 15 minutter annenhver time, og senere ganget med fire til å representere antall fotgjengere per time. De gangene vi var to personer, telte vi antall fotgjengere som gikk i hver sin retning til og fra Jernbanetorget,



Figur 2.1: Oversikt over tellesnitt og delområder i undersøkelsen.

Tellessnittet fra Byporten og over på Europarådets plass har vi valgt å kalle Biskop Gunnerus gate. Gaten som krysses heter egentlig Fred Olsens gate. Siden Fred Olsens gate har flere overganger i undersøkelsesområdet, fikk tellessnittet et annet navn.

Bildene til høyre er tatt fra tellesnes ståsted ved tellessnittene. Den gule linjen markerer en tenkt linje. Vi har registrert fotgjengerne som har krysset de gule linjene.



Nygata



Oslo City



Biskop Gunnerus gate



Karl Johans gate

og lagt sammen resultatene. De gangene vi var én som telte, ble menneskene i begge retninger telt med samme håndteller.

2.4.2 Registrering av oppholdsaktiviteter

Det har vært viktig å registrere oppholdsaktiviteter i området. Fotgjengerstrømmer viser ikke et godt nok bilde av bruken av plassene. Ved å registrere mennesker som oppholder seg i området kan vi få informasjon om hva plassen brukes til, og hvor de foretrekker å oppholde seg. I de 5 delområdene er det hver time foretatt en øyeblikksregistrering på kart av alle oppholdsaktiviteter, i tillegg til at antall og type aktivitet ble registrert. Resultatene og fordelingen av type aktiviteter finnes i delkapittel 5.2.

2.5 INTERVJUER

I Byens liv (Bettum og Lillebye, 1998) ble det gjennomført en spørreundersøkelse for å se hva som påvirker menneskers opphold i byen. Denne undersøkelsen var en kvantitativ undersøkelse, der hvert intervju bestod av relativt mange spørsmål med svaralternativer. Vi har ikke hatt tilgang på spørreskjemaet som ble benyttet til disse intervjuene, men forsøkte likevel å gjenskape dette fra resultatene som er presentert i Byens liv. Vi laget et spørreskjema med ca 20 spørsmål, og utførte noen testintervjuer for å finne ut hvordan spørsmålene fungerte. (Skjemaet ligger som vedlegg til rapporten)

Det viste seg raskt at dersom vi ikke stilte spørsmålene på nøyaktig samme måte som i Byens liv, var det lite å hente til en sammenligning. For å få representative tall ville vi også måtte bruke uforholdsmessig mye tid på en slik undersøkelse. Da vi ikke ville få resultater som var mulig å sammenligne med tidligere undersøkelser, valgte vi å lage en ny intervjuguide, og heller fokusere på kvalitative spørsmål. Vi endte opp med 8 spørsmål som er mye friere, og håpet på den måten å få mer inngående svar

som kunne hjelpe oss med å finne ut hvordan og hvorfor Jernbanetorget blir benyttet som sosial arena. Intervjuene er gjort på dagtid, på og rundt Jernbanetorget.

Vi har forsøkt å få en god bredde i utvalget av folk vi intervjuer, men da dette har vært et sommerprosjekt har vi hatt litt problemer med å få intervjuet pendlere og andre jobbreisende, som vi forventer at er godt representert i området. Det har vist seg at det er enklere å få snakket med de som ikke er i området så ofte, da de gjerne har mer tid enn de som er på vei til eller fra jobb eller andre ærender.

2.6 ETTERVURDERING

2.6.1 Standardisering

Undersøkelser som dette må gjennomføres likt hver gang, for at resultatene skal kunne sammenlignes og brukes statistisk. Vi har derfor forsøkt å standardisere tellepunkter og hvordan vi teller. Dette kan likevel være kilde til unøyaktighet, da vi har vært flere som har telt, og vi har også hatt eksterne medhjelpere som kan ha gjennomført tellinger på andre måter enn oss.

Når det gjelder spørreundersøkelsen har alle hatt samme intervjuksjema, men det vil alltid være forskjeller i hvordan forskjellige mennesker stiller samme spørsmål, og hva slags oppfølgingsspørsmål som stilles. Intervjuobjektene vil også forstå spørsmålene individuelt, og svare på det de tror de blir spurt om.

2.6.2 Mulige trusler mot rapportens validitet

Det finnes ofte en rekke mulige trusler mot validiteten i et forskningsprosjekt. Vår rapport er ingen unntak. Eksempler på dette er:

- **Valg av intervjuperson**

Vi valgte ut intervjupersoner som så ut til å ville, og hadde tid, til å snakke med oss. Personene som var villige til å bli intervjuet har allerede et positivt utgangspunkt til intervjuet. Noen av dem har av den grunn muligens svart mer positivt på spørsmålene enn hva de egentlig mener.

- **Få intervjuobjekter**

På grunn av kort tidsramme fikk vi kun intervjuet relativt få personer. Alle ble dessuten intervjuet innenfor samme uke og innenfor undersøkelsesområdet. Ideelt skulle intervjuene ha foregått over lengre tid, helst til forskjellige tider av året, for å få med forskjellige typer mennesker. Det hadde også vært verdifullt å intervju utenfor undersøkelsesområdet, for å få et bilde på hvorfor noen velger å ikke benytte seg av Jernbanetorget.

- **Representativitet**

I prosjektet har vi både utført kvantitative og kvalitative registreringer. Det er viktigere for den kvantitative forskningen å undersøke et representativt utvalg, men vi har uansett for lavt antall registreringer og intervjuer til at forskningen vår kan regnes med å være representativt.

- **Generalisering**

Mange av intervjuresultatene stemmer overens med hypotesene vi har hatt. Det er likevel ikke riktig å si at de observerte tendensene er gjeldende for alle som reiser innom Jernbanetorget. Likevel er forskningen vår viktig, da den avdekker noen av de mange oppfatningene folk har om stedet.

- **Ulike begrensninger av områder / tellemåter**

Informasjonen og statistikken har blitt samlet inn av flere personer. Selv om de har fått samme opplæring, er sannsynligheten stor for at det er visse ulikheter mellom måtene de teller registrerer på.

- **Vår tolkning av resultatene**

Våre antagelser på årsaker til utviklingen i fotgjengerstrømmer og oppholdsaktiviteter stemmer ikke nødvendigvis med virkeligheten. Det er alltid flere ulike faktorer til endring enn de vi kan peke på.

2.6.3 Hva ville vi ha gjort annerledes?

I ettertid er det ofte enklere å se hvilke deler av undersøkelsen det hadde vært mulig å gjennomføre på andre, kanskje bedre, måter. Vi har her listet opp noen aspekter ved undersøkelsene vi kunne ha gjort annerledes.

- Vi skulle vært mer kritiske da vi vurderte gjennomførbarheten av undersøkelsene. Da hadde vi tidligere oppdaget at det å gjøre identiske undersøkelser som i Byens liv ikke var mulig.
- Intervjuene burde vært gjort over flere dager, og vi burde hatt flere intervjuobjekter. Dette for å få et bredere spekter av intervjuobjekter og muligens også flere forskjellige meninger.
- Undersøkelsene burde vært gjennomført på andre tider av året, da sommeren ikke er ideell for gjennomføring av et slikt prosjekt. Eventuelt burde vi ha gjennomført flere runder med intervjuer og registreringer i løpet av året, da turister også er en viktig del av besøkende på Jernbanetorget.

KAPITTEL 3

3.1 Historisk områdeutvikling

3.2 Utvikling av jernbanestasjonen

3.3 Utvikling av Bjørvika/Fjordbyen

HISTORIE

Der ikke annet er nevnt, er informasjonen i dette kapitlet hentet fra Byens Liv (Bettum og Lillebye, 1998) og Utkast til delutredning til regulering av Østbanebygningen (Haug 2009).

3.1 HISTORISK OMRÅDEUTVIKLING

Det eldste Oslo oppsto som handelssted innerst i fjorden for 1000 år siden. Det vi i dag kaller Gamlebyen var opprinnelig en middelalderby som vokste frem uten planlegging. Etter at byen hadde brent flere ganger, ble det i 1642 besluttet at byen skulle flyttes bak voller ved Akershus Festning. Kvadraturen vokste frem bak vollene, med rette, brede gater, torg og plasser.

Når byen etterhvert trengte mer plass, ble den utvidet utenfor byens voller. Da den politiske situasjonen hadde endret seg, var det ikke lenger behov for denne beskyttelsen. Domkirken ble bygget i 1694 i utkanten av Østre Kvarter. Forstedene langs Storgaten, Vaterland og Grensen vokste og ble innlemmet i byen i 1794. Dette førte til at Stortorget ble et naturlig og sentralt torg med et yrende handelsliv. Karl Johans gate ble bygget i flere etapper, der den østre delen er den eldste.

Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll sto ferdig i 1854 som landets første jernbane, og i den forbindelse ble også Jernbanetorget etablert. Sentrum av byen ble nå i større og større grad konsentrert om detaljhandel og kolonialvarer. Jernbanen skapte byens nye hovedadkomst. Boli-

gene i sentrum ble fortrent av næring og kontorlokaler, og byens omland ble raskt bygget ut.

Økt satsing på kollektivtrafikk medførte til bygging av et T-banesystem gjennom sentrum på 1960-tallet og en jernbanetunnel 20 år senere. I kjølvannet av de store tunnelprosjektene ble størstedelen av av bebyggelsen nord for Oslo Sentralstasjon sanert, og den nye bydelen Vaterland ble bygget ut i løpet av 1980-tallet, med bybebyggelse i større skala; Oslo City, Galleri Oslo, Oslo Spektrum, Oslo Plaza og senere Byporten i 1999.

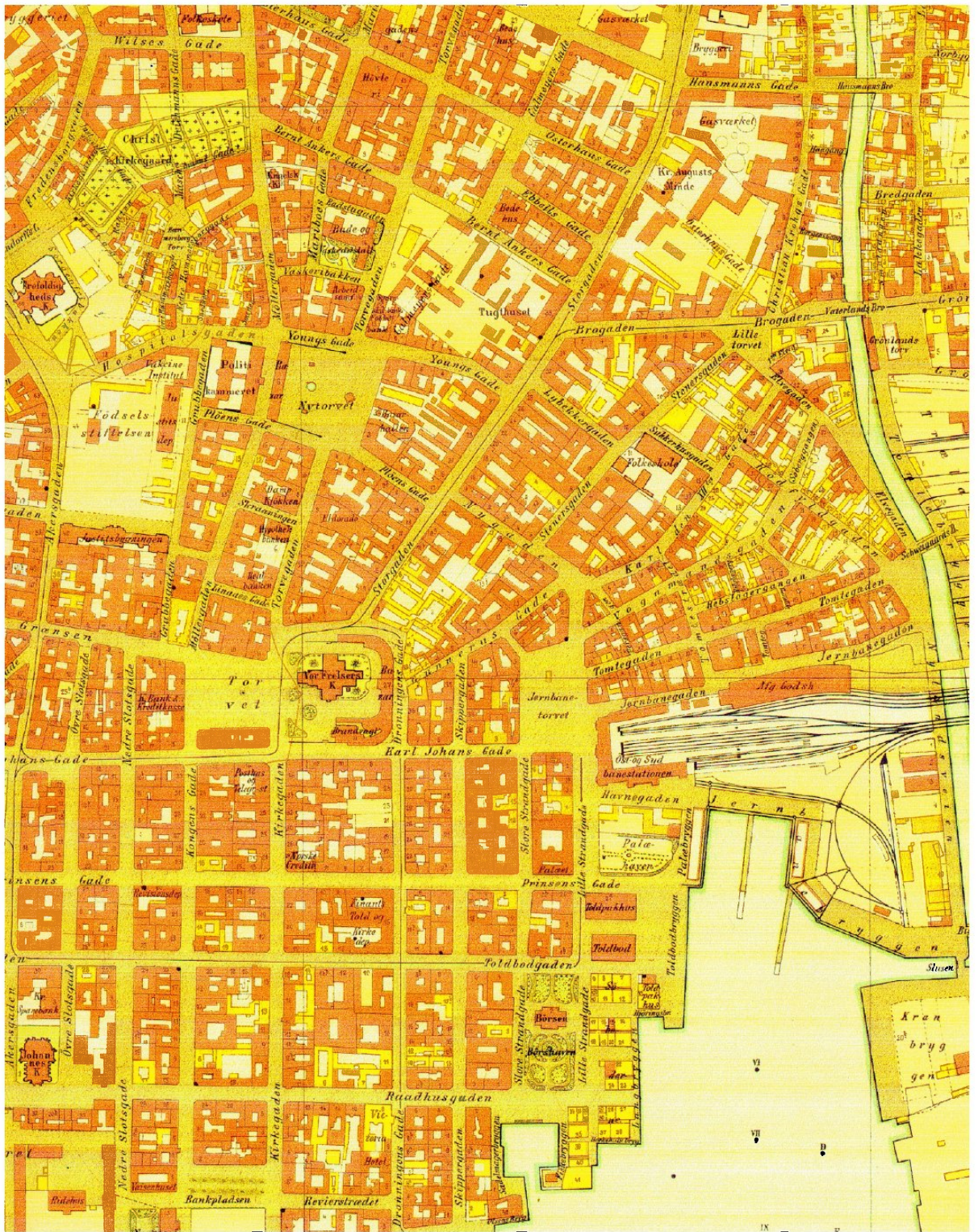
Samtidig økte biltrafikken i Oslo og endret byens karakter fullstendig. Raskt var torg, plasser og smale gater fullstendig dominert av biltrafikk og parkerte biler. Dette gjorde at kjøretøyene slukte nesten all plass for opphold og gående. Fra 1970-tallet og frem til i dag har det blitt en holdningsendring til trafikk i bygatene. Flere gater blir lagt ut til gågater, Karl Johans gate i 1972-75 og Torggata i 1993. På 80-tallet samles biltrafikken i sentrum på ringvegssystemet og i Festningstunnelen. Flere gater domineres av kollektivtrafikk, og de sentrale torgene i sentrum, Stortorget, Youngstorget og Jernbanetorget, blir rehabilitert med fokus på å tilrettelegge for fotgjengere.

Oslo S og Jernbanetorget er i dag Norges viktigste kollektivknutepunkt, med over 150000 reisende hver dag. I tråd med at dette antallet vil øke i fremtiden har Jernbanetorget i årene 2007

til 2009 gjennomgått en omfattende oppgradering, der trikkeskinner er lagt om, holdeplasser er flyttet på for å øke lesbarheten for publikum, og dekket er skiftet ut. (Statens Vegvesen, 2004 og Statens Vegvesen, 2008b) Mer om dette kommer i et senere kapittel.

ROM Eiendom har også store planer for “Nye Oslo S”, der hele jernbanestasjonen skal bygges om i perioden 2014-2020. (ROM Eiendom, 200?) Dette vil føre til forbedringer for de reisende, samtidig som at det vil gjøre området mer attraktivt for publikum. Oslo S og området rundt har i dag et stort innslag av rusmisbrukere og tiggere. På grunn av dette er det skrevet mye negativt om området i media, noe som har gitt området et dårlig rykte blant publikum. For mange forbindes Oslo S og Jernbanetorget med rus og kriminalitet. Gressplenen på Christian Frederiks plass er kjent for sine rusmisbrukere. (NRK, 2010)

Figur 3.1 (til høyre):
Historisk kart over Christiania sentrum ca. 1900
(Byens liv, 1998)



3.2 UTVIKLING AV JERNBANE- STASJONEN

1854: Første stasjonsbygg ble bygget. På samme tid ble Jernbanetorget etablert.

1980: Første byggetrinn av Oslo Sentralstasjon og tunnel under Oslo sentrum (som forbinder østre og vestre jernbanenett) ble ferdigstilt.

1987-90: Østbanehallen ble gradvis nedlagt som jernbanestasjon.

1993: Østbanebygningen ble ombygget og gjenåpnet som kjøpesenter.

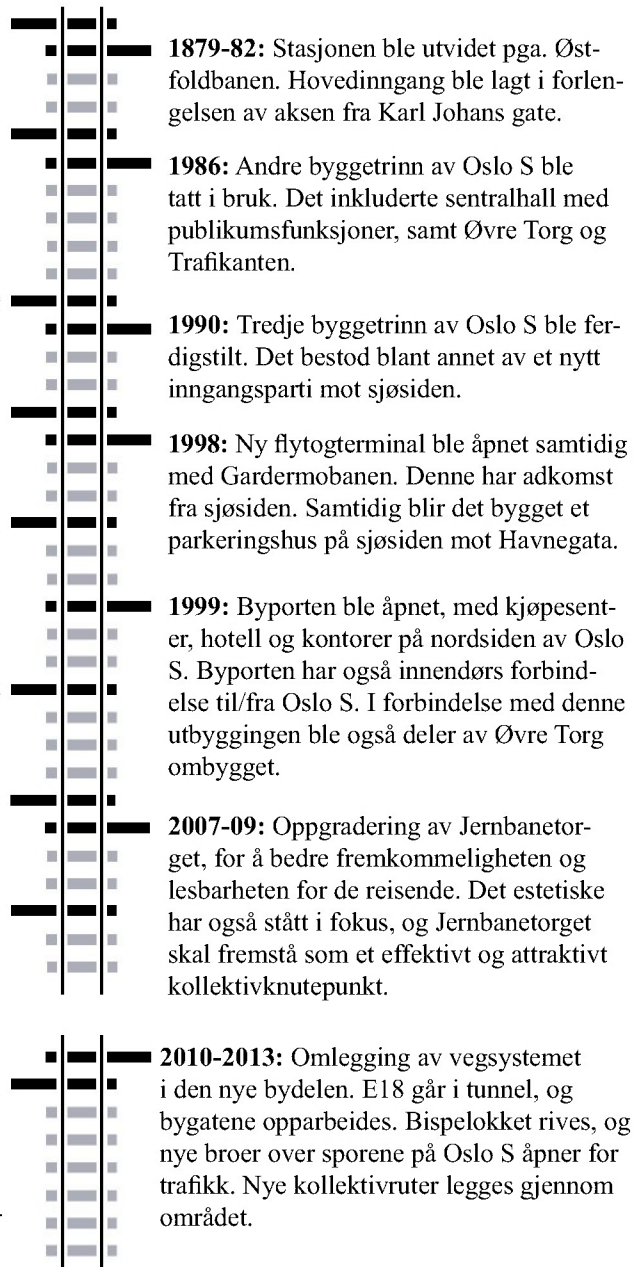
1998: Ny inngang til Oslo S mot nord ble åpnet, med direkte overgang til bussterminalen i Galleri Oslo og innendørs overgang til T-banen.

2001: Hotel Opera åpnes. Dette hotellet ligger tett inntil Oslo S og Flytgoterminalen.

2008: Operahuset åpner, og Oslo får en ny attraksjon som tiltrekker seg mye mennesker.

2010: Operatunnelen åpner. Østgående løp i april, vestgående løp i september. Denne tunnelen fjerner mesteparten av gjennomgangstrafikken i området.

2014-2020: ROM Eiendom skal sammen med Oslo kommune og Jernbaneverket legge planer for total ombygging av hele stasjonsområdet. Årsaken til dette er stor vekst i reisende, samt at kapasiteten på stasjonen og Oslotunnelen allerede er sprengt.



Kilder:

Den Norske Opera og Ballett, 2010

ROM Eiendom, 2007

Statens Vegvesen,
2008a

3.3 UTVIKLING AV BJØRVIKA/ FJORDBYEN

Allerede i 1988 besluttet Oslo kommune å gjennomføre byutvikling i Bjørvika. Det ble bestemt at Bjørvika skulle utvikles til en ny bydel med ulike funksjoner. Men det var ikke før Stortingets vedtak om lokalisering av ny opera til Bjørvika i 1999 at planarbeidet skjøt fart. I 2003 ble den overordnede reguleringsplanen for Bjørvika vedtatt av et enstemmig bystyre. Denne vil åpne byen mot fjorden, og gjøre områder som i dag er preget av havnevirksomhet og motorveger tilgjengelig for byens beboere. For å oppnå dette må vegsystemet legges om, og havnefunksjoner må flyttes ut av sentrum. E18 vil i fremtiden gå i tunnel under Bjørvika, østgående løp i Opera-tunnelen ble åpnet i april 2010, og vestgående løp åpner høsten 2010. Dermed kan Bispelokket rives, og området som var dominert av motorvegen vil transformeres til bygater og kvartalsbebyggelse. Byen vil få en ny bydel mot sjøen, og dette vil føre til nye bevegelsesmønstre blant byens brukere. (Oslo kommune, 2009)

Fra gammelt av var Østbanestasjonen inngang mot byen fra øst, og de reisende kom hit med tog og beveget seg videre vestover til fots eller med andre transportmidler. Ettersom byen har vokst seg større, og sentrum har vokst, har dette bevegelsesmønsteret endret seg gradvis. Fra å ha én inngang til togstasjonen, har det nå blitt innganger på alle sider av Oslo S. De reisende beveger seg også i flere retninger enn vestover, da det har vokst frem nye tilbud og arbeidsplasser østover og nordover fra stasjonen. Med den nye bydelen som er under bygging i Bjørvika, vil folkemengden også begynne å bevege seg sørover langs fjorden. Dette kan vi allerede se etter byggingen av Operaen. Det er en jevn strøm av mennesker fra Oslo S over broen til Kirsten

Flagstads Plass. Når E18 er helt borte fra bybildet, og folk kan bevege seg mer fritt i området, vil dette føre til større bruk av området, og alle funksjonene den nye bydelen får, vil tiltrekke seg mye mennesker. Dette vil kanskje føre til at hovedstrømmen av mennesker til og fra Oslo S ikke er over Jernbanetorget, men over Christian Frederiks plass, som vil være del av den nye Operaallmenningen når denne står ferdig. (Oslo kommune, 2008)



Bilder 3.1 og 3.2: Bilder av utgangen mot sør fra Oslo Sentralstasjon, nåværende situasjon og fremtidig løsningsskisse. (Rom Eiendom, 200?)

KAPITTEL 4

4.1 Ytre påvirkningsfaktorer

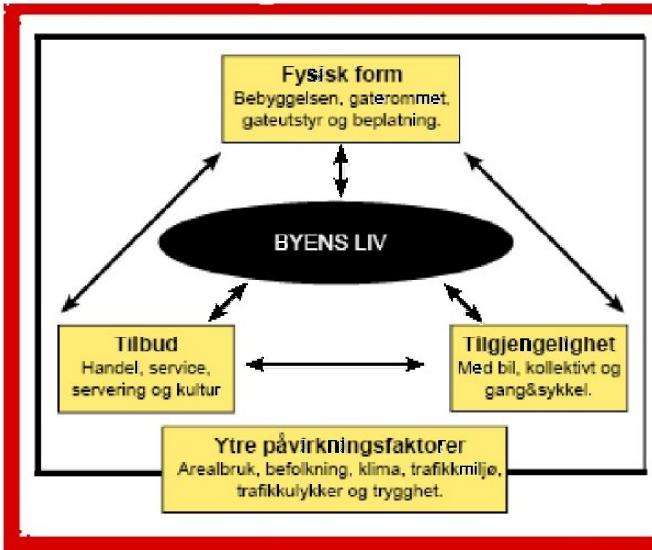
4.2 Fysisk form

4.3 Tilbud

4.4 Tilgjengelighet

4.5 Ombygging av Jernbanetorget

SITUASJONEN I DAG



Figur 4.1:

Figuren illustrerer viktige sammenhenger for byrommets sosiale aktiviteter, som fysisk form, tilbud og tilgjengelighet.

