



Bylivsundersøkelse **OSLO** sentrum

GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS

2014

KREDITERINGER

GEHL ARCHITECTS



KONSULENT

GEHL ARCHITECTS - Urban Quality Consultants

PROSJEKTTEAMET:

Henriette Vamberg, Partner, Director, Architect MAA
Camilla van Deurs, Partner, Architect MAA, PhD
Lærke Jul Gagner, Architect MAA
Anna Modin, Arkitekt SAR
Axel Bohlemark, Landskapsarkitekt LAR
Camilla Siggaard Andersen, Stud Arch. MAA
Johan Stoustrup, Stud Arch.

EKSTERN KONSULENT (spørreundersøkelsen):

Patrick O'Neill - GLOBAL RESEARCH

OVERSETTER:

Hans Iver Odenrud
Beatrice Rossebø Danielsen

BILDER

Referansebildene fra analysedelen er kun fra Oslo, mens det i strategidelen er hentet inspirasjon fra hele verden. Bilderrettigheter tilfaller Gehl Architects.

KLIENT

SEKRETARIATET FOR LEVENDE OSLO

PROSJEKTANSVARLIG: Yngvar Hegrenes
PROSJEKTLEDER: Mariken Landstad Helle
Lena Nasset, Kommunikasjonsrådgiver
Torild Bakke, Sekretariatsmedarbeider

PROSJEKTGRUPPE:

BYMILJØETATEN
Eli Maria Eeg-Henriksen, Utviklingsdivisjonen
Elin Lindal, Utviklingsdivisjonen
Heidrun Hansen Kolstad, Utviklingsdivisjonen
Jenny Ann Flø, Utviklingsdivisjonen
Linda Janette Mørk, Utviklingsdivisjonen
Vigdis Johansen, Bypatrulien

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Johan Borchgrevink, Byutviklingsavdelingen
Gunnar Berglund, Byutviklingsavdelingen
Dag Bjørnland, Ressurssenteret
Jan Olof Ulander, Avdeling for områdeutvikling

STYRINGSGRUPPE:

Knut O. Gabestad, Bymiljøetaten
Erik Dahl, Plan- og bygningsetaten
Glenn Eikbråten, Foreningen Byfolk Oslo Sentrum
Ingvild Eriksen, NHO Reiseliv Oslo og Akershus
Lars Fredriksen, Oslo Handelsstands Forening
Yngvar Hegrenes, Sekretariatet for Levende Oslo

SAMMARBEIDSPARTNERE:

Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB)
Studieår: LA 1 (2012-13) Kursus: LAA 116-2013
Ansvarlig: Professor Ola Bettum

STUDENTER

Caroline Lytskjold
Deisy Cabezas
Dobryana L. Daskalova
Hannah Tryggestad
Kristian Olsen Aarseth
Ninel Golubeva
Nora Sopp
Ragnhild Augustesen
Sander Olsen

FORORD

Oslo kommune og næringslivet i sentrum har et felles overordnet mål om mer aktivitet og økt byliv i sentrum, bl.a. gjennom Levende Oslo-samarbeidet. Det er viktig for oss at opphold i Oslo sentrum oppleves som positivt og trygt og at byens innbyggere og andre ønsker å legge turen til sentrum.

Økt opphold og økt trivsel medfører økt omsetning for kultur- og næringsliv, som igjen er grunnlaget for investering i ytterligere utvidelse av det kommersielle, kulturelle og rekreative tilbudet i sentrum. Men hva er det som skal til for å oppnå økt opphold og økt trivsel i Oslo sentrum?

I samarbeidet om tilrettelegging for mer byliv og estetisk opprustning av Oslo sentrum, er det enighet om å utvikle felles kunnskap og kompetanse om hvordan vi faktisk bruker sentrumskjernen i byen vår. Denne kompetansen er nå tilgjengelig gjennom en ny og mer omfattende bylivsundersøkelse. Gehl Architects har kartlagt hvordan vi beveger oss gjennom sentrum, hvor i sentrum vi oppholder oss og hvordan vi opplever det å oppholde oss i de ulike delene av Oslo sentrum.

Rapporten «Bylivsundersøkelse i Oslo sentrum 2012-2014», viser resultatet av denne kartleggingen. I tillegg viser rapporten til konkrete forslag til strategier og tiltak som kan gi mer byliv. Forslagen til strategier og tiltak bygger på Gehl Architects lange erfaring med bylivsanalyser.

Kartleggingen og forslag til strategier for mer byliv vil danne grunnlag for diskusjon i Levende Oslo-samarbeidet om bl.a. felles prioritering av tiltak vi mener er viktig for å nå målet om et stadig mer attraktivt, levende og tilgjengelig Oslo sentrum.

Bylivsundersøkelsen er ledet av en styringsgruppe av sentrale aktører i Oslo sentrum. Dette er Oslo kommune v/ Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten. Næringslivet i sentrum var representert ved gårdeierne v/ Foreningen Byfolk Oslo sentrum, Oslo Handelsstands Foreningen, samt reiselivs- og serveringsnæringen v/ NHO Reiseliv Oslo og Akershus. Arbeidet er koordinert av Sekretariatet for Levende Oslo.

Oslo, mars 2014

På vegne av styringsgruppen

Knut O. Gabestad

Leder av styringsgruppen

RAPPORTENS STRUKTUR

SLIK LESES RAPPORTEN – STRUKTUR & EMNER

Rapporten er delt inn i fem kapitler. Leseren kan orientere seg i rapporten ut i fra sidenes faneblader.

Første kapittel, "INTRODUKSJON", omhandler for bylivsundersøkelsens formål, metode, og valg av undersøkelsesområdet.

Andre kapittel, "ANALYSE", viser resultater og konklusjoner. Disse analysene er delt inn i fire emner: LANDSKAP, BYROM, BEVEGELSE og BYLIV. Her finnes registreringer av blant annet fotgjengere, opphold, alder og kjønn. I tillegg er det flere fysiske registreringer, som for eksempel antall sitteplasser, parkeringshus, plassering av trær, gatefasadenes kvaliteter med mer.

Tredje kapittel, "STRATEGI" viser en rekke strategier for det kan arbeides vider med for å oppnå økt byliv, innenfor de fire emnene: LANDSKAP, BYROM, BEVEGELSE, og BYLIV. Kapitlet innledes med en rekke forslag til hvordan arbeidet med strategiene kan komme i gang.

I kapittel fire, "EKSEMPLER", vises det hvordan man kan løse utfordringene som er kommet frem i analysen ved hjelp av strategiene, med Kirkegata - Torggata - Markveien som konkrete eksempler på nye plangrep. Meningen er å vise hvordan man kan arbeide med rapportens data og anbefalinger.

Siste kapittel, "REFERANSER", inneholder en referanseliste, samt en oversikt over de mange som velvillig har deltatt i bylivsundersøkelsen på forskjellige vis.

I tillegg til hovedrapporten er det utarbeidet følgende delrapporten:

- En oppsummerende kortversjon av hovedrapporten.
- En egen rapport med bylivsdata, samling av de data som er registrert i forbindelse med bylivsundersøkelsen.
- En egen rapport av spørreskjemaundersøkelsen.

INNHALDSFORTEGNELSE

INTRODUKSJONSIDE 02

FORORD SIDE 03

RAPPORTENS STRUKTUR SIDE 04

INNHALDSFORTEGNELSE..... SIDE 05

BAKGRUNN

OSLO I RIVENDE UTVIKLING..... SIDE 07

BAK BYLIVSUNDERSØKELSEN..... SIDE 09

STUDIEOMRÅDET SIDE 11

METODE

FOTGJENGERTELLINGER.....SIDE 12

OPPHOLDSREGISTRERINGERSIDE 13

REGISTRERING AV ALDER OG KJØNN..... SIDE 14

SPØRRESKJEMAUNDERSØKELSENSIDE 15

12 KVALITETSKRITERIERSIDE 16

FYSISKE REGISTRERINGER AV FASADERSIDE 17

ANALYSE.....SIDE 18

SAMMENDRAG SIDE 20

LANDSKAPSIDE 24

HOVEDTREKKSIDE 26

BLÅ BYROM..... SIDE 30

GRØNNE BYROMSIDE 32

BYENS ROM.....SIDE 36

NETTVERK.....SIDE 38

KVALITETER SIDE 42

INVENTARSIDE 46

KVELDSTIDSIDE 52

BEVEGELSE SIDE 54

GANGTRAFIKKSIDE 56

SYKKELTRAFIKK..... SIDE 70

KOLLEKTIVTRAFIKK.....SIDE 74

BILTRAFIKK.....SIDE 78

BYLIVSIDE 82

OPPHOLD.....SIDE 84

BRUKERE SIDE 90

NÆRINGSLIV SIDE 102

KLIMA OG SESONG SIDE 106

STRATEGI.....SIDE 116

SAMMENDRAG SIDE 122

LANDSKAP SIDE 124

HOVEDTREKK SIDE 126

BLÅ BYROM..... SIDE 126

GRØNNE BYROM SIDE 128

STRATEGISK PLANGREP..... SIDE 132

BYENS ROM.....SIDE 134

NETTVERK.....SIDE 136

KVALITETER SIDE 138

INVENTAR SIDE 142

KVELDSTID SIDE 144

STRATEGISK PLANGREP..... SIDE 146

BEVEGELSE SIDE 148

GANGTRAFIKK SIDE 150

SYKKELTRAFIKK..... SIDE 152

KOLLEKTIVTRAFIKK..... SIDE 154

BILTRAFIKK..... SIDE 156

STRATEGISK PLANGREP..... SIDE 158

BYLIVSIDE 160

OPPHOLD.....SIDE 162

BRUKERE SIDE 164

NÆRINGSLIV SIDE 166

KLIMA OG SESONG SIDE 168

STRATEGISK PLANGREP..... SIDE 170

EKSEMPLER..... SIDE 172

INSPIRASJON SIDE 174

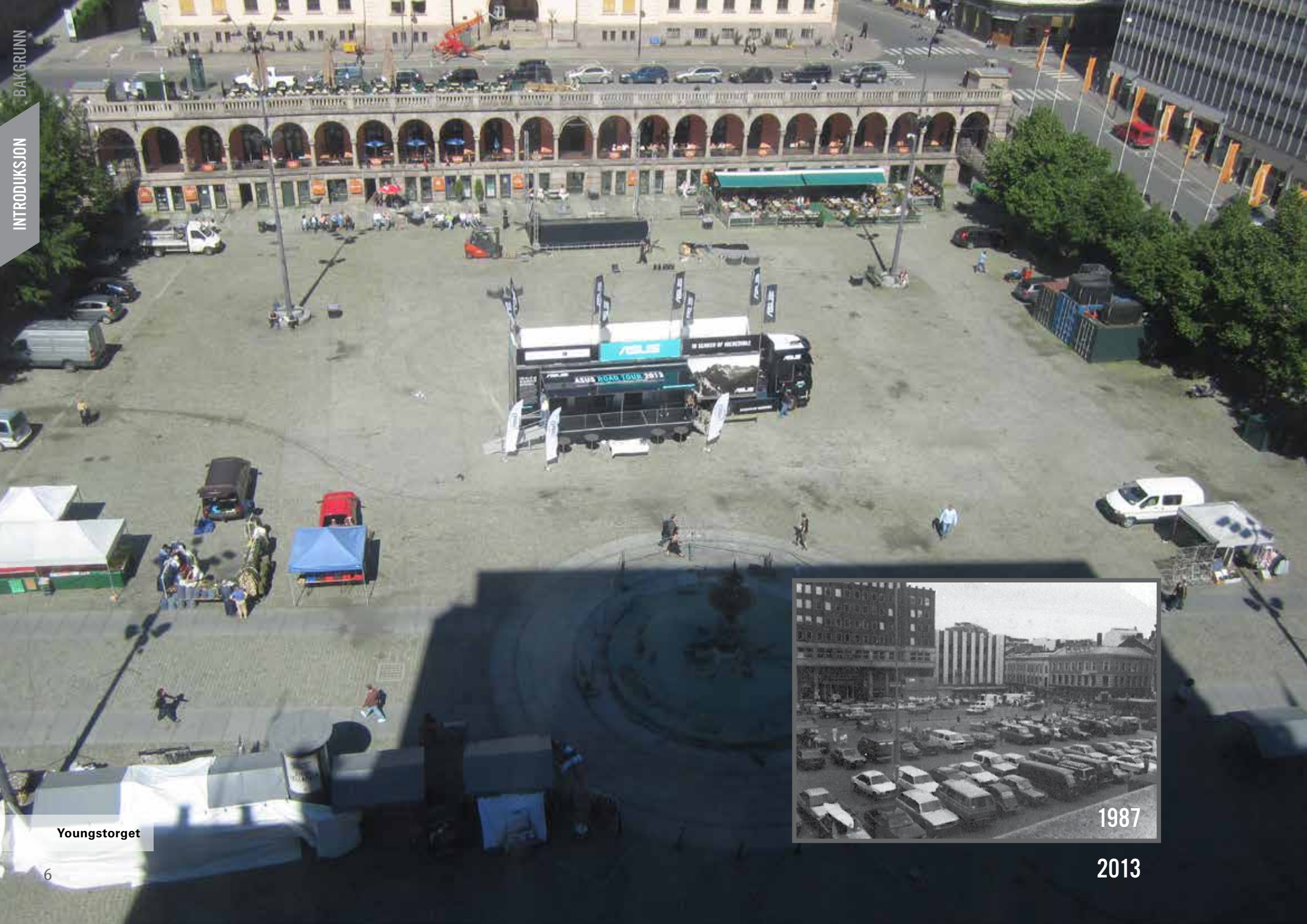
INNLEDNING SIDE 176

SITUATIONEN NÅ OG VISJON... SIDE 178

REFERANSER

BAKGRUNNSMATERIALESIDE 222

KREDITERINGER SIDE 224



Youngstorget



1987

2013

OSLO I RIVENDE UTVIKLING

Formålet med bylivsundersøkelsen er å samle inn informasjon om utviklingen i Oslo Sentrum, ved å undersøke byrommene og bylivet. Informasjonen skal være lett tilgjengelig og lett kunne benyttes, både av politikere, planleggere, privat næringsliv, organisasjoner og andre interesserte som arbeider med å utvikle Oslo sentrum. Denne bylivsundersøkelsen er den tredje i rekken av studier av byrommene og bylivet i Oslo sentrum. Den første undersøkelsen ble gjennomført under ledelse av professor Jan Gehl og fant sted i 1987. Den påfølgende undersøkelsen ble gjennomført av Statens Vegvesen i 1998, mens den aktuelle undersøkelsen er gjennomført av Gehl Architects i samarbeid med Levende Oslo 2012-14.

I perioden fra den første bylivsundersøkelsen i 1968 og frem til i dag har Oslos befolkning økt med over 33 prosent, og man forventer at denne veksten vil fortsette med samme hastighet frem mot år 2030*. Bylivsundersøkelsen i Oslo 2012-14 dokumenterer bylivet og kvaliteten av de offentlige rom i Oslo sentrum i en tid hvor det er et stort press på stort sett alle fasiliteter i byen. Det skal tas stilling til både boligtilbud, kollektivtrafikk, parker, lekeplasser og byrom, samt offentlige funksjoner og gode

rammevilkår for næringslivet. Befolkningsveksten, sammen med en - i europeisk kontekst - stabil økonomi, utgjør i virkeligheten et enormt utviklingspotensiale for byen.

Det har blitt arbeidet intensivt med å skape nye områder over de siste 10 – 15 år, spesielt etter at Fjordbyplanen ble vedtatt i 2008. Aker Brygge, Bjørvika, Tjuvholmen er byområder som har blitt til som et resultat av dette arbeidet, og de har alle markante arkitektoniske og kulturelle landemerker av høy internasjonal standard. Fjordbyen utvider bykjernen mot Oslofjorden og gir mulighet for rundt 9.000 nye boliger, 18.000 innbyggere og 42.000 nye arbeidsplasser. Disse nye bydelene ved fjorden er langt fra ferdige, men allerede nå tegner det seg et bilde av populære områder av høy kvalitet. Samtidig er dette byområder som på mange måter ikke er tenkt som en del av bysentrumet, verken mentalt, trafikalt eller byromsmessig.

I løpet av en periode på vel 25 år, siden den første bylivsundersøkelsen, har det skjedd mye i Oslo. Blant annet er flere byrom skapt ved å minimere eller fjerne biltrafikken. Karl Johans gate er oppgradert, det er innført bysykler og Rådhusplassen

er omgjort fra parkeringsplass til et representativt byrom. Allikevel har mange av de grunnleggende strukturene, identiteten og funksjonene rundt bylivet, ikke gjennomgått store forandringene siden den første bylivsundersøkelsen i 1986.

Fremover vil noen av de viktigste oppgavene være å skape rom av høy kvalitet til de mange nye Oslo-beboerne. Det er fortsatt viktig å tilby gode rammer for et blomstrende næringsliv, og tiltrekke seg flere turister. Utover dette blir det viktig å fokusere på bærekraftige transportformer, blant annet ved å legge til rett for gående og syklist, og å etablere enda bedre vilkår for kollektivtrafikken. På samme måte bør det skapes flere muligheter for et variert og dynamisk byliv, både igjennom hele året og hele døgnet.

*Kilde: Oslo kommunes befolkningsframskrivninger 2012-2030, Utviklings- og kompetanseetaten ved Avdeling for statistikk, analyse og dataavarehus.

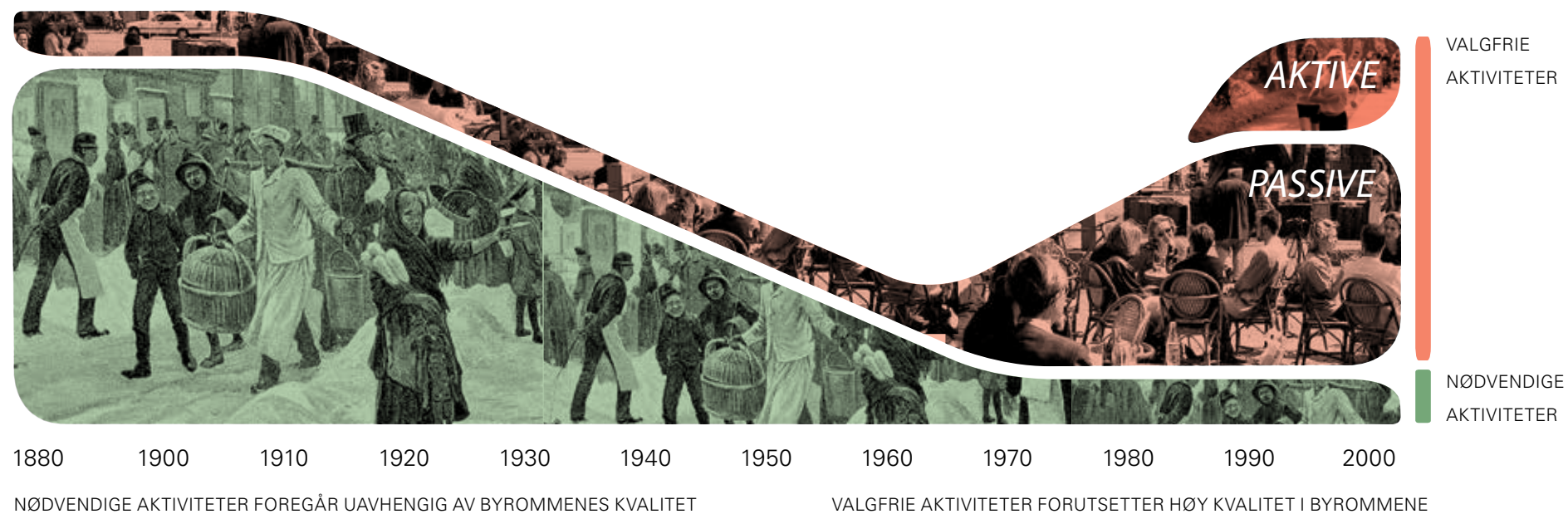
SAMMENHENG MED ANDRE PLANER

Denne bylivsundersøkelsen supplerer i en rekke planer og strategier for Oslo sentrum, eksempelvis *Estetisk Plan*, *Kollektivbetjening av Bjørvika og Oslo S*, *Handlingsplan for sykkeltrafikk*, *Ny giv i Kvadraturen*, *Fjordbyplanen*, *Belysningsplan for Oslo sentrum* og *Grøntplan for Oslo* (se referanseliste bakerst i rapporten).

En rekke av disse planene tar tak i delelementer ved byens liv og kvalitet, for eksempel belysning. Bylivsundersøkelsen tegner et bredere bilde av Oslo sentrum og bidrar til å sette fokus på bylivets omfang og sammensetning – og forutsetninger for dette – til en holistisk strategi for hvordan Oslo kan utvikles i fremtiden. Gjennom rapporten vil det bli referert til noen av de nevnte planene for å fremheve eventuelle sammenhenger.

Alle analytiske og strategiske konklusjoner foretatt i denne bylivsundersøkelsen er et resultat av en uavhengig undersøkelse foretatt av Gehl Architects. Det betyr, blant annet, at undersøkelsen ikke er basert på norske standarder for sykkelstier, reguleringsplaner, vernehensyn mm.

UTVIKLINGEN AV NØDVENDIGE OG VALGFRIE AKTIVITETER



BAK BYLIVSUNDERSØKELSEN

HVA ER EN BYLIVSUNDERSØKELSE?

Mange byer i verden samler inn data om trafikale forhold – antall biler, kollektivtrafikk, brukere osv. En bylivsundersøkelse setter derimot fokus på byens kvaliteter i forhold til menneskelig utfoldelse og opplevelse. Dette gjøres gjennom en systematisk kartlegging og registrering av menneskers aktiviteter i byens rom. Deretter kommer en rekke enkeltundersøkelser av fysiske forhold og kvaliteter i byen (se nærmere under avsnittet 'metoder'). På bakgrunn av disse forskjellige typene data, inneholder bylivsundersøkelsen en rekke anbefalinger til strategier som kan bidra til å styrke bylivet og den menneskelige livskvaliteten i Oslo sentrum. En bylivsundersøkelse kan dokumentere endringer som skjer i bruksmønstret av byen, og ved å gjenta en bylivsundersøkelse med noen års intervaller kan man evaluere effekten av gjennomførte tiltak, og hvordan byens rom og byliv har formet og forandret seg. Dermed er en bylivsundersøkelse også et viktig planleggingsredskap.