Ytre påvirkningsfaktorer er undersøkelsesområdet mindre synlige egenskaper: arealbruk, befolkning, klima, trafikkmiljø, trafikkulykker og kriminalitet.

(Bearbeidet fra Byens liv, 1998)

Der ikke annet er nevnt, er informasjonen i dette kapitlet hentet fra Byens Liv (Bettum og Lillebye, 1998)

Området rundt Jernbanetorget er i stadig utvikling. Store deler av kollektivområdet er nyoppusset, og det er utbyggingsplaner for både Øvre torg (Rom Eiendom, 2007a) og Christian Frederiks plass i nærmeste fremtid. (Statens Vegvesen, 2008a)

Nettverk av kollektivtrafikk, åpne plasser, mye varehandel og mange spisesteder preger området. For å få en dypere forståelse og oversikt, har vi delt opp betingelsene for undersøkelsesområdet

i fire tema, se figur 4.1. Disse temaene er viktige sammenheng for byrommets sosiale aktiviteter.

Vi skiller mellom direkte påvirkningsfaktorer som fysisk form, tilbud og tilgjengelighet, og ytre påvirkningsfaktorer som arealbruk, befolkning, klima, trafikkmiljø, trafikkulykker og trygghet.

4.1 YTRE PÅVIRKNINGSFAKTORER

I dette kapitlet presenterer vi de ytre påvirkningsfaktorene for området rundt Jernbanetorget, slik de er i dag.

4.1.1 Arealbruk

Undersøkellesområdet vårt ligger i den nordøstre delen av Oslo sentrum, og utgjør et område på 50 dekar. Området består av flere åpne plasser, som Christian Frederiks plass, Nedre- og Øvre torg utenfor Oslo Sentralstasjon.

Jernbanetorget er først og fremst en trafikkåre og knutepunkt, men det er også dominert av de tre store kjøpesentrene i området, Oslo City med 26.620kvm(Oslo City, 2008), Byporten med 13.100kvm(KLP Eiendom, 2010) og Oslo S Shopping. Sistnevnte utgjør en del av hele stasjonsområdet, som er på 120 000kvm. (ROM Eiendom, 2007b) Den mest kjente handlegata i Oslo er Karl Johans gate, som grenser til undersøkelsesområdet.

Sentralstasjonen og området rundt skaper et trafikkmonster som gir mye kollektivtrafikk og mange fotgjengere. Det er så å si ingen registrerte boliger på Jernbanetorget, men det ligger flere hoteller i og rett utenfor området.

4.1.2 Befolkning

I bydelen Oslo Sentrum bor det i underkant av 1000 personer (Statistisk sentralbyrå, 2010a), men ingen av dem bor i undersøkelsesområdet vårt. I hele Oslo kommune bor det 586.860 personer.

Oslo kjennetegnes av små husstander: av totalt 309.074 husstander er 54,3% enpersons-, og 22,6 % topersonshusstander. De typiske familie-husstandene utgjør altså under 24%. Oslo har en stor del av Norges befolkning med fremmedkulturell bakgrunn, i alt ca 130.000 personer som er innvandrere fra ikke-vestlige lang eller har begge foreldre med slik bakgrunn. I løpet av de siste 15 årene har antallet økt med over 100% (Statistisk sentralbyrå, 2010b).

ALDER	ANTALL	PROSENT
0-15	106.762	18
16-19	22.711	7
20-39	213.247	36
40-66	184.278	31
66+	62.802	11
TOTALT	586.860	

Tabell 4.1: Aldersfordelingen i Oslo. (Statistisk sentralbyrå, 2010a)

HUS- STANDS- KATEGORI	ANTALL HUSTAND- ER	PROSENT HUS- TAND	ANTALL PERSONER
ENPERSONS- HUSTAND	167.827	54,3	167.827
TOPERSONS- HUSTAND	69.851	22,6	139.702
TRE ELLER FLERE	71.396	23,1	279.331
SUM	309.074		

Tabell 4.2: Husstandsfordeling i Oslo. (Statistisk sentralbyrå, 2010c)

4.1.3 Klima

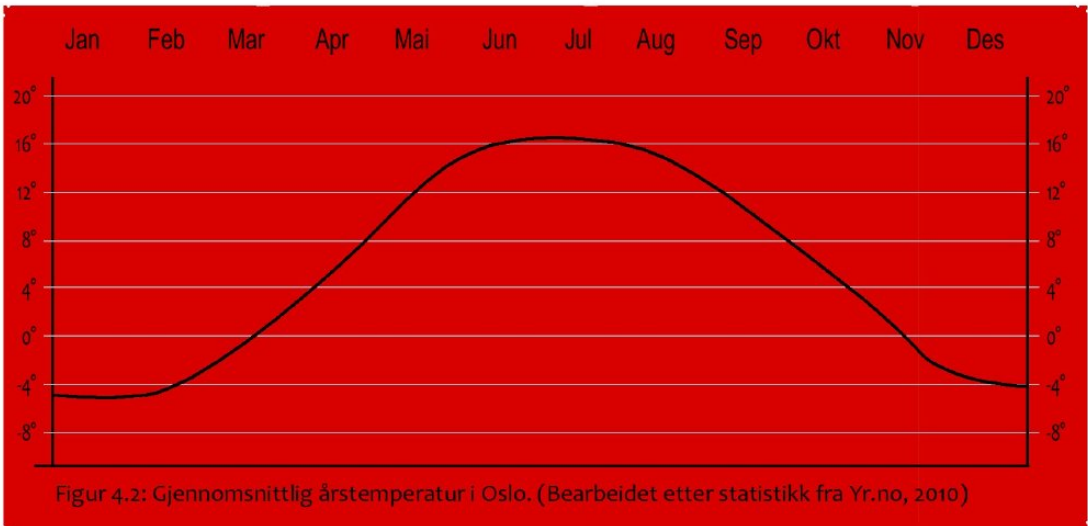
Oslo har typisk norsk innlandsklima, med relativt varme somre og kalde vintre. Gjennomsnittlig årlig nedbørmengde er 763mm, gjennomsnittstemperaturen gjennom året er 5,7 grader C. (Yr.no, 2010) Temperaturfordelingen gjennom året (målt på Blindern) framgår av tabellen. I sentrum vil sommertemperaturen lokalt bli høyere på grunn av oppvarming av bygninger og gater og lite vegetasjon.

Temperatur og klima under registreringsperioden vår blir presentert i kapittel 5, sammen med resultatene av registreringene.

Oslos gunstige innlandsklima med lite vind gir gode vilkår for uteliv. Undersøkelsesperiodens høye temperatur med lite nedbør avspeiler observasjoner som tidligere er gjort: Utelivet i vårt

nordlige klima er meget temperaturavhengig, og blir betydelig livligere når temperaturen også på kveldstid ligger over 20 grader C. Det er stor forskjell på bruksverdien av arealer som ligger i ettermiddagsskygge og ettermiddagssol, solsiden kan være flere grader varmere. Høyhus kan gi turbulens og lokale kastevinder, dette gjelder blant annet gatene rundt Postbanken og Hotell Plaza.

Vinterklimaet i Oslo kan gi luftstagnasjon med dårlig luftkvalitet og synlig "forurensningslokk" over sentrum, den samme effekten som er kjent fra andre storbyer i vindstille sommerhete. I Oslo skyldes dette byområdets skålforn i landskapet og lite vind.



4.1.4 Trafikkmiljø

Miljøproblemer som støy og luftforurensning i Oslo skyldes så og si utelukkende biltrafikken. Det er fastsatt anbefalte luftkvalitetskriterier i byer fra Statens forurensningstilsyn.

I Oslo sentrum er det flere målestasjoner for luftforurensning. Målestasjonene på Grønland og Sofienbergparken er nærmest undersøkelsesområdet vårt, med avstand på henholdsvis 700m og 1500m. Her er det påvist 45 µg nitrogenoksider (Luftkvalitet.info,2010) og 27 µg svevestøv pr kbm luft (Helse og velferdsetaten, 2010). Dette er verdier godt innenfor grenseverdiene (henholdsvis 75µg nitrogenoksider og 100-150µg svevestøv).

Støy fra veitrafikk i Norge har økt med over 15% de siste 10 årene. (Statistisk sentralbyrå, 2009) Det er rimelig å anta at tallet er representativt for Oslo også. Høyt støynivå begrenser attraktiviteten for opphold i de mest trafikkerte gatene.

Som i Biskop Gunnerus gate med 5000 ÅDT (se figur 4.3), vil biltrafikken ha en viss barriereeffekt, der det er vanskelig å krysse gatene utenom regulerte fotgjengeroverganger.

Trafikken har imidlertid moderat hastighet, og det er relativt godt utbygd med signalregulerte gangfelt. Lange kvartaler og gjennomført framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken med egne traseer og ledegjerder hindrer fotgjengernes krysningsmuligheter.

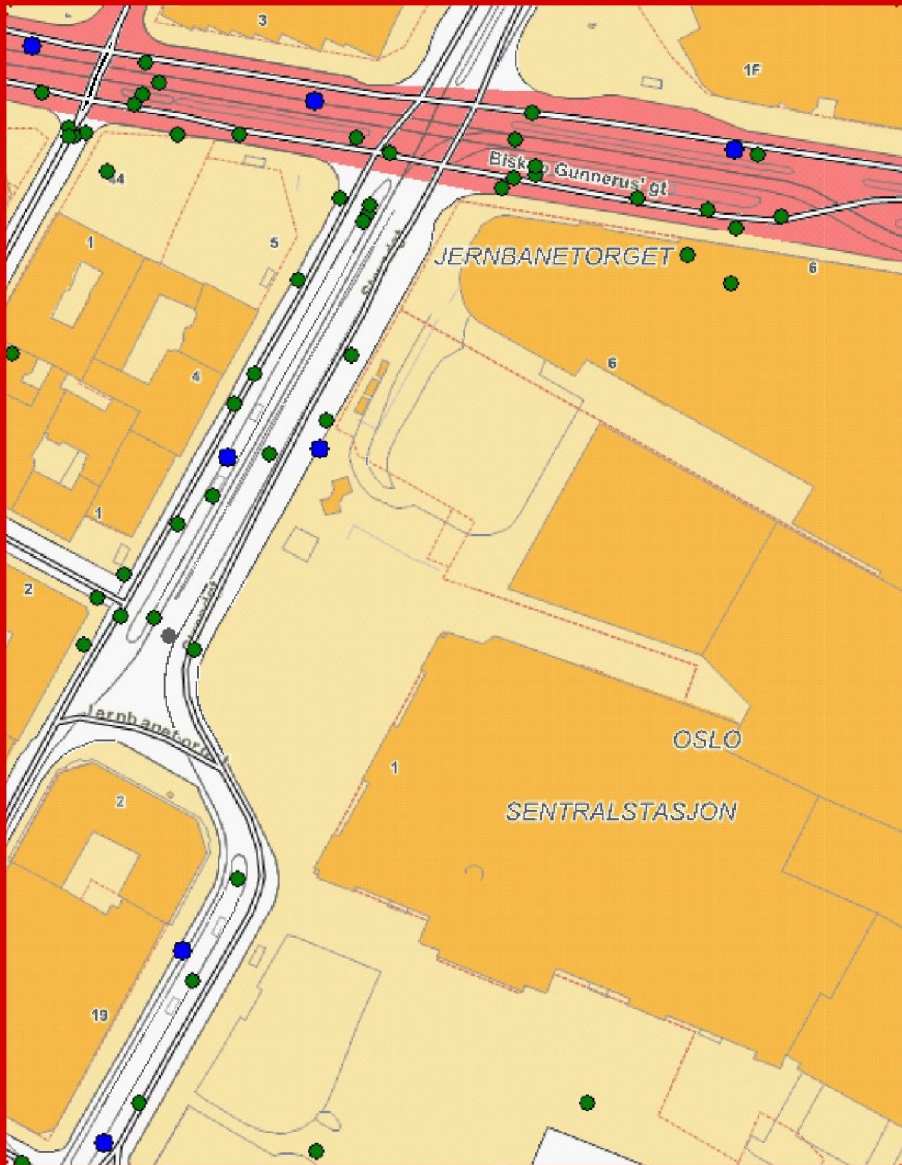
4.1.5 Trafikkulykker

Trafikkulykkene følger trafikkmengden og kompleksiteten i trafikkmønsteret.

I ti års perioden 2000-2010 er det ingen drepte i trafikken i undersøkelsesområdet, men sju alvorlig skadde og 44 lettere skadde. (Statens vegvesen, 2010). Det er en opphopning av trafikkulykker i krysset Nygata x Biskop Gunnerus gate, i tillegg til en god del ulykker ved holdeplassområdene. Flesteparten av ulykkene gjelder fotgjengere mot kjøretøy.



Figur 4.3: Oversikt over ÅDT-beregninger ved undersøkelsesområdet. (Laudal, P.R. 2010)



Figur 4.4: Trafikkulykker i undersøkelsesområdet, 2000-2010. (Statens Vegvesen, 2010)

4.1.7 Kriminalitet

Politiet har hatt en stor satsing i sommer, og sier at de har halvert kriminalitet i området. (Politiets fellesforbund, 2010) Vi så to episoder av tyveri da vi var ute og registrerte. Da var det ikke politi til stede, men vektere og butikkansatte som tok seg av tyvene. Politiets tilstedeværelse hindrer likevel ikke at narkotika omsettes helt åpenlyst i området rundt Jernbanetorget i Oslo.

Figuren under viser utviklingen av antall registrerte anmeldelser i Oslo politidistrikt. Slike kriminalstatistikk kan inneholde store usikkerheter. Det er mange mørketall da ikke alle forbrytelser blir anmeldt. Endringer i registreringene kan blant annet også komme av politiets innsats på området og omlegging av datasystem for straffesaker og/eller registreringspraksis.

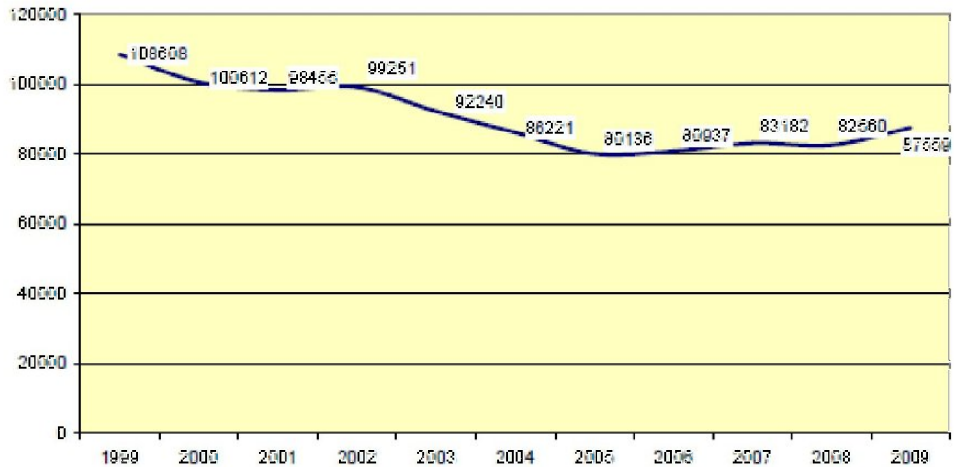
Når en vurderer hvordan kriminalitet fører til utrygghetsfølelse hos brukerne av bysentrum, fokuseres det særlig på vold, tyveri og ran.

Narkotika

Område rundt Jernbanetorget er kjent for å være et oppholdssted for rusmisbrukere og narkotika omsettes helt åpenlyst der. Spesielt er det mange som oppholder seg på gressplenen på Christian Frederiks plass, og langs holdeplassene på Trafikanten-siden av Fred Olsens gate. Politiet har flere somre forsøkt å spre de rusmisbrukere til andre deler av Oslo, uten at de har kommet fram til en god løsning på problemet.

Tyveri, vold og ran

”Innenfor simpelt tyveri var det særlig økning i tyveri fra minibank (198,4 %). Anmeldelsene i denne kategorien dreier seg i hovedsak om uttak med stjålne bank- og kredittkort. Det var også en økning innenfor tyveri av sykkel (16,4 %). Grovt tyveri fra person på offentlig sted (lommetyveri) er den største enkeltstående lovbruddskategorien i Oslo politidistrikt. Denne utgjorde 11,9 % av alle anmeldelser i politidistriktet i 2009. Dette er en urban type kriminalitet og hele 68,7 % av anmeldelsene for dette lov-



Figur 4.5: Antall registrerte anmeldelser i Oslo 1999 - 2009. Statistikken viser en klar nedgang i antall anmeldelser fra 1999 til 2006, så en liten økning fram mot 2009. (Oslo politidistrikt, 2010)

bruddet i Norge i 2009 hadde Oslo som gjerningssted.” (Oslo politidistrikt, 2010)

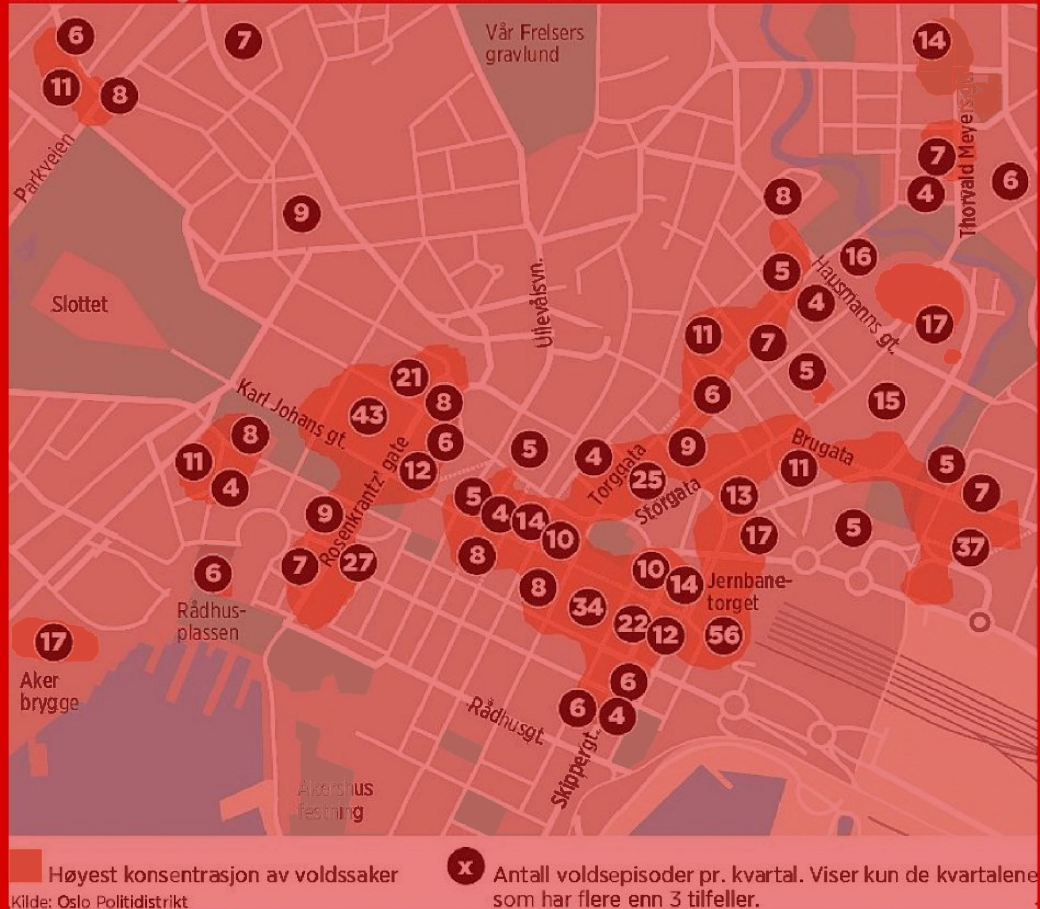
Prostitusjon

Nattelivet i Oslo har vært svært preget av åpenlyst salg av seksuelle tjenester. I undersøkelsesområdet vårt var dette spesiell synlig i nedre del av Karl Johans gate. I januar 2009 ble det kriminelt å kjøpe seksuelle tjenester i Norge. Siden

da har antallet prostituerte i gatene gått ned, men mange er fremdeles synlige for publikum. ”På en natt telte Pro-senter, et nasjonalt ressurscenter for prostitusjon, 96 prostituerte i Oslo sentrum. De fleste var fra Nigeria, mens en stor andel var rumenske kvinner. (...) De fleste prostituerte kvinnene på gata har meget aggressiv tilnæringsmåte, og dette er svært sjenerende for andre forbipasserende“ (Nordby, C.M., et al., 2010).

Figur 4.6: Kart over konsentrasjon av voldssaker i Oslo 2005. Det er høyest antall voldsepisoder i undersøkelsesområdet. Felles for alle stedene med høyt tall er at det er plasser og gater hvor det ferdes og oppholdes mye folk. Mye uteliv rundt områdene er også en viktig faktor. (Aftenposten 2005, utarbeidet etter tall fra Oslo Politidistrikt)

Konsentrasjon av voldssaker i Oslo 2005



4.1.6 Tigging

Tiggere er en del av bybildet på Jernbanetorget. Noen sitter på faste plasser ved Oslo City og langs Fred Olsens gate, andre går rundt i området og aktivt oppsøker mulige givere. De benytter seg av at det er mye gjennomgang av mennesker i området. Tiggerne er godt synlige, og antallet har steget etter at løsgjengerloven ble opphevet i 2006. (Justis- og politidepartementet, 2005). Vi har inntrykk av at mange forbipasserende synes at det er sjenerende med tiggerne i området.

Vi har registrert forskjellige typer tiggere på Jernbanetorget. Stereotypene er enten en narkotikaavhengige nordmann eller en tigger fra Øst-Europa. For å bekjempe organisert tigging ønsker Oslo-politiet å innføre nye regler som innebærer at alle tiggere må registrere seg hos politiet før de får lov til å be forbipasserende om penger (Iraki, R. og Haram. I.V., 2010). Dette er en ordning som også prøves i Bergen.

Narkomane og andre trengende i Oslo kan i stedet for å tigge, heller selge magasinet =Oslo. Det er et non-profit magasin som ikke har gevinstkrevende eiere. Magasinet selges av vanskeligstilte på gaten i Oslo. Selgerne kjøper magasiner for 25 kroner og selger videre for 50. (=Oslo, 200?). Magasinet er kun for norsktalende selgere (Jafari, R.S., 2008), og noen øst-europeere velger derfor å selge andre varer på gatene i stedet, som roser, smykker og cowboyhatter (Nordby, C.M., et al., 2010).

4.2 FYSISK FORM

4.2.1 Bebyggelsen

I området rundt Jernbanetorget er bygningsmassen sammensatt av bygg fra før 1820 frem til siste tiår (se figur 4.7). Østbanehallen ligger markert som fond for Karl Johans gate, og markerer samtidig en avgrensning for Jernbanetorget. Det samme gjør NSBs klokketårn på taket av Trafikanten. Dette er kjennemerker som gir området en identitet.

På andre siden av Fred Olsens gate ligger småskala kvartalsbebyggelse, mens Oslo S, Byporten og Oslo City er eksempler på stor-skala bebyggelse i området. Oslo S er bygget i flere etapper fra 1980 frem til i dag, og skal i årene fremover bygges om totalt (Rom eiendom, 200?).

Da utbyggingen i området har foregått over lang tid har bebyggelsen i området varierende målestokk, og gjør det mulig å avlese byplanhistorien helt tilbake til jernbanestasjonen var endeholdeplass for Eidsvollbanen. Dette gjør at det også er stor variasjon i bygningshøyden rundt Jernbanetorget.

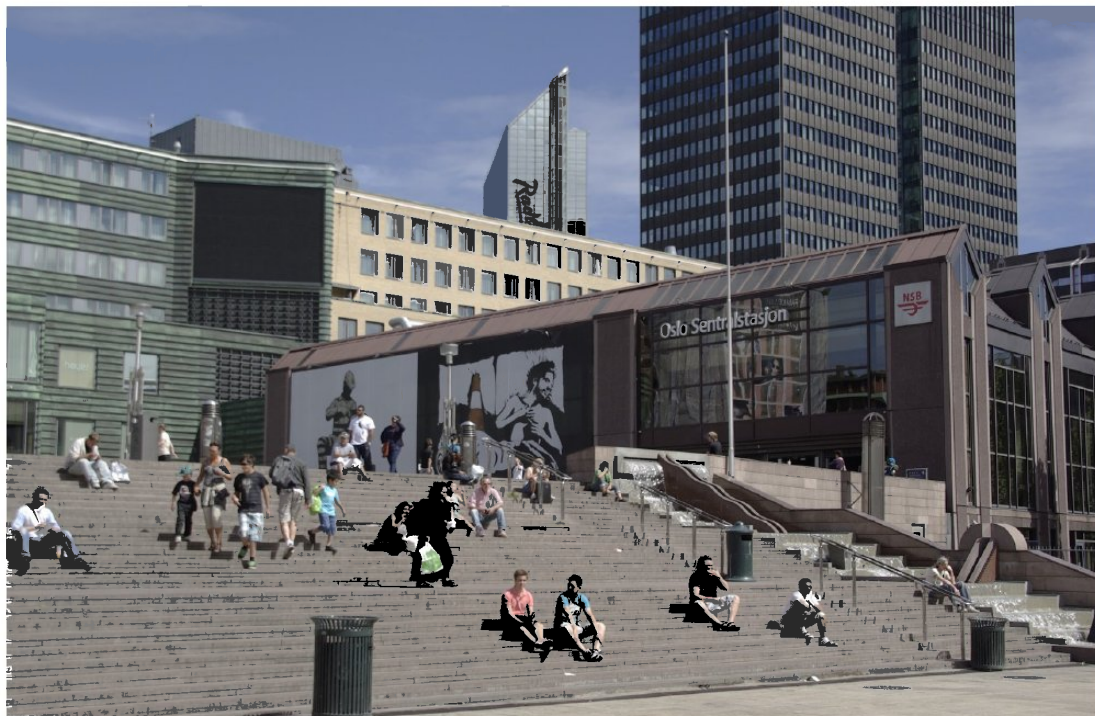
Innenfor små avstander finner vi småskala kvartalsbebyggelse på inntil fem etasjer, samt hotell Royal Christiania (12 etasjer), Posthuset (tidligere Postgirobygget, 26 etasjer) og Radisson Blu Plaza hotell (34 etasjer).



- Kjennemerke/fondmotiv
- Småskala kvartalsbebyggelse
- Storskala kvartalsbebyggelse

- Før 1820
- 1820 - 1900
- 1900 - 1950
- 1950 - 1995
- Etter 1995

Figur 4.7 og 4.8: Bebyggelsens hovedkarakter (venstre) og alder (høyre).
 (Bearbeidet kart fra Byens liv, 1998)



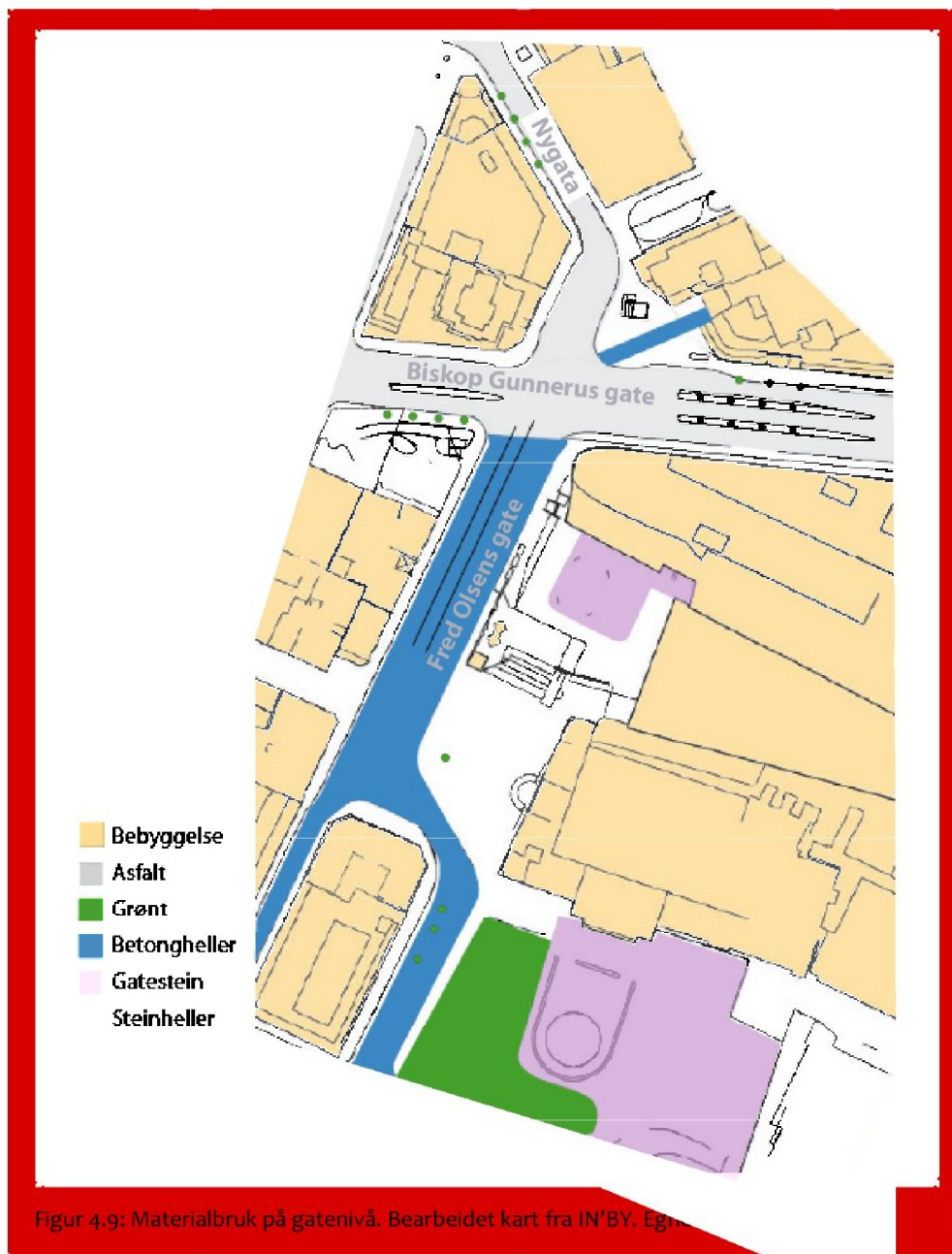
Bilde 4.1: Eksempler på bygningshøyder. Oslo Sentralstasjon og Byporten foran, Radisson Blu Plaza hotell og Posthuset i bakgrunnen.

4.2.2 Byrommet

Området preges av de store åpne plassene, med mye fotgjengere og kollektivtrafikk. Unntaket er Nygata, som er en relativt smal kollektivgate, med lite fotgjengertrafikk i forhold til resten av området. Biskop Gunnerus gate er bred og åpen, med trikketrasé i midten av kjørebanelen. Størrelsen på gaten, sammen med en allé mellom trikken og kjørebanelene gjør at gaten fremstår mer som en plass enn en regulær gate. Det er også lite markerte fasadelinjer langs denne gaten.

Som nevnt varierer bygningshøyden i området mye, men rundt selve Jernbanetorget er høyden relativt jevn, med få høye bygninger. Området er preget av funksjonsfordelingen av arealet. De store åpne plassene fungerer som gangarealer og møteplasser. Fred Olsens gate fungerer etter op-

pgraderingen som en stor holdeplass, med mye trafikk av både mennesker og busser og trikker. Det er høy standard på materialbruken, da mesteparten av området ble oppgradert frem til april 2009. Store deler er opparbeidet med granittheller, mens deler av Øvre torg og Christian Frederiks plass fortsatt er belagt med gatestein. Kjørearealet i Biskop Gunnerus gate og Nygata er asfaltert, mens holdeplassområdet i Fred Olsens gate er belagt med betongplater. Europarådets plass, på hjørnet av Biskop Gunnerus gate og Fred Olsens gate, er under ombygging, og har vært stengt av under hele undersøkelsesperioden. Det samme gjelder hjørnet ved hotell Royal Christiania, på grunn av rehabilitering av hotellet. Det er derfor vært dårlig fremkommelighet i dette området.



Figur 4.9: Materialbruk på gatenivå. Bearbejdet kart fra IN'BY. Egn

4.2.3 Gateutstyr og beplantning

Undersøkellesområdet er fattig på vegetasjon. Det er plantet trær langs Nygata og Biskop Gunnerus gate, men de ser ikke ut til å trives spesielt godt. Nedre torg har fått et enslig kastanjetre som følge av oppgraderingen, og den fredete beplantningen i den gamle Paléhagen på Christian Frederiks plass gir skygge til de som oppholder seg på gressplenen her.

Det er også sparsommelig med gateutstyr og benker i området, men samtidig finner folk mange alternative sitteplasser. På Nedre torg har det kommet flere benker rundt det nye kastanjetreet, samt at det nesten alltid sitter folk i trappen ned fra Øvre torg, og ved inngangspartiet til Østbanehallen. Øvre torg har ingen sitteplasser bortsett fra på Egon. Her sitter folk på kanter der det er mulig. Ved Oslo City er det to benker i nærheten av inngangspartiet, men også her sitter det som oftest noen på kanter og trapper. Christian Frederiks plass har få sitteplasser, men den store fontenen på plassen er et yndet oppholdssted for mange (den er for tiden ute av drift). Trappen opp mot Flytørgterminalen er ofte full av mennesker.

Vi har registrert at det alltid er fullt i sykkelstativene utenfor Oslo City og på Christian Frederiks plass, selv om det er lite skilting som viser hvor disse er plassert. Det er begge steder også plassert bysykkelstativer. Samtidig er det få eller ingen sykler plassert i stativene i Nygata, så her er det til enhver tid veldig god plass til sykkelparkering. En grunn til at ingen setter sykkelen sin her, kan være mangel på sosial kontroll, da det er lite mennesker i området. Rundt omkring i undersøkelsesområdet er det plassert søppelkasser, ofte ser det ut som om det er litt tilfeldig hvor de er plassert, og de kunne ofte vært plassert litt mer hensiktsmessig.

Tigeren på Nedre torg er spesielt populær blant barn og turister, og blir av mange brukt som møteplass. Det er ofte mye mennesker rundt denne.



Bilde 4.2 (øverst): Eksempel på bruk av alternativ sitteplass utenfor Oslo City.

Bilde 4.3 (nederst): Granittbenkene og kastanjetreet på Nedre torg.



Bilde 4.4 (øverst): Tigeren, en populær attraksjon på Nedre torg.

Bilde 4.5 (nederst): Parkering for sykler og bysykler på Christian Frederiks plass.

4.3 TILBUD

4.3.1 Varehandel

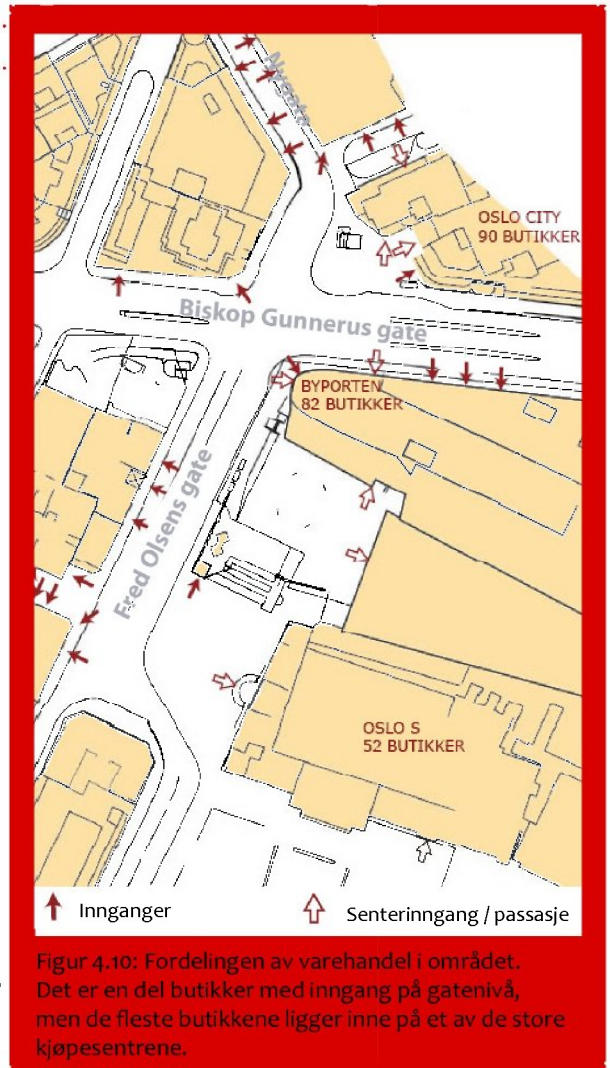
Området rundt Jernbanetorget er et travelt handelsområde, med Karl Johans gate og tre kjøpesentre.

Butikkene som er inne på sentrene består av supermarkeder, klesbutikker, bokhandler, apoteker og andre detaljhandelsbutikker. Det er lagt opp til at reisende kan titte og handle mens de venter på et transportmiddel.

Utviklingen av kjøpesentrene har gjort at undersøkelsesområdet har opprettholdt sin status som det viktigste handelsstrøket i Oslo sentrum. Varehandelen er særlig viktig for aktiviteten i området på lørdager. Vi har observert betydelig flere besøkende av områdets butikker på lørdagene enn på hverdagene.

Karl Johan er den eneste typiske handlegata i undersøkelsesområdet. Det er flere kjøpesentre som har innganger fra Biskop Gunnerus gate, men sentrene har for få innganger til at det gjør Biskop Gunnerus gate til en handelsgate.

Som en del av det estetikk- og framkommelighetstanken bak oppussingen av Jernbanetorget, har det blitt bestemt at det ikke lenger skal være torghandel i området. (Statens Vegvesen, 2008b)



Figur 4.10: Fordelingen av varehandel i området. Det er en del butikker med inngang på gatenivå, men de fleste butikkene ligger inne på et av de store kjøpesentrene.

Oslo City
Åpningstider: 10-22(20)
81 butikker og 12 spisesteder
Over 12 mill besøkende pr år.
26.620kvm



Oslo S Shopping
Åpningstider: 09-21(18)
30 butikker og 22 spisesteder
54 mill reisende hvert år*
120 000kvm*



*Tallene gjelder for hele stasjonen, og ikke kun shoppingdelen.

Byporten
Åpningstider: 10-21(20)
70 butikker og 12 spisesteder
10,4 mill besøkende pr år.
13.100kvm



Figur 4.11: Oversikt over de tre kjøpesentrene i området, og deres tilbud til besøkende. Informasjon om hvor bildene er hentet fra finnes i billedlisten bak i rapporten.

4.3.2 Restauranter, hoteller og utesteder

Vi har registrert over 45 serveringssteder i undersøkelsesområdet. De aller fleste holder til i et av kjøpesentrene. Det er 6 spisesteder som har uteservering, med til sammen 682 sitteplasser på gater og torg.

Området har i liten grad utelivstilbud, men det er mye folk i området når det er fint vær.

Clarion Hotell Royal Christiania, Rica Oslo Hotell og Scandic Byporten er de tre hotellene som ligger i undersøkelsesområdet vårt. I tillegg ligger det mange hoteller rett utenfor området, og det er planlagt at et nytt Choice-hotell åpner på Østbanehallen innen 2012 (Orskaug, O., 2009). Jernbanetorget, med sin rolle som kollektivnutepunkt, har blitt en veldig bra og attraktiv beliggenhet for sentrumshotellene.

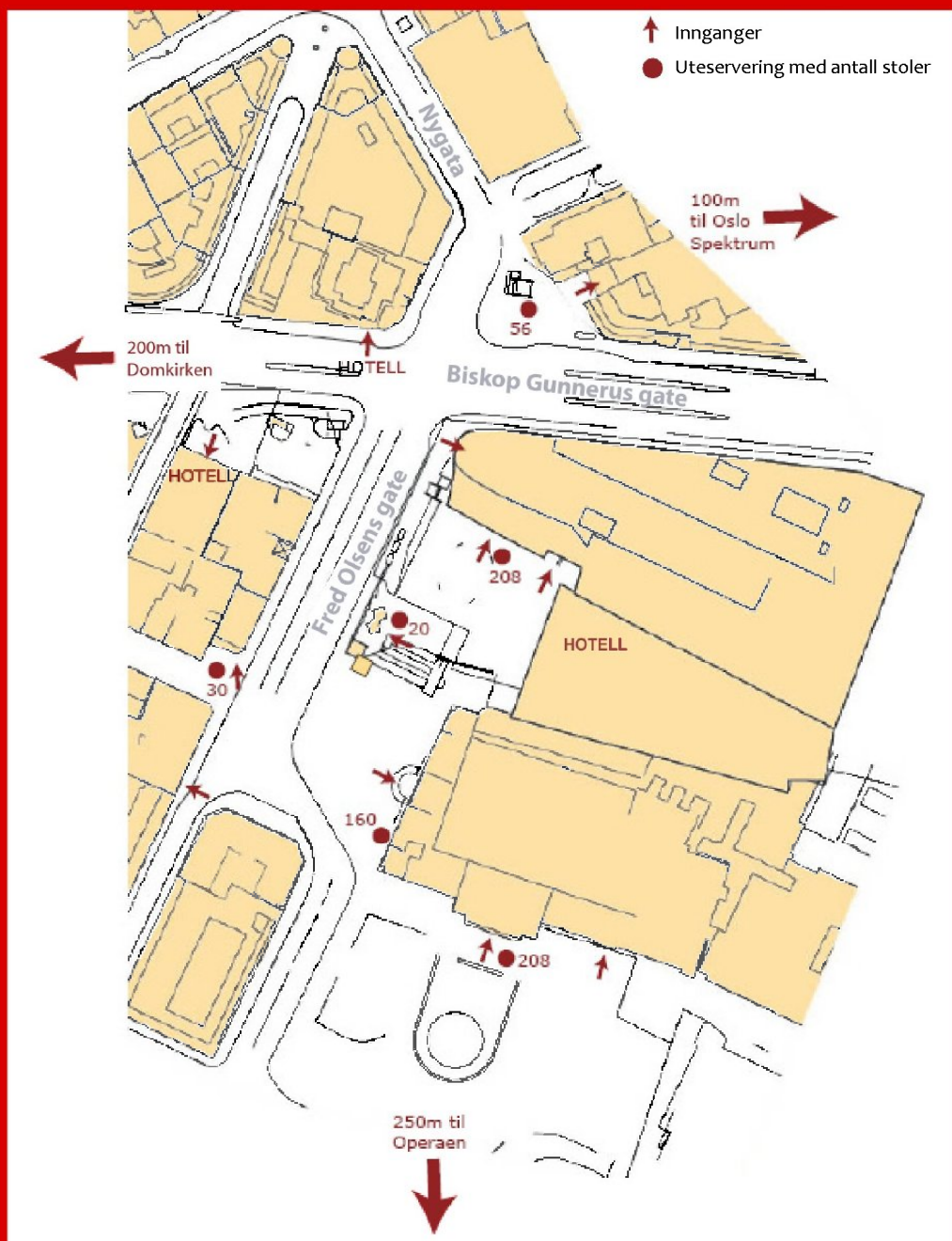
4.3.3 Kulturtilbud

Kulturtilbudet i Oslo sentrum generelt er en påvirkningsfaktor for antall reisende som er innom Jernbanetorget.

Den mest kjente kulturinstitusjonen i Oslo er det nye operahuset på Bjørvika, som kun ligger 250m unna undersøkelsesområdet vårt. Operaen ble bygget ferdig i 2008 (Den Norske Opera og Ballett, 2010), og har siden da vært landets mest besøkte turistattraksjon. Ca 1,3 millioner personer besøkte operahuset i løpet av det første året. (Vg nett, 2009) Det blir holdt konserter både innendørs og utendørs, men mange av de besøkende kommer dit kun for å se og gå på taket, uten å oppleve en konsert. Arkitekturen ble gjort av Snøhetta, og operahuset har høstet flere priser. Blant annet har den vunnet den prestisjetunge Mies van der Rohe-prisen, som er blant verdens viktigste arkitekturpriser. (Elton, L., 2009).

Oslo Spektrum ligger rett utenfor undersøkelsesområdet. Oslo Spektrum er 20 år gammel i 2010, og har 400 000 besøkende hvert år, fordelt på 100 arrangementer. (Oslo Spektrum, 200?)

Domkirken er også et kulturhus med betydelig besøk som ligger rett utenfor undersøkelsesområdet. Utenom gudstjenestene blir det også arrangert konserter i kirken. (Oslo domskirke, 2010)



Figur 4.12: Fordelingen av kulturtilbud og serveringssteder i området. I selve undersøkelsesområdet finnes det ikke så mange rene kulturtilbud, men det er mange tilbud i nærheten.

4.4 TILGJENGELIGHET

4.4.1 Bil

Undersøkellesområdet er ikke planlagt for privatbiler. Det er lagt vekt på å tilrettelegge for kollektivtrafikk og fotgjengerstrømmer. Gaten som går langs med Jernbanetorget, Fred Olsens gate, er en ren kollektivtrafikkgate, samtidig som Karl Johans gate er en gågate.

Biskop Gunnerus gate er imidlertid åpen for både bil- og kollektivtrafikk.

Parkeringshuset på Byporten og parkeringsplassen ved Christian Frederiks plass har til sammen plass til omtrent 100 parkeringsplasser. I tillegg ligger det seks andre parkeringshus innen 600m-radius fra undersøkellesområdet vårt. Til sammen har de over 2000 parkeringsplasser tilgjengelige. (Hansen, T. og Nejad.A., 2006.)

4.4.2 Varelevering

For enkelte av butikkene og spisestedene i området er det dårlig tilrettelagt for varelevering. De kun har adkomst fra gaten. Disse er da helt uten vareleveringsplasser. Her må alle vareleveranser skje i strid med gatenes parkeringsregler, og med risiko for bøtelegging.

Kjøpesentrene har bedre rutiner og plasser, og vareleveringer skjer som oftest under bakkeplan, på angitte plasser og til bestemte tider. (kilder: varelevering osv). Disse løsningene kan likevel komme i veien for andre trafikanter, som for eksempel ved Byporten der varebilene kan komme i veien for de som skal inn i parkeringshuset. (Hansen, T. og Nejad.A., 2006.)

4.4.3 Kollektivtrafikk

Oslo sentralstasjon er landets største kollektivknutepunkt. Det er et sentrum for jernbane, fjernbuss, T-bane, trikk og lokalbuss. Undersøkellesområdet har landets beste tilgjengelighet for kollektivtrafikk. Den store konsentrasjonen av kollektivruter gir også svært hyppige avganger. Bruken av området er hovedsakelig basert på kollektivtrafikken. Dette gjelder både fjerntafikk med jernbane og buss samt lokal kollektivtrafikk.