DET NØDVENDIGE OG VALGFRIE BYLIV

Betegnelsen byliv dekker utendørsaktiviteter uavhengig av formål og varighet av aktiviteten. Hvis man ser på bruken av byens rom i nordiske byer over de siste hundre år, ser vi at det har vært en markant utvikling. Tidligere var det vanlig at mange nødvendige formål (varetransport til fots, handel i gatene osv.) fant sted i det offentlige rom, og tettheten av mennesker skapte dermed et naturlig liv i byrommene. I løpet av det 20. århundre er arbeidsplassene i stor grad flyttet innendørs og mesteparten av de offentlige byrommene er i dag ment å brukes til sosiale aktiviteter, transport og

rekreasjon. Skiftet fra det "nødvendige" til det "valgfrie" bylivet innebærer at aktiviteten i byrommene generelt tynnes ut, og de valgfrie aktivitetene er i høyere grad avhengig av god kvalitet i byrommene. Det stilles store krav til byplanlegging hvis visjonene om en levende, aktiv og trygg by skal realiseres.

STOR INTERESSE FOR MILJØ OG HELSE

Interessen for gåturer, sykling og fysisk aktivitet i hverdagen, har økt sammen med bevisstheten om miljø og egen helse. Gehl Architects erfarer at jogging, treningsaktiviteter, rulleskøyter, eller bare det å vandre, utgjør nå store deler av aktiviteten i bylivet.

ØNSKE OM FRISK LUFT OG NATUR

Store deler av bybeboerne oppholder seg innendørs i arbeidstiden, og mange ønsker derfor å bruke en større del av fritiden utendørs.

NY TREND MED KULTURELLE ARRANGEMENT

Byrom som tilrettelegges for å kunne tilby aktiviteter som utstillinger og forestillinger. Gehl Architects har erfaring for at antall mennesker som bor alene har generelt ført til at det er et større behov arenaer hvor man kan møte andre og delta i aktiviteter i bylivet.

MINDRE HUSSTANDER – MER OFFENTLIG LIV

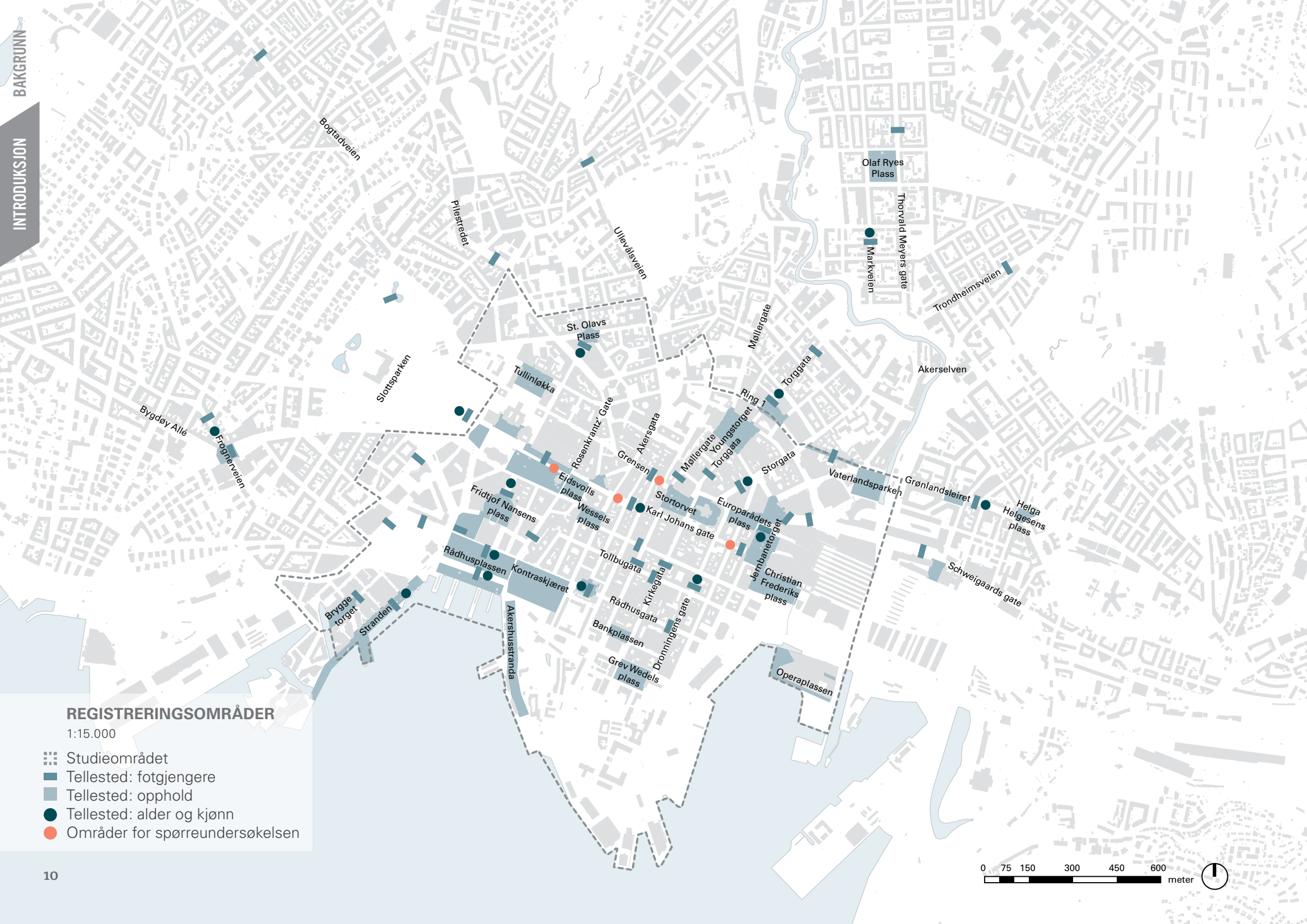
Husstandene blir mindre, samtidig med at mange ønsker en større grad av privatliv når de er hjemme. Gehl Architects oppfatter at det har oppstått et større skille mellom det private og offentlige liv. Dette har ført til en økt interesse for felles byrom og fellesaktiviteter.

FLERE BARN OG ELDRE

Det bør fokuseres på å invitere barn, unge og eldre til å bruke sentrum. En større variasjon i brukergruppen kan være med på å skape en større grobunn for aktive bybrukere, men dette krever også at byrommene må legges til rette for bruk av flere aldersgrupper.

TILGANG TIL VANNET

Opplevelser relatert til sjøen, som i gåturer langs havnepromenader og vannsportaktiviteter blir, etter hva Gehl Architects erfarer, i stadig større grad etterspurt som en integrert aktivitet i det urbane bymiljøet.



METODE: FOTGJENGERTELLINGER

HVA?

Fotgjengertellinger er manuelle opptellinger av antallet mennesker til fots ved bestemte lokaliteter i byen. Tellingene kan gi et bilde av aktivitetsnivået og hvilke destinasjoner som er populære.

HVORFOR?

Undersøkelsen av fotgjengernes aktivitet kan brukes til fremtidig planlegging og utviklingen av gaterom ved å peke på hvor styrkene ligger og hva som kan forbedres i de forskjellige byområdene.

HVORDAN?

Fotgjengertrafikken registreres ved at man stiller seg i utkanten av et byrom, slik at man kan se alle som går forbi. Fotgjengerne telles så i intervaller på to minutter, og det blir brukt stoppeklokke for å sikre at alle tellingene skjer innenfor samme tidsramme.

NÅR?

Det blir foretatt tellinger hver time mellom klokken 08.00 og 21.00. I noen tilfeller er tidsrommet redusert for å kunne sammenligne tallene med tellinger fra tidligere bylivsundersøkelser på samme sted. Erfaring viser at dette gir en tilstrekkelig dokumentasjon, også utifra stikkprøver.

HVOR?

Denne typen registreringer er foretatt på 43 forskjellige steder, hovedsaklig i Oslo bysentrum, men også i de viktigste strøgsgaterne. Dette gir et godt bilde på hvor fotgjengerne beveger seg, det gir også en god indikasjon på hvor stor interesse de gående har for å bevege seg inn mot bysentrumet og de lokale handlegatene.

ANTALL REGISTRERINGSSTEDER: 43

ANTALL FULLE DATASETT: 29

(et fullt datasett består av tellinger morgen og kveld, tirsdag og lørdag, høst, vinter og sommer. En posisjon anses for komplett når det er data fra alle disse tolv tidsrommene. Manglende data skyldes eventuelt værforhold, ombygninger eller sykdom hos registrantene.

REGISTRERINGSTIDSPUNKTER:

HØST:

Tirsdag 9. oktober 2012, kl. 8-21

Lørdag 13. oktober 2012, kl. 8-21

Supplerende tellinger:

Tirsdag 16. oktober 2012, kl. 8-21

Lørdag 20. oktober 2012, kl. 8-21

VINTER:

Tirsdag 5. februar 2013, kl. 8-21

Lørdag 9. februar 2013, kl. 8-21

Supplerende tellinger:

Tirsdag 12. februar 2013, kl. 8-21

Lørdag 16. februar 2013, kl. 8-21

SOMMER:

Tirsdag 11. juni 2013, kl. 8-21

Lørdag 15. juni 2013, kl. 8-21

Supplerende tellinger:

Tirsdag 18. juni 2013, kl. 8-21

Lørdag 29. juni 2013, kl. 8-21

De samlede datasettene kan ses i tilleggsrapporten *Bylivsundersøkelse Oslo Sentrum - Bylivsdata, 2014.*

METODE: OPPHOLDSREGISTRERINGER

HVA?

Betegnelsen 'opphold' dekker alle personer som ikke er i bevegelse, men har stoppet opp i byrommet for å ta del i en aktivitet. Aktivitetene er delt opp i følgende kategorier:

- Stående (se på gatemusikanter, vindusshopping, snakke, observere osv.)
- Ventende på transport (som oftest på busstopp eller trikkestop)
- Sittende på kaféstoler
- Sittende på benker
- Sittende på sekundære sitteplasser (bygningsskanter og annet byinventar som store blomsterpott, fontenekanter og lignende)
- Liggende
- Lekende barn
- Kommersiell aktivitet
- Kulturelle aktiviteter
- Fysiske aktiviteter (sportsleker, for eksempel fotball, ballspill og lignende. Joggere teller ikke med her.)

HVORFOR?

Å registrere opphold kan være en metode for å avdekke hvilken type byliv som utspiller seg de forskjellige stedene i byen. Denne typen data er helt avgjørende for å kunne vurdere omfanget og variasjonen i bylivet, samtidig som registreringene gir en klar indikasjon på hvilke områder som er mest attraktive å oppholde seg i.

HVORDAN?

Opphold registreres med en såkalt "behavioral mapping" teknikk som plasserer de ulike aktivitetene, delt inn i bestemte kategorier, på et kart/oversiktsplan. På denne måten kan man finne ut hva som skjer hvor, samtidig som man får et øy-

eblikksbilde over alle aktivitetene på et gitt tidspunkt. Opphodsregistreringene foregår ved at man går en tur igjennom byrommet, fra den ene enden til den annen. Denne registreringsformen viser både antall personer, aktivitetstyper og hvordan disse deler på områder.

NÅR?

Aktivitetene registreres typisk annen hver time mellom klokken 10 og 22.

HVOR?

Typen byliv, altså de forskjellige aktivitetene, avhenger naturligvis av hvilken type byliv det er snakk om:

1. Transittrom (fotgjengere)
2. Plass- og oppholdsrom (opphold)
3. Park- og aktivitetsrom (opphold)

Transittrom, for eksempel gater, vil ofte ha elementer av opphold, på samme måte som plasser har en viss grad av gjennomgang. Oppholdsmønstrene er veldig ulike i de tre byromstypene, akkurat som det er forskjell i intensitet og tempo avhengig av om byrommet ligger midt i sentrum eller i et strøk utenfor sentrumskjernen. Plassdannelser er mer avgrensede områder og danner sine egne møtepunkt i det store nettverket av transittrom. Dette er områder som fotgjengere beveger seg igjennom på vei til eller fra destinasjoner. Youngstorget er et godt eksempel på et slikt område. Dette torget tjener til ulike formål og aktiviteter, i forhold til de som bor i området, og de som bare beveger seg igjennom. Samtidig som den også ses på som en "maktens plass", som kan tilby arealer til store folkefester og andre aktiviteter der store folkeforsamlinger skal delta.

ANTALL REGISTRERINGSSTEDER: 34

(opprinnelig 35, men på grunn av ombygging i 2013 er Slottsparken ikke tatt med i rapporten.)

ANTALL FULLE DATASETT: 26

(et fullt datasett består av tellinger morgen og kveld, tirsdag og lørdag, høst, vinter og sommer. En posisjon anses for komplett når det er data fra alle disse tolv tidsrommene. Manglende data skyldes eventuelt værforhold, ombygginger eller sykdom hos registrantene.)

REGISTRERINGSTIDSPUNKTER:

HØST

Tirsdag 9. oktober 2012, kl. 9-19

Lørdag 13. oktober 2012, kl. 9-19

Supplerende tellinger:

Tirsdag 16. oktober 2012, kl. 9-19

Lørdag 20. oktober 2012, kl. 9-19

VINTER

Tirsdag 5. februar 2013, kl. 10-22

Lørdag 9. februar 2013, kl. 10-22

Supplerende tellinger:

Tirsdag 12. februar 2013, kl. 10-22

Lørdag 16. februar 2013, kl. 10-22

SOMMER

Tirsdag 11. juni 2013, kl. 10-22

Lørdag 15. juni 2013, kl. 10-22

Supplerende tellinger:

Tirsdag 18. juni 2013, kl. 10-22

Lørdag 29. juni 2013, kl. 10-22

De samlede datasettene kan ses i tilleggsrapporten *Bylivsundersøkelse Oslo Sentrum - Bylivsdata, 2014*.

METODE: REGISTRERING AV ALDER OG KJØNN

HVA?

Registreringer av alder og kjønn er manuelle opptellinger av de menneskene som var på de aktuelle stedene i byen. De registrerte personene deles inn i fem aldersgrupper, fra 15 – 64 år.

HVORFOR?

Bylivet består av de menneskene som oppholder og beveger seg i byen, og derfor er det naturligvis viktig å vite hvem disse menneskene er. Registreringer av alder og kjønn er en måte å analysere de forskjellige brukergruppene. Det er også viktig for at man kan se om alle aldersgrupper bruker byen. Om det er noen områder som i større grad tiltrekker menn enn kvinner, og hvordan de forskjellige aldersgruppene bruker byrommene til ulike tider på døgnet. Blir sentrum brukt av få aldersgrupper eller brukes sentrum av alle? Dette er noen av de spørsmålene som registrering av alder og kjønn er med på å besvare.

HVORDAN?

Registrering av alder og kjønn er gjennomført på steder der fotgjengermengden er stor. Det er viktig at de som har blitt registrert utgjør et representativt utvalg – altså at personene ikke er bevisst, men tilfeldig utvalgt. Dette kan gjøres ved å velge å registrere hver tredje person som går forbi. Det registreres i 10 minutter om gangen.

NÅR?

Undersøkelsen registrerer de forbipasserende fotgjengerne annenhver time i perioden kl. 9 til kl. 21.

HVOR?

De 15 registreringsstedene som inngår i tellingen av alder og kjønn er blitt valgt for å representere forskjellige strøk, og dermed skape et bilde av sentrums demografi.

ANTALL REGISTRERINGSSTEDER: 15

ANTALL FULLE DATASETT: 8

(et fullt datasett består av tellinger morgen og kveld, tirsdag og lørdag, høst, vinter og sommer. En posisjon anses for komplett når det er data fra alle disse tolv tidsrommene. Manglende data skyldes eventuelt værforhold, ombygninger eller sykdom hos registrantene.

REGISTRERINGSTIDSPUNKTER:

HØST

Tirsdag 9. oktober 2012, kl. 9-21

Lørdag 13. oktober 2012, kl. 9-21

Supplerende tellinger:

Tirsdag 16. oktober 2012, kl. 9-21

Lørdag 20. oktober 2012, kl. 9-21

VINTER

Tirsdag 5. februar 2013, kl. 9-21

Lørdag 9. februar 2013, kl. 9-21

Supplerende tellinger:

Tirsdag 12. februar 2013, kl. 9-21

Lørdag 16. februar 2013, kl. 9-21

SOMMER

Tirsdag 11. juni 2013, kl. 9-21

Lørdag 15. juni 2013, kl. 9-21

Supplerende tellinger:

Tirsdag 18. juni 2013, kl. 9-21

Lørdag 29. juni 2013, kl. 9-21

De samlede datasettene kan ses i tilleggsrapporten *Bylivsundersøkelse Oslo Sentrum - Bylivsdata, 2014.*

METODE: SPØRREUNDERSØKELSEN

HVA?

Spørsmålene i undersøkelsen er basert på en lignende undersøkelse som ble foretatt av professor Jan Gehl i København i 1995. Spørsmålene er tilpasset og godkjent av styringsgruppen. Spørsmålene dreier seg om:

- Hvilke personer deltar i bylivet, hvilken type persongrupper ferdes i det offentlige rom, og hvor kommer de fra?
- Hva er formålet med å oppholde seg i byen?
- Hvordan har de kommet seg til byen?
- Hva liker de mest og minst med Oslo sentrum?
- Hva mener de om innkjøpsmulighetene i sentrum sammenlignet med mulighetene utenfor bykjernen?
- Hvor mye penger regner de med å bruke i sentrum?
- Hvordan opplever de tryggheten i sentrum?
- Hva synes de om parkeringsmulighetene i sentrum?

HVORFOR?

Spørreskjema undersøkelsen er en kvalitativ undersøkelse av hva Oslos borgere selv ser på som utfordringer og potensiale i deres egen by. Dette gjør undersøkelsen til et godt supplement til de kvantitative tellingene av fotgjengere, opphold, alder og kjønn.

HVORDAN?

Det er gjennomført 1.119 gateintervju med spørreskjemaet som utgangspunkt. Respondentene er vilkårlig utvalgt blant de menneskene som ferdes i Oslo sentrum på intervjudagene. For at også turister skulle kunne besvare undersøkelsen, ble det laget en engelsk versjon. Respondenter som svarte

at de ikke er bosatt i Norge blir i noen sammenhenger omtalt som turister. Etter spørreundersøkelsen ble alt materialet scannet, innført i regneark og bearbeidet av firmaet GLOBAL RESEARCH. Materialet i denne rapporten er en grafisk fremstilling av rådatamaterialet i en ukommentert form. De konklusjoner som er fremhevet er formulert av GLOBAL RESEARCH.

NÅR?

Spørreskjemaundersøkelsen foregikk når bylivet i Oslo var på sitt mest aktive. Det vil si i sommersesongen, mens det fortsatt var mange turister i byen. Undersøkelsen pågikk i perioden juni/juli 2013 i butikkenes åpningstider på hverdager og i helgene. Været i perioden var pent og solrikt med dagtemperaturer mellom 15 og 25 grader celsius.

HVOR?

Spørreundersøkelsen ble gjennomført på fire utvalgte steder i Oslos største handlegater, hvor de tidligere registrerte fotgjengertellingene viste at det var flest mennesker i byen.

ANTALL REGISTRERINGSSTEDER: 4

ANTALL FULLE DATASETT: 1.119

REGISTRERINGSTIDSPUNKTER:

SOMMER

Juni/Juli 2013

En utvidet analyse av spørreskjemaundersøkelsen kan leses i tilleggsrapporten *Bylivsundersøkelse Oslo Sentrum - Spørreskjemaundersøkelsen, 2014*.

METODE: 12 KVALITETSKRITERIER

De 12 kvalitetskriteriene er et kvalitativt vurderingsverktøy som kan brukes i mange av byens rom. Kriteriene omfatter en rekke forhold som kan være med til å legge til rette for trygge, komfortable og attraktive byrom. De 12 kvalitetskriteriene er utviklet og utprøvd ved Senter for Byrumsforskning, Det Kongelige Danske Kunstakademi - Arkitekt-skolen. Erfaring viser at de byområdene som får "best karakterer", også er de mest besøkt og de som brukes mest av byens innbyggere til rekreasjon. Det bør fremheves at alle kvalitetene samlet bidrar til en vakker gjennomarbeidet og arkitektonisk helhet. Gehl Architects har benyttet disse kategoriene i vurdering av byommene i denne under-søkelsen.

TRYGGHET

Trygghet handler om behovet for å være beskyttet. Gode byrom har gode forhold for myke trafikanter, slik at fotgjengere i alle aldre kan bevege seg trygt uten fare for ulykker. Gode byrom tar også hensyn til det kriminalpreventive aspektet, på den måten at både trygghetsfølelsen og den reelle tryggheten er i fokus. Dette sikres best ved en blanding av funksjoner, for eksempel ved at det er lys i vinduene og mennesker i nærheten hele døgnet. Dermed handler beskyttelse også om beskyttelse mot ubehagelige sansepåvirkninger, og det innebærer både klimatiske påvirkninger, støy og forurensing.

KOMFORT

Gode byrom sikrer menneskers muligheter for utfoldelse, og sikrer de grunnleggende behov som å kunne gå, stå og sitte under gode forhold. Mennesker foretrekker å oppholde seg langs byens fasader eller i grenseområdene, med ryggen beskyttet, og utformingen av byens mellomrom og kanter er derfor helt sentralt for bylivet. Byens rom bør kunne brukes til både aktiv og passiv rekreasjon. Gode byrom er multifunksjonelle, hvilket ikke betyr at det nødvendigvis skjer en masse ting i rommet, men at utformingen tilbyr stor fleksibilitet i forhold til, hvordan det kan brukes.

NYTELSE

Nytelse handler om å utnytte de kvaliteter, attraksjoner og spesielle tilbud som finnes i og omkring, byommene. Det er viktig å skape byområder i menneskelig skala med møbler, gode materialer og fine detaljer. Byrommet skal også tilby gode opplevelser, fin utsikt og attraktive inntrykk for sansene.