4.4.4 Fotgjengere og syklistere

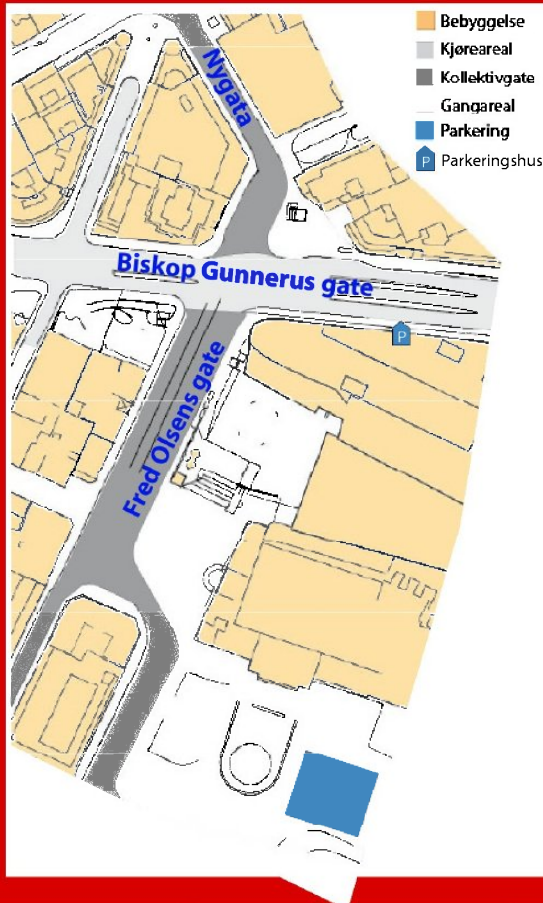
Undersøkellesområdet med dets mange åpne plasser er godt framkommelig for fotgjengere. Gatene kan av og til virke underdimensjonert med tanke på de store fotgjengerstrømmene til og fra Oslo S. Det kan være vanskelig å komme seg gjennom menneskemengden, og da spesielt ved holdeplassområdet i Fred Olsens gate.

Jernbanetorget er heller ikke planlagt for sykkeltrafikk. Generelt er fotgjengertrafikken i området så stor at syklistere og fotgjengere ikke kan blandes, men det er heller ikke et eget felt for syklistere i kjørebanelen i gatene rundt. På Christian Frederiksplass og Nygata er det både sykkelstativer for bysykler og vanlige sykler, men det er dårlig med skilting i området som viser til stativene. I løpet av hele observasjonsperioden vår så vi ingen som brukte sykkelstativene på den nord-vestlige delen av Nygata. En mulig årsak kan være at det ofte forekommer tyveri av parkerte sykler og sykkeldeleer i gater med lite fotgjengertrafikk.



Bilde 4.6 (over):
Eksempel på varelevering på vanskelige steder.

Det finnes andre alternativer for varelevering til Østbanehallen, men her har de valgt å bruke korteste vei. Nedre torg skal ellers være bilfritt.



Figur 4.13 (høyre):
Oversikt over gatebruk og kjøremønster i området. Store deler av området er ikke planlagt for privatbiltrafikk.

4.5 OMBYGGING AV JERNBANETORGET

Jernbanetorget ble nyåpnet i april 2009, etter å ha vært under to års ombygging. Prosjektet var en del av Oslopakke 2, der det ble vedtatt at framkommelighet for buss og trikk skulle bedres. Kollektivknutepunktet skulle gjøres mer effektivt og oversiktlig. Samtidig skulle området gjøres mer attraktiv for fotgjengere og reisende.

Prosjektområdet omfattet selve Jernbanetorget, Strandgata, Fred Olsens gate, Nygata og Biskop Gunnerus gate – nesten hele undersøkelsesområdet vårt.

Flytting og samling av holdeplasser

Et resultat av utbyggingen er at alle Oslo trikkelinjer nå vil stoppe på Jernbanetorget. Ruter håper at flere reisende vil benytte Jernbanetorget og avlaste for eksempel stoppestedet i Brugata. Det er også lagt vekt på forberedelser for Bjørvikatrikken. Ingenting av det som nå er nytt, må bygges om når Bjørvikatrikken kommer.

Nye holdeplasser for buss og trikk er bygget. Antall trikkeholdeplasser er redusert fra 6 til 2. Antall bussholdeplasser fra et uoversiktlig antall til 3. Dette gjør kollektivknutepunktet oversiktlig for de reisende og omstigning blir også enklere.

Utemøbler og materialbruk

20 benker av sort granitt og et stort hestekastanjetre er plassert på Nedre torg. Sammen med tigeren preger de plassen. Benkene blir flittig brukt av menneskene som oppholder seg der.

Granittdekket på bakken er lagt i et mønster som kalles romersk forbandt, som har mange retninger og som skal gi en sterkere følelse av rom og plass. Hensikten er å skape minst mulig linjer, oppstykking og elementer som begrenser fotgjengernes bevegelsesmønster og framkommelighet.

Belysning

Belysningen består av lyskastere som lyser opp på speil. Disse speilene er spesiallagede og gir mindre blendingseffekt enn tradisjonell belysning. Både stolper og speil er satt sammen i størrelser som både gir et stramt og tydelig uttrykk, samtidig som materialene ikke dominerer på plassen.

Kunst:

Kunstnerisk utsmykking på Nedre torg er utført av Cathrine Maske. Utsmykkingen består av støpt glass med fotografiske trykk, montert i stålkasser og forseglet med betong. Stålkassene er integrert i både belegget og i steinbenker, og danner en komposisjon rundt kastanjetreet som er plantet der.

Vurdering

Statens vegvesen arbeider i disse dager med å vurdere effekten av ombyggingen.

Kilder: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/jernbanetorget>

<http://www.byggaktuelt.no/content.asp?contentid=119693>

Deler av teksten er også hentet fra kildene.



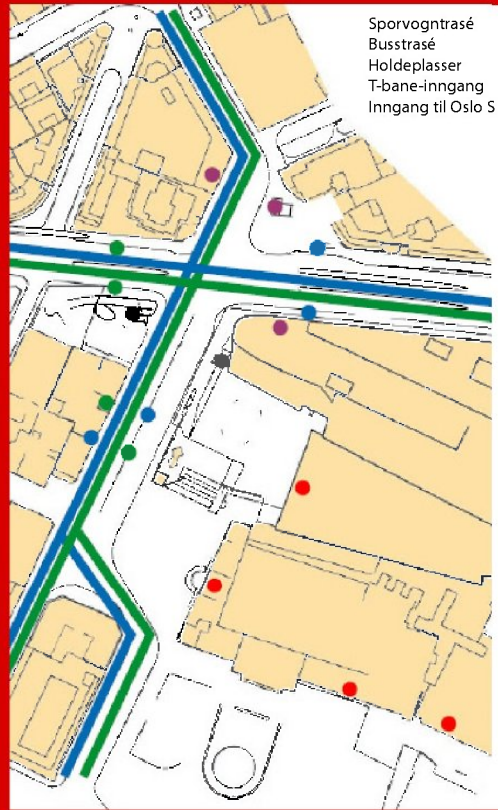
Bilde 4.7 (over):
Lyskastere og speil



Bilde 4.8 (høyre):
Samlet trikkeholdeplasser



Bilde 4.9:
Nedre torg med granittdekke og sittebenker



Figur 4.14:
Oversikt over kollektivtrafikken i området.

KAPITTEL 5

5.1 Fotgjengertellinger

5.2 Oppholdsaktiviteter

REGISTRERINGER

Som i “Byens liv” (Bettum og Lillebye, 1998) har vi gjennomført registreringer av fotgjengertrafikk og omfanget av oppholdsaktiviteter innenfor vårt område. Vi har valgt å gjøre tellinger i samme snitt og områder som i “Byens liv” for å kunne sammenligne utviklingen som skjer rundt Jernbanetorget. Utbygging og opprustning av sentrale områder i Oslo kan føre til endringer i bevegelsesmønsteret blant publikum, og dette er noe av det vi ønsker å undersøke i denne delen av rapporten.

Innenfor undersøkelsesområdet er det fotgjengere og kollektivtrafikk som dominerer trafikkbildet. Det er kun i Biskop Gunnerus gate personbiltrafikk er tillatt. I gatene vi har hatt tellinger er det mye fotgjengertrafikk, opp mot 3500 personer i timen på det meste. Det er store forskjeller mellom ulike tidspunkt på dagen og mellom tellepunktene.

Vi har valgt å foreta registreringer på dager med normalt bra sommervær. Dette for å unngå dager med lite besøkende på grunn av regn eller ekstrem varme.

Tabell 5.1:
Værstatistikk fra
telledagene.
Tallene er hentet
fra yr.no.

DATO	TEMP	TEMP MIN	MIDDEL	NORMAL	NEDBØR [MM]	VIND M/S MAKS	VIND M/S MIDDEL
22.juni	20.7	8.7	14.8	15.8	0.0	5.4	2.9
29.juni	24.6	13.5	18.8	16.1	0.0	6.3	2.2
30.juni	20.5	14.4	16.1	16.2	5.6	5.8	2.7
01.juli	24.2	11.3	18.2	16.2	13	5.0	2.1
04.juli	23.5	17.7	19.2	16.3	5.5	6.7	3.7
07.juli	22.7	11.7	11.7	16.3	0.0	6.6	3.1
10.juli	26.2	15.8	20.6	16.4	0.0	5.7	2.9
11.juli	23.6	15.2	19.3	16.4	7.8	4.4	1.9

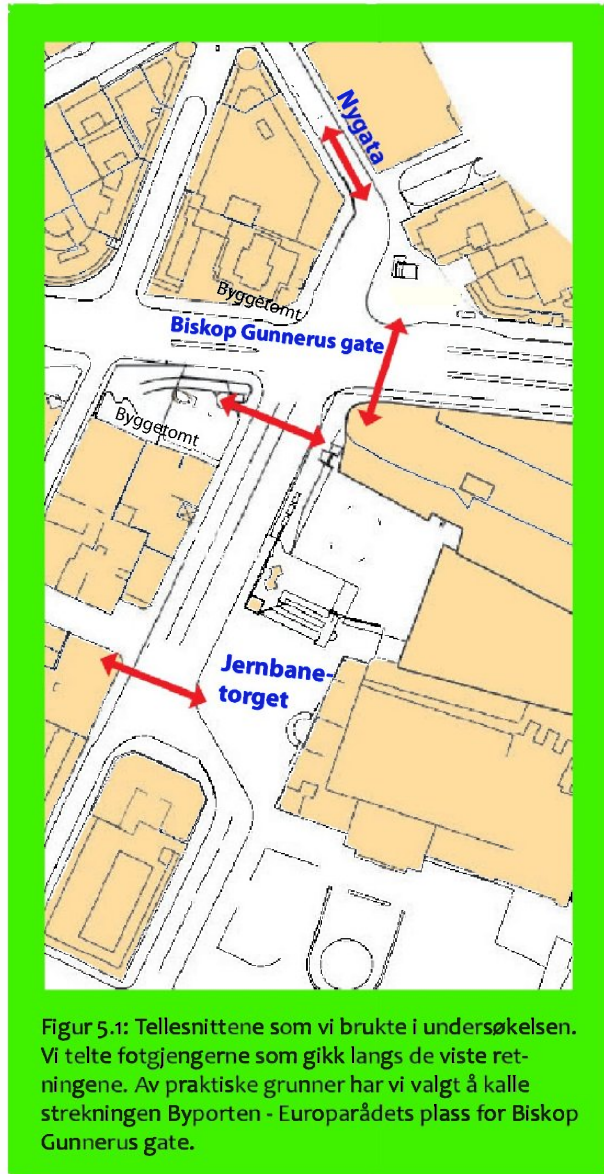
5.1 FOTGJENGERTELLINGER

For å få tall som er sammenlignbare med “Byens liv” har vi etterstrebet å gjøre undersøkelsene på samme måte som de gjorde. Da vi ikke var like mange til å telle som da tellingene ble gjort i 1996, har vi valgt å gjøre tellinger annenhver time i stedet for hver time. Dette for å kunne gjøre andre registreringer innimellom.

Fotgjengertellingene er gjort i tidsrommet kl 10.00- 22.00. Tellingene er foretatt i fire tellesnitt; ved Oslo City, Biskop Gunnerus gate, Karl Johans gate og Nygata (se figur 5.1) Disse er de samme som i 1996. Tellingene er fordelt på én søndag, én lørdag og tre ukedager. I “Byens liv” var ukedagene kun tirsdager, men for å få gjort tellingene innenfor de tidsrammene vi hadde, måtte vi fordele tellingene på en tirsdag, en onsdag og en torsdag. Vi har med vilje unngått mandager og fredager, da disse dagene ofte vil skille seg ut med tanke på reisende og andre besøkende i området.

I “Byens liv” ble tellingene gjennomført en gang i august/september, og en gang i februar, for å registrere forskjellene mellom årstidene. Vi har kun hatt mulighet til å foreta tellinger på sommeren, og tallene kan være påvirket av at det er færre mennesker som reiser i forbindelse med jobb, mens det er flere fritids- og feriereiser i denne perioden.

Tellingene har foregått ett kvarter annenhver time, og disse tallene er grunnlaget for timetallene. Tellestidspunktene innebærer at morgenerushet ikke er telt og at tellingene stopper før fotgjengertrafikken er helt avsluttet for kvelden. Tellemetoden gir betydelig usikkerhet ved omregning til døgntrafikk tall, særlig i gater med liten gangtrafikk eller med mye rushtrafikk. De beregnede timetallene for helgetrafikken vil også kunne ha feilmarginer da det kun er telt én søndag og én lørdag. Sommermånedene er

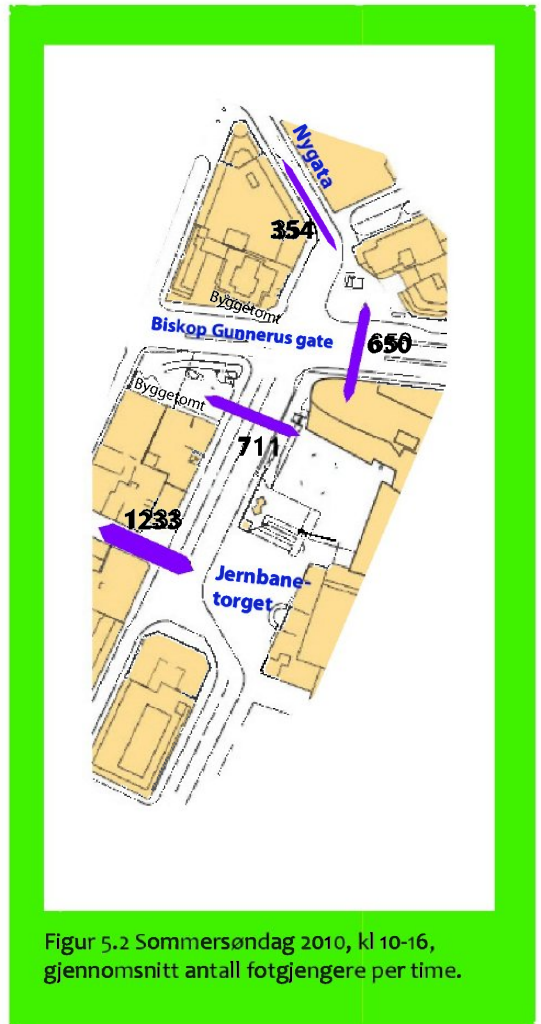


Figur 5.1: Tellesnittene som vi brukte i undersøkelsen. Vi teltede fotgjengerne som gikk langs de viste retningene. Av praktiske grunner har vi valgt å kalle strekningen Byporten - Europarådets plass for Biskop Gunnerus gate.

også preget av uregelmessig arrangementer som trekker flere folk enn vanlig.

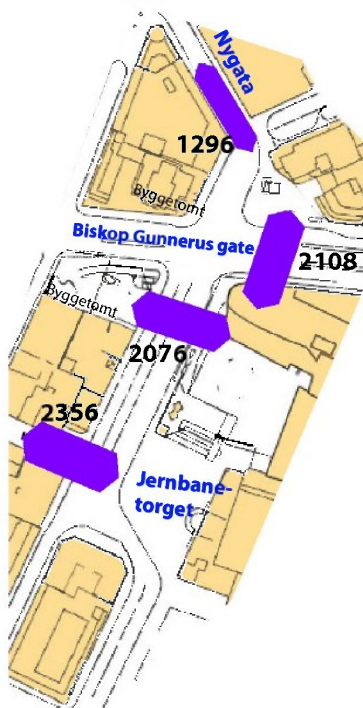
Fotgjengertrafikken varierer ganske mye mellom tellepunktene. Antallet fotgjengere varierer mellom anslagsvis 156 (Nygata, søndag kl 10) til 3990 (Karl Johans gate, onsdag kl 17) fotgjengere er per time fra minst til mest trafikkerte gate. Nygata er den klart minst trafikkerte av gatene i undersøkelsen. Karl Johans gate er klart mest trafikkert. Den minst trafikkerte dagen er ikke overraskende søndag. De høyeste fotgjengertellingene på Karl Johan er gjort på ukedager.

Figur 5.2 viser gjennomsnittlig antall fotgjengere per time på en sommersøndag mellom 10 og 16. Søndag skiller seg ut som den dagen i uken med færrest fotgjengere, med 354 fotgjengere i timen i Nygata og 1233 fotgjengere i tellepunktet Karl Johan.

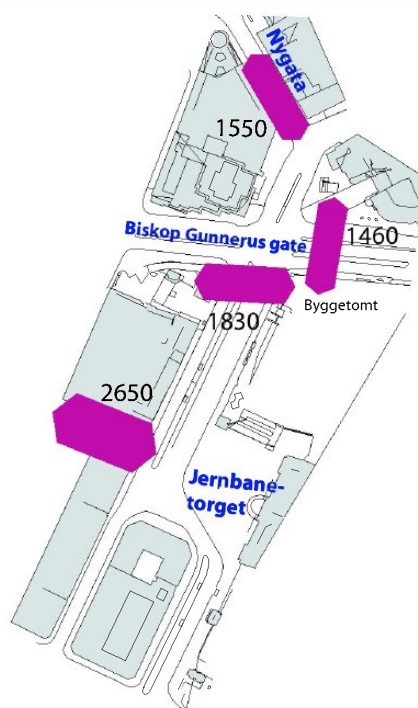


Figur 5.3 viser gjennomsnittlig antall fotgjengere per time på en ukedag. Til forskjell fra en gjennomsnittlig søndag ser vi her en markant økning i antall fotgjengere ved alle tellepunktene. Figur 5.4 er gjennomsnittlig fotgjengertelling på de samme tellepunktene og tidspunktene på en uke-dag, denne tellingene er hentet fra "Byens liv". (Bettum og Lillebye, 1998) Hvis vi sammenligner de to figurene ser vi at fotgjengertrafikken har jevnet seg mer utover de forskjellige gatene. Karl Johans gate har fortsatt hovedstrømmen av

fotgjengere men fotgjengertrafikken har økt i de andre tellepunktene ved Oslo S. Det kan være flere grunner til dette. Etter tellingene som ble gjennomført i 1996 har Oslo S fått flere innganger, noe som gjør at fotgjengerne spres utover i alle retninger når de går ut av Oslo S. I 1999 stod Byporten ferdigstilt, noe som også trakk folk i den retningen. Det at tellingene er gjennomført på forskjellige tider av året vil også ha innvirkning på dette.



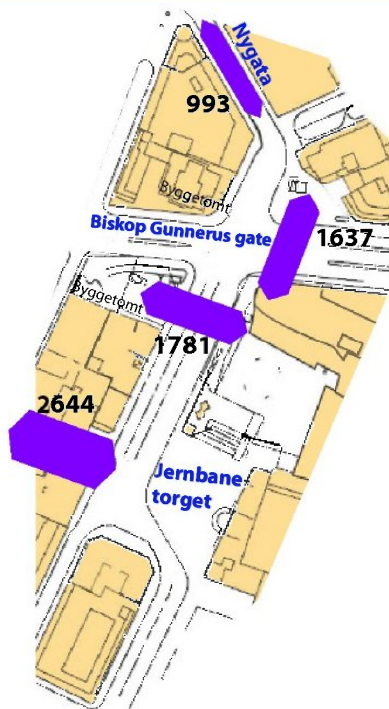
Figur 5.3: Sommerukedag 2010, kl 10-16, gjennomsnitt antall fotgjengere per time.



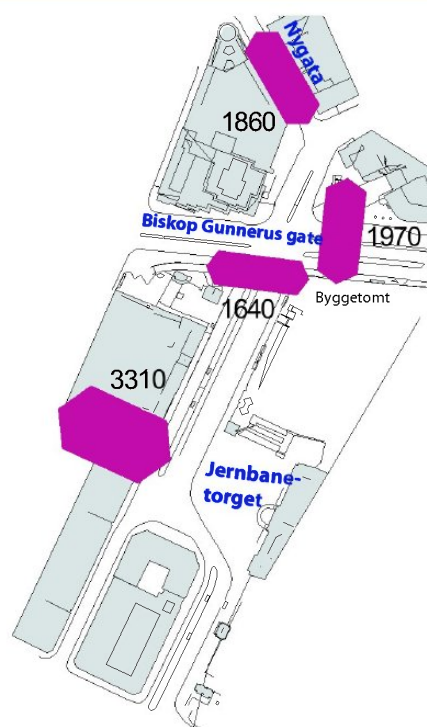
Figur 5.4: Sommerukedag 1996, kl 10-16, gjennomsnitt antall fotgjengere per time.

Figur 5.5 viser gjennomsnittlig antall fotgjengere per time på en lørdag. Lørdag er den dagen i uken med klart flest fotgjengere, og Karl Johans gate skiller seg ut også her. Karl Johans gate er en av Norges travleste handlegater og er mange turistenes første møte med Oslo. Hvis vi sammenligner figur 5.5 med figur 5.6 ser vi at det gjennomsnittlige fotgjengerantallet har sunket siden 1996. Særlig Nygata og delvis Karl Johans gate har et lavere gjennomsnittlig antall fotgjengere idag sammenlignet med 1996. Det kan være flere grunner til dette. De samme feilkilder som nevnt tidligere kan spille inn. I juli reiser folk på ferie og drar dermed vekk fra Oslo, samtidig som det er mange tilreisende. Folk trekker mot stranda

og ikke inn mot sentrum for å handle eller reise til og fra jobb. Dette gjør seg særlig gjeldende på dager med fint vær. Som nevnt tidligere ble Byporten ferdigstilt i 1999 og man kan i dag komme seg til Byporten og Oslo City uten å gå over Jernbanetorget, men heller gå rett fra Oslo S inn i Byporten eller over gangbroen til Oslo City og Bussterminalen. Begge sentrene har lange åpningstider og fotgjengerne er ikke lenger nødt til å gå ut av Østbanehallen og oppover Karl Johans gate for å handle. Hvis de reisende ankommer Oslo S med et kollektivt transportmiddel er det enkelt å komme seg videre kollektivt uten å gå over Jernbanetorget.



Figur 5.5: Sommerlørdag 2010, kl 10-16, gjennomsnitt antall fotgjengere per time.

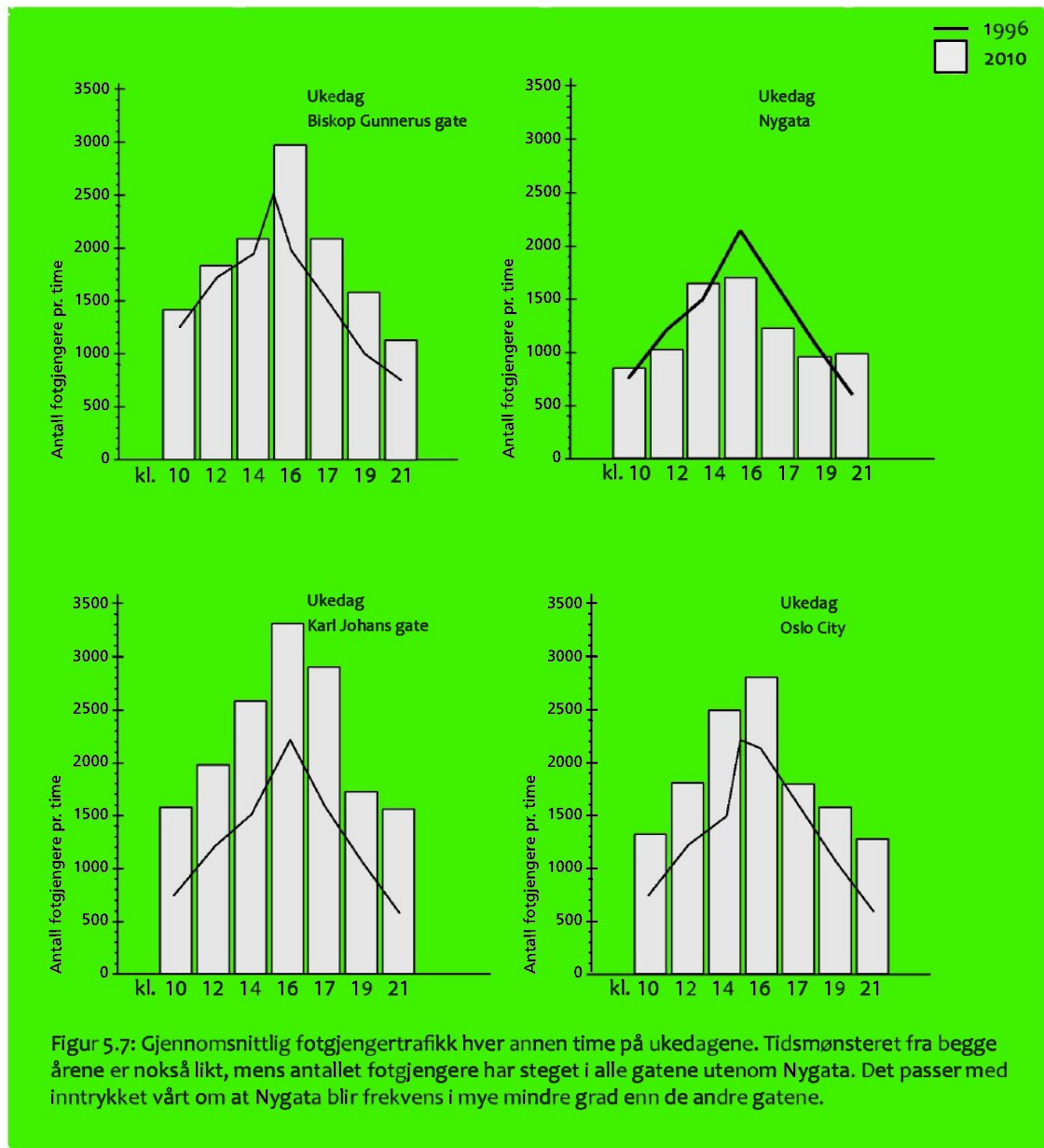


Figur 5.6: Sommerlørdag 1996, kl 10-16, gjennomsnitt antall fotgjengere per time.

De forskjellige gatene har ulike mønstre for fotgjengertrafikken på ukedager, lørdager og søndager. Grafene i figur 5.7 viser gjennomsnittlig fotgjengertrafikk hver annen time på ukedager, lørdager og søndager på de ulike tellepunktene. I tillegg er de tilsvarende tellingene som ble gjort i 1996 markert som en tynn linje for å illustrere

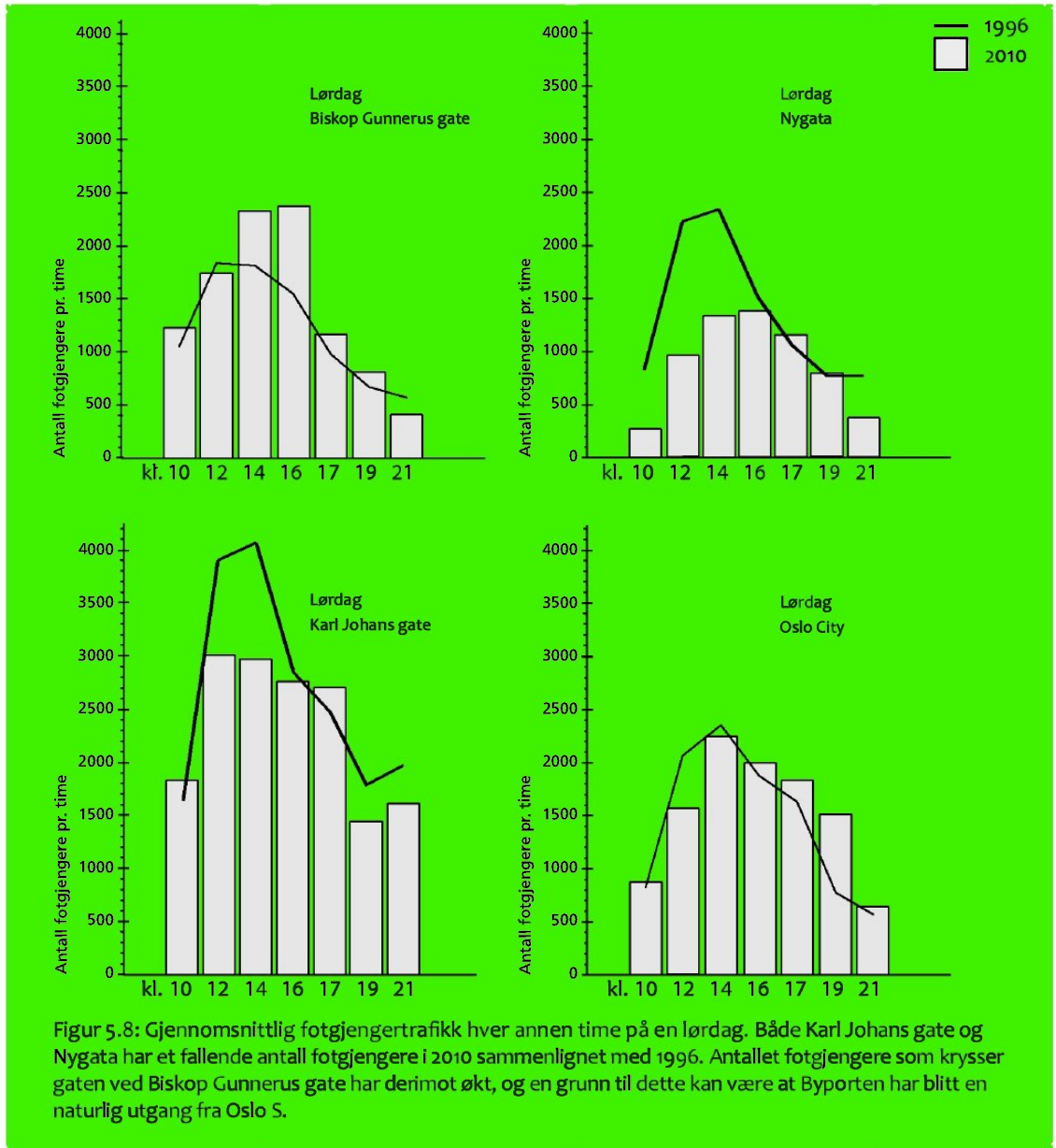
forskjellene. På ukedagene er det høyeste fotgjengertallet alltid knyttet til ettermiddagsrushet, kl 14-16. Fotgjengertallet stiger jevnt fram til dette tidspunktet.

Mens grafene for ukedager (figur 5.7) viser klart høyest antall fotgjengere mellom kl 14 og 16 på



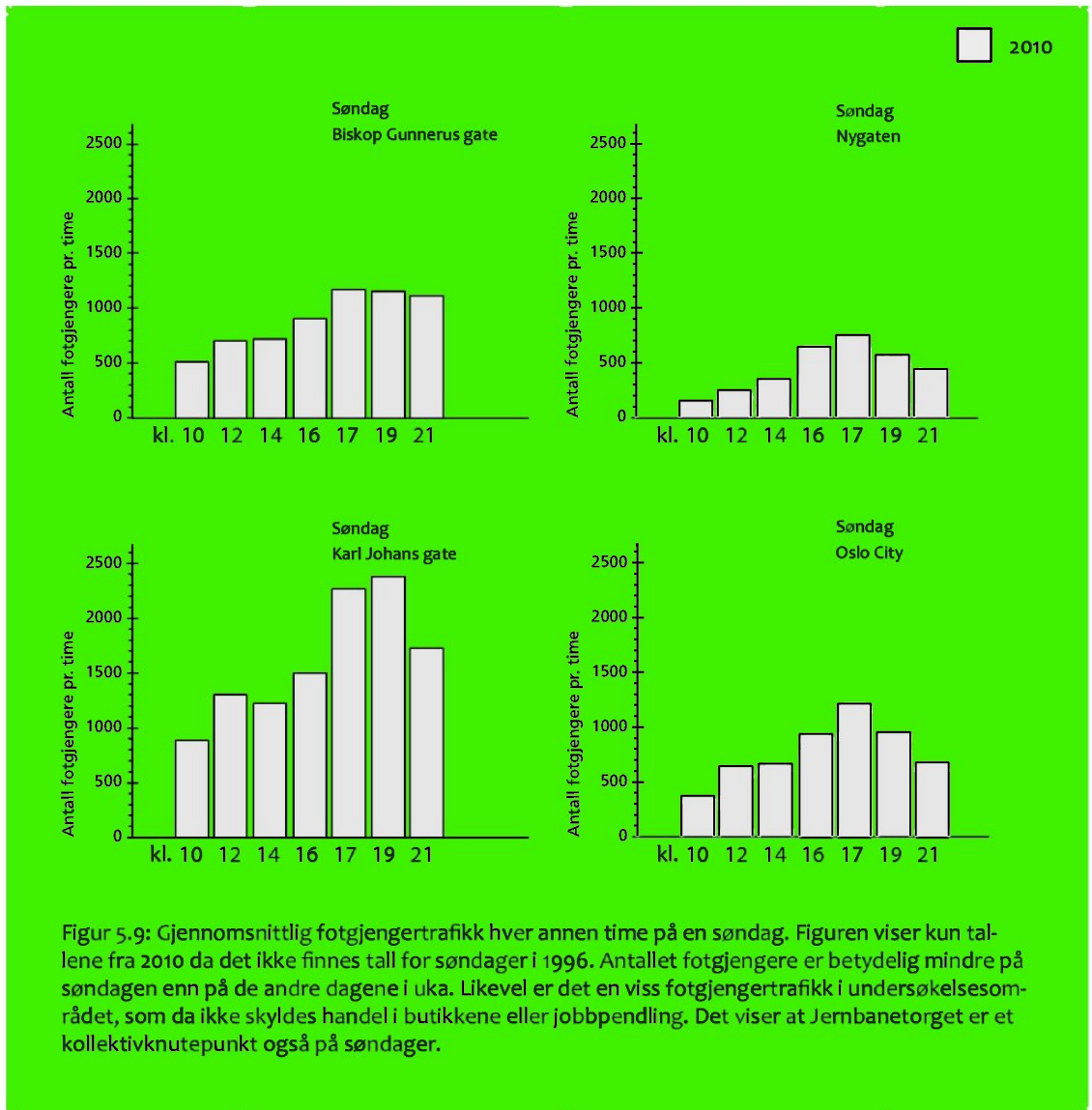
ukedagene, ser vi at fotgjengertrafikken på lørdager (figur 5.8) i tillegg til å være høy mellom kl 14 og 16, også er relativt høy mellom kl 12 og 14. Dette skyldes nok i stor grad turister og handlende på lørdager. Karl Johans gate er det tellepunktet som har flest fotgjengere totalt sett, mens Nygata er tellepunktet med færrest fotgjengere.

Det er flere fotgjengere på ukedagene og færre på lørdagene i 2010 sammenlignet med tallene fra 1996. En av grunnene kan være at vi gjorde våre registreringer i sommermånedene, da mange av fotgjengerne har ferie og derfor er mindre avhengige av å gjøre ærender og innkjøp på lørdagene. Antallet på ukedagene blir mer likt lørdagene.



Søndagstellingene viste færre antall fotgjengere (figur 5.9). Det er en jevnere strøm av folk, men antallet topes mellom kl 17 og 19 ved alle tellepunktene. Karl Johans Gate er også på søndag den mest trafikkerte av de fire tellepunktene og Nygata er igjen det tellepunktet med færrest

fotgjengere. Da det ikke ble gjort registrering av fotgjengere på søndager i Byens Liv i 1996 har vi ikke sammenligningsgrunnlag for disse tallene.



5.2 OPPHOLDSAKTIVITETER

Som i “Byens liv” har vi registrert antall mennesker som oppholder seg i byrommet. Registreringene er gjort annenhver time fra kl 10 t.o.m kl 16 og annenhver time fra kl 17 t.o.m kl 22.

Registreringene er gjort på Nedre torg og trappa, Christian Frederiks plass, Øvre torg, Holdeplassen og utenfor Oslo City (se figur 5.10). Dette blir ikke en sammenligning med tallene fra Byens liv, men en registrering for å vise hvordan plassen fungerer i dag.

Vi har ikke kunnet sammenligne tallene med de fra tellingene i 1996, da avgrensingene har vist seg å være vanskelig å stadfeste, samt at vi har tatt med to områder som ikke ble registrert i Byens liv. Dette er Øvre torg, som har fått en annen utforming etter at Byporten ble bygget, og Christian Frederiks plass på sjøsiden av Østbanehallen. Vi har valgt å ta med disse, da det er unaturlig å utelate så sentrale plasser, samt at utbyggingen i Bjørvika vil føre til at Christian Frederiks plass (som en del av den fremtidige Operaallmenningen) vil være en sentral ferdselsåre østover.

Det er skilt mellom følgende aktiviteter:

- Stående
- Ventende på holdeplass
- Sittende på benk
- Sittende på utekafé
- Sittende på annet

Det er kun registrert folk som oppholder seg på plassene, det vil si at vi ikke har registrert folk som går eller beveger seg gjennom området.

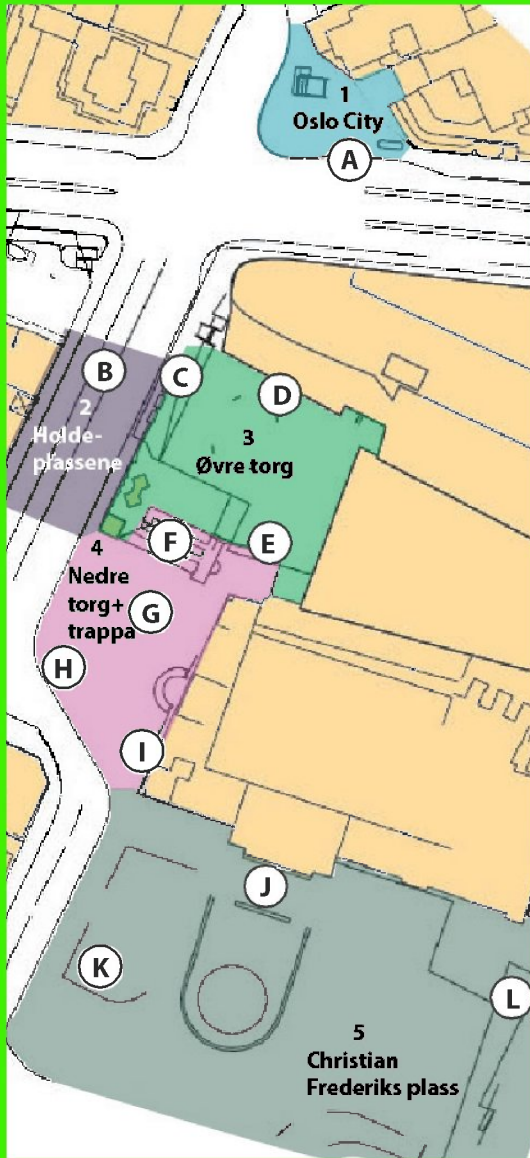
Generelle observasjoner:

Det er registrert en del kriminalitet på og rundt Jernbanetorget på kveldstid, og dette kan gi utslag i antallet mennesker som oppholder seg i området. Samtidig velger folk å reise herfra, selv om det er flere alternativer i nærheten. Tilfeldigheter kan ha store utslag på tellinger som dette. Da holdeplassene i området betjener mange reisende, kan tellinger foregå i perioder hvor bussene akkurat har forlatt holdeplassen og det er dermed tomt der. Eller bussen kan gå kort tid etterpå, og holdeplassen er full av mennesker som venter.

Restaurantene er veldig avhengige av været, og de er godt besøkt når det er fint vær. De dagene vi har gjennomført registreringer i området har det vært rimelig bra vær alle dager med unntak av én. Dette kan gi utslag i antall observerte mennesker.

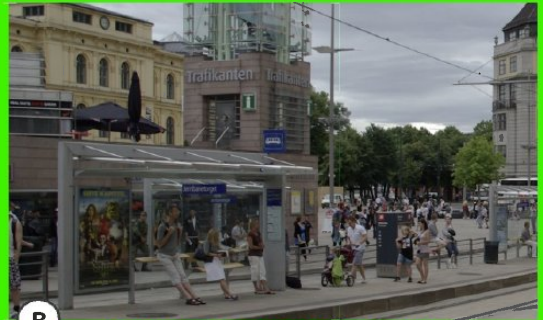
Rusmisbrukerne som oppholder seg i området kommer og går, ettersom politiet beveger seg i nærheten. Dette medfører at vi noen ganger observerer mange som oppholder seg på Christian Frederiks plass og ved Holdeplassene, mens andre ganger er det tomt for mennesker.

Arrangementer i byen påvirker hvorvidt mennesker oppholder seg i området. På Nedre torg har det i sommer vært hyppig besøk av en musikkgruppe fra Sør-Amerika. Det har også vært andre arrangementer som demonstrasjoner som påvirker antallet observerte.



A

Holdeplassen ved Oslo City



B

Holdeplassene i Fred Olsens gate



C

Holdeplassområdet/trapp mot Fred Olsens gt



D

Øvre torg med Egon

Figur 5.10: Oversikt over de ulike plassene hvor vi registrerte oppholdsaktiviteter. Bildene A-L viser hvordan det så ut på de forskjellige områdene folk samlet seg på. Områdene blir omtalt på de neste sidene i rapporten.

Alle bildene er tatt av oss under registreringene våre.



E

Hjørnet ved inngangen til Oslo S



I

Utesertering på Nedre torg



F

Trappa mellom Nedre- og Øvre torg



J

Uteserteringen Kristiania



G

Tigeren



K

“Plata” på Christian Frederiks plass



H

Sitteplassene



L

Trapp opp til Flytterminalen

5.2.1 Ukedag

Grafene på neste side (figur 5.11 og 5.12) viser oppholdsaktiviteter på ukedager, fordelt på sted og aktivitet. Tallene er gjennomsnitt fra alle tellingene. Som vi kan se av grafene er det relativt liten forskjell på hvor mange som oppholder seg i området på dagtid og på kveldstid.

Registreringene er gjort på tre ukedager, og omfatter til sammen 4787 personer fra kl 10 til 16 og 3319 personer fra kl 17 til 22.

På de forrige sidene er det bilde av de fleste av områdene som har blitt omtalt her. Disse er i teksten markert med for eksempel (*A*).

Oslo City

Plassen utenfor Oslo City er den plassen der det er minst aktivitet av alle de fem registreringspunktene for aktiviteter. Plassen er forholdsvis liten med få benker og andre sitteplasser som ikke er tilknyttet kaféen på plassen. Dette gjør at tallet på sittende på kafé og stående er høyest. Det er nedgang til T-bane på denne plassen og det kan tenkes at de stående er knyttet til dette. 37-bussen mot Nydalen T har holdeplass (*A*) her, og det er derfor mye reisende som er innom, men disse oppholder seg ikke over lenger tid, da denne bussen har hyppige avganger.

Øvre torg

Også på Øvre torg er antall sittende på utekafé (*D*) den aktiviteten som er registrert flest på. Dette er på grunn av Egon som har uteservering på torget, og også fordi registreringene er utført på sommeren. Øvre torg er lite benyttet som oppholdsområde ellers, det er enkelte stående blant annet ved inngangen til Oslo S (*E*). Da det ikke finnes andre sitteplasser enn uteserveringen på Egon og en fast-food restaurant, er det ikke noen sittende på benk her. Kanter og trappen ned mot Fred Olsens gate (*C*) benyttes som sitteplasser.

Nedre torg

På Nedre torg og trappa er aktivitetene jevnere fordelt. Det er registrert mange stående på plassen, det har sammenheng med at i sommermånedene er det mye turister som ferdes i området, og det er flere forskjellige aktiviteter som folk stopper opp for å se på. Tigeren (*G*) som er plassert her er også et populært fotoobjekt. I trappa opp til Øvre torg (*F*) er det ofte mange mennesker som sitter og slapper av, spiser, eller venter på andre. Man har god oversikt, og det er mye sol her. Plassen har fått flere sitteplasser med de nye benkene som er plassert under det nyplantede treet (*H*). Her er det mest rusmisbrukere og tiggere som oppholder seg, og det er ikke veldig innbydende for turister og andre. Også på Nedre torg benytter folk seg av kanter til å sitte på, særlig rundt rullestolrampen og trappen ved inngangen til Østbanehallen. Det er også en uteservering her (*I*), men det ser ikke ut til at den er like godt besøkt som Egon (*D*) og Kristiania (*J*).