GEHL ARCHITECTS 12 KVALITETSKRITERIER FOR BYROM



METODE: FYSISKE REGISTRERINGER AV FASADER

LEVENDE FASADER - LEVENDE BYMILJØ

Hvor åpen eller lukket 1.etasje er har stor betydning for gatens attraktivitet. 1.etasje blir utvekslingspunktet mellom bygningen og gaten, og det er fasaden som forbinder gatelivet med livet inne i bygningen. Små detaljer og elementer kan gjøre en stor forskjell.

Når det gjelder fasadenes kvalitet utviklet Jan Gehl i 1990 en femtrinnskala som kan brukes til å vurdere fasadene mot gaten. Skalaen gjør det enklere å kartlegge hvor behovet for forbedring er størst. Registreringene kan både benyttes for å sammenligne forskjellige byer, og de kan skape et grunnlag for å utarbeide en aktiv politikk som sikrer attraktive fasader i de viktigste gatene.

Det er foretatt en rekke fysiske registreringer av byens rom som brukes i analysen. Det er blant annet registrert hvordan byrommene er møblert (trær, benker), kvaliteten av inventaret (belysning, belegning, fordeling av veiarealet) og fasadenes kvalitet.

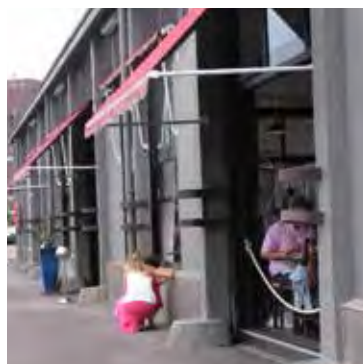
Metoden benyttes av konsulenter i flere byer og den er et viktig verktøy i arbeidet med utvikling av kvalitetssikring av fasadene. Metoden tar i bruk fysiske registreringer for å være en objektiv undersøkelse og gradering. Det er en betydelig sammenheng mellom levende fasader og levende byrom. Gehl Architects tidligere arbeid viser at aktivitetsnivået er 700 prosent høyere i områder hvor fasaden er definert som en A-fasade, sammenlignet med en D-fasade.

SLIK ER FASADENES KVALITET VURDERT ETTER GEHLS FEMTRINNSKALA:



A - AKTIV

- Små enheter, mange dører (15-20 dører pr. 100 m fasade)
- Stor variasjon i funksjoner
- Ingen passive enheter (stengte)
- Fasader med særpreg
- Fine detaljer i god kvalitet



B - VENNLIG

- Relativt små enheter (10-14 dører pr. 100 m fasade)
- Noen varierte funksjoner
- Få passive fasader
- Fasadene har særpreg
- Delvis detaljerikt og av høy kvalitet



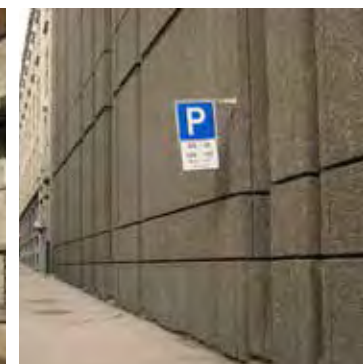
C - MIDT I MELLOM

- Små og store enheter (6-10 dører pr. 100 m fasade)
- Beskjeden variasjon mellom funksjonene
- Noen passive fasader
- Fasaden har lite særpreg
- Få fasadedetaljer



D - KJEDELIG

- Store enheter, få dører (2-5 dører pr. 100 m fasade)
- Nesten ingen variasjon mellom funksjonene
- Flest passive fasader
- Få eller ingen detaljer



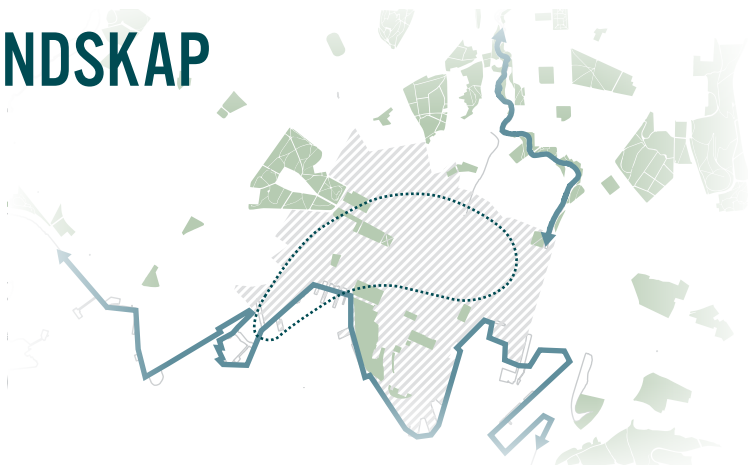
E - INAKTIV

- Store enheter, få eller ingen dører (0-2 dører pr. 100 m)
- Ingen synlig funksjonsvariasjon
- Passive fasader
- Ensformig og uten detaljer
- Ingenting å se på

ANALYSE

SAMMENDRAG ANALYSE

LANDSKAP



Diagrammet viser Oslo sentrums parker og blå arealer. Legg merke til hvor lav konsentrasjon det er av disse i det aktive sentrum (her er markert med en blå stiplert linje). Gehl Architects mener dette viser at sentrums tilknytning til landskapet rundt er lav, og de landskapelige omgivelsene spiller en liten rolle for sentrums identitet.

HOVEDTREKK

- Oslo og Oslo sentrum har en storslått natur.
- De byplanhistoriske plangrepene definerer sentrum – også i dag.

BLÅ BYROM

- Sentrums beliggenhet ved fjorden er i dag i liten grad utnyttet.

GRØNNE BYROM

- Oslo sentrum har mange grønne byrom, men byrommene er ikke jevnt fordelt.
- De grønne byrom er av vekslende kvalitet og i tillegg har de et ensformig uttrykk.
- Grønne elementer er ikke en integrert del av byens rom og gater.

BYENS ROM



Registreringen av byrom, kaféstoler, offentlige benker og fasader med gode kvaliteter (kategorisert som A-B) viser en tydelig overvekt av disse i det aktive sentrum (blå stipling). Gehl Architects mener dette betyr at det er andre områder i Oslo sentrum som mangler byrom av god kvalitet.

NETTVERK

- Oslo sentrums byrom er av varierende kvalitet med noen velfungerende klassiske byrom og andre aktivitetsløse, monofunksjonelle byrom.
- Det mangler en sammenheng i byens nettverk av byrom.

KVALITETER

- Sentrums byrom er karakterisert ved begrenset komfort, men også av en høy nytelsesverdi.
- Det er mange inaktive førsteetasjer i Oslo sentrum spesielt i den sydlige delen av Kvadraturen.

INVENTAR

- Det er for få gratis sitteplasser.
- Sentrum har Gode kafestoler og dårlige benker.
- Barn prioriteres ikke i byrom i Oslo sentrum.
- Brukerne av Oslo sentrum påpeker at søppel er et problem.
- Om vinteren skaper snøen utfordringer i byrommene.

KVELDSTID

- Det er få mennesker i sentrum om kvelden.
- Fotgjengere foretrekker opplyste gater.

BEVEGELSE



Fotgjengeraktiviteten (sirkler) utfolder seg hovedsaklig innenfor det stiplede området, mens syklistene (blå strek) blir ledet utenom sentrum. Biltrafikken omkring studieområdet, avskjærer for øvrig bevegelser fra sentrum til de omkringliggende boligområdene.

GANGTRAFIKK

- Fotgjengerne velger helst å bevege seg i områder som er tilrettelagt for fotgjengere.
- På lørdager, er det 73% flere fotgjengere om sommeren enn om vinteren.
- Oslo er en opplagt fotgjengerby!
- Oslo sentrum er preget av svært varierende kvalitet for fotgjengere

SYKKELTRAFIKK

- Oslo har en lite utviklet og begrenset sykkelkultur.
- Gatenettet i Oslo sentrum er lite tilrettelagt for syklist

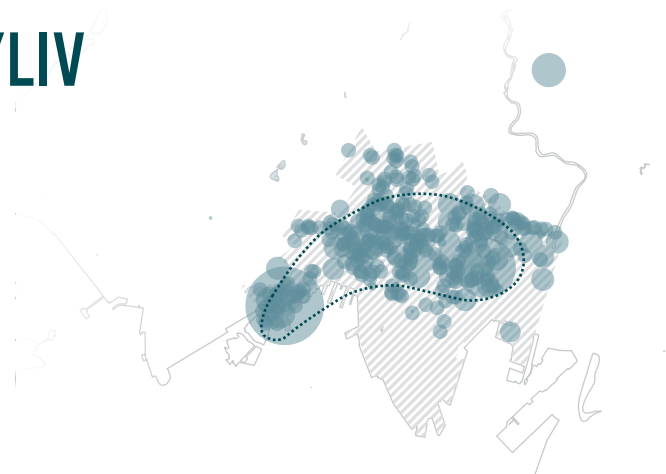
KOLLEKTIV TRAFIKK

- Oslo har et godt utbygget nettverk av offentlig transport.
- Kollektivtrafikken er populær og blir mye brukt.
- Det er lav kvalitet på kollektivholdeplassene.

BILTRAFIKK

- Biltrafikken skaper barrierer for fotgjengere og syklist.
- Oslo sentrum har et godt utbygget men lite benyttet nett av parkeringsystem.

BYLIV



Her er oppholdsaktiviteten, registreringen av naturlige aktiviteter, samt av næringslivet vist på samme kart for å tydeliggjøre bylivets omfang som en bue i den nordlige halvdel av studieområdet. Det er karakteristisk, at den sydlige del av Kvadraturen mangler aktivitet.

OPPHOLD

- Bylivet har en tydelig, geografisk konsentrasjon som er størst rundt Karl Johans gate og den øvre Kvadraturen, og ned mot Aker Brygge over Rådhusplassen.
- Det er 8 ganger mer aktivitet i byrommene på en tirsdag om sommeren enn på vinteren.

BRUKERE

- Nye beboere vil stille ny krav til hvordan Oslo sentrum fungerer.
- Byrommene har mange ulike brukergrupper.
- Folk som oppholder seg i Oslo sentrum liker minst tiggerne og trafikken, mens mennesker og folkelivet fremheves som positivt.
- Turistene oppholder seg ikke lenge i sentrum.
- Turistene liker å gå i sentrum.
- Spørreskjemaundersøkelsen viser at de gatene med dårlig kvalitet og belysning medvirket til opplevelsen av utrygghet.

NÆRINGS LIV

- Detaljhandelen i sentrum i sterk konkurranse med utenbys kjøpesentre.
- Oslo sentrum har et stort og variert tilbud av restauranter og bevertningssteder.
- Folk som oppholder seg i Oslo sentrum kombinerer innkjøp med sosiale aktiviteter.
- Brukere av kollektivtransport bruker samlet sett mest penger i sentrum sammenlignet med bilister, syklist og fotgjengere.

KLIMA OG SESONG

- Det fine mikroklimaet i Oslo Sentrum gir gode oppholdsmuligheter.
- Oslos aktivitetsprogram i 2012 er konsentrert til bestemte årstider.
- Oslo sentrum har mange arrangementer, men de er fordelt utover noen få steder.
- Byrommene er mest brukt om sommeren.
- Det er få fysiske aktiviteter om vinteren i Oslo sentrum.
- Bylivet i sentrum er preget av få kveldsaktiviteter.



Operataket

UTVIKLING ETTER TIDLIGERE BYLIVSUNDERSØKELSER

KONKLUSJONER 1987:

- Karl Johans gate var Nordens mest trafikkerte handlegate, med et svært aktivt, daglig handlemønster.
- Gågatenettverket var kort og usammenhengende.
- Fotgjengerforbindelsene var i dårlig stand.
- Det var problemer med parkering på fortau og sentrale plasser.
- Omfanget av kulturelle og kommersielle aktiviteter klokken 14.00 en sommerdag utgjorde 50% av tilsvarende aktiviteter i København.
- Det var god tilgang på benker og sitteplasser i byens kaféer.

UTVIKLING FRA 1987 TIL 2013:

- Karl Johans gate har blitt avlastet av omkringliggende områder, men er fortsatt en svært populær handlegate.
- Gågatenettet er vesentlig forbedret, men kvaliteten på flere av fortauene er lav.
- Parkeringsmuligheter ved torg og plasser er i stor grad fjernet.
- De kulturelle og kommersielle aktiviteter i sentrum skjer på de samme få plassene
- Antall kaféstoler har økt, men det er ikke skapt nok nye benkeplasser.

KONKLUSJONER 1998:

- Gangtrafikken i Torggata var fordoblet siden 1987, etter at gaten ble omlagt til gågate.
- Mesteparten av oppholdet i byen var knyttet til kollektivtrafikken eller kafébesøk.
- Det var mest aktivitet i de store byrommene om sommeren, mens aktivitetsnivået i mindre byrom varierte svært lite mellom sommer og vinter.
- Rundt halvparten av de spurte foretok nødvendige aktiviteter i sentrum (arbeid, skole, osv.) mens rundt 40 prosent var der på grunn av valgfrie aktiviteter (fritid, restaurantbesøk osv.)

UTVIKLING FRA 1998 TIL 2013:

- Oppholdsaktivitetene i byen er først og fremst knyttet til rekreative aktiviteter: restauranter, kaféer, osv.
- Det er lite variasjon mellom gående om sommeren og vinteren, noe som skyldes at dette er en nødvendig aktivitet.
- 80 prosent av formålet med opphold i sentrum er re-kreativt eller sosialt.

Akershus festning





LANDSKAP

'Landskap' dreier seg bl.a. om byens forskjellige historiske lag, og den blå og grønne natur som dels omkranser Oslo sentrum og er tilstede i byen. Av grønne elementer i sentrum finner vi blant annet fjorden, elver, byparker og gatetrær.



Fjordutsikt fra Rådhuset

OSLO SENTRUM HAR EN STORSLÅTT NATUR

MARKANT TOPOGRAFI

Oslo sentrum ligger i et amfi ved enden av fjorden. Topografien i Oslos sentrumsjerne beskrives ved de to vikene Pipervika og Bjørvika, nessene Aker Brygge, Vip-petangen og Sørenga, samt Akersryggen som skjærer gjennom sentrum som et markant høydedrag i en nord-syd akse. Sentrum ligger dermed mellom to åsrygger: Holmenkollen/Voksenkollen og Grefsenåsen i nord, og Hauåsen i øst. Alle åsene er mellom 350 og 500 moh. Ekeberg i sørøst er omtrent 150 moh. Den markante topografiske strukturen medfører at sentrum har tydelige og markante nivåforskjeller og hellende terreng mot øst og mot vest - noe som skaper en rekke vakre topografiske trekk. For eksempel "hengekøyen" på Karl Johans gate, med en tydelig bue mellom Slottet og Oslo S. På grunn av topografien er det også utsiktmuligheter fra mange steder i Kvadraturen til fjorden. Akerryggen deler Oslo sentrum i to, Oslo sentrum øst og Oslo sentrum vest, en oppdeling som viser seg både byplanhistorisk, arkitektonisk og sosialt (se mere under kapitlet 'byliv').

NÆRHET TIL FJORD OG VILLMARK

Oslos plassering tilfører sentrum en rekke kvaliteter: den vakre beliggenheten ved fjorden, åpne og livlige elver som Akerselva og Alnaelva*, parker og grønne areal i sentrum. I tillegg finnes naturen i Oslomarka, med muligheter for fysiske aktiviteter som skigåing innen kort rekkevidde.

MULIGHET FOR REKREASJON I NATUREN ER KUN 20 MINUTTER FRA SENTRUM

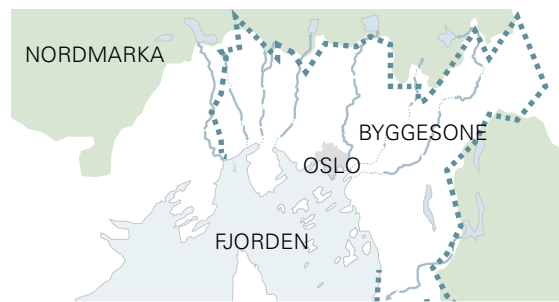
Marka er regionens viktigste kilde til rekreasjon og helseforebyggende aktivitet, området gir opplevelser til mange og utgjør en svært viktig del av Oslos egenart. Marka er en del av mange av Oslos innbyggers identitet. 4 av 5 innbyggere i Oslo benytter Marka minst én gang i året, 3 av 4 bruker Marka ukentlig eller månedlig i gjennomsnitt for året, og 7 prosent av de spurte oppgir at de bruker Marka daglig.**

*Angående kartene til høyre: De fleste av elvene rundt Oslo er rørlagt under bakken. Disse elvene er med på kartet, men er stiplede der de renner under overflaten. Kilde: www.osloelveforum.no (14-10-2013)

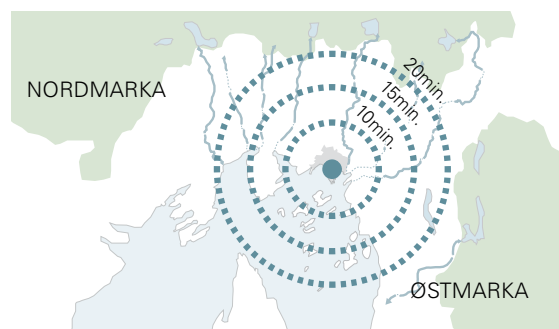
**Kilde: www.oslomarka.no



Akersryggen (alternativt Uelands Gate/Akerselva) deler opp Oslo både fysisk, sosialt og kvalitetsmessig i en vest- og østby.



Oslo har i mange år arbeidet med å skape en identitet, som byen ved fjorden og med nærhet til naturen. Oslo har en ypperlig plassering for å kunne tilby ekte naturopplevelser få minutter fra sentrum.



Naturen brukes flittig av beboere og nærheten til naturen verdsettes høyt.



Gatens karakterfulle struktur skapes av topografien som former gaten som en hengekøye. **Karl Johans gate.**



Utsikten og innsikten til Oslo kan nytes fra mange steder.



Fra et hektisk storbyliv til skiløyper og naturopplevelser med kollektivtrafikken på rekordtid. **Vippetangen.**

DE BYPLANHISTORISKE PLANGREPENE DEFINERER BYEN - OGSÅ I DAG

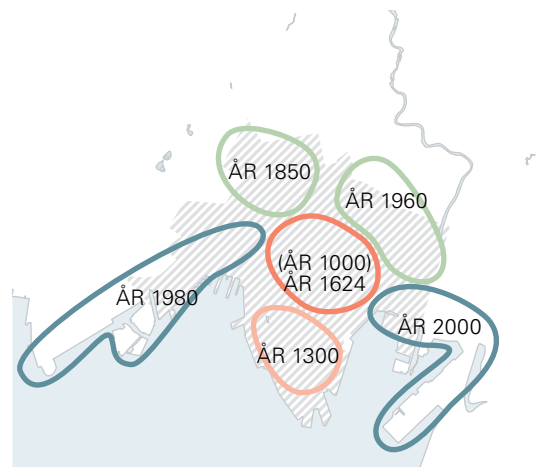
BYENS HISTORISKE UTVIKLING

Grunnleggelsen av Oslo kan dateres til rundt år 1000. Norges Konge Håkon 5. bygget Akershus festning rundt år 1300. De overordnede byplangrepene som kjennetegner Oslo sentrum er først og fremst Christian 4.s planer fra 1624 for Kvadraturen. Kvadraturen består av et nettverk av gater, som er inndelt i et tydelig rutenett. Gatenettet, har en flott arkitektur med påkostede forretningsbygg og solids "bank-palass" fra 1800-tallet. Kvadraturen, som opprinnelig lå innenfor et system av vollgraver, er orientert østover mot Bjørvika.

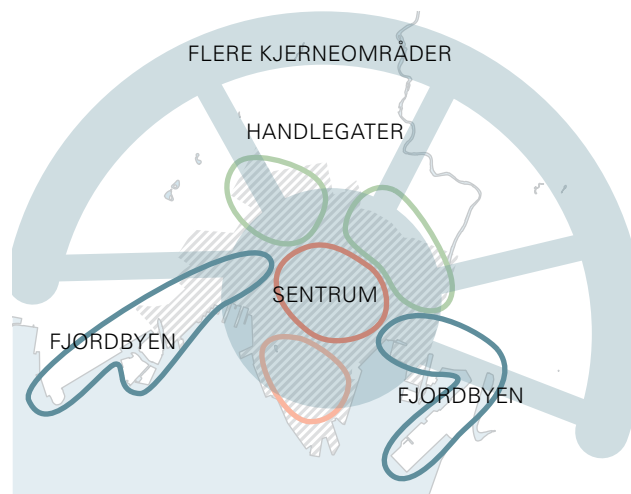
Oslo sentrum ble først åpnet vestover gjennom Linstows plan for den nye "hovedstaden" midt på 1800-tallet. Tidligere bebyggelse på Egertorget ble revet for å gi plass til den karakteriske og ikoniske hovedgatestrukturen med Karl Johans gate-aksen mot Slottet og parallellgatene Stortingsgata og Kristian IVs gate. Andre store grep i Linstows plan var Slottet og Slottsparken, siktelinjen fra Slottet mot Akershus (Haakon VII's gate) og mot St. Olavs plass (St. Olavs gate).

Egertorget, som av mange oppfattes som sentrum av sentrum, ligger høyt på Akersryggen og i skille/krysningspunktet mellom sentrum i to. Sentrum øst strekker seg ned mot Jernbanetorget og Kvadraturen, og sentrum vest med Karl Johans gates «hengekøyen» ned mot Roald Amundsens gate og mot Slottet og Slottsparken. Tilsvarende ble det kupert terrenget ved Kontraskjæret arrondert for å gi plass til Rådhusgatas forlengelse gjennom Kvadraturen over Akersryggen mot Pipervika og dagens Rådhusplass.

Rådhuskvartalene fra 1950-årene har skapt et eget typologisk gjenkjennbart område. Med en særegen gatestruktur som åpner sentrum mot Pipervika og Fjorden, samt utbygginger av Regjeringskvartalet, mellom Grensen og Hammersborg mm. og den mer moderne bebyggelsen på begge sider av Bishop Gunnerus gate.



Byens historie kan tydelig avleses i karakteristikkene til de forskjellige strøkene, som varierer i uttrykk og skala. Kvadraturen får sitt særpreg fra detaljrike bygninger og smale gater, mens de nyere områdene i Fjordbyen blir påvirket av moderne materialvalg som blant annet glass, stål og betong.