Holdeplassene

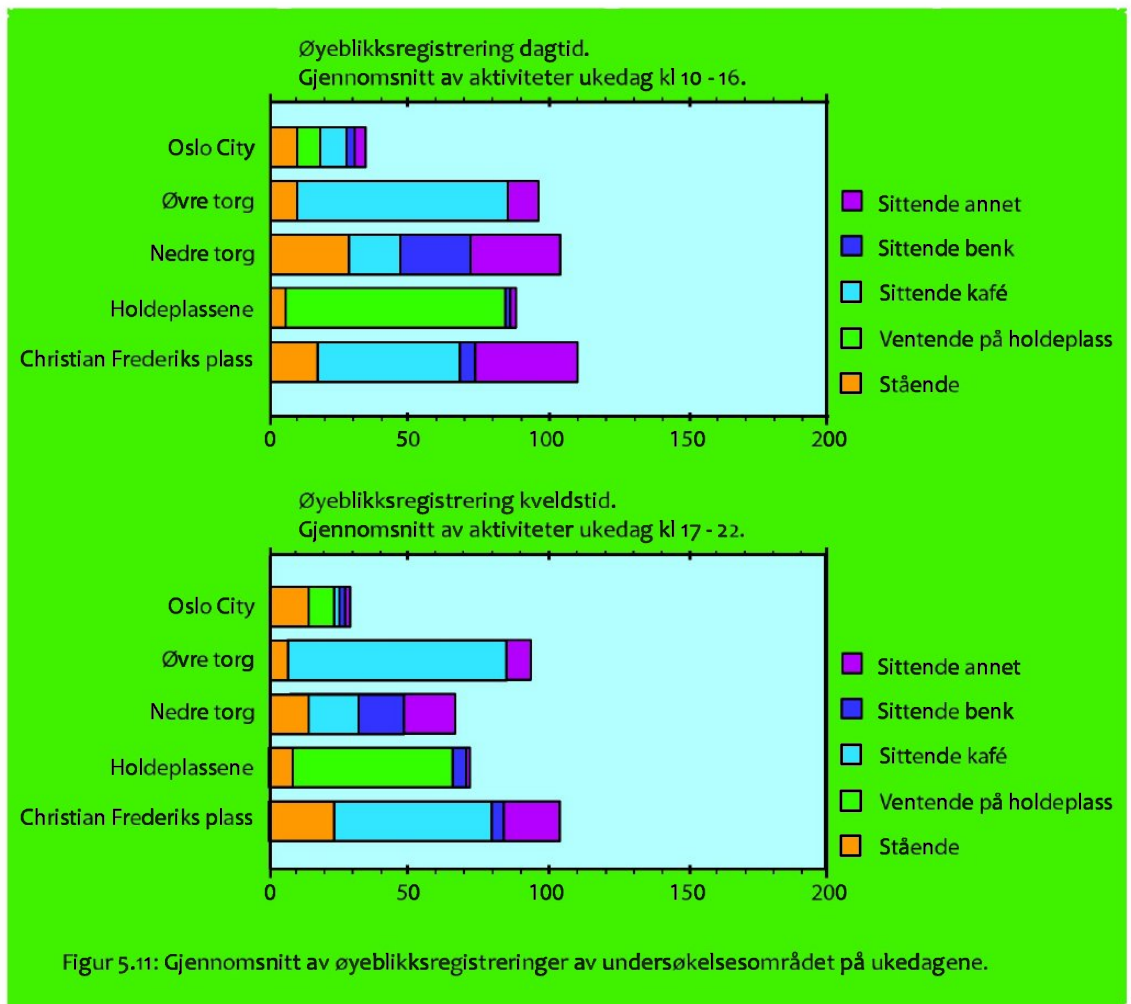
Ved dette registreringspunktet (*B*) er majoriteten av de registrerte naturlig nok ventende på holdeplass. Det er registrert flere som oppholder seg der uten at de venter på buss eller trikk. Holdeplassområdet er tilholdssted for rusmisbrukere og de fleste av de registrerte som ikke venter på buss eller trikk er rusmisbrukere. Politi og vektere er jevnlig innom for å løse opp ansamlingen av rusmisbrukere, det vil si at rusmisbrukerne fordufter en liten stund før de er tilbake på samme plass. Dette har ført til at antallet ved hver registrering har variert mye på denne plassen. Registreringen kan f.eks. ha blitt utført akkurat idet denne folkemengden har blitt oppløst av politiet, eller idet den har rukket å samle seg igjen. Tallene på folk som oppholder seg der uten at de skal benytte seg av kollektivtilbudet kan derfor variere. Holdeplassområdet er et av de registreringspunktene som skiller seg litt fra dagtid og kveldstid. Det er noe færre ventende på holdeplass på kveldstid enn det i gjennomsnitt var på dagtid. Dette kan ha sammenheng med

opplevelsen folk har av trygghet i området, og at mange benytter holdeplassene til og fra jobb.

Christian Frederiks plass

På denne plassen finner vi en populær bar/kafé. Uteserveringen på Kristiania (*J*) har mange sitteplasser, og når det er fint sommervær er det mye mennesker her. På Cristian Frederiks plass finnes også det som på folkemunne kalles "Plata" (*K*). Det er en stor gressplen der byens narkomane holder til. Tallet på folk som er sittende på annet er relativt høyt på Christian Frederiks plass, disse tallene er i hovedsak knyttet til

menneskene som oppholder seg på gressplenen. Som på Holdeplassene (*B*) har det også her vært stor variasjon i antallet ved registreringene. Mye av grunnen til det er at politiet jevnlig patruljerer forbi området, som igjen fører til at de narkomane forduffer en kort stund før de er tilbake på samme plass. Dersom han som utførte tellingen har ankommet akkurat idet politiet har vært der kan han telle 0 mennesker på plenen, mens det på sammen tidspunkt enn annen dag kan være opp mot 80 stykker på samme sted. Det er ellers mange som sitter i trappa opp til Flytogerterminalen (*L*), og på andre trapper og kanter på plassen.



Figur 5.11: Gjennomsnitt av øyeblikksregistreringer av undersøkelsesområdet på ukedagene.

5.2.2 Lørdag

Registreringene er gjort på en lørdag, og omfatter til sammen 2155 personer fra kl 10 til 16 og 1316 personer fra kl 17 til 22.

Oslo City

I forhold til ukedagene er det flere mennesker ved Oslo City på dagtid på lørdag. Men det er fortsatt det stedet som er minst benyttet til oppholdsaktiviteter. Antallet mer enn halveres på kveldstid, dette er nok primært grunnet åpningstidene til kjøpesenteret. Når kjøpesenteret og uteserveringen stenger er det nesten ingen som oppholder seg her lenger.

Øvre torg

Antallet mennesker på Øvre torg er relativt stabilt på ukedager og på lørdag. Vi ser at det fortsatt er uteserveringen på Egon (*D*) som gjør at folk oppholder seg her. Lørdag kveld er det tidspunktet flest mennesker oppholder seg her, og da er det også en markant oppgang i antall sittende på annet. Dette er blant annet mennesker som har torget som møtested. Det er mye yngre mennesker og folk som er i Oslo for utelivets skyld.

Nedre torg

Vi kan se av tallene at det er veldig mye mennesker på Nedre torg på dagtid på lørdag. Den aktuelle lørdagen var det et arrangement i Oslo (Oslo Zombie Walk) som gjorde at det var unormalt mange stående på Nedre torg i registreringsøyeblikket. På kveldstid blir det færre mennesker her. Noe av årsaken er nok at publikum føler at dette er et lite hyggelig og trygt område å ferdes i på kveldstid.

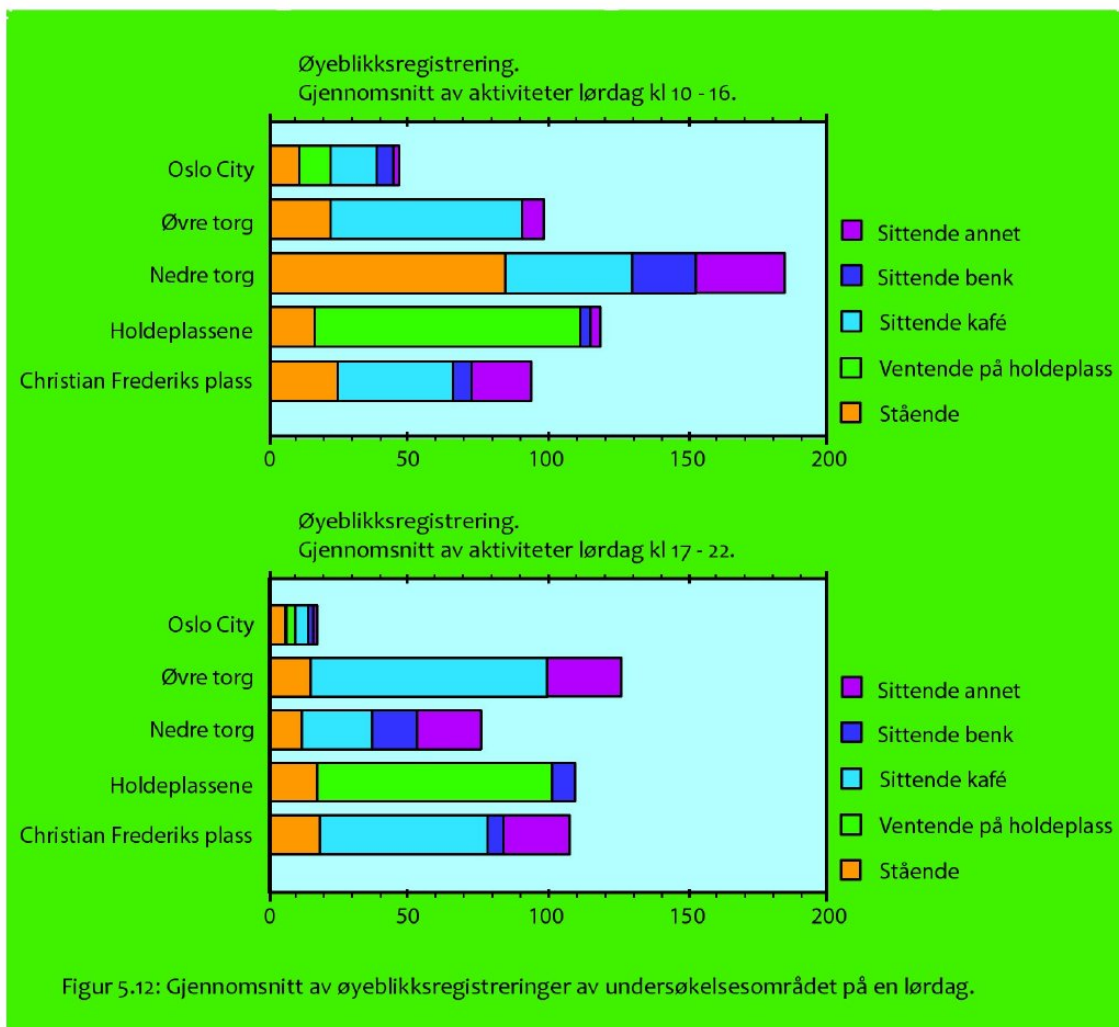
Holdeplassene

Igjen kan vi se at folk ventende på holdeplassene (*B*) er mange. Det er i gjennomsnitt noen flere som venter på trikk og buss på lørdager enn på ukedagene, men forskjellen er ikke stor. Dette kan være på grunn av færre avganger enn på hverdagene, og lengre tid å vente. Antallet

ventende på holdeplass er litt lavere på kvelden enn den er på dagen, ellers er det ikke noe stor forandring i antallet folk på hver aktivitet om dagen og om kvelden.

Christian Frederiks plass

Her er antallet mennesker veldig stabilt på ukedagene og på lørdag. Den største forskjellen er at det er litt færre mennesker på uteserveringen (*I*) på dagtid på lørdag. De sittende og stående er i stor grad i forbindelse med "Plata" (*K*) og mennesker ved inngangen til Flytogterminalen (*L*).



5.2.3 Søndag

Registreringene er gjort på tre ukedager, og omfatter til sammen 680 personer fra kl 10 til 16 og 859 personer fra kl 17 til 22.

Oslo City

Søndag er den dagen da det er registrert færrest mennesker på samtlige aktiviteter. På dagtid er det nesten ikke mennesker her, men på kveldstid er det registrert at det er flere som venter på bussen (*A*). Dette kan være tilfeldig, at vi har telt rett før bussen skal gå. Samtidig er 37-bussen en trafikkert rute, og mange som har vært bortreist i løpet av helgen reiser kanskje hjem på denne tiden. Oslo City og uteserveringen er ikke åpen på søndager og det er derfor ikke stor aktivitet her.

Øvre torg

Egon (*D*) holder åpent på søndager og det er derfor et større antall sittende på kafé. Antall sittende på kafé er høyere på kveldstid, dvs mellom kl 17- 21, enn den er dagtid. Bortsett fra dette er det få mennesker på Øvre torg på søndager.

Nedre torg

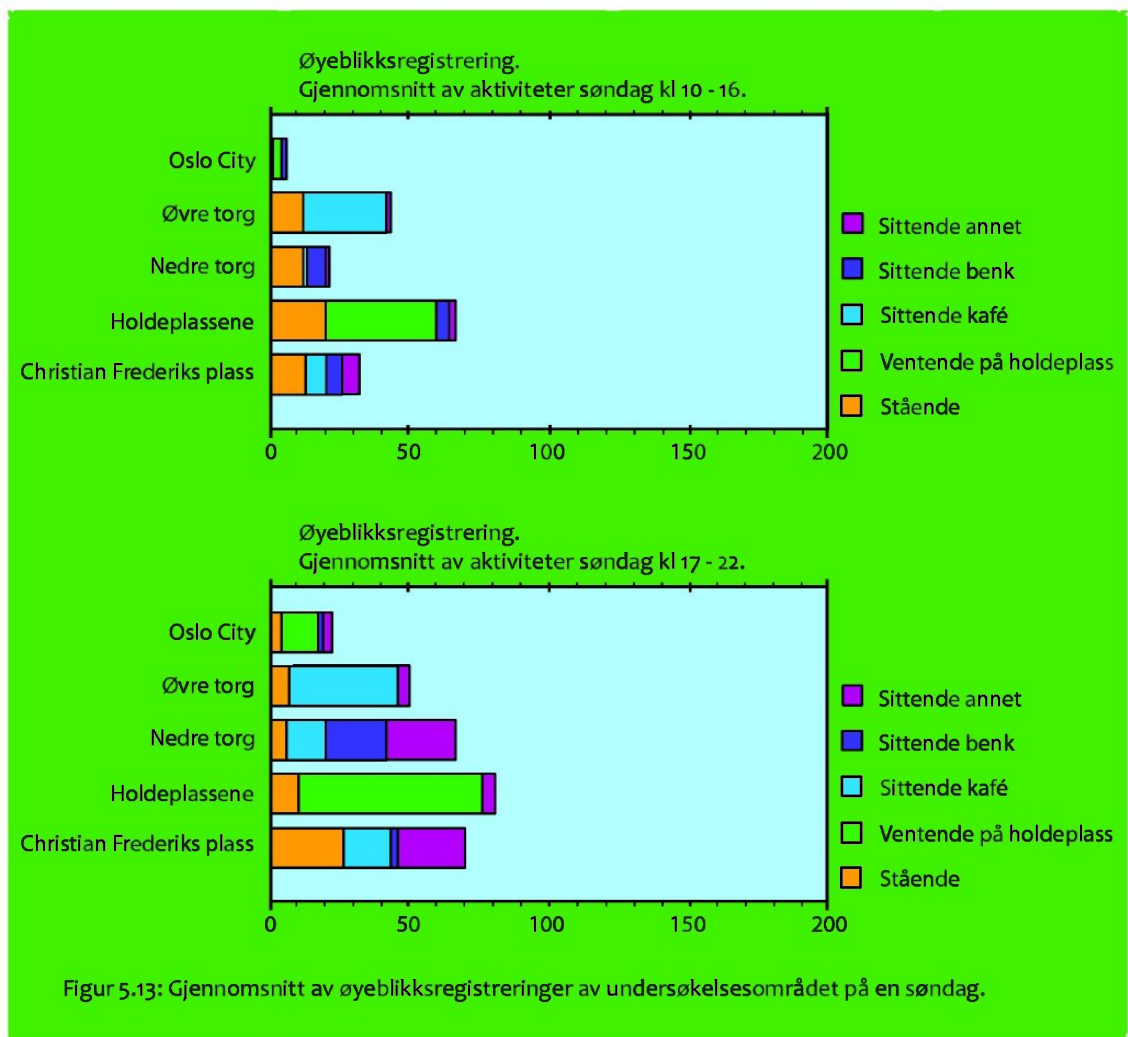
På Nedre torg er det heller ikke mange folk som oppholder seg på søndager. Aktiviteten på Nedre torg er lav mellom kl 10 - 16 på søndager men aktiviteten øker merkbart mellom kl 17 og 21. Særlig antallet sittende øker på kveldstid. En sannsynlig årsak kan være at det var opphold på kvelden og regn på dagen mens vi registrerte.

Holdeplassene

På søndager er det færre stående og flere ventende på holdeplass (*B*) på kvelden enn det er på dagtid. Antallet registrerte på Holdeplassene endrer seg ikke mye fra ukedagene til søndag.

Christian Frederiks plass

Bortsett fra antallet mennesker på uteserveringen til Kristiania (*J*) er antallet registrerte på Christian Frederiks plass rimelig stabilt gjennom hele uken. Det er få mennesker på uteserveringen på søndager, men den aktuelle søndagen var ikke været veldig bra, og steder som dette er veldig væravhengige. Antallet på de fleste av aktivitetene på Christian Frederiks plass øker på kveldstid. Årsaken til at det er stor forskjell på antallet sittende på annet fra dagtid til kveldstid kan være at politiet har ryddet området på dagen, eller at rusmisbrukerne var andre steder da vi foretok tellingene. Det er rusmisbrukerne som utgjør størstedelen av de som oppholder seg på plassen, i motsetning til ukedagene og lørdag, da det er mye mennesker på uteserveringen.



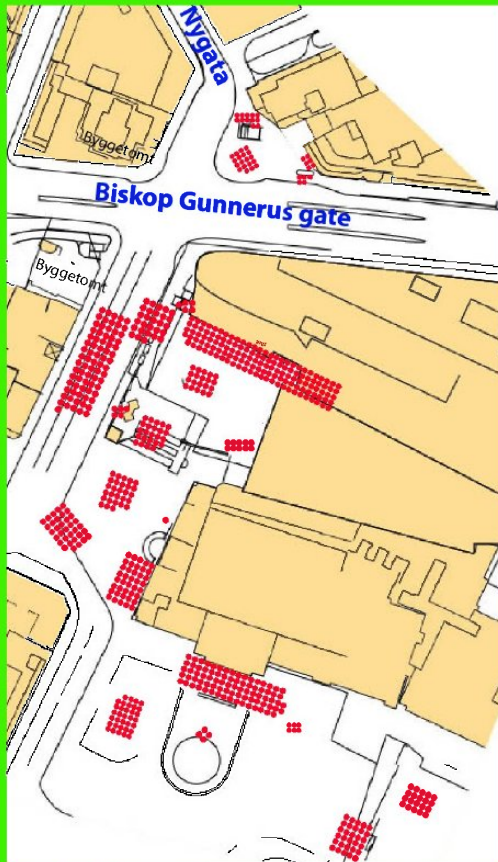
5.2.4 Øyeblikkskart

Registreringene som ble gjort er illustrert i form av øyeblikkskart for hver av de ulike dagene, ukedag, lørdag og søndag. Det er en form for oppsummering som gir et godt inntrykk av hvor folkemassene er konsentrert.

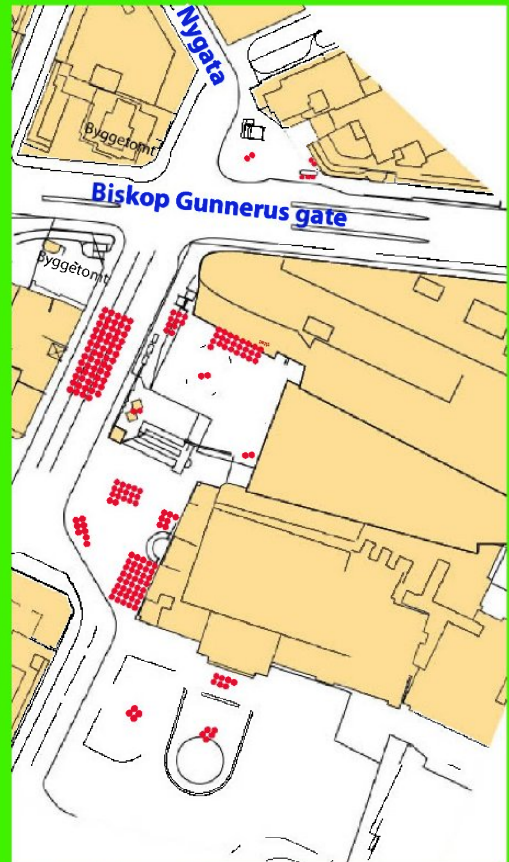
Kartene viser antall mennesker og hvor de oppholder seg kl 16 på de ulike dagene.

Til sammenligning vises også tilsvarende øyeblikkskart fra "Byens liv". Da vår områdeavgrønsing er litt annerledes fra den i "Byens liv" er kartene litt forskjellige. Europarådets plass (tidligere "Vikingplassen") er under oppgradering, det er derfor ikke gjort registreringer der. Hotell Royal Christiania er også under oppussing, og fortauet mot Oslo City er derfor delvis sperret av.

Figur 5.14: Øyeblikkskart over undersøkelsesområdet på en torsdag (venstre) og en søndag (høyre). Man ser at det er mange flere mennesker som oppholder seg i området på torsdagen. Da er butikkene og serveringsstedene åpne og det er flere tilbud for folk i sentrum. I tillegg regnet det på en aktuelle søndagen.



Torsdag kl 16, 1. juli 2010.

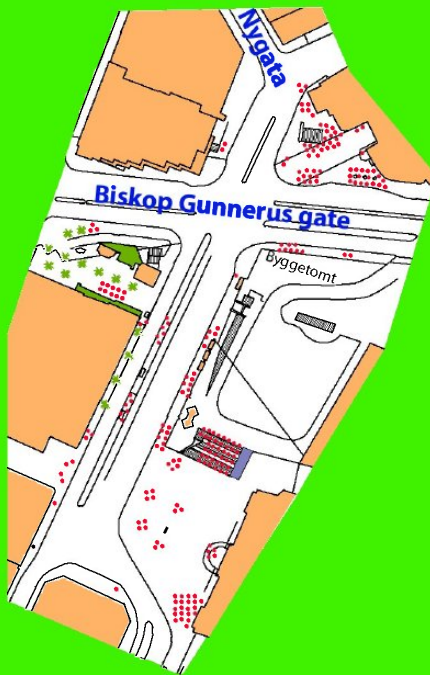


Søndag kl 16, 11. juli 2010.

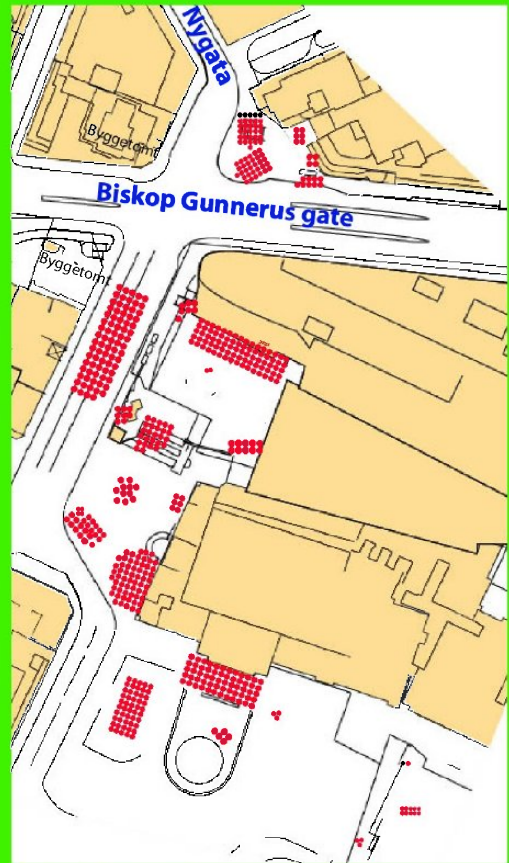
Figur 5.15: Øyeblikkskart over undersøkelsesområdet på to lørdager, en i 1996 (venstre) og en i 2010 (høyre). Mye har skjedd i området siden 1996. Området på Øvre torg var ikke tilrettelagt for opphold-saktiviteter i 1996, og var heller ikke med i undersøkelsesområdet da. Vi har valgt å utelate Europarådets plass i vår undersøkelse, siden den var under ombygging.

Etter oppussingen av Jernbanetorget ble mange av trikke- og bussholdeplassene i området samlet i Fred Olsens gate. Den nye utformingen gjorde det også mulig for flere ventende å oppholde seg på holdeplassene.

Generelt er det flere som oppholder seg i undersøkelsesområdet i øyeblikkskartene fra 2010 enn i 1996. Tiden på året for begge øyeblikkskartene kan ha mye å si for antallet mennesker. Det er trolig flere som er ute i Oslo sentrum på en varm sommerdag enn på en høstdag i september.



Lørdag kl 16, 7. sep 1996.



Lørdag kl 16, 10. juli 2010.

KAPITTEL 6

6.1 Sammendrag av våre funn

INTERVJUER

I utgangspunktet var det tenkt at vi skulle gjøre en undersøkelse som baserte seg på ”Byens liv” (Bettum og Lillebye, 1998). Dette for at vi enkelt skulle kunne sammenligne tall og se på utviklingen som har skjedd i området siden undersøkelsene i ”Byens liv” ble gjennomført.

Etter en del forarbeid fant vi ut at den første undersøkelsen vi lagde ikke ville gi oss svar på det vi lurte på. Sammenligningsgrunnlaget med undersøkelsen i ”Byens liv” var ikke til stede, da vi ikke hadde tilgang på nøyaktige spørreskjemaer. Vi valgte derfor å i tillegg lage en kvalitativ undersøkelse, og stille noen få spørsmål til et utvalg av personer i området ved Jernbanetorget. På denne måten ønsket vi å se hva brukerne av området mener om stedet, på godt og vondt. Spørsmålene var friere enn de ville vært i en kvantitativ undersøkelse, og vi får derfor frem andre meninger enn ”Ja eller nei”. Spørreskjemaet vi har benyttet kan man se i figur 6.1 på neste side. Alle svarene vi mottok ligger under vedlegg til slutt i rapporten.

Vi har forsøkt å få en god bredde i utvalget av mennesker vi intervjuer, men da vi har hatt vår undersøkelse i juli, har vi truffet på et litt annet publikum enn i de ”vanlige” arbeidsmånedene resten av året. Samtidig har vi erfart at de menneskene som oftest har tid til å snakke med oss, er de som ikke ofte er på Jernbanetorget og området rundt. Pendlere, og andre som er her ofte, viser seg å ikke ha tid til, eller lyst til, å prate med oss. Vi mener fortsatt at vi har klart å intervjuet et variert utvalg, og kan dra slutninger av de svarene vi har fått på undersøkelsen. Vi har snakket med folk fra ca 20 år opp til ca 60 år (vi

har ikke spurt om alder, men gjort en antakelse på aldersgruppe). Det har vært både kvinner og menn, nordmenn og utlendinger, folk på ferie og på vei til eller fra jobb. Vi har også forsøkt å intervjuet mennesker fra alle samfunnslag.

6.1 SAMMENDRAG AV VÅRE FUNN

De fleste har dannet seg et inntrykk av hva de mener om Jernbanetorget, på godt eller vondt. En blir påvirket av hvordan stedet blir fremstilt i media, eller hva man opplever på sin ferd gjennom området. Jernbanetorget og områdene rundt er Norges største kollektivknutepunkt, og dette merkers på menneskemengdene som trafikkerer området. Det er nesten alltid mennesker på farten over torgene, og mennesker som venter på trikk eller buss. Samtidig er det veldig mange som sier at de ikke trives på stedet. Hva er det da som får folk til å velge dette stedet til sine reiser?

Svarene vi har fått i undersøkelsen underbygger antakelsen vi hadde på forhånd om at de fleste kun er her fordi de må. Pendlerne reiser til og fra Oslo S eller Jernbanetorget, og enten går videre til jobb, eller bytter til et annet transportmiddel i nærheten. Andre, mindre erfarne reisende opplever at Oslo S og Jernbanetorget er et naturlig utgangspunkt for videre reise i Oslo, og for mange er Jernbanetorget deres første møte med hovedstaden. Tigeren på Jernbanetorget er et naturlig møtepunkt da mange kjenner til denne. Den er også et yndet fotoobjekt. Trafikanten og turistkontoret er også steder som drar mange mennesker til området. Spørsmålet er da om de reisende benyttet hadde seg av disse tilbudene om de hadde hatt alternativer andre steder i Oslo.



Statens vegvesen

Egen observasjon:

Kjønn: Kvinne Mann

Ca alder: år _____

Hvor er vi: _____

Annet (eks. turist, pendler etc.): _____

1) Hvor kommer du fra? _____

2) Hvordan kom du deg hit i dag? _____

3) Hvorfor er du her? _____

- Er du her ofte? _____

4) Hvor godt trives du i området? _____

- Årsak? _____

5) Hva tror du folk synes om Jernbanetorget? _____

6) Føler du deg trygg i området? _____

- Årsak? _____

7) Har oppgraderingene på Jernbanetorget gjort at du bruker området mer/på en annen måte enn før?

8) Har du opplevd problemer med å finne frem, eller komme frem, dit du skal?

Prosjekt Byens liv - intervju skjema nr _____

Problemstilling:

- Hvordan forholder folk seg til Jernbanetorget (etter oppgraderingen)?

Figur 6.1: Spørreskjemaet som ble brukt under vår undersøkelse.

Da det er mange reisende i området, er det viktig at det er lett fremkommelig, og at informasjonen er tilstrekkelig. De spurte har i stor grad hatt lite problemer med fremkommelighet, men kommenterer problemer som at rulletrappen hadde stoppet, eller at de ikke får tilstrekkelig med informasjon når toget er innstilt eller forsinket. Dette er elementer som er svært viktige for hver enkelt, men problemene oppleves nok forskjellig fra person til person. Da det er flere som har kommentert skilting og informasjon, kan vi nok konkludere med at det er forbedringspotensiale på dette punktet, selv om det også er enkelte som har sagt at det er bra skiltet.

Før oppgraderingen av Jernbanetorget i 2007-2009 lå det flere holdeplasser spredt rundt i området, og ett av målene med oppgraderingen var å samle disse, samt å gjøre fremkommeligheten for de reisende bedre. De spurte synes det er enkelt å finne frem dit de skal, men det er overraskende få som har merket noe særlig til at det har skjedd oppgraderinger. Det er flere av de som ofte er på Jernbanetorget som sier at de ikke har lagt merke til forandringene, da de uansett bare haster forbi. Det er et par stykker som har kommentert at det var dårlig fremkommelighet i anleggsperioden, men at de ikke har merket noe til bedre fremkommelighet ellers. Om dette er fordi fremkommeligheten ikke har blitt noe bedre, eller om folk ikke husker hvordan de opplevde området for 3 år siden, er vanskelig å konkludere med. Uansett er fremkommeligheten og opplevelsen av trivsel i området økt i forhold til under anleggsperioden.

Ut i fra svarene i undersøkelsen kan vi tolke at folk ikke oppholder seg i området over tid. De aller fleste er bare innom, på vei til eller fra et ærend eller jobb. De som oppholder seg litt lenger er turister, eller mennesker som har andre grunner til opphold – som rusmisbrukere, tiggere, selgere, gatemusikanter etc. Folk oppholder seg ikke på Jernbanetorget om man ikke må, eller ikke kjenner til det ryktet stedet har. Det er selvfølgelig unntak, og vi ser at uteserveringene

på Øvre Torg og Christian Frederiks plass er godt besøkt. Her føler en seg kanskje litt beskyttet fra omverdenen. Det er uansett ikke langt fra Egon til oppholdsstedet for rusmisbrukere ved nedgangen til T-banestasjonen. Det er heller ikke langt fra uteserveringen til Kristiania til ”Plata”. De spurte sier at de unngår området pga. rusmisbrukere, men velger likevel å sette seg ned for mat eller drikke kun få meter unna der de holder til.

De aller fleste av de spurte har ikke spesielt høy opplevelse av trivsel i området. Det nevnes årsaker som åpenlys narkotikahandel, mye mennesker samlet på ett sted, og at det estetiske ikke tiltaler dem. Flere kommenterer at de synes det er ubehagelig med større ansamlinger av rusmisbrukere og tiggere. Dette er for mange årsaken til at de ikke oppholder seg i området over lenger tid. Samtidig svarer også rusmisbrukerne at de ikke trives i området. De reiser også til Jernbanetorget fordi de må, men ønsker egentlig ikke å oppholde seg her. Hvor ofte en besøker Jernbanetorget ser ikke ut til å ha innvirkning på hvordan man trives der. Svarene spriker både hos de som reiser her ofte og de som er her sjelden eller for første gang. Det finnes alltid unntak, og vi snakket med to menn som oppholdt seg på Jernbanetorget nesten hver dag. Han ene sa at han sitter på trappen hver dag og ser utover Nedre torg. For han var dette et morgenrituale. Dette var en turist fra Kroatia. Den andre mannen sa at han er ofte på Jernbanetorget om sommeren, og likte at det fantes sittemuligheter uten kjøpepress. Begge sier at de liker at det skjer mye og at det er mye mennesker her. Samtidig har de også registrert alle de negative aspektene ved stedet, men føler seg likevel trygge. Når vi kommer til spørsmålet om man føler seg trygg i området, er det en ganske bred enighet blant de spurte om at så lenge en ikke er alene og bare ferdes i området på dagtid, så føler de fleste seg trygge. De fleste har også tatt sine forholdsregler, og passer ekstra godt på tingene sine rundt Jernbanetorget.

Mennesker forholder seg til menneskemengder og marginaliserte grupper – som rusmisbrukere og tiggere – på forskjellig måte, noen unngår helt dem og stedene der de oppholder seg. Dette innebærer at for å få et komplett og riktig bilde av

hvordan folk forholder seg til Jernbanetorget må vi også spørre de som ikke oppholder seg i området om dette. Det har vi ikke gjort i vår rapport, men kan være interessant som en fortsettelse av vårt arbeid.

Figur 6.2: Sitater fra intervjuobjektene våre.

I løpet av intervjuene vi gjorde i undersøkelsesområdet, møtte vi på en del mennesker som hadde forskjellige oppfatninger av Jernbanetorget som byrom. Her har vi valgt å presentere sitater fra fire av intervjuobjektene våre.



LITTERATURLISTE

=Oslo, 200?. Om oss. [internett]

Tilgjengelig på <http://erlikoslo.wordpress.com/about/> [Lest 7 august 2010]

Bettum, O. og Lillebye, E., 1998. Byens liv - gaten som sosial arena. Oslo. Oslo: Statens Vegvesen

Den Norske Opera og Ballett, 2010. Fakta om Operaen. [Internett]

Tilgjengelig på <http://www.operaen.no/Default.aspx?ID=27417> [Lest 2 august 2010]

Elton, L., 2009. Operaen får Europas viktigste arkitekturpris. Verdens gang. [Internett] 29. april.

Tilgjengelig på <http://www.vg.no/rampelys/artikkel.php?artid=542786> [Lest 22 juli 2010]

Haug, Ellen, 2009. Utkast til delutredning til regulering av Østbanebygningen. [Notat 31.03.2009]

Oslo: Civitas

Helse og velferdsetaten, 2010. Månedssrapport i luftforurensninger Mai 2010. [Internett] Oslo Kommune, Helse og velferdsetaten. Tilgjengelig på: http://www2.nilu.no/LKReports/2010mai_rapport.pdf

[Lest 5 august 2010]

Iraki, R. og Haram. I.V., 2010. Oslo vil ha ny tigge-regler. [internett] Tilgjengelig på <http://nrk.no/nyheter/distrikt/ostlandssendingen/1.6957970>

[Lest 6 august 2010]

Jafari, R.S., 2008. =Oslo bare for nordmenn. Dagsavisen. [Internett] 21. juli.

Tilgjengelig på <http://nrk.no/nyheter/distrikt/ostlandssendingen/1.6957970> [Lest 6 august 2010]

Justis- og politidepartementet, 2005. Løsgjengerloven oppheves fra nyttår. [Internett]

Tilgjengelig på <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/pressemeldinger/pressemeldinger/2005/losgjengerloven-oppheves-fra-nyttar.html?id=103412> [Lest 2 august 2010]

KLP Eiendom, 2010. Kontorer/Næringslokaler. [Internett]

Tilgjengelig på <http://www.klpeiendom.no/web/klpeiendom.nsf/pages/KLPEiendomOsloVaareeiendommerKontorerNaeringslokaler.html> [Lest 2 august 2010]

Laudal, P.R. 2010. ÅDT-tellinger i Oslo. [Mail] Epost til S. Lu fra P.R. Laudal, Samferdselsetaten i

Oslo. Sendt 14. juli.

Luftkvalitet.info, 2010. Luftkvaliteten nå på Grønland. [Internett]

Tilgjengelig på http://www.luftkvalitet.info/default.aspx?pageid=982&st_id=304 [Lest 5 august 2010]

- Hansen, T. og Nejad.A., 2006. Test: P-hus i Oslo. Aftenposten [Internett] 19.januar. Tilgjengelig på <http://www.aftenposten.no/forbruker/bil/article1201806.ece> [Lest 19 august 2010]
- Nordby, C.M., Olsen, T. & Sahl, I., 2010. Fra paradegate til pariagate. Aftenposten [internett] 29.juni. Tilgjengelig på <http://www.aftenposten.no/nyheter/oslo/article3712973.ece>. [Lest 2 august 2010]
- NRK, 2010. Rusmiljøet i Oslo vokser. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7201334> [Lest 3 august 2010]
- Orskaug, O., 2009. Choice bygger hotell på Østbanen. Reiselivsavisen [Internett] 19. oktober. Tilgjengelig på <http://reiselivsnytt.wordpress.com/2009/10/19/choice-bygger-hotell-pa-%C3%B8stbanen/> [Lest 10 august 2010]
- Oslo City, 2008. Fakta om Oslo City. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.oslocity.no/fakta-om-oslo-city> [Lest 2 august 2010]
- Oslo domskirke, 2010. Fullstendig programoversikt. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.oslodomkirke.no/program/1130/fullstendig-programoversikt/> [Lest 26 august 2010]
- Oslo Kommune, 2008. Operaallmenningen. [Internett]
Tilgjengelig på http://www.prosjekt-bjorvika.oslo.kommune.no/elementer_i_utbyggingen/allmenninger_og_plasser/operaallmenningen/ [Lest 2 august 2010]
- Oslo Kommune, 2009. Fjordbyen - Bjørvika. [Internett]
Tilgjengelig på http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no/om_bjorvika/ [Lest 2 august 2010]
- Oslo politidistrikt, 2010. Kriminaliteten i Oslo, årsrapport 2009. [internett] Tilgjengelig på: https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/oslo/Vedlegg_588.pdf [Sist lest 6. august 2010].
- Oslo Spektrum, 200?. Om oss. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.oslopektrum.no/om-oss.131980.no.html> [Lest 26 august 2010]
- Politiets fellesforbund, 2010. Vil ha innsats på Plata hele året. [internett]
Tilgjengelig på <http://www.pf.no/id/18273> [Lest 26 august 2010]
- Rom Eiendom, 200?a. Nye Oslo S. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.romeiendom.no/vaare-eiendommer/nye-oslo-s> [Lest 21 juli 2010]
- Rom Eiendom, 200?b. Prosjekter. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.romeiendom.no/prosjekter>[Lest 2 august 2010]
- Statistisk sentralbyrå, 2009. Støyeksponering og støyplage i Norge, 1999-2007 [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.ssb.no/magasinet/miljo/kopi.html> [Lest 5 august 2010]

Statens Vegvesen, 2004. Detaljplan for Jernbanetorget kollektivknutepunkt - Byggetrinn 1. [Detaljplan 13.08.2004] Oslo: Statens Vegvesen

Statens Vegvesen, 2008a. E18 Bjørvikaprojektet. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Bjorvika> [Lest 20 juli 2010]

Statens Vegvesen, 2008b. Jernbanetorget. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/jernbanetorget> [Lest 20 juli 2010]

Statens Vegvesen, 2010. Seksjon for trafiksikkerhet, Vegdirektoratet.

Statistisk sentralbyrå, 2010a. Folkemengd, etter kjønn og alder. Oslo. Bydel. 1 januar 2010 [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.ssb.no/emner/02/01/10/folkemengde/tab-2010-03-11-22.html> [Lest 20 juli 2010]

Statistisk sentralbyrå, 2010b. Innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.ssb.no/emner/02/01/10/innvbef/tab-2010-04-29-11.html> [Lest 20 juli 2010]

Statistisk sentralbyrå, 2010c. Privathusholdninger og personer i privathusholdninger, etter husholdningsstørrelse, fylke, kommune og bydel. 1. januar 2010. Prosent [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.ssb.no/familie/tab-2010-04-08-04.html> [Lest 20 juli 2010]

Thon Hotels, 2010. Om Thon Hotels. [Internett]
Tilgjengelig på <http://www.thonhotels.no/om-thon-hotels/> [Lest 2 august 2010]

Tvedt, Knut Are, 2000. Oslo Byleksikon. 4. utgave. Oslo: Kunnskapsforlaget

Vg nett, 2009. Operaen er blitt Norges fremste turistattraksjon. Verdens gang. [Internett] 1. juli.
Tilgjengelig på <http://www.vg.no/reise/artikkel.php?artid=557595> [Lest 22 juli 2010]

Yr.no, 2010. Værstatistikk for Oslo [Internett]
Tilgjengelig på Yr.no/sted/Norge/Oslo/Oslo/Oslo/detaljert_statistikk.html [internett, sist lest 5. aug 2010]

BILDELISTE

De aller fleste bildene i rapporten er fotografert av medforfatter Andreas Rønsdal. Noen bilder er hentet fra rapporten Byens liv og er merket med det i bildeteksten. De få bildene som er hentet fra internett står listet i bildelista vår.

Under er en oversikt over figurene som vi ikke har utformet helt selv.

BILDER:

Bilde 3.1: Rom Eiendom, 200?. <http://www.romeiendom.no/vaare-eiendommer/nye-oslo-s>

Bilde 3.2: Rom Eiendom, 200?. <http://www.romeiendom.no/vaare-eiendommer/nye-oslo-s>

Bildene på side 37:

- Oslo city:: http://www.jhl-eiendomsteknikk.no/prosjekter_oc.html
- Byporten: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/21/Byporten.jpg>
- Oslo-s: <http://www.flickr.com/photos/brusse/2546011022/sizes/l/in/photostream/>

FIGUR:

Alle figurene i rapporten har blitt bearbeidet, med unntak av figur 3.1.

Figur 1.1: Figurkart fra Byens liv.

Figur 2.1: Kart fått fra IN'BY.

Figur 3.1: Historisk kart fra Byens liv.

Figur 4.1: Figur hentet fra Byens liv.

Figur 4.3: Oversikt ÅDT, fått på mail fra Samferdselsetaten. (Laurdal, P.R., 2010)

Figur 4.4: Oversikt trafikkulykker, fått på mail fra Trafikksikkerhetavdelingen, Statens vegvesen.

Figur 4.5: Registrerte anmeldelser, hentet fra en kriminalitetsrapport. (Oslo Politidistrikt, 2010)

Figur 4.6: Kart over voldssaker. (Aftenposten 2005, utarbeidet etter tall fra Oslo Politidistrikt)

Figur 4.7: Bebyggelsens hovedkarakter, fra Byens liv.

Figur 4.8: Bebyggelsens alder fra Byens liv.

Figur 4.9: Materialbruk på gatenivå. Bearbeidet kart fra IN'BY.

Figur 4.10: Varehandel, kart fra IN'BY.

Figur 4.12: Kulturtilbud, kart fra IN'BY.

Figur 4.13: Kjøremønster, kart fra IN'BY.

Figur 4.14: Kollektivtrafikk, kart fra IN'BY.

Figur 5.1: Tellesnitt, kart fra IN'BY.

Figur 5.2: Fotgjengerkart søndag 2010, kart fra IN'BY.

Figur 5.3: Fotgjengerkart ukedag 2010, kart fra IN'BY.

Figur 5.4: Fotgjengerkart ukedag 1996, kart fra Byens liv.

Figur 5.5: Fotgjengerkart lørdag 2010, kart fra IN'BY.

Figur 5.6: Fotgjengerkart lørdag 1996, kart fra Byens liv.

Figurer 5.7 - 5.9: Uformingen på grafene er hentet fra Byens liv.

Figur 5.10: Oversikt over undersøkelsesområdet, kart fra Byens liv.

Figurer 5.11 - 5.13: Uformingen på grafene er hentet fra Byens liv.

Figur 5.14: Øyeblikkskart, kart fra IN'BY.

Figur 5.15: Øyeblikkskart, kart fra Byens liv (venstre) og IN'BY (høyre).

VEDLEGG

Vedlegg A:

Skjema som vi brukte under fotgjengertellingene - tidlig økt.

Vedlegg B:

Skjema som vi brukte under fotgjengertellingene - sen økt.

Vedlegg C:

Skjema som vi brukte til registrering av oppholdsaktiviteter - tidlig økt.

Vedlegg D:

Skjema som vi brukte til registrering av oppholdsaktiviteter - tidlig økt.

Vedlegg E:

Tidlig spørreundersøkelse. Laget etter opplysninger fra Byens liv.

Vedlegg F:

Spørreskjema som vi brukte til intervjuene våre.

Vedlegg G:

Svar som vi fikk under intervjuene våre. De er sortert etter forbokstaven på intervjuerens etternavn: Lu, Heksem og Rønsdal. Intervjuene til Lu er plassert i starten fordi de var testintervjuer gjort av intervjuobjekter fra Vegdirektoratet. Vi har valgt å ha dem med på grunn av at svarene deres er med og illustrerer oppfatningen folk flest har av Jernbanetorget som byrom.

VEDLEGG A

Skjema fotgjengertellinger - tidlig økt						
Dato/ukedag:						
Karl Johans gate						
Antall fotgjengere						
	Mot Jernbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 10						
kl 12						
kl 14						
kl 16						
Biskop G. gate						
Antall fotgjengere						
	Mot Jernbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 10						
kl 12						
kl 14						
kl 16						
Oslo City						
Antall fotgjengere						
	Mot Jernbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 10						
kl 12						
kl 14						
kl 16						
Nygaten						
Antall fotgjengere						
	Mot Jernbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 10						
kl 12						
kl 14						
kl 16						

VEDLEGG B

Skjema fotgjengertellinger - sen økt						
Dato/ukedag:						
Karl Johans gate						
Antall fotgjengere						
	Mot Jerbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 17						
kl 19						
kl 21						
Biskop G. gate						
Antall fotgjengere						
	Mot Jerbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 17						
kl 19						
kl 21						
Oslo City						
Antall fotgjengere						
	Mot Jerbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 17						
kl 19						
kl 21						
Nygaten						
Antall fotgjengere						
	Mot Jerbanetorget	Fra Jernbanetorget	Totalt	Temp i dag:	Været i dag:	Spesiell begivenhet i Oslo:
kl 17						
kl 19						
kl 21						

VEDLEGG C

Registrering aktiviteter - tidlig økt

Dato/ukedag:

Nedre torg + trappa

	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 10					
kl 12					
kl 14					
kl 16					

Christian Frederiks plass

	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 10					
kl 12					
kl 14					
kl 16					

Øvre Torg

	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 10					
kl 12					
kl 14					
kl 16					

Holdeplassen

	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 10					
kl 12					
kl 14					
kl 16					

Oslo City

	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 10					
kl 12					
kl 14					
kl 16					

VEDLEGG D

Registrering aktiviteter - sen økt					
Dato/ukedag:					
Nedre torg + trappa					
	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 17					
kl 19					
kl 21					
Christian Frederiks plass					
	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 17					
kl 19					
kl 21					
Øvre Torg					
	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 17					
kl 19					
kl 21					
Holdeplassen					
	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 17					
kl 19					
kl 21					
Oslo City					
	Aktiviteter				
	Stående	Ventende på holdeplass	Sittende på benk	Sittende på utekafe	Sittende på annet
kl 17					
kl 19					
kl 21					

VEDLEGG E

T

SPØRREUNDERSØKELSE
"BYENS LIV"

T

Statens vegvesen

Denne spørreundersøkelsen er utarbeidet som en del av et studentsamarbeid mellom sommerstudenter ansatt i Vegdirektoratet i Oslo sommeren 2010. Prosjektarbeidet er en videreføring av en analyse kalt "Byens Liv" fra 1996. Målet med undersøkelsen er å kartlegge menneskers bruk av Jernbanetorget og området rundt, og kan bli brukt til vurdering av oppussing av Jernbanetorget.