Oslo sentrum består i hovedsak av byområder av svært ulik typologi og karakter. De forskjellige strøkene i Oslo oppleves som svært selvstendige, med egne særpreg. Strøkgatene er gamle innfartsveier til Oslo.



Mange av bygningene i indre by er oppført i nasjonalromantiske stilarter, som det detaljrike Nasjonalmuseet. Fargevalget er ofte begrenset, men med mange små detaljer.



Oslos bygningsmasse er relativt homogen med en gjennomsnittshøyde på 4-6 etasjer. I området rundt Oslo S. Ved Barcode-området er byen vesentlig høyere.



Oslo har flere markante landemerker. I 2009 åpnet Operaen, som straks ble internasjonalt anerkjent. I senere år har det blitt skapt flere prisbelønte bygninger langs fjorden.

EN MODERNE FJORDBY

Under den økonomiske oppturen på 1980-tallet var Aker Brygge det første av industriarealene langs fjorden som ble utviklet. Fra 1990-tallet og frem mot i dag er flere deler av den tidligere industrihavnen bygget om til kommersielle-, bolig-, eller kulturelle formål, herunder Bjørvika, Tjuvholmen og Bispevika. De nye byområdene langs fjorden har liten forbindelse til sentrum. Oslo sentrum bærer preg av en preferanse for å utvikle Oslo i en øst-vestlig akse, med Slottet/Aker Brygge mot vest og Oslo S/Bispevika mot øst. Dette avspeiles også i en øst-vest sikk-sak aktig byutvikling.

Det nye byområdet, som kjennetegnes ved betegnelsen Barcode, har et tydelig modernistisk preg og en større skala enn den vanlige Oslo-skalaen. Materiale og detaljnivået er begrenset. På Tjuvholmen har nye byggeprosjekter som formål å bryte ned den moderne storskalaen til noe med mer menneskelige dimensjoner. Dette innebærer et større detaljnivå, noe som gjør området interessant og visuelt stimulerende.

Fjordbyen Oslo strekker seg fra Frognerkilen i vest til Sydhavna i sørøst. Dette utgjør et areal på rundt 2.261 dekar, som er inndelt i elleve delområder. Prosjektet er beskrevet i Fjordbyplanen fra 2008. Arealene skal benyttes til fremtidsrettet byutvikling av boliger, rekreasjonsområder og til forretning - og handelsvirksomhet, slik at fjorden åpnes.



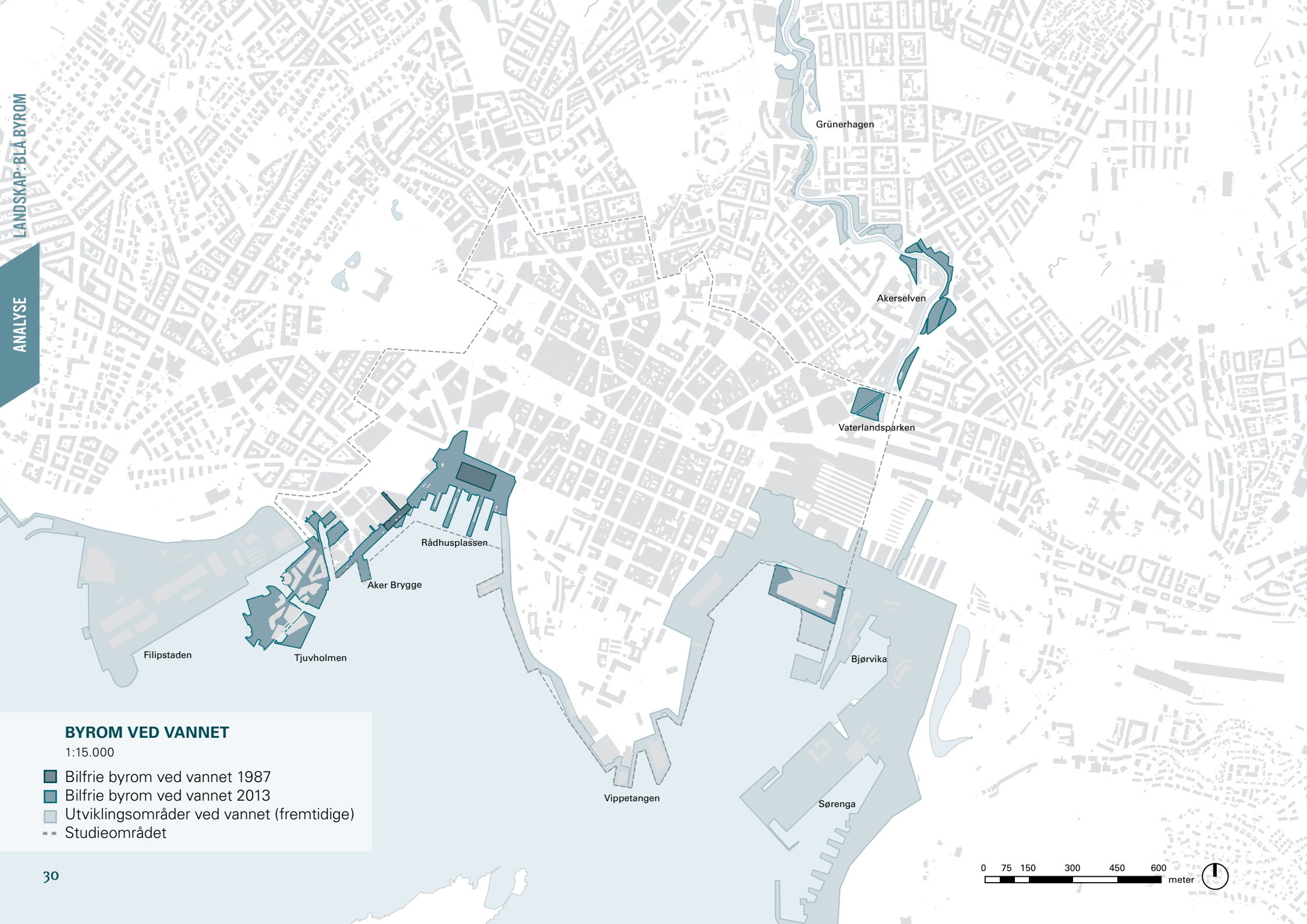
Fjorden rundt Oslo har mange nye byområder som gjennomgår en omfattende utvikling.



Filipstadplanen legger til rette for bygging av inntil 450 000 kvadratmeter med en boligandel på 50 prosent, noe som vil kunne gi opp mot 2.200 boliger og ca 9.000 arbeidsplasser. Det planlegges en ny park, 800 meter lang og minimum 100 mål, i hele Filipstadkaia's lengde, og nye kanaler mellom Frognerstranda og Munkedamskrysset, og mellom Heftyevillaen og Tinker'n.



Når Bjørvika er ferdig utbygget vil den nye bydelen romme 4 - 5.000 boliger og ca 20.000 arbeidsplasser. I tillegg vil kulturinstitusjonene og andre aktiviteter trekke besøkende til bydelen. Tilsammen er det sannsynlig at rundt 30.000 mennesker vil ha en tilhørighet til Bjørvika, enten som arbeidsplass eller bolig. I tillegg kommer alle besøkende til ulike kulturattraksjoner som Operaen og det planlagte Munchmuseet.

**BYROM VED VANNET**

1:15.000

- Bilfrie byrom ved vannet 1987
- Bilfrie byrom ved vannet 2013
- Utviklingsområder ved vannet (fremtidige)
- - Studieområdet

SENTRUMS BELIGGENHET VED FJORDEN ER I DAG LITE UTNYTTET

EN FANTASTISK BELIGGENHET

Oslo utmerker seg ved sin beliggenhet helt nede ved fjorden. Allikevel er mange av de fjordnære arealene enda ikke utviklet og utnyttelse av denne fantastiske beliggenheten er ikke optimal. Fjordbyplanen er et eksempel på at byen allikevel ønsker å utvikle seg mer i denne retningen.

FOR MANGE BYROM VED FJORDEN?

Arealene ved fjorden er av en såpass stor størrelse at det kan bli en utfordring å befolke alle byrommene. Gehl Architects vurdering går ut på at ikke alle de fjordnære byrommene har potensiale til å bli like aktive for fremtiden.

ENSARTEDE TILBUD AV AKTIVITETER VED FJORDEN

De fleste byrommene ved vannet er av nyere karakter (fra 1980-tallet og fremover). Disse områdene er knyttet til frivillige aktiviteter, dominert av kultur- og kaféliv, og det er de kommersielle aktivitetstilbudene som dominerer.

PASSIV ANVENDELSE AV FJORDEN

Utover de rekreative og kulturelle formålene blir områdene ved fjorden i stadig større grad benyttet til å skape boliger. Bruken av fjorden i dag er først og fremst passiv, og den blir mest brukt til utsikt, gjerne i forbindelse med at besøkende sitter på kafé og kikker utover vannet. Andre populære aktiviteter er seiling, småbåttrafikk, kajakk, roing, både med utgangspunkt i Vippetangen, Aker brygge og øyene. Denne aktiviteten er svært privat. Tilbudet av vannrelaterte aktiviteter ventes å øke etter som Havnepromenaden realiseres.

AKERSELVAS STORE POTENSIALE

Akerselva og omgivelsene har gjennom utviklingen av Akerselva miljøpark gjennomgått en enorm forvandling. Elveparken vil også bli svært attraktiv i forbindelse med rekreative aktiviteter. Det er planlagt en forbindelse mellom fjorden og Akerselva miljøpark, via Akerselva-allmenningen. Akerselva har et betydelig potensiale for de omkringliggende bydelene, også i årene som kommer.

FJORDRELATERTE BYROM I OSLO SENTRUM

1987: 10 600 m²

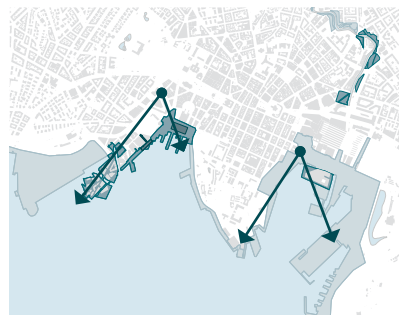
2013: 138 700 m²

+1208%

Fremover*: 818 200 m²

+490%

* Oslo utvikler for øyeblikket mange av havnearealene i forbindelse med Fjordbyplanen. Her er utviklingsområdene Bjørvika og Filipstad inkludert.



I dagens situasjon er fjorden bare tilgjengelig fra noen få punkter i sentrum, som **Rådhusplassen** og **Christian Frederiks plass**



Koblingene til fjordrommene fremstår som uavklarte. **Aker Brygge/Rådhusplassen**



En mye tiltrengt forbedring er på vei. **Oslo S/Bjørvika/Operaen**



De nye fasilitetene ved **Aker Brygge** er meget populære på finværsdager.



Stillhet og ro er en attraksjon i seg selv. **Akershusstranda**



Midlertidig anleggsarbeid langs **Akerselva** i 2013.



GRØNNE ROM I BYEN

1:10.000

- Parker og grønne arealer
- ⋯ Gater med gatetrær (hovedtrekk)
- - - Områder uten adgang på grunn av inngjerding eller topografien
- - - Studieområdet



OSLO HAR MANGE GRØNNE BYROM

MANGE GRØNNE TILBUD

Oslo karakteriseres som en grønn by der den ligger mellom grønne åser. Parkene utgjør en viktig del av bylandskapet, og Oslo sentrum har mange grønne rom, faktisk et langt større antall enn mange byer av tilsvarende størrelse. Oslo setrum er omringet av store parker og grønne områder, som blant annet Vigelandsparken og Sofienbergparken. Disse parkene, sammen med områder utenfor selve bykjernen, er med på at Oslo sentrum oppfattes som en grønn, og naturnær by.

ULIK FORDELING AV PARKENE I BYEN

Oslos parkhistorie følger hovedtrekkene fra en rekke andre store vestlige byer: Fra byens vekst skjøt fart midt på 1800-tallet ble det sikret områder til parker, de fleste i landskapsstil og noen med flott plassering på høydedrag. I sentrum bidrar Studenterparken, Slottsparken, Spikersuppa og Kontraskjæret til et bredt tilbud av grønne og bynære områder. Man ser allikevel en tendens til at de grønne arealene er å finne i den vestlige delen av studieområdet, sannsynligvis vil dette forandre seg fremover, da utviklingen av Bjørvika vil tilføre byen flere grønne områder i øst.

PARKENE ER POPULÆRE I OSLO

Status for parkdekningen måles kontinuerlig, og andre målestokker følges opp gjennom statusrapporter til bystyret. I 2007 hadde 94,3 prosent av byens befolkning tilgang til et grønt område innenfor 300 meter fra sitt eget hjem.

Informasjon om bruken av parkene finnes i en undersøkelse Friluftsetaten gjorde i 2004. De siste 12 månedene hadde 76 prosent av de spurte brukt byens parker, andelen var spesielt høy i de indre bydelene, der andelen varierte fra 91 til 100 prosent. Unge voksne var flittigere brukere enn andre aldersgrupper, og bruken var størst om sommeren (60 prosent ukentlige brukere, av disse 17 prosent daglig).

Kilde: Miljøstatus 2002–2006, side 61 og 62.

BYPARKER I OSLO SENTRUM

1987: 161.400 m²

2013: 170.000 m²

+5.3%

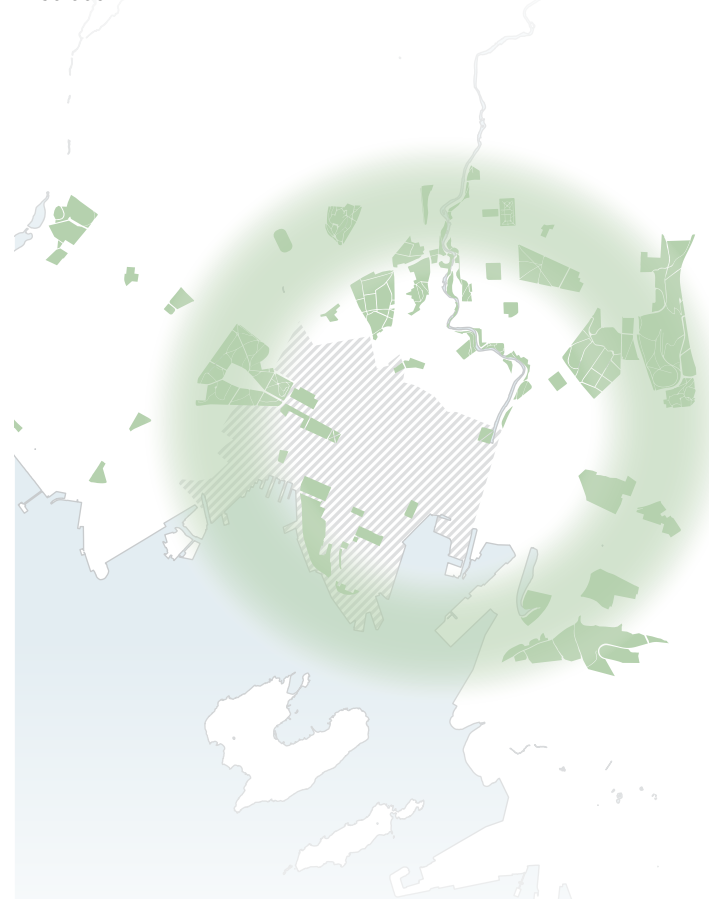
Note: De nye grønne områdene utenfor studieområdet er ikke med i undersøkelsen, dette er for å muliggjøre sammenligninger mellom tallene fra 1987 og 2013. De nye områdene er omtalt i avsnittet om fjordrommene.

12% nevner 'det grønne' og parkene som det de liker best i Oslo Sentrum.

Fra spørreundersøkelsen, juni/juli 2013

DEN GRØNNE RINGEN RUNDT SENTRUM

1:50.000



Oslo sentrum er omringet av parker. I den grønne ringen i sentrum styrker Akerselva forbindelsen til naturen. Det er flest grønne områder i det vestre del av studieområdet, men planene for Bjørvika legger til rette for at det blir skapt flere grønne områder også i det østre delen av studieområdet.

VEKSLENDE KVALITET I DE GRØNNE BYROMMENE

INTROVERTE BYPARKER

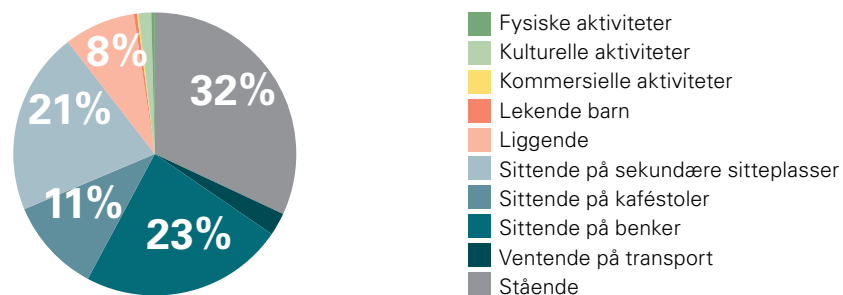
En rekke grønne byrom i Oslo sentrum, som Grev Wedels Plass og Festningsplassen oppleves som introverte. Det betyr at de er avskjermet eller avstengt fra den omkringliggende byen, for eksempel ved bruk av gjerder og porter. De kan også bare være generelt lite inviterende for forbipasserende. Dette gjør at de grønne byrommene ikke blir en integrert del av bybildet. Det samme gjelder for noen av parkene som flere steder har gjerder, murer eller forhøyninger rundt seg, for eksempel Børsparken. Dette skaper distanse og utrygghet, spesielt om kvelden når man ikke kan se eller bevege seg fritt langs ytterkanten av parken.

FÅ AKTIVITETSTILBUD I BYPARKENE

Mange av byens parker er monofunksjonelle med få aktiviteter utover det å gå eller sitte på en benk. Oppholdsregistreringene viser at over halvparten av det som skjer, er sittende aktiviteter. På tross av mange grønne områder er det få forskjeller i aktivitetene som tilbys. Fysisk aktivitet og lek utgjør for eksempel mindre enn én prosent av aktivitetene i hele studieområdet. Kafe-livet utgjør ti prosent av aktivitetsbildet i parkene. Årsaken skyldes særlig det generelt lave aktivitetstilbudet i parkene.

OPPHOLDSREGISTRERINGER I BYPARKERNE

Registrert sommer, tirsdag og lørdag, kl 10:00-20:00



Grønne registreringspunkter innenfor studieområdet: Johanne Dybwads plass, Studentertunden, Kontraskjæret, Eidsvoll's plass, Spikersuppa, Kronprinsesse Märthas Plass (registrert med Fridtjof Nansens Plass), Bankplassen, Grev Wedels plass, Vaterlandsparken.



Ingen direkte forbindelse mellom fjorden og festningen. **Akersstranda.**



Det grønne areal omkring Oslo Børs avlases om kvelden ved et gjerde. **Fred Olsens gate.**



Oslos parker brukes primært til at spassere i eller sitte på benker. **Spikersuppa.**



Brukerne forflytter seg til gressplenens når alle benkene er i bruk. **Kronprinsesse Märthas Plass.**



Kvaliteten på parkrommene er flere steder svært dårlig, og det er problemer med vedlikehold og uønsket opphold i parkene. **Vaterlandsparken.**



Det finnes mange grønne rom som hverken er spesielt attraktive eller godt vedlikeholdt. **Akerselva.**

GRØNNE ELEMENTER ER IKKE EN INTEGRERET DEL AV BYROMMENE

FÅ GRØNNE VEIER INN OG UT AV BYEN

I dag finnes det generelt få gatetrær i studieområdet, hvilket gjør at sentrum mange steder ikke oppleves som spesielt grønt. De grønne gatene er konsentrert i studieområdet, vest for Akersryggen, og i områdene utenfor Oslo sentrum.

BEBOERE I ØST SAVNER GRØNNE BYROM

*Grøntplan for Oslo** viser at alle beboere har samme tilgang til de grønne arealene. Det er tatt utgangspunkt i Direktoratet for naturforvaltnings (DN) - håndbok 6 "*Planlegging av grønn struktur i by og tettsteder*", som definerer den maksimale avstanden boliger skal ha til grønne områder. Dette er imidlertid en misvisende fremstilling, siden det er store forskjeller mellom bebyggelsen i studieområdet i vest og øst. Gangavstand til parkene fra boligene tar ikke høyde for at beboerne bor vesentlig tettere i øst enn i vest - derfor er behovet for grøntområder størst i øst.

DE GRØNNE ROMMENE ER IKKE TILGJENGELIGE FOR ALLE ALDRE

Mangelen på bolignære grønne rom i studieområdets østlige del er spesielt en utfordring for de eldre borgerne i og med at flere har nedsatt fremkommelighet og dermed opplever avstand annerledes enn den resterende befolkningen. Den eldre befolkningsgruppen har derfor i høyere grad behov for adgang til grønne områder i nærmiljøet for at de skal oppleve byen som grønn.

*Kilde: Grøntplan for Oslo, Oslo Kommune, Plan- og bygningsetaten, 2010. Det skal bemerkes at Grøntplan ikke er offisielt vedtatt.



Dårlige vedlikehold av det grønne arealet skaper byrom som ikke brukes så ofte. **Christian Frederiks Plass.**



Det er få gatetrær i det østliggende studieområdet. **Storgata.**



Uheldig plassert beplantning kan komme i veien for fotgjengere. **Festningsplassen.**



Gater uten trær får en helt annerledes og grå atmosfære. **Skippergata.**



Noen områder er detaljrikt utformet med både planter, kunst og vannelementer, men elementene er sjelden relatert til omgivelsene. **Bankplassen.**



Trær oppleves som en markant kvalitet i bymiljøet. **Kirkegata.**



Karl Johans fortøuet

BYENS ROM

Byens rom omfatter alle de fysiske rammene i byen som kan danne rom: gater, plasser, forbindelser, og inventar som benker og lyskilder, og hvordan innretningen av byrommet kan fremme bylivet.