Når på dagen er undersøkelsen utført?

 (1) Dag (2) Kveld

Hvilken dag er undersøkelsen utført på?

 (1) Ukedag (2) Lørdag (3) Søndag

Hvor er undersøkelsen utført?

 (1) Cristian Frederiks plass (2) Nedre torg og trapp (3) Øvre torg (4) Holdeplassen (5) Oslo city

Hvorfor er du her?

 (1) Bytte av transportmiddel (2) Kafé'/restaurant/kultur (3) Spasertur/ferie/fritid (4) Forbipasserende (5) Ærend (6) Arbeid/utdannelse

Hvor lang tid oppholder du deg i området?

 (1) Mindre enn 10 min (2) 10- 60 min (3) 1-3 timer (4) Mer enn 4 timer

Hvor mange dager i uken bruker du området?

 (1) Sjeldnere enn 1 (2) 1 (3) 2-3 (4) 4-5 (5) 5-7

Hvordan kom du deg hit idag?

 (1) Bil (2) Kollektiv (3) Til fots (4) Sykkel

Hvor godt trives du i området?

 (1) Dårlig (2) Mindre godt (3) Godt (4) Meget godt

Hvor trygg føler du deg i området?

 (1) Utrygg (2) Middels trygg (3) Trygg

T

T

T

T

Hva er den viktigste grunnen til at du er her?

(På en skala fra 1-5, der 1 er dårlig og 5 er veldig bra, hvilken kvaliteter har gjort at du er her nå?)

	Dårlig				Veldig bra
(1) Bilfritt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Offentlig transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Sitteplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Stille og rolig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Flotte bygninger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Trær og grøntarealer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Kafé og uteliv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Møte noen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Mye mennesker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Store åpne byrom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(11) Smale intime gater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(12) Forretningstilbud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor gammel er du?

- (1) 0-15 år
- (2) 15-25 år
- (3) 25-65 år
- (4) Over 65 år

Hva jobber du med?

- (1) I arbeid
- (2) Student/skoleelev
- (3) Hjemmевærende
- (4) Pensjonist

Hvor bor du?

- (1) Oslo (kryss av på kart)
- (2) Akershus
- (3) Annet

T

T

VEDLEGG F - SPØRRESKJEMA



Statens vegvesen

Prosjekt Byens liv - intervju skjema nr _____

Problemstilling:

- Hvordan forholder folk seg til Jernbanetorget (etter oppgraderingen)?

Egen observasjon:

Kjønn: Kvinne Mann Ca alder: år _____

Hvor er vi: _____

Annet (eks. turist, pendler etc.): _____

1) Hvor kommer du fra? _____

2) Hvordan kom du deg hit i dag? _____

3) Hvorfor er du her? _____

- Er du her ofte? _____

4) Hvor godt trives du i området? _____

- Årsak? _____

5) Hva tror du folk synes om Jernbanetorget? _____

6) Føler du deg trygg i området? _____

- Årsak? _____

7) Har oppgraderingene på Jernbanetorget gjort at du bruker området mer/på en annen måte enn før?

8) Har du opplevd problemer med å finne frem, eller komme frem, dit du skal?

VEDLEGG G - SVAR TIL SPØRRESKJEMA

L1

Kjønn/alder: Mann, 45 år

Hvor: SVV

Annet: Pendler

- 1) Kommer fra: Drammen
- 2) Reisemåte:
- 3) Hvorfor er du her: Bytte tog, bruke tid
Er du her ofte: 2 ganger/uka
- 4) Trivsel: Mistrives ikke
Årsak: Narkomane, bra info på skjerm. Men ikke fristende å komme hit.
- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Ja (4)
Årsak: Trygge omgivelser, ser ikke mange skumle
- 7) Oppgraderingene: Bruker ikke på annen måte, men synes det har blitt bedre oversikt
- 8) Problemer med å finne frem: Nei

L2

Kjønn/alder: Mann, 30 år

Hvor: SVV

Annet: Pendler

- 1) Kommer fra: Oslo, kom i fjor
- 2) Reisemåte: Buss/t-bane
- 3) Hvorfor er du her: Bytte, reise et sted
Er du her ofte: 5-6 ganger i uken
- 4) Trivsel: Ikke så godt
Årsak: Narkomane, mye trafikk. Det finnes bedre steder. Det er ikke fint der, og det er vanskelig å gå rundt ved fotgjengerovergangene siden det er mye trafikk, så det blir mye venting.
- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Ja
Årsak: Jeg er en stor mann, og jeg ferdes der på trygge tider av døgnet.

7) Oppgraderingene: Har ikke lagt merke til dem, flyttet fra Trondheim i fjor

8) Problemer med å finne frem: Det er bra tilgjengelighet.

L3

Kjønn/alder: Mann, 50

Hvor: SVV

Annet:

- 1) Kommer fra: Ellingsrud
- 2) Reisemåte:
- 3) Hvorfor er du her: Tar toget
Er du her ofte: 1 gang/mnd
- 4) Trivsel: Halvveis
Årsak:
- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Trygg
Årsak:
- 7) Oppgraderingene: Nei
- 8) Problemer med å finne frem: Lett å komme frem, bra skiltet

L4

Kjønn/alder: Mann, 60

Hvor: SVV

Annet:

- 1) Kommer fra: Ski
- 2) Reisemåte:
- 3) Hvorfor er du her: Skal gjøre ærender i sentrum. Besøker Trafikanten
Er du her ofte: 2 ganger/mnd
- 4) Trivsel: OK (3)
Årsak: Tenker ikke på trivsel når jeg er i området,

fordi jeg kun passerer. Noen ganger stopper jeg hvis de har funnet på noe nytt. Da tenker jeg, "hva finner de på nå?"

5) Hva synes folk:

6) Trygghet: 4 eller 5

Årsak: Få sjenerende personer

7) Oppgraderingene: Ikke lagt merke til det. Nei

8) Problemer med å finne frem: Finner lett frem fordi jeg er kjent på jernbanen. Syns det er bra med infotavler, og det har gått bra å ha med koffert.

L5

Kjønn/alder: mann, 50

Hvor: SVV

Annet:

1) Kommer fra: Grefsen

2) Reisemåte:

3) Hvorfor er du her: Tar T-banen når jeg gjør ærender i sentrum. Bruker ikke plassen til bytting.

Er du her ofte: 1 gang annenhver måned

4) Trivsel: Ok (3)

Årsak: Samler mye folk, og blir litt sjenerende.

Men den åpne plassen gjør det mer oversiktlig. Jeg er her kun når jeg må. Behovsstyrt.

5) Hva synes folk:

6) Trygghet: Veldig trygg (5)

Årsak: Jeg har ikke sett noe som gjør at jeg føler meg utrygg.

7) Oppgraderingene: Synes det er bra at de har tatt bort rekkverkene ved trikken. Før ble man så retningsstyrt, men nå er det lettere å bestemme retningen man vil gå selv. Trafikkreguleringen har også blitt bedre.

8) Problemer med å finne frem: Synes det er veldig greit nå, men vanskeligere før når det var byggeplass

L6

Kjønn/alder: Mann, 40

Hvor: SVV

Annet:

1) Kommer fra: Bøler

2) Reisemåte:

3) Hvorfor er du her: Bytter transportmiddel, eller for å gjøre ærender i sentrum.

Er du her ofte: Mindre enn 1 gang/mnd. Reiser lite via Oslo, kun når det er behov for det.

4) Trivsel: Ikke så bra (2)

Årsak: Det er negativt at der så mye folk der. Kjenner ikke så godt til området.

5) Hva synes folk:

6) Trygghet: Ja

Årsak: Ferdes mest på dagtid, føler meg ikke truet.

7) Oppgraderingene: Har kun sett det som byggeplass, har ikke vært der siden det ble ferdig.

8) Problemer med å finne frem: Synes det er bra og oversiktlig der, ikke noe problem å komme frem.

Annet: Savner mer grøntarealer der.

L7

Kjønn/alder: Mann, 60

Hvor: SVV

Annet:

1) Kommer fra: Son

2) Reisemåte:

3) Hvorfor er du her: Nesten kun bytting, ikke så ofte i Oslo utenom jobb.

Er du her ofte: 5 dager/uka

4) Trivsel: 4 eller 5

Årsak: Fint teknisk. Men jeg liker ikke at jeg plutselig ser tiggere og narkomane åpenlyst. Fint ellers. Særlig bra inne, med butikker. Åpent og rent inne.

5) Hva synes folk:

6) Trygghet: Ja (5)

Årsak: Ser ingen truende episoder, feks. antasting eller nasking. Føler at det er litt avstand til slike episoder da jeg ikke har opplevd det selv.

7) Oppgraderingene: Bruker det hovedsaklig til å slå ihjel dødtid og gjøre ærender imens. Men bruker ikke plassen mer.

8) Problemer med å finne frem: Mangelfull info fra NSB når det gjelder forsinkelser. Ellers lett å komme

frem.

L8

Kjønn/alder: Kvinne, 25

Hvor: Trappa

Annet: Snakket dårlig norsk

- 1) Kommer fra: Høybråten
- 2) Reisemåte: Buss
- 3) Hvorfor er du her: Møte noen
Er du her ofte: 1 dag i uka
- 4) Trivsel: Trives
Årsak: Hyggelig mennesker, ikke bra med narkotika
- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Er ikke redd.
Årsak: er ikke lov med kriminalitet i Norge
- 7) Oppgraderingene:
- 8) Problemer med å finne frem: Lett

L9

Kjønn/alder: Kvinne, 30

Hvor: Øvre Torg

Annet: Gjennomreisende, slå ihjel tid

- 1) Kommer fra: Bergen, kun her i dag
- 2) Reisemåte: Tog
- 3) Hvorfor er du her: Skal bytte tog
Er du her ofte:
- 4) Trivsel: Ok 3
Årsak: Det er nok sitteplasser for folk som venter
- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Trygg 4
Årsak: Det er ingen tiggere å se

7) Oppgraderingene: Finere nå, mye tryggere siden sist hun var her, for 5 år siden.

8) Problemer med å finne frem: Det var litt uoversiktlig da hun kom fra toget. Men det var mange synlig NSB-ansatte der. Alt er ikke intuitivt, man må aktivt søke opp info selv. Det har ikke vært noe problem med tilgjengeligheten.

L10

Kjønn/alder: Mann, 20

Hvor: Trappa

Annet: Turist, 1 mnd i Oslo

- 1) Kommer fra: Kroatia
- 2) Reisemåte: Buss
- 3) Hvorfor er du her: Slappe av. Sitter i trappa hver dag og ser utover Nedre Torg. Nesten et morgenrituale.
Er du her ofte: Hver dag
- 4) Trivsel: 4
Årsak: Masse folk, rolig her. Føler at det er mulig å slappe av og ikke haste avgårde.
- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Sånn passe trygg. (3)
Årsak: han ser at det er både politi og narkomane her.

7) Oppgraderingene:

8) Problemer med å finne frem: Lett å finne frem, ok med informasjon. Er vant med å reise rundt i fremmede byer, tar seg da god tid. Lett å ta med koffert pga rulletrapp.
Annet: Savner penere plasser, flere barer

L11

Kjønn/alder: Mann og dame, 60

Hvor: Trappa

Annet: Krykker og koffert

- 1) Kommer fra: Bergen
- 2) Reisemåte: Tog

3) Hvorfor er du her: Gjennomreise
Er du her ofte: Nei, men har bodd i Oslo før.

4) Trivsel: Greit
Årsak: Det ser ut som om det er greit å ta en øl her, f.eks.

5) Hva synes folk:

6) Trygghet: 4
Årsak: Har hørt om området, så vi kommer til å være på vakt. Føler seg ikke redde.

7) Oppgraderingene: Husker ikke hvordan det var før, men nå er det fint. Kan sammenlignes med Torgallmenningen i Bergen.

8) Problemer med å finne frem: Var greit å finne frem til Trafikanten i alle fall. Møtte en hindring siden rul-letrappa hadde stoppet opp.

L12

Kjønn/alder: Mann, 20

Hvor: Øvre Torg

Annet: Dansk

1) Kommer fra: Danmark
2) Reisemåte: Kom med toget i dag
3) Hvorfor er du her: Venter på toget videre
Er du her ofte: Ikke vært her på år

4) Trivsel: 3
Årsak: Fine bygninger, rent

5) Hva synes folk:

6) Trygghet: 2
Årsak: Er ikke redd, men blir litt usikker siden dette er et nytt og ukjent sted

7) Oppgraderingene:
8) Problemer med å finne frem: Synes det er veldig lett

L13

Kjønn/alder: Mann, 40

Hvor: Nedre Torg

Annet: Sitter der ofte for å se på folk

1) Kommer fra: Oslo
2) Reisemåte: Sykkel
3) Hvorfor er du her: Ser på folk, bra plass. Mye som skjer, med utsikt til Karl Johans gate. Sittemuligheter uten kjøpepress. Samlingspunkt.
Er du her ofte: Ofte om sommeren

4) Trivsel: Trives
Årsak: Se punkt 3

5) Hva synes folk:

6) Trygghet: Ja, på dagtid
Årsak: Har sett slåsskamper. narkomane som okkuperer plassene og tilbyr stoff. Dette skjer kun i Oslo og er en skam for byen.

7) Oppgraderingene: Har jo lagt merke til at det er forskjeller. F.eks har han mistet gatekjøkkenet på Europarådets plass som samlingspunkt. Han har tidligere sittet på trappa når det ikke har vært andre steder å sitte. Sitter der om det er fint vær, og synes det er bra at det har kommet flere arrangementer på Nedre Torg. Det er bra det er sittemuligheter da, og man kan dra dit uavhengig av vær, for man slipper gummistøvler.

8) Problemer med å finne frem: Det er dårlig med skilting og info, det er smått og ikke lett å finne skilt og gatenavn. Å komme frem er OK.

Annet: Savner ikke-kommersielle sittegrupper. De eksisterende benkene er så harde og ubehagelige. Vil gjerne bruke dem som gratis rasteplass. Dumt med do-avgift, men skjønner at det er pga de narkomane. Men

slike ting gjør at det er vanskelig å velge Jernbanetorget som et naturlig sted å oppholde seg over tid.

L14

Kjønn/alder: Kvinne, 40

Hvor: Trappa

Annet: Polsk, snakker norsk

- 1) Kommer fra: Polen, vært i Norge 1 mnd.
- 2) Reisemåte: Trikk
- 3) Hvorfor er du her: Vente på venninne
Er du her ofte: Første gangen i dag
- 4) Trivsel: Trives
Årsak: Mye folk, indianere (som underholder på Jernbanetorget)
- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Ja
Årsak:
- 7) Oppgraderingene: Ikke vært her før
- 8) Problemer med å finne frem: Nei

L15

Kjønn/alder: Mann, 17

Hvor: Trappa

Annet: Turist

- 1) Kommer fra: Polen, vært i Norge 1 mnd
- 2) Reisemåte: Kollektivt
- 3) Hvorfor er du her: Slappe av, sitte ned
Er du her ofte: andre gang i dag
- 4) Trivsel: Ja
Årsak: Møtepunkt. Lett å kjenne igjen og finne

frem. Stort sted

- 5) Hva synes folk:
- 6) Trygghet: Ja
Årsak: Stort og oversiktlig sted
- 7) Oppgraderingene:
- 8) Problemer med å finne frem: Lett å finne frem

L16

Kjønn/alder: Kvinne, 20

Hvor: Benkene

Annet:

- 1) Kommer fra: Sverige, bodd i Oslo før
- 2) Reisemåte: Tog
- 3) Hvorfor er du her: Vente på venninne
Er du her ofte:
- 4) Trivsel: 3
Årsak: Rusmisbrukere, egentlig ingen mening om stedet.
- 5) Hva synes folk: Trafikkåre, ingen mening, skal bare videre
- 6) Trygghet: Det går fint på dagtid
Årsak: Mye folk, lyst
- 7) Oppgraderingene: Har blitt bedre og mer moderne.
- 8) Problemer med å finne frem: Lett å finne frem, kanskje litt vanskelig å komme frem hvis man skal gå ned trappa med koffert.

L17

Kjønn/alder: Kvinne, 40

Hvor: Øvre Torg

Annet: Rusmisbruker, relativt oppegående

- 1) Kommer fra: Oslo
- 2) Reisemåte: Trikk
- 3) Hvorfor er du her: Møter venner
Er du her ofte: Par ganger i måneden

4) Trivsel: 3 til 4
Årsak: Ikke noe ille

5) Hva synes folk: Ikke-brukere: Fælt, mye rart, tragisk, redd. Brukere: Kjeppjaga, ikke behandlet fint. De gjør jo ikke noe, de er der fordi de må være et sted. Få tall som pusher og ødelegger for mange.

6) Trygghet: På dagtid, men går ikke alene om natta.
Årsak: Kan bli rana av utenlandske ranere.

7) Oppgraderingene: Benkene på Øvre Torg er blitt borte. Det er dumt, for da er det færre plasser å sitte på. Bruker ikke området noe særlig annerledes.

8) Problemer med å finne frem: Har ikke selv opplevd å ikke komme frem, men ser at folk blir hindret i det, pga store folkemengder av og til (les: de narkomane).
"Er jo bare å si unnskyld, kan dere fløtte dere?"

H1
Kjønn/alder: Mann ca 50 år
Hvor: Christian Fredriks plass
Annet: Narkoman. Quote: Er undersøkelsen om narkomane?

1) Kommer fra: Bor i Oslo, opprinnelig fra Haugesund
2) Reisemåte: Gikk på beina (hadde protese på det ene)

3) Hvorfor er du her: For å kjøpe dop, personen ble støtt av spørsmålet og virket oppgitt
Er du her ofte: Hver dag. Personen ble også oppgitt over dette spørsmålet da det ga seg selv ut fra svaret på forrige spørsmål.

4) Trivsel: Trives ikke i det hele tatt, må være her for å kjøpe dop men likte tydelig ikke å være her.

Årsak: Kjøpe dop
5) Hva synes folk: Personen gikk før jeg fikk svar på alle spørsmålene.

6) Trygghet:

Årsak:

7) Oppgraderingene:

8) Problemer med å finne frem:

R1

Kjønn/alder: Kvinne ca 40 år, med 2 barn under 10 år
Hvor: Oslo City
Annet: På ferie fra Nord-Norge

1) Kommer fra: Bodø
2) Reisemåte: de gikk, har hotell i nærheten
3) Hvorfor er du her: shopping i "storbyen"
Er du her ofte: Første gang i Oslo

4) Trivsel: Godt

Årsak: I dag pga været, mye hyggelige folk, mye liv, litt mye innimellom [liv], masse butikker, er ikke vant med sånt

5) Hva synes folk: Veldig flott område, hadde det ikke vært for alle de "slitne" menneskene som var der. Flott utgangspunkt for en Oslo-tur

6) Trygghet: Ja

Årsak: Alle virker så hyggelige, og de visste å holde seg unna de menneskene som tigget og sånn. De var veldig forsiktige med vesker og sekker

7) Oppgraderingene: Har ikke vært her før. Men synes det er veldig fint i området. Barna liker tigeren kjempe-masse!

8) Problemer med å finne frem: Stort sett gått greit, litt vanskelig å vite hvilken buss de skulle ta, men endte på en trikk som gikk samme sted (Nationaltheatret)
Hun synes det var litt trangt på trikkeholdeplassene og bussholdeplassene.

Barna synes de rare mennene var skumle [de narkomane].

R2

Kjønn/alder: Kvinne x2, ca 60 år
Hvor: Karl Johans gate (nederst)

Annet: Turister fra Tyskland

1) Kommer fra: Hamburg
2) Reisemåte: Til fots, bodde ved Stortinget (lurer på om de mener Grand Hotel)

3) Hvorfor er du her: Turist, ser på byen. Skal finne bussen til Bygdøy

Er du her ofte: 2. gang på 40 år

4) Trivsel: Godt i Karl Johan, men ikke her nede

Årsak: Oslo er en veldig fin by, men det er for mye tiggere. Bortsett fra det, veldig mye fint å se på.

5) Hva synes folk: Veldig praktisk og oversiktlig, og

veldig flotte bygninger. Lite som skjer.

6) Trygghet: Nei

Årsak: Mye folk, skjønner ikke språket

7) Oppgraderingene: Vet ikke. Men det er blitt fint. Skulle vært mer grønt, men det er det kanskje ikke plass til.

8) Problemer med å finne frem: Nei, alltid noen å spørre, folk kan byen sin! Men de har vært mest på sightseeing med buss. De er del av et reisefølge.

R3

Kjønn/alder: Mann, ca 40+ år

Hvor: Karl Johan (nederst)

Annet: Hjem fra jobb [pendler]

1) Kommer fra: Kolbotn

2) Reisemåte: Gått, skal ta tog

3) Hvorfor er du her: På vei til toget, hjem

Er du her ofte: Hver dag

4) Trivsel: Ikke tenkt på det, men helt greit

Årsak: Går bare gjennom på vei til/fra jobb

5) Hva synes folk: Mye narkomane og søppel

6) Trygghet: ja

Årsak: er aldri her lenge av gangen

7) Oppgraderingene: Nei, har ikke tenkt så mye på det, men det var kaos i anleggsperioden.

8) Problemer med å finne frem: nei, vet hvor han skal

R4

Kjønn/alder: Kvinne, ca 50+ år

Hvor: Karl Johan (nederst)

Annet: bor i byen

1) Kommer fra: Oslo

2) Reisemåte: trikk og på bena

3) Hvorfor er du her: Skal møte barnebarn som kom-

mer med toget

Er du her ofte: nei, liker seg ikke her

4) Trivsel: ikke noe særlig

Årsak: klientellet

5) Hva synes folk: helt greit

6) Trygghet: tja

Årsak: mye rare mennesker

7) Oppgraderingene: Har det blitt oppgradert? Er nesten aldri her

8) Problemer med å finne frem: Det går vanligvis greit, men det er ikke alltid like lett å finne ut hvor toget går fra.

R5

Kjønn/alder: Kvinne og mann, ca 60 år

Hvor: Ved Narvesen/Nille [Fred Olsens gate]

Annet:

1) Kommer fra: Oslo

2) Reisemåte: buss

3) Hvorfor er du her: Skal bytte buss, har vært på Bygdøy

Er du her ofte: Innimellom, noen ganger i måneden

4) Trivsel: Sånn passe

Årsak: Vil ikke være der lenge, men bytte buss går greit. Mye rare mennesker, føler seg ikke hjemme.

5) Hva synes folk: Flott plass, tigeren er fin

6) Trygghet: Ganske, så lenge man passer på sakene sine går det greit

Årsak:

7) Oppgraderingene: Det er lettere å bytte buss, da alt går på samme sted. Ihvertfall de bussene de tar.

8) Problemer med å finne frem: Har blitt bedre etter oppussingen, var mere kaotisk før. Særlig under oppussingen, da fant de ikke frem i det hele tatt, og holdt seg unna



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
N - 0033 Oslo
Tlf. (+47 915) 02030
E-post: firmapost@vegvesen.no

ISSN 2616