Stortorvet

BYROM AV VARIERENDE KVALITET

MANGLENDE SAMLET STRATEGI FOR OSLOS BYROM

Det mangler en byromsstrategi som kan sikre mer aktive torg og gater, i tillegg til å gi en innbyrdes prioritering og klare identiteter til de forskjellige byrommene. Gatebruksplanen omfatter gatene, men ikke byrommene. Flere av byrommene er av eldre dato, er lite tidsmessig utformet, og er dominert av trafikk og parkering. I tillegg kommer mangelen på byrom langs enkelte sentrumsgater/strøkgater og vernet, hvor det i dag kun er Aker Brygge og Tjuvholmen som er ferdig utbygget. Dette legger press på byrommene i sentrum.

VELFUNDERENDE KLASSISKE BYROM

De klassiske byrommene i Oslo er typisk tilknyttet byens offentlige bygninger, som Stortinget og Domkirken. Disse understøttes ofte av bygningsmessige rammer - en urban vegg som er med på å skape og definere byrommets størrelse. De aller fleste rom har en veldimensjonert skala i forhold til å danne rammer om opphold og byliv av forskjellig art.

MANGE MONOFUNKSJONELLE BYROM

De fleste av byrommene er bygd opp om aktiviteter som å gå eller sitte på benker. Det er kun to plasser, Stortorvet og Youngstorget, hvor vi finner rester av den gamle torghandelen. Ellers har forretninger og kjøpesentre tatt over byrommenes tidligere funksjon som handelssted.

BILFRIE GATER OG TORG I OSLO*

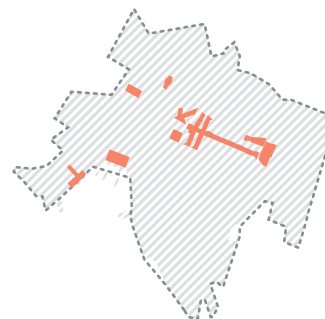
1987: 41.700 m²

2013: 129.200 m²

+210%

**Undersøkelsen fra 1987 omfatter: Studenterlunden (to deler), Eidsvoll's plass, Stortinget, Kronprinsesse Märthas plass, Rådhusplassen og området ved Domkirken. Undersøkelsen i 2013 tar for seg hele studieområdet.*

REGISTRERTE BILFRIE BYROM I 1987*



REGISTRERTE BILFRIE BYROM I 2013*



■ Bilfrie gater/byrom (ikke grønne rom)

■ Gater/byrom med gode fotgjengerforhold (kun 2013)

**Note: Gatene og byrommene på kartet er de som har vært en del av undersøkelsen både i 1987 og i 2013. Gatene som er definert som "med gode fotgjengerforhold" er definert basert på Gehl Architects analysemodeller, som måler handel, gatekvalitet og dekningsgrad.*

MANGELFULLE FORBINDELSER I BYROMSNETTVERKET

1:10.000

-  Bilfrie gater/byrom
-  Gater/byrom med gode fotgjengerforhold
-  Snarveier
-  Mangelfulle/udefinerte forbindelser
-  Studieområdet

MANGLENDE SAMMENHENG I BYROMSNETTVERKET

SVAKT NETTVERK MELLOM BYROMMENE

Flere av byrommene som rundt Karl Johans gate har forbindelser med Aker Brygge og Operaen, men forbindelsene for fotgjengere er allikevel svak, spesielt forbindelsen til handlegatene/strøgsgatene. Det er bare området rundt selve Karl Johans gate og delvis langs Torggata som fungerer som en sekvens av byrom med vekslende opplevelses-tilbud. Resten av byrommene oppleves som adskilte uten tilkobling til bynettverket.

MANGLENDE FORBINDELSE TIL FJORDEN OG DE SENTRUMSNÆRE BYDELENE

De siste 20 årene har det i stor grad vært arbeidet med å utvikle fjordbyen, som nå er ventet å være ferdig rundt 2020. Samtidig er overgangene mellom de sentrumsnære bydelene og fjorden i stor grad ubehandlet. I tillegg er det arbeidet lite med områdene utenfor Ring 1 og hvordan områdene i større grad kan involveres i sentrum og med fjorden.

SVAKE FORBINDELSER MELLOM STRØKENE I SENTRUM

Dagens forbindelser mellom de forskjellige sentrumsstrøkene er svake, og det påvirker opplevelsen av et samlet sentrum og skaper unødvendige avgrensninger mellom de ulike strøkene. På 30 minutter kan man gå fra Oslo S via Karl Johans gate til Aker Brygge. Gåturen fra enden av Kirkegata til Markveien tar like lang tid, men denne turen føles gjerne lengre da det mangler gode nord-sør gangforbindelser.



Fotgjengere har prioritet, men gaten er også tilgjengelig for bilister. **Brugata.**



Passasjene spiller en viktig rolle og styrker fotgjengerforbindelsene i Oslo, spesielt på vinterstid. **Strøget.**

MANGELFULLE FORBINDELSER

1:50.000



Litt av utfordringen i Oslo sentrum er å binde sammen de forskjellige byrommene og gatene i et felles nettverk for fotgjengere. En sterk og direkte forbindelse mellom strøkene mangler, noe som bidrar til at Oslo sentrum ikke oppleves som en god og sammenhengende fotgjengerby. Fysisk like avstander oppleves svært forskjellig.

BYROMSKVALITETEN

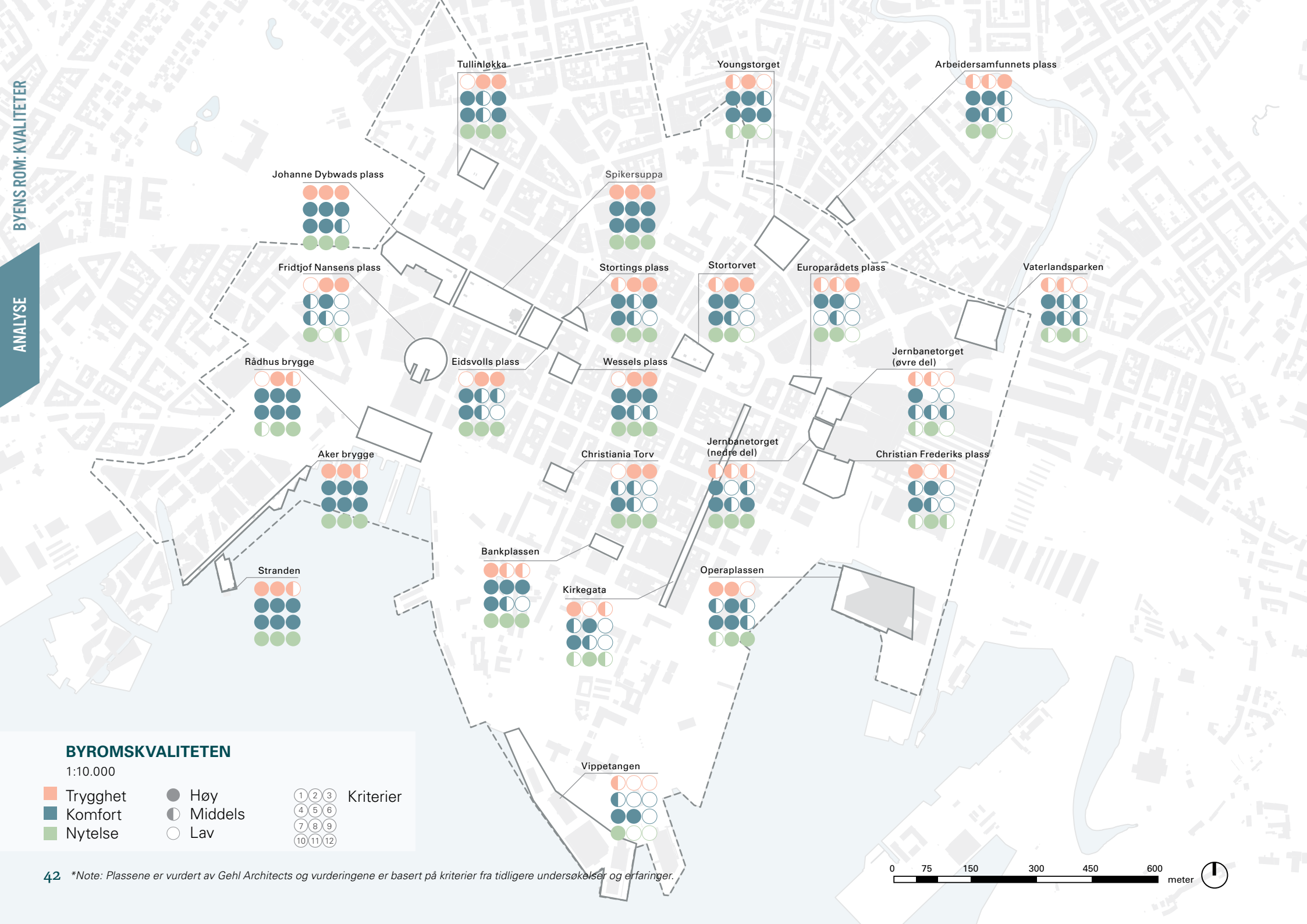
1:10.000

- Trygghet
- Komfort
- Nytelse

- Høy
- Middels
- Lav

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12

Kriterier



BEGRENSET KOMFORT, MEN HØY NYTELSESVERDI

Etter en undersøkelse utført i forbindelse med seminar om bylivsundersøkelsen i 2012 finner Gehl Architects at byromskvaliteten i Oslo sentrum er av meget vekslende karakter. De fleste gatene tilbyr ikke mange opplevelser eller kvaliteter utover å være bevegelsessoner, og fortausekket er ofte av lav kvalitet, dårlig vedlikeholdt og med problematiske kryssinger over veiene.

I motsetning er det gode gate- og fortausdekker og gode byromsmøbler i de fleste nye byrom, men sentrum er som helhet preget av begrensede muligheter for å sitte og nyte bylivet, sett bort i fra de sentrale strøkene i Spikersuppa og ved Aker Brygge. Det er mange private sitteplasser i sentrum, som for eksempel kaféstoler. Spørreskjemaundersøkelsen viser at de aller fleste som kommer til sentrum bedriver sosiale aktiviteter.

Det finnes kun mulighet for fysisk aktivitet eller lek i cirka halvparten av de undersøkte byrommene.

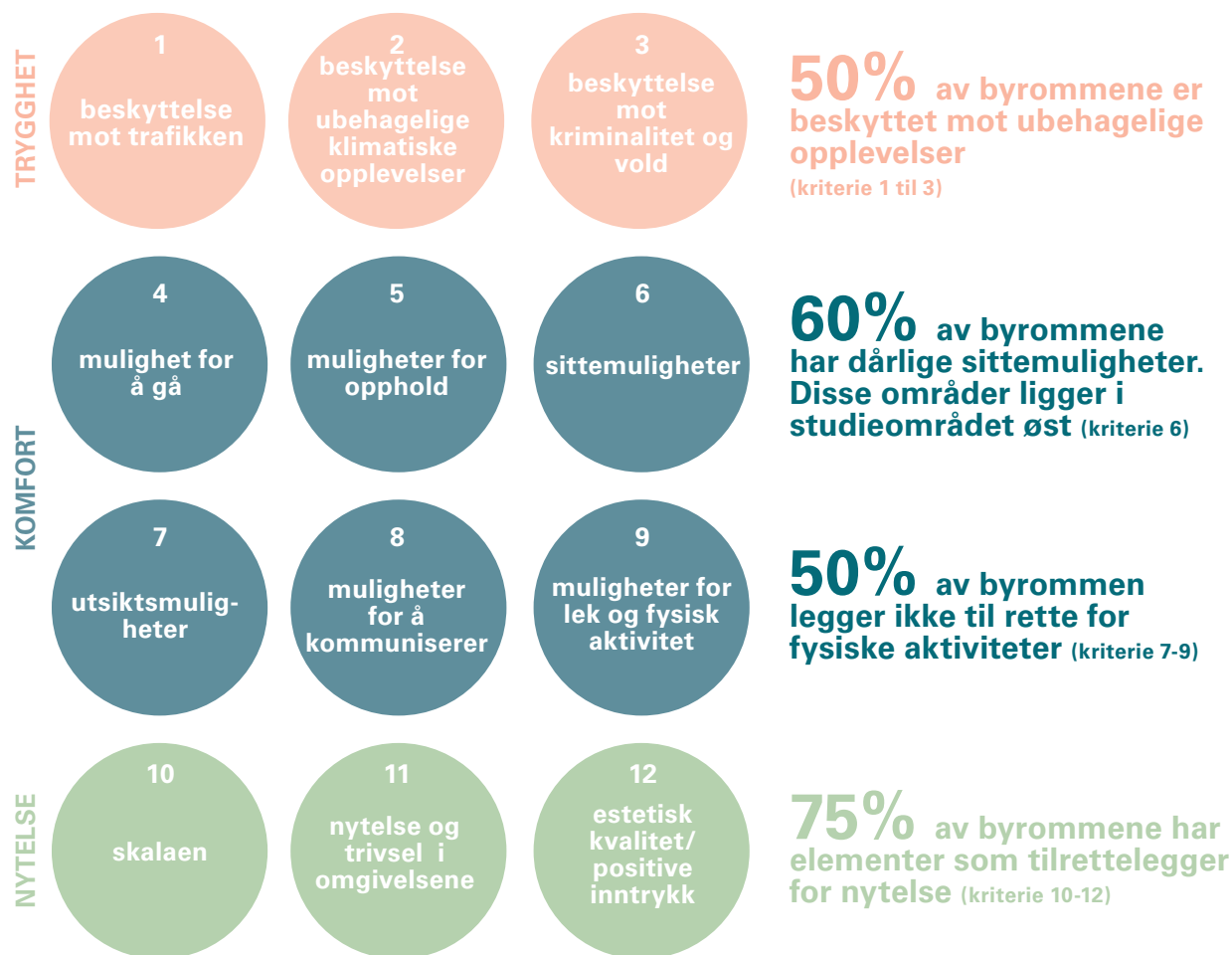
Mange av byrommene har en høy nytelsesverdi, med landskapelige elementer som trær, fontener og utsikt til fjorden, og disse blir i meget høy grad verdsatt i spørreskjemaundersøkelsen som noe som øker kvaliteten av byrommene.

50% av byrommene legger i liten grad til rette for sosiale aktiviteter.*

*Informasjon fra konsulentens registrering av plasser.

81% sier at sosiale aktiviteter er hovedformålet med besøket i sentrum*.

*Informasjon fra Spørreundersøkelsen 2013



REGISTRERING AV FASADEKVALITETEN

1:10.000

- Fasadekvalitet A
- Fasadekvalitet B
- Fasadekvalitet C*
- Fasadekvalitet D
- Fasadekvalitet E
- Under ombygging
- Historisk bygning/monument

MANGE INAKTIVE FØRSTEETASJER I OSLOS SENTRUM

FÅ SANSEINNTRYKK I ØYENHØYDE

I dag vil mange av 1.etasjefasadene i Oslo sentrum uten tvil havne i kategori D: kjedelig. Denne kategorien karakteriseres av store enheter, få dører (2-5 innganger per 100 meter fasade), liten variasjon i funksjonene og med et lukket uttrykk. Registreringen avslører at 52 prosent av fasadene tilhører kategoriene 'kjedelig' eller 'inaktive'. Gatene med mange inaktive fasader er de samme gatene som fotgjengerregistreringene viser at blir minst brukt. De åpne fasadene i 1.etasje, som hører innunder kategori A og B, er sentrert rundt den aktive delen av Oslo sentrum. Grunnetasjens kvalitet har altså en stor betydning for bylivet.

LUKKEDE FØRSTEETASJER DOMINERER I DEN SØRLIGE DELEN AV KVADRATUREN

Kvadraturens arkitektur er unik for Oslo, men slik området fremstår i dag, fremmer det verken til opphold eller byliv. På grunn av sin historie som bl.a. et attraktivt bankområde, har flere av bygningene i Kvadraturen lukkede fasader med innganger. Hensynet til bevaringsverdier gjør det vanskelig å omdanne bygningene til nye funksjoner og formål.

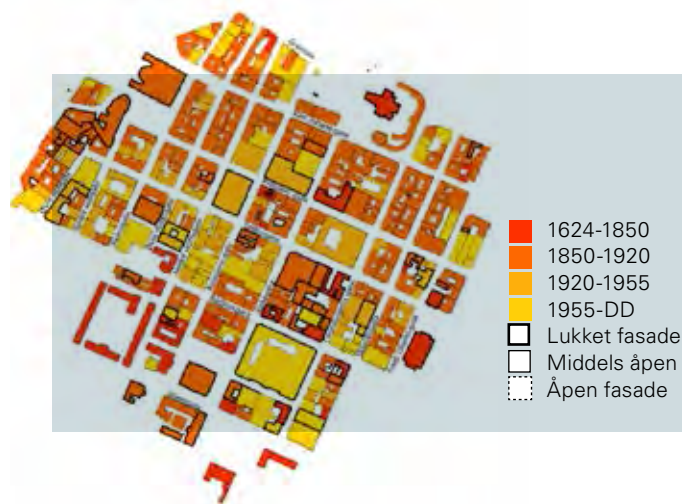
HANDLEOMRÅDENE HAR ÅPNE FØRSTEETASJER

I den aktive delen av Oslo sentrum finnes det i hovedsak åpne og transparente fasader på 1.etasjefasader. Mange av fasadene er allikevel ofte skjult bak stativer med klær eller andre varer. Ifølge fotgjengerregistreringen er sammenhengen mellom åpne 1.etasjefasader, handlegater og fotgjengere tydelig: åpne førsteetasjer tiltrekker flere mennesker og øker dermed handelen.

12% av førsteetasjene kategoriseres som aktive eller vennlige.

36% av førsteetasjene kategoriseres som midt i mellom.

52% av førsteetasjene kategoriseres som kjedelige eller inaktive.



BYANTIKVARENS REGISTRERING AV FASADER I KVADRATUREN

I rapporten *Ny giv i Kvadraturen* fra 2009 har byantikvaren kartlagt flere av fasadene i Kvadraturen, og formålet er å vurdere om det kan tillates større forandringer. Kartleggingen av fasadene i Kirkegata og Øvre Slottsgaten viser at næringslivet i stor grad selv kan åpne opp fasadene i førsteetasjen mot gatene. Rapporten konkludere med at: "dersom Kvadraturen skal være en levende del av sentrum, er en

god blanding av ulike funksjoner i bygningsmassen og et godt samspill mellom bygninger og uterom avgjørende. Det er viktig at de nedre etasjene i bygningene inneholder publikumsrettet virksomhet, da det er disse etasjene som henvender seg mot gaten og skaper liv".

Kilde: Oslo kommune Plan og Bygningsetaten, Ny giv i Kvadraturen, 2009. Utdrag fra bildetekst i rapporten: "[Kartet] viser bygningenes alder i forhold til hvor åpne/lukkede fasadene oppleves. Åpenhet/lukkethet er vurdert ut fra visuelle fysiske kvaliteter som vinduenes størrelse, antall og avstand til gatenivå. Kilde BYA/PBE 2009."

SITTEPLASSER I OSLO SENTRUM

1:10.000

- Utestående kaféstoler
- Offentlige sitteplasser (benker)
- Studieområde
- 1-24 sitteplasser
- 25-49 sitteplasser
- 50-99 sitteplasser
- 100-199 sitteplasser
- 200+ sitteplasser

FÅ GRATIS SITTEPLASSER

MANGE FLERE KAFÉSTOLER OG FÅ BENKER

Det finnes generelt et stort antall sitteplasser i Oslo sentrum - både gratis og kommersielle. En stor del av de gratis sitteplassene er benker plassert i byparkene. Derimot finnes det meget få sitteplasser i de gatene hvor folk ferdes, dette ser man for eksempel i Karl Johans gates østre del. Antallet kaféstoler har økt betraktelig mellom 1987 og 2013. Det har også blitt flere offentlige sitteplasser i form av benker, men på langt nær i samme grad. Økningen i antall kaféstoler tyder på at beboere og besøkende i større grad benytter seg av byrommene i 2013 sammenlignet med i 1987.

"I sentrum er det for få sitteplasser."

Kvinne 20-40 år, Sinsen, spørreundersøkelsen 2013

DET ER VANSKELIG Å VÆRE ELDRE I OSLO SENTRUM
Mangelen på benker er spesielt utfordrende for Oslos eldre, og for besøkende med gangproblemer. Selv om avstandene i Oslo sentrum er relativt korte, kan avstanden for eldre føles lang, når det ikke finnes mulighet for å hvile seg underveis.

KAFÉSTOLER SKAPER ET HØYT AKTIVITETSNIVÅ

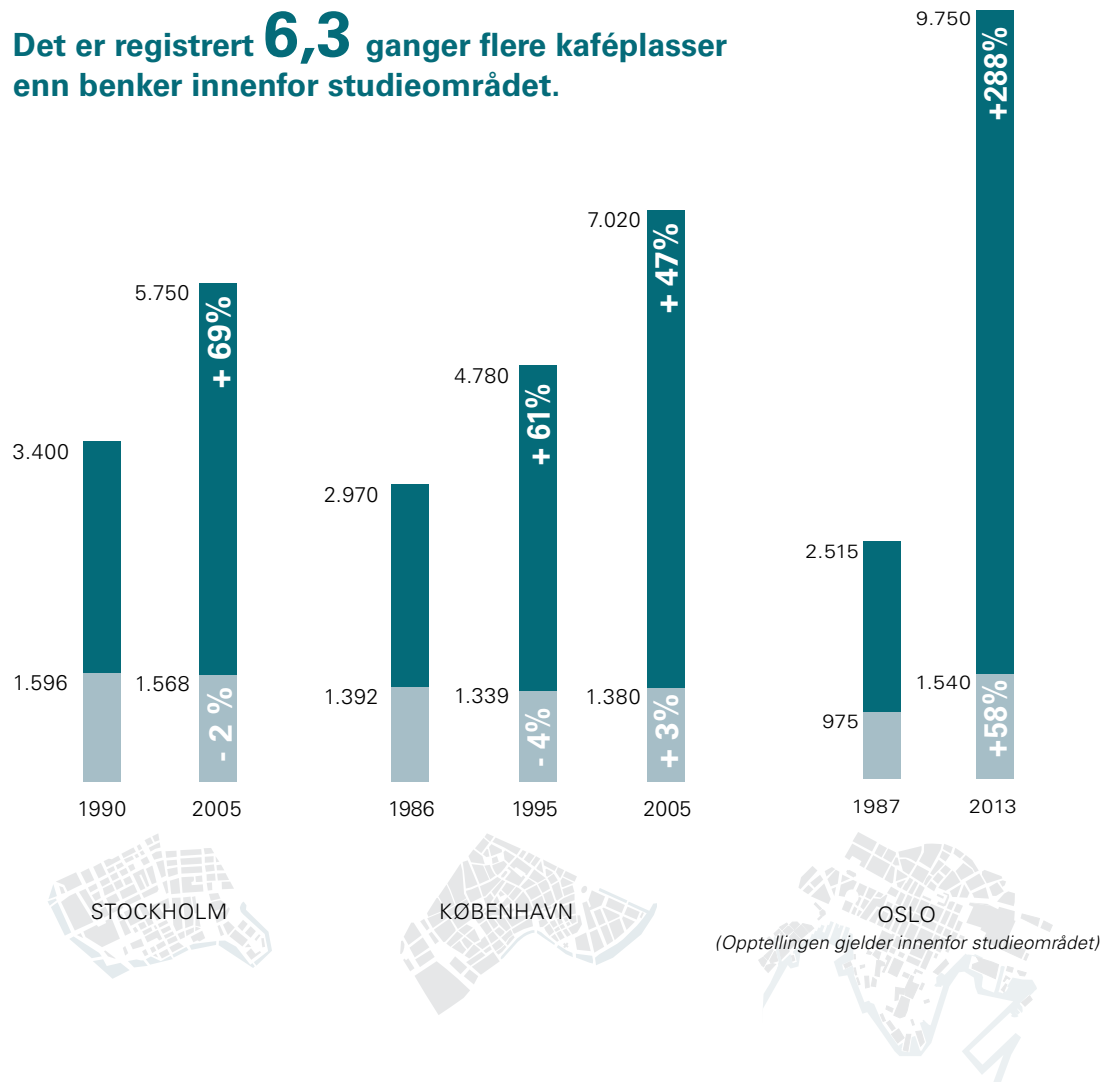
I mange byer indikerer god tilgang på kaféstoler, et blomstrende byliv med høyt aktivitetsnivå, siden dette er områder folk betaler for å bruke. En tendens i alle hovedstedene i Skandinavia er at selv om antallet kommersielle sitteplasser øker, er antallet gratis sitteplasser konstant eller fallende.

50% flere mennesker bruker byens sitteplasser (kaféer, benker, osv.) på lørdager enn på tirsdager

SITTEPLASSER I ULIKE BYER

■ Utestående kaféstoler ■ Offentlige sitteplasser (benker)

Det er registrert **6,3** ganger flere kaféplasser enn benker innenfor studieområdet.



GODE KAFÉSTOLER OG DÅRLIGE BENKER

UHENSIKTSMESSIG PLASSERING AV BENKER

Flere av de gratis sitteplassene er ikke optimalt plassert - noe som bidrar til at byrommenes potensiale ikke blir fullt utnyttet. De sitteplassene som har en god plassering er i konstant bruk, som benkene på Karl Johans gate og i Spikersuppa. I tillegg er kvaliteten på benkene et problem, da den generelt er for lav, noe som reduserer sittekomforten. For eksempel passer ikke stenbenker inn i det kalde nordiske klimaet.

UTESERVERING BEGRENSER FREMKOMMELIGHETEN

Eстетisk plan har klare føringer for utformingen av utestedenes møblering og estetikk i Oslo sentrum. Virksomheter med uteservering skaper flere utfordringer, bl.a. med avgrensingen med skjermer, fordi dette hindrer kontakt mellom virksomheten og bevegelsen på fortauet. I tillegg har noen av stedene varmelamper på grunn av klimaet. Der regelverket ikke følges skapes ofte uattraktive sitteløsninger i populære kafé- og fotgjengergater.

FIN UTNYTTELSE AV BYKANTENE

I flere områder i Oslo har byrommenes ytterkanter blitt brukt til benker, blant annet på Grünerløkka og i Prinsens gate. Dette er en god løsning for beboerne, i tillegg til at plasseringen gjør det lett å rydde plassene for snø om vinteren siden benkene ikke er i kontakt med fortauet. Benkene tilfører nytt liv til kjedelige fasader og burde i langt større grad etableres av det offentlige, og ikke kun av private aktører.



Benkene på **Youngstorget** er attraktive i solsteken.



Solrike områder er perfekt for benker. **Spikersuppa.**



Svært lite attraktiv sitteplass i en av Oslos viktigste gater. **Prinsens gate.**



Uattraktive og utelukkende praktiske avskjerminger hindrer fotgjengernes fremkommelighet. **Tordenskiolds gate.**



Flere kaféer har omgjort fasaden til sitteplasser. **Tollbugata.**



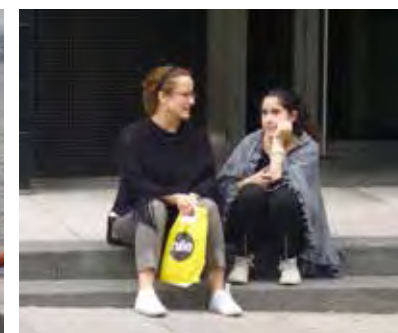
Kaféstolene i Oslo brukes også av forbipasserende som trenger en pust i bakken. **Brugata.**



Byens kanter tilbyr også siddepladser for de trøtte fotgjengere. **Prinsens gate.**



Beboerne benytter kreativiteten til å finne egne sitteplasser. **Vippetangen.**



Trappetrinn benyttes som sekundære sitteplasser i byen. **Grensen.**

BARN PRIORITERES IKKE I BYROM I OSLO SENTRUM

IDRETTSAKTIVITETER OG LEK ER FRAVÆRENDE

Bylivsregistreringer viser at det mangler et aktivitetstilbud innen idrett og lek for barn i Oslo sentrum. Dette er en utfordring i forhold til at flere og flere barnefamilier bor i sentrum, og det er ventet at utviklingen vil fortsette å øke betydelig fremover. Dette stiller høyere krav til flere boliger og aktivitetstilbud, både for barnefamilier og besøkende med barn.

ENSFORMIGE NYE LEKEPLASSER

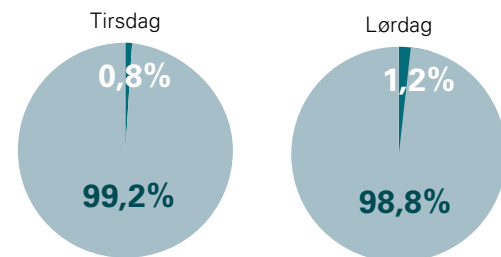
Flere av de nybygde lekeplassene har et relativt likt aktivitetstilbud. Vanligvis dreier det seg om noen bakker for å løpe eller klatre, i et fallsikkert underlag med sterke farger. For eksempel var lekeplassen på Aker Brygge tidligere et velbesøkt og attraktivt sted for barn. Lekeplassen var integrert i promenadens utforming på en naturlig måte og barna kunne underholde seg selv mens foreldrene tok en kaffe på en av områdets kaféer. Denne lekeplassen er i dag forandret slik at den fremstår som mindre spennende enn tidligere.

50% flere *leker* i byrommene på lørdager enn på tirsdager

LEKEAKTIVITETER

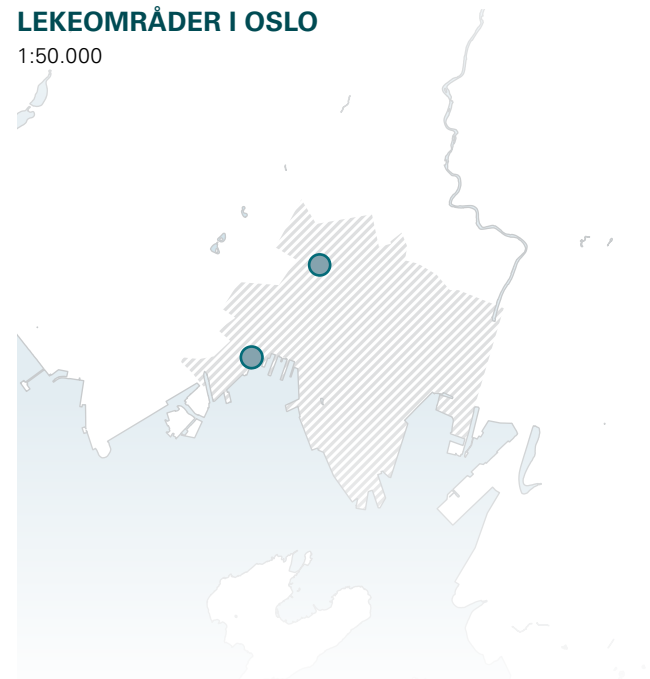
Registrering høst, vinter og sommer fra 09.00-19.00

■ Lek ■ Andre aktiviteter



LEKEOMRÅDER I OSLO

1:50.000



De offentlige lekeplassene i Oslo sentrum er markert på kartet med blått. Det er to innenfor studieområdet - resten ligger i omkringliggende bydeler.

OFFENTLIGE LEKEPLASSER I OSLO

■ Sentrum ■ Hele byen

2 32

OFFENTLIGE LEKEPLASSER I KØBENHAVN

■ Sentrum ■ Hele byen

12 125

Kilde: <http://www.kk.dk/da/brugbyen/brug-steder-i-byen/leg/legepladser/find-en-legeplads>
Kilde: <http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/friluftsomrader/lekeplasser/>

UTFORDRINGER MED SØPPEL I OSLO SENTRUM

RENSE BYOMRÅDER SKAPER TRYGGHET

Spørreskjemaundersøkelsen viser at de som ble spurt verdsetter at byen fremstår pen og ren. Gehl Architects har erfaring for at vedlikehold og renovering av offentlige byrom er avgjørende for trygghetsfølelsen. Gehl Architects kjenner til flere undersøkelser viser at manglende vedlikehold; graffiti og søppel i byens gater og parker kan sette i gang en negativ spiral som fører til kriminalitet og utrygghet.

OPPLEVELSEN AV NIVÅET AV RENHOLD

I følge spørreskjemaundersøkelsen, er «stinkende søppelbøtter» noe av det som blir tatt opp av Oslos beboere og besøkende som noe av det verste. Forsøplingsproblemet i Oslo er relativt begrenset om man sammenligner med andre storbyer. Det er Gehl Architects oppfatning at både i forhold til byer som London og New York, men også sammenlignet med København, fremstår Oslo som en ren by som blir tatt godt vare på. Kritikken som fremkommer i den aktuelle rapporten er derfor et tegn på at Oslos beboere er svært bevisst på forsøpling. Av turistene som deltok i undersøkelsen, påpekte svært få at forsøpling var et problem. Sammenlignet med mange andre storbyer er forsøplingen i Oslo minimal.

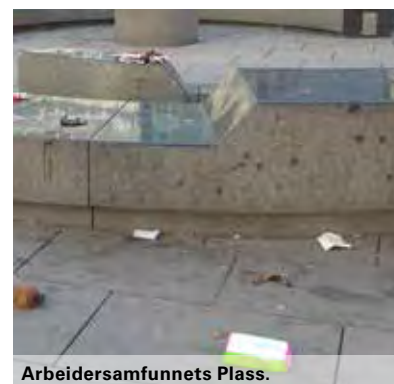
Fra spørreundersøkelsen går det frem at rundt **7% av de spurte, svarte at forsøpling er det de liker minst ved Oslo.**



RENHOLD OG VEDLIKEHOLDSRUTINER
Oslo kommune, Bymiljøetaten, har ansvar for renhold, vedlikehold av gater, plasser og parker i Oslo sentrum. I noen spesielle områder, som Aker Brygge og Jernbanetorget, utføres vedlikeholdet og rengjøringen av private driftselskaper etter avtaler med Bymiljøetaten. Kravene til vedlikehold av natursteindekkene i de nyoppussede gatene og plassene i

sentrum er derimot lave. Bymiljøetaten bestiller nødvendig reoperasjon i gate og på plassene ved behov. Det gjelder egne rutiner for vedlikehold av reklame-finansierte kollektivholdeplasser. Oslo kommune har utviklet en detaljert plan for frekvensen av tømning av søppelbeholdere i sentrum. Målet er at avfallsbeholderne ikke skal fremstå som overfylte, og at området rundt forblir ryddig og

pent. Oslo kommune har egne rutiner hvor alle gatene får et ekstra renhold til våren. I 2011 udkom dokumentet *Byøkologisk Program* der har visjonen at Oslo skal være et bærekraftig bysamfunn hvor alle har rett til ren luft, rent vann og tilgang på gode friområder. Publikasjonen er utgitt av Oslo Kommune.



Arbeidersamfunnets Plass.



Karl Johans gate.

“Ved sentrum liker jeg best, at det er veldig pent og rent”

Mann 40-60 år, Utlandet, spørreundersøkelsen 2013

“Ved sentrum liker jeg minst alt søppelet”

Kvinne 60-80 år, Oslo, spørreundersøkelsen 2013

“Oslo er en veldig ren, fredelig by”

Kvinne 15-20 år, Grünerløkka, spørreundersøkelsen 2013

SNØ SKAPER UTFORDRINGER I BYROMMENE

DÅRLIG FRAMKOMMELIGHET

Gjennom vinterhalvåret er det en stor utfordring å holde gangfeltene, gatene og sykkelveiene frie for snø og is. På grunn av rutiner for brøyting fungerer ikke snøryddingen alltid som den skal, spesielt i perioder med større snømengder. Syklistene rammes, da sykkelveiene flere steder blir en oppbevaringsplass for snøen som ryddes fra bilveiene. Fotgjengere må være svært oppmerksomme på den varierte kvaliteten på ryddearbeidet. Fortauene blir i dag ryddet på en inkonsekvent og lite effektiv måte.

“...det argumentet som ofte brukes er at man ikke vil bruke for mye penger på drifting av sykkelveiene om vinteren fordi det er så få som sykler...(.)... Men hvis det er farlig å sykle om vinteren fordi det ikke er brøytet eller strødd, eller fordi det er mørkt så er det jo ikke rart, at det er få som sykler.”

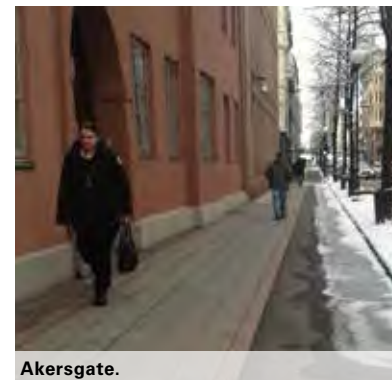
Citat: <http://dittoslo.no/forbruker/bil-og-trafikk/broyter-ikke-mer-pa-sykkelveier-i-arheller-1.7728757>



Torggata/Ring 1.

IKKE RYDDET

Fortauet og sykkelveien er ikke ryddet for snø, eventuelt er det kun ryddet utenfor et inngangsparti. Dette skaper problemer og bryter et sammenhengende transportnettverk og det resulterer i ujevne og glatte overflater. Dette forekommer i flest tilfeller i sykkelfeltene, siden sykkelfeltene ofte benyttes til snølagring. Denne metoden er en del av kommunens løsning på snøhåndteringen.



Akersgate.

DELVIS RYDDET

Med dagens ordning anbefales det at fortauene ryddes like raskt som bilveiene ryddes. Dette gjelder ikke for sykkelfeltene, og skaper derfor store problemer for syklistene. Sykkelnettverket blir ufullstendig og farlig, noe som bidrar til at syklistene flytter seg til fortauet eller ut i gaten. Dette skaper fort farlige situasjoner for alle trafikanter. Resultatet blir også at syklistene ikke velger å sykle på vinterstid, på grunn av manglende rydding.



Karl Johans gate.

RYDDET

I sentrum er det vanligvis svært godt ryddet i gågatene. Private gårdeiere rydder vekk snøen, men kvaliteten er allikevel svært varierende. Det bør skapes en manual for rydding for private- og kommersielle gårdeiere.

SNØRYDNINGSPOLITIKKEN

Oslo kommune har utviklet en detaljert beskrivelse med blant annet hvor mye snø det kreves før det igangsettes snørydding (2-5 cm avhengig av gate/vei/fortau). Her er det også presisert hvordan ryddingen skal gjennomføres. Ryddingen skal gjennomføres slik at underlaget blir jevnt og uten «vaskebrett». Det skal ikke ligge igjen snøkanter over kryssende offentlige veier, gangfelt eller holdeplasser. Bildet ovenfor viser derimot at ryddingen ikke

alltid foregår etter retningslinjene. Gågatene i sentrum har egne snøsmeltinganlegg, og inngår derfor ikke i driftskontrakten for rydding. Ordningen med snøsmelting fungerer derimot, som illustrert i bildet av Karl Johans gate nede oppe til høyre, svært fint. Innenfor Ring 1 (Levende Oslos geografiske virkeområdet) har grunneierne ansvar for rydding av fortauene. Oslo kommune kan gjennom Bymiljøetaten skrive ut miljøgebyr til grunneierne som ikke overholder pliktene sine jamfør vedtektene. Gårdeierne

har også egen interesse av å sørge for tilgjengelighet til og fra sentrum, for å sikre god tilgang til handel og andre fasiliteter

DET ER MØRKT I OSLO SENTRUM

ET LANGT VINTERHALVÅR

I likhet med andre nordlige byer er den mørke delen av året lang i Oslo, med rundt seks timer dagslys om vinteren. Disse forholdene gjør det ekstra viktig med god belysning, da opplyste områder i vinterhalvåret forsterker trygghetsfølelsen til beboere og bybrukere. Byen lyses i høy grad opp i juleseongen, men enda flere opplyste områder vil øke publikums trivsel ytterligere. Selv om belysningen er viktigst om vinteren kan belysning også brukes i lysere årstider, for å bygge en egen identitet og stemning i byen.

GATEORIENTERINGEN SKYGGELEGGER SENTRUM

Når solen ligger lavt på den nordlige halvkule oppleves Kvadraturen mørk av bygninger som kaster skygge. Gatene i Kvadraturen oppleves dermed mørkere enn nødvendig. Gatene oppleves kaldere og mindre tiltrekkende. Dette er ikke nødvendigvis noe problem i Karl Johans gate, hvor butikkene er kveldsåpne, men i andre gater merkes skyggevirkingen tydelig.



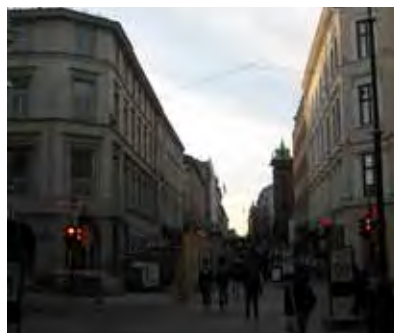
Kvadraturens øst-vestgående gater og Karl Johans gate har skygge store deler av dagen på grunn av gatenes orientering. **Nedre Slottsgate.**



Opplyste butikker på kveldstid forsterker trygghetsfølelsen i området. **Kirkegata.**



Varmelampene i kafé- og restaurantlokalene skaper en varm atmosfære. **Arbeidersamfunnets Plass.**



Mørke gater reduserer trivsel. **Karl Johans gate.**



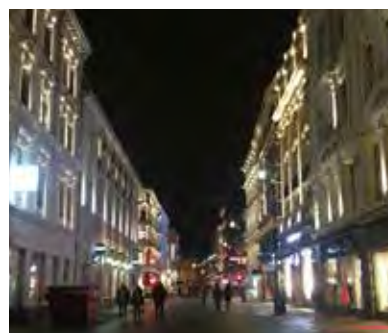
I dag er de viktigste trafikkgatene øst-vestgående. **Prinsens gate.**



I de nord-sørgående gatene er det sol store deler av dagen. **Kirkegata**



Opplysning av viktige landemerker øker orienterbarheten. **Rådhuset.**



Opplyste fasader. **Karl Johans gate.**



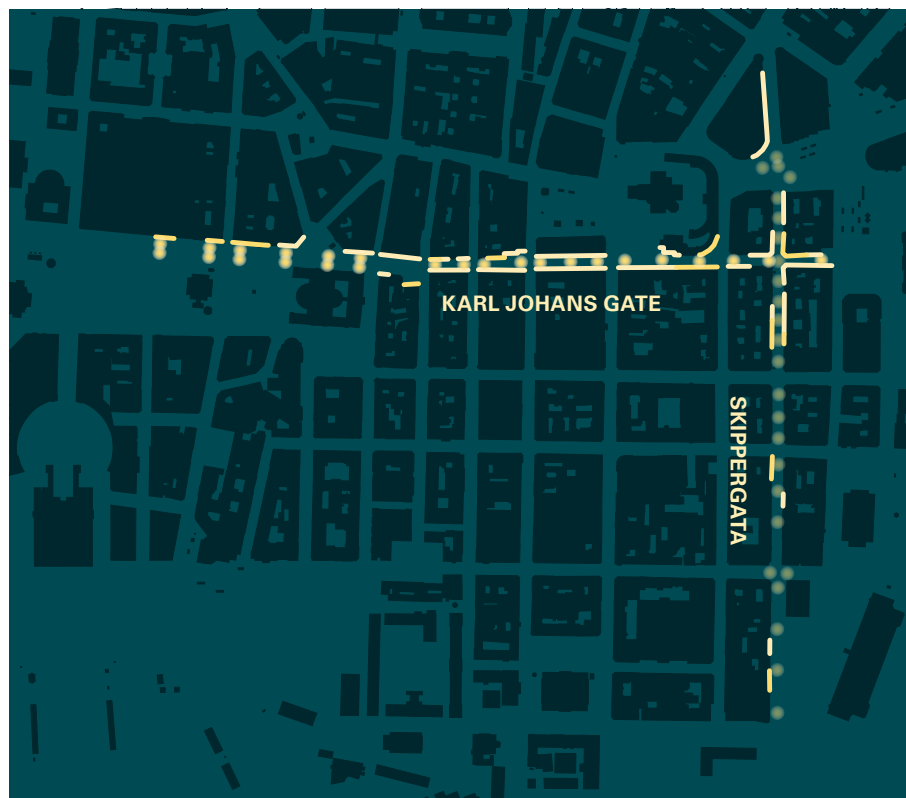
Belysningen bør være nærmere bakkenivå. **Stortorvet.**

FOTGJENGERE TREKKES MOT LYS

FÅ AKTIVE FØRSTEETASJER OM KVELDEN

Førsteetasjene forandres i stor grad når mange virksomheter lukker dørene for kvelden. Dette gjør at gateplanet oppleves svært annerledes på kveldstid enn de gjør på dagtid. De førsteetasjene som regnes som aktive på kveldstid er ofte bygg med restauranter, kaféer og hoteller. Dette er spesielt synlig i Karl Johans gate, hvor det florerer av liv på dagtid, mens aktivitetsnivået gjerne konsentreres enkelte steder på kveldstid. Den dramatiske kontrasten mellom aktive og inviterende fasader i Karl Johans gate og de passive og kjedelige fasadene i Skippergata forsterker den ujevne fordelingen av gateliv på kveldstid.

REGISTRERING AV LYS I KARL JOHANS GATEN OG SKIPPERGATA



75% av fasadene på Karl Johans gate er opplyste eller åpne på kveldstid

65% av Skippergatas fasader er mørklagt på kveldstid



Butikker med vindusutstillinger bidrar til lys på gaten. **Karl Johans gate**



Når butikkene tar ned skoddene, får de et helt annet uttrykk enn om dagen. **Skippergata**

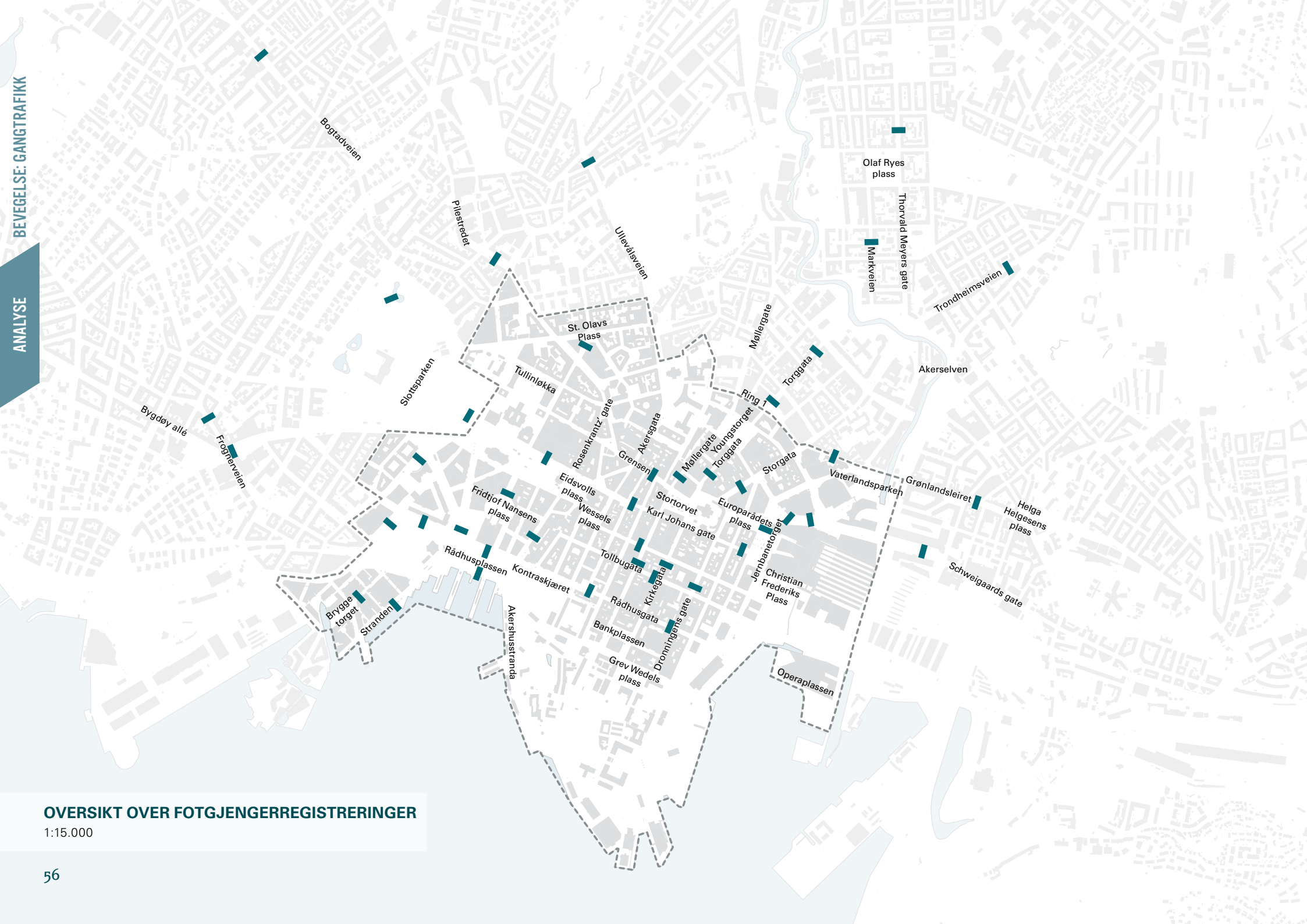


Toronto



BEVEGELSE

Bevegelse handler om forskellige trafikantformers omfang - fotgjængere, cyklister, kollektivreisende og bilister - og hvilke forhold disse grupperne tilbys i byen.



OVERSIKT OVER FOTGJENGERREGISTRERINGER

1:15.000

FOTGJENGERTELLINGER: OPPSUMMERING

FOTGJENGERNE I OSLO SØKER MOT DE GODE STEDENE

Fotgjengerne i Oslo beveger seg naturligvis primært der hvor det er gode forhold så som godt tilrettelagte byrom og gater av høy kvalitet med god belysning, mange aktive fasader og funksjoner som også er aktive om kvelden.

MANGE FOTGJENGERE PÅ KARL JOHAN

Det finnes en svært sterk fotgjengerakse i byens hovedgate, Karl Johans gate, og denne er ofte helt full av mennesker. Som en følge av dette ses også en viss bevegelse mot parallellgater som Grensen og Prinsens gate, som fungerer som avlastningsgater for fotgjengertrafikken i sentrum.

HVERDAG OG HELG ER LIKE TRAVLE

Det finnes stort sett like mange fotgjengere i sentrum i hverdagen som på en lørdag. Dette tyder på at det er mange som bruker gatene i forbindelse med sin daglige transitt.

STOR FORSKJELL FRA SOMMER TIL VINTER

Det er registrert stor forskjell i antall fotgjengere om sommeren og vinteren, og dette skyldes sannsynligvis vinterklimaet og forholdene rundt fremkommelighet og vedlikehold om vinteren i tillegg til et lavere aktivitetstilbud i vinterhalvåret.

FÅ FOTGJENGERE I KVADRATUREN

Kvadraturen har få fotgjengere i forhold til den svært sentrale beliggenhet, og de som går der har ikke en særlig preferanse i forhold til hvilken rute de velger. Gehl Architects mener dette bl.a. tyder på at alle gatene tilbyr de samme (mangelfulle) forhold for fotgjengere, og at området har få andre attraksjoner eller målpunkt for fotgjengere.

Gjennom året er det **6,3% flere fotgjengere i gatene på lørdager enn på tirsdager**

GJENNOMSNITTLIG FORDELING AV FOTGJENGERTELLINGER GJENNOM ÅRET

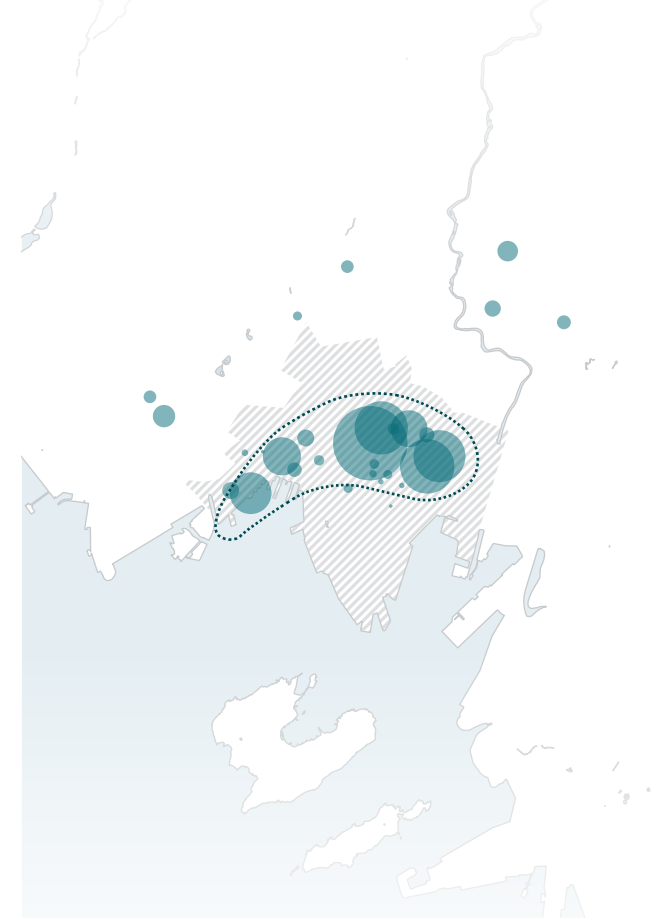


GJENNOMSNITTLIG FORDELING AV REGISTRERINGEN PER DAG



FOTGJENGERAKTIVITET I OSLO

1:50.000



Diagrammet ovenfor viser resultatene av tellingene, og sirklene er skalert i forhold til den registrerte aktivitet. Store sirkler rundt Karl Johans gate og Aker Brygge betyr derfor at det er registrert mange fotgjengere, mens prikkene i Kvadraturen indikerer det motsatte.

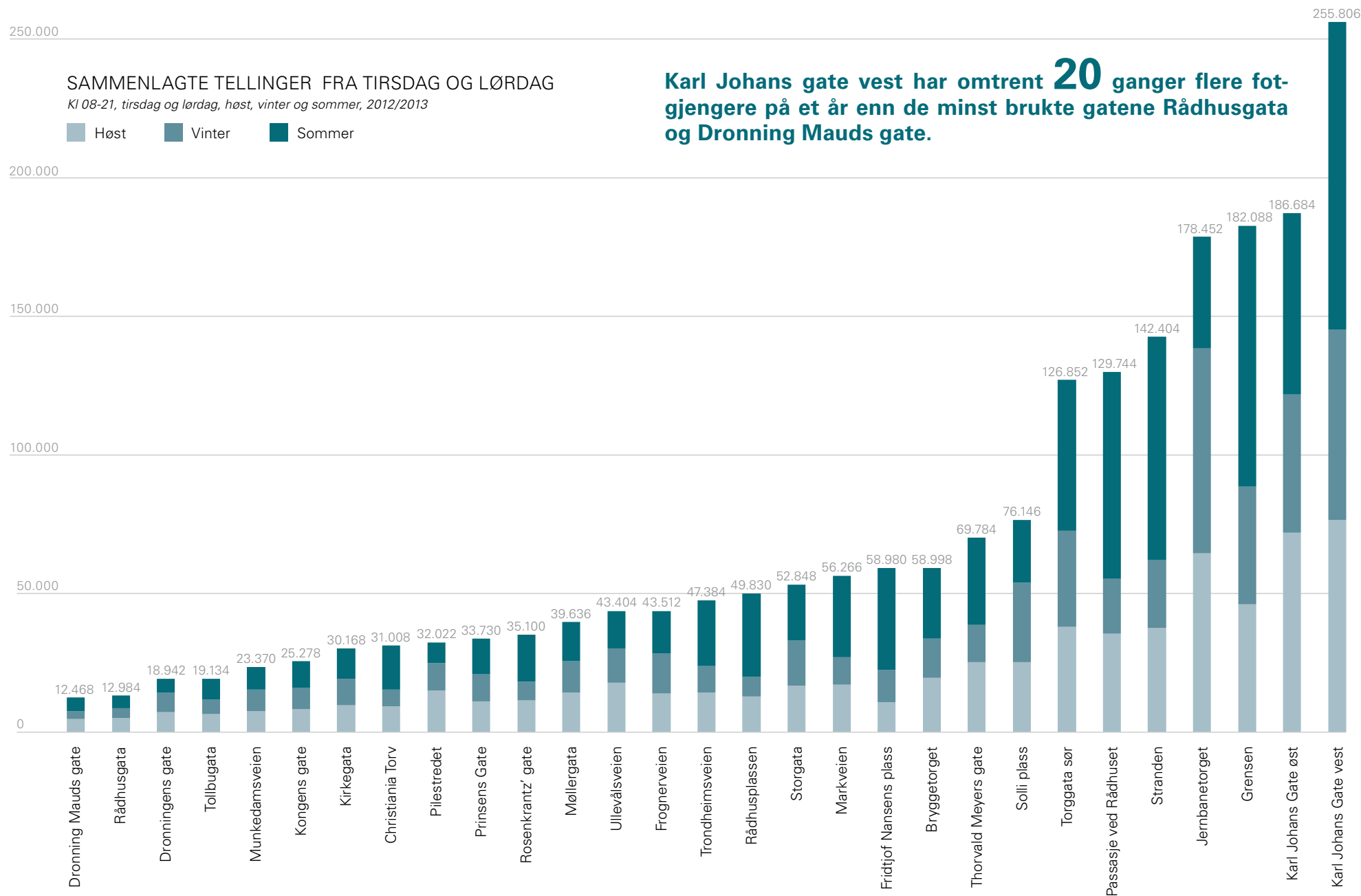
FOTGJENGERTELLINGER: SAMMENLIGNINGER

SAMMENLAGTE TELLINGER FRA TIRSDAG OG LØRDAG

Kl 08-21, tirsdag og lørdag, høst, vinter og sommer, 2012/2013

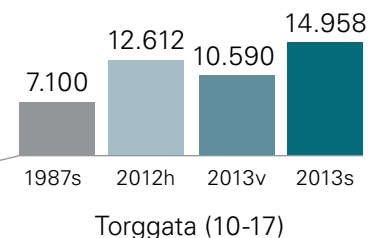
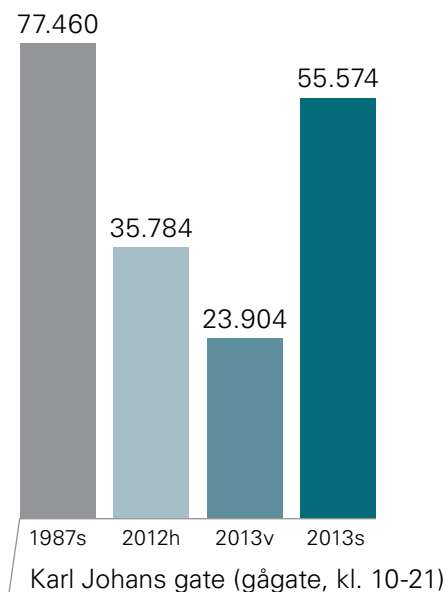
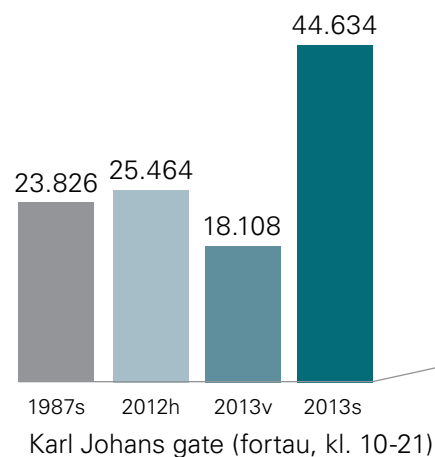
■ Høst ■ Vinter ■ Sommer

Karl Johans gate vest har omtrent **20** ganger flere fotgjengere på et år enn de minst brukte gatene Rådhusgata og Dronning Mauds gate.



Karl Johans gate og Torggata har blitt undersøkt både i 1987 og i 2013. Utviklingen i gatene kan derfor sammenlignes, noe som avslører flere tendenser:

- Fortauet på Karl Johans gate og i gågatedelen av Karl Johan har opplevd et fall i antall gående over perioden sommeren 1987 til sommeren 2013. Dette skyldes mest sannsynlig at gaten har nådd den grensen for hvor mange som kan ferdes i gaten, uten at det blir ubehagelig tett og trangt. I tillegg finnes det alternative gater som fjerner noe av det presset som fantes i 1987.
- Den jevne fordelingen mellom vinter- og sommersesongen viser, at Karl Johans gate er populær hele året.
- Den økte bruken av Torggata indikerer at antallet af fotgjengere i sidegatene til Karl Johans gate vokser.

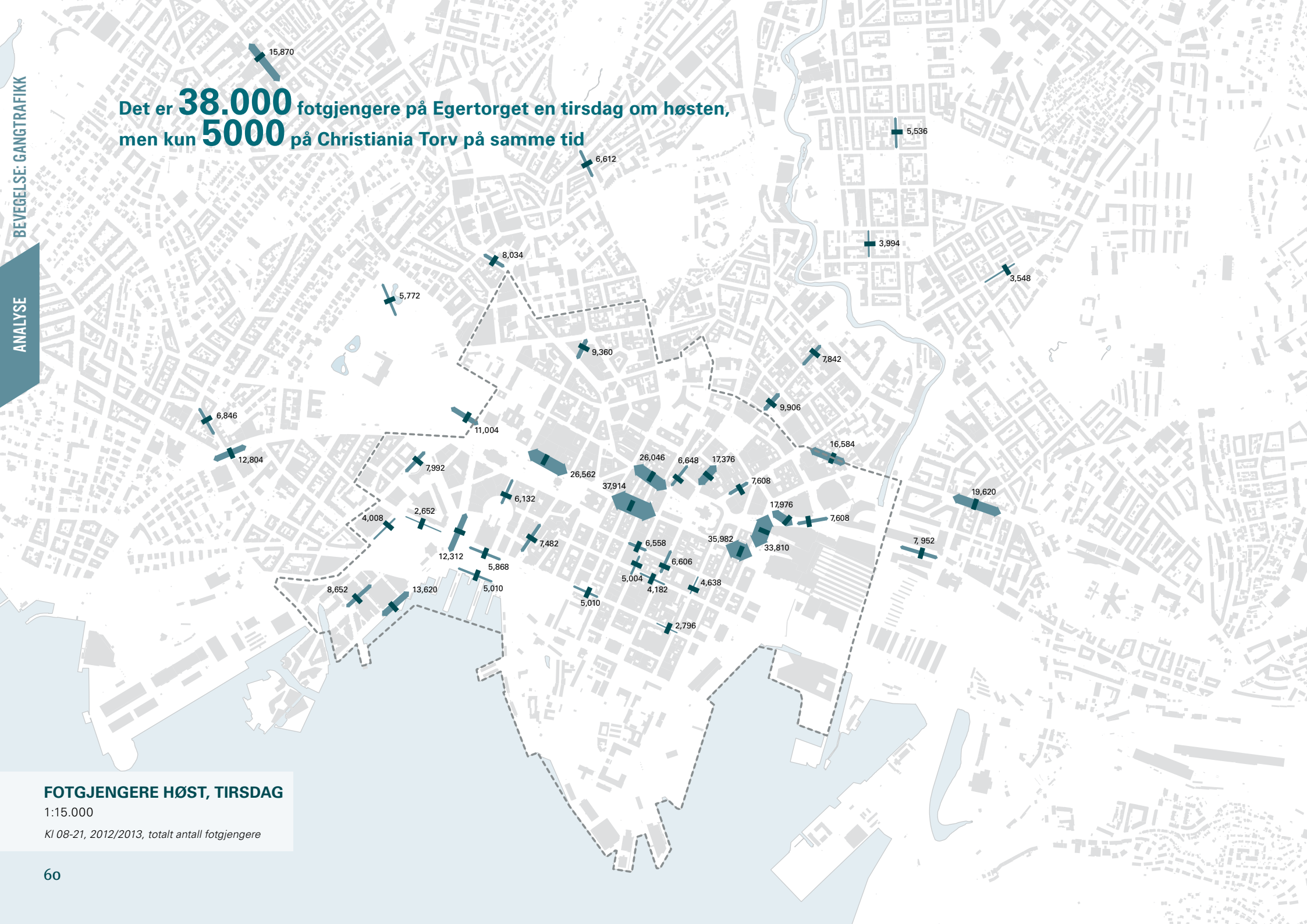


Bruken av Torggata har økt med **111%** fra 1987 til 2013.

SAMMENLIGNING AV FOTGJENGERTELLINGENE

(daglig total kl 10-21 (10-17) for tirsdag - sommer 1987, høst 2012, vinter 2013 og sommer 2013)

Det er **38.000** fotgjengere på Egertorget en tirsdag om høsten,
men kun **5000** på Christiania Torv på samme tid



FOTGJENGERE HØST, TIRSDAG

1:15.000

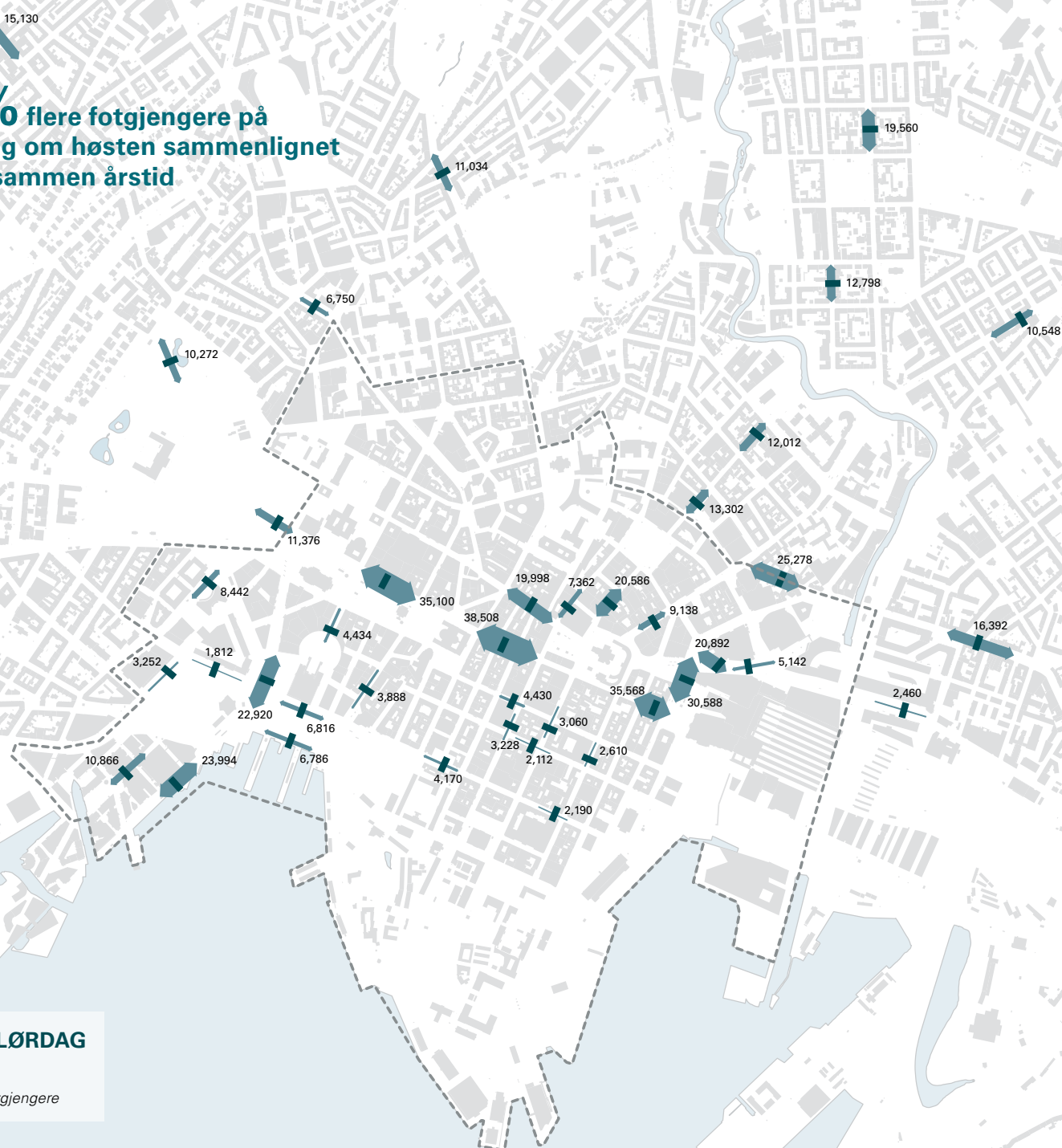
KI 08-21, 2012/2013, totalt antall fotgjengere

Det er bare **1,6%** flere fotgjængere på Egertorget en lørdag om høsten sammenlignet med en tirsdag på samme årstid

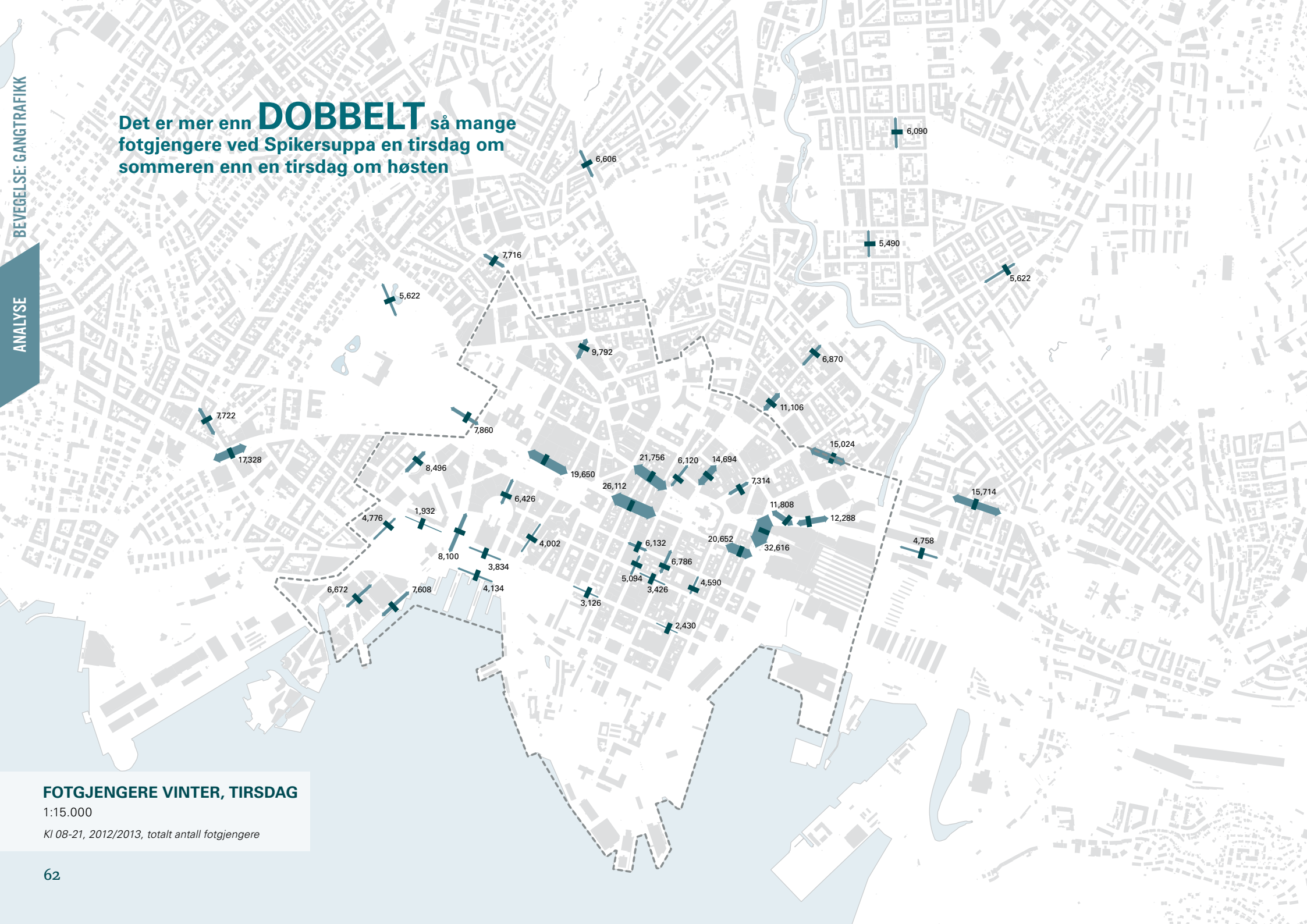
FOTGJÈNGERE HØST, LØRDAG

1:15.000

KI 08-21, 2012/2013, totalt antall fotgjængere



Det er mer enn **DOBBELT** så mange fotgjengere ved Spikersuppa en tirsdag om sommeren enn en tirsdag om høsten



FOTGJENGERE VINTER, TIRSDAG

1:15.000

KI 08-21, 2012/2013, totalt antall fotgjengere

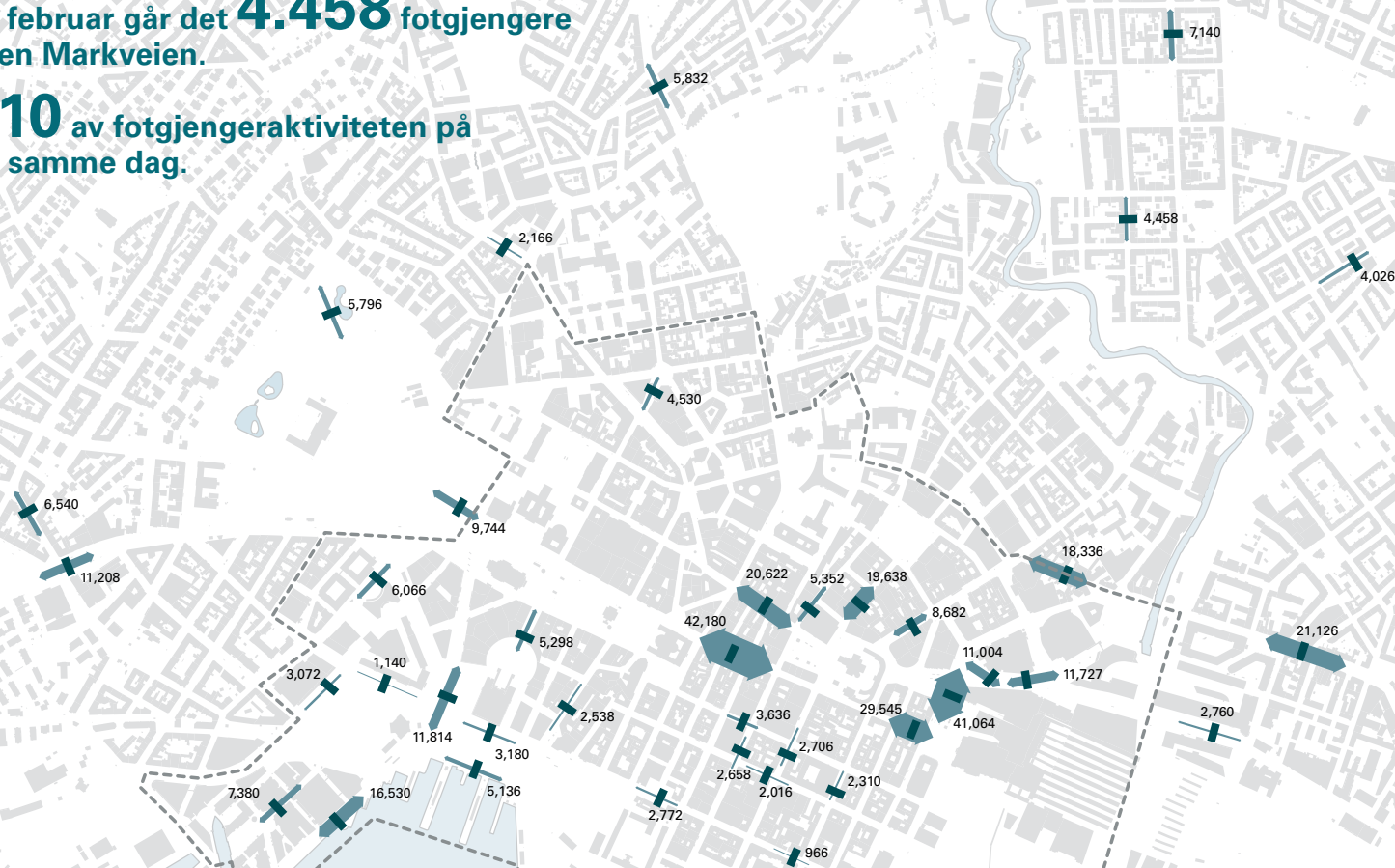
En lørdag i februar går det **4.458** fotgjengere i strøkgaten Markveien.

Det er **1/10** av fotgjengeraktiviteten på Egertorget samme dag.

FOTGJENGERE VINTER, LØRDAG

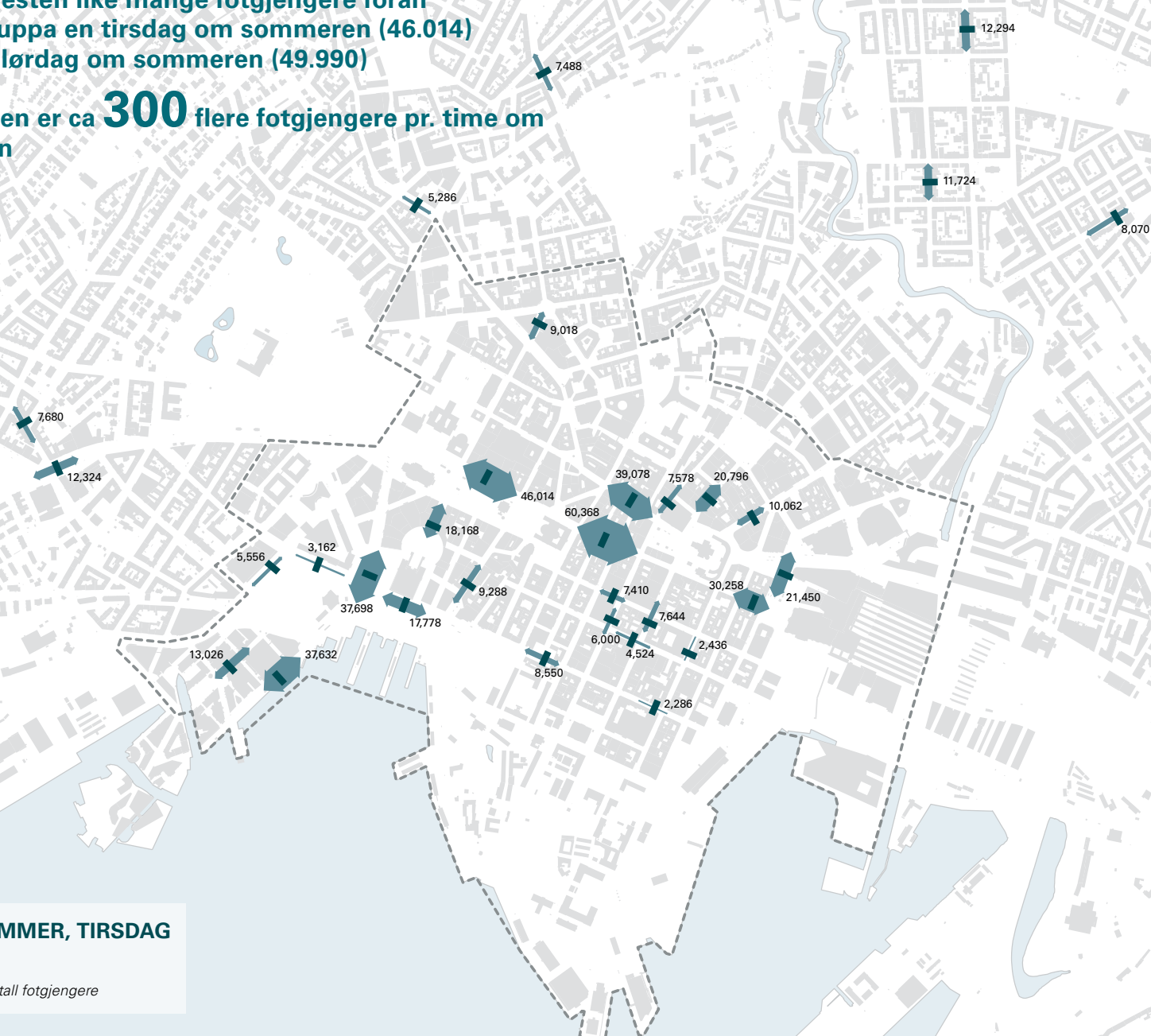
1:15.000

KI 08-21, 2012/2013, totalt antall fotgjengere



Der er nesten like mange fotgjengere foran
Spikersuppa en tirsdag om sommeren (46.014)
som en lørdag om sommeren (49.990)

Forskellen er ca **300** flere fotgjengere pr. time om
lørdagen



FOTGJENGERE SOMMER, TIRSDAG

1:15.000

KI 08-21, 2012/2013, totalt antall fotgjengere

En lørdag om sommeren er det ca. **160%**
flere fotgjengere på Aker Brygge enn en lørdag
om vinteren

FOTGJENGERE SOMMER, LØRDAG

1:15.000

KI 08-21, 2012/2013, totalt antall fotgjengere

* Det var et marked i byen denne dagen på Karl Johans gate og Grensen.



Kirkegata

OSLO ER EN OPPLAGT FOTGJENGERBY

GODE FORUTSETNINGER

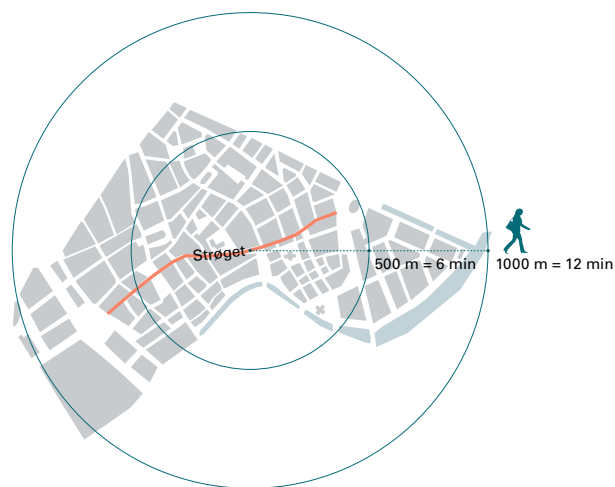
Oslo er en storby, men av en begrenset størrelse og har forholdsvis små avstander sammenlignet med mange andre storbyer. Dette burde gjøre Oslo til en opplagt fotgjengerby. Det man normalt omtaler som sentrum er et relativt lite område der flere av byområdene, selv fjordområdene kan nås innenfor 10 minutters gange.

STORE MENTALE AVSTANDER

Oslo oppleves ofte som en større by enn den faktisk er. Dette skyldes til dels topografien, og historiske storslåtte byplangrep som gir en skalamessig opplevelse av en større by. Vanligvis er de fleste villige til å gå 1.200 meter så lenge det er godt tilrettelagt for fotgjengere. Noen av Oslos gater er allerede godt tilrettelagt, mens andre gater, blant annet i svært sentrale områder i Kvadraturen, er preget av lukkede fasader og et for lavt fokus på kvalitet og gåopplevelse. Dette gjør, at gåturer i sentrum til tider oppleves lengre enn de i virkeligheten er.

"I sentrum er det kort avstand til forskjellige steder"

Kvinne, 40-60 år, Alna, spørreundersøkelsen 2013



KØBENHAVN SENTRUM

Strøget: **1.140 m**



STOCKHOLM SENTRUM

Drottninggatan: **1.300 m**
(fra Tegnérsgatan mot Sør- Riksbron)



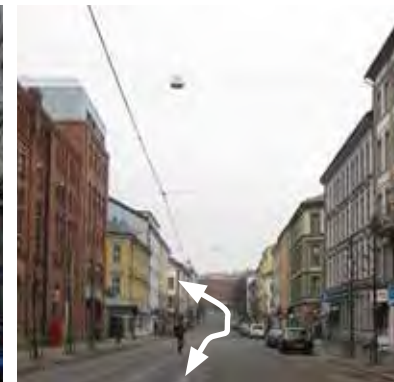
OSLO SENTRUM

Karl Johans gate (gågaten): **490 m**

VARIERENDE KVALITET FOR FOTGJENGERE

BRATTE BAKKER

Oslos høyder og bakketopper gir fine utsiktspunkt og fine turer, men kun en vei - inn mot sentrum. Det kan oppleves tungt å bevege seg ut fra sentrum på grunn av motbakkene. Byens topografi bør utredes når gang- og sykkelveier planlegges.



FLOTTE GATEDEKKER PÅ MANGE OMRÅDER

Noen utvalgte gater har fått oppgradert gatedekket de siste årene i forbindelse med bl.a. Hovedstadsaksjonen og gateopprustningsprogram for Oslo sentrum. Dette har ført til at gatene generelt har blitt svært flotte å se på, og materialvalget er godt tilpasset det norske klimaet. Bruken av granitt gir inntrykk av at fotgjengerne tas på alvor.



Flott integrering av kunst.
Karl Johans gate.



Det er generelt sett godt tilrettelagt for å forenkle fremkommeligheten for bevegelsehemmede og personer med barnevogner.
Akersgata.



Svært flott og gjennomført gatebelegg, i tråd med *Estetisk Plan*.

MANGLENDE NETTVERK SKAPER PROBLEMER

Gågatene er ikke knyttet sammen i et sammenhengende nett, men framstår som usammenhengende strekninger. Det er vanskelig å "gå en tur gjennom Oslo". De forskjellige delene av gågaten forbinder kun i begrenset omfang sentrums attraksjoner. Det mangler gode fotgjengerforbindelser mellom sentrum og havnepromenaden. Ring 1 skaper store problemer for fotgjengerne, siden veien avskjærer alle handlegatene/strøkgatene fra sentrum.



Dårlige forbindelser med kollektivtrafikk for de som arbeider på Aker Brygge.
Munkedamsveien.



Fotgjengerbro- og tunnel. **Ring 1.**



Fotgjengere skyves unna på grunn av private parkeringsplasser. **Sonia Heines plass.**

DÅRLIG VEDLIKEHOLDTE FORTAU

Fotgjengerforbindelsene er generelt for dårlig vedlikeholdt, for eksempel har flere av fortauene frostskader, i tillegg til at det er avsatt for lite areal til fortauene i vesentlige områder i sentrum. Dette begrenser hvor mange som kan ferdes i sentrum om gangen. De dårlig vedlikeholdte fortauene gjør det spesielt vanskelig for eldre og folk med barnevogner å bevege seg i gatene på grunn av ujevne fortau og overraskende hull i gate- og fortausdekket.

MANGE HINDRINGER PÅ VEIEN

Utformingen og innretningen av en rekke byrom i sentrum tar ikke hensyn til de naturlige ganglinjene, noe som gjør at fotgjengerne må gå omveier, i tillegg til at de ofte ender opp med å gå på steder som ikke er tiltenkt fotgjengere.

"I sentrum er det dårlig vedlikeholdte fortau og gater"

Kvinne 20-40 år, Grünerløkka, spørreundersøkelsen 2013

KONFLIKT MELLOM TRANSPORTFORMENE

Uklart design i flere av gatene skaper forvirring i forhold til de forskjellige transportformenes innbyrdes prioritering. Det er for eksempel lov å sykle på Karl Johans gate, selv om denne gaten blir definert som en fotgjengergate. Det er også mange barrierer ved holdeplasser til trikk og ved busstoppene. Dette hindrer fri bevegelse i fotgjengernes naturlige ganglinje, noe som også medfører farlige situasjoner i forhold til trafikken.



Kantstenene forsvinner når kun asfaltdekket utbedres. **Torggata/Youngsgata.**



Avløpene forhindrer fremkommeligheten for fotgjengere. **Torggata.**



Asfalten på fortauene holder ikke mål og på flere steder er det gjennomført for dårlig "lappearbeid". **Tollbugata/Skippergata.**



De anlagte stiene tar ikke hensyn til de naturlige ganglinjene til fotgjengerne **Chr. Frederiks plass.**



Overgangen blir utydelig når ikke overgangsfeltet plasseres direkte som en forlengelse av fortauet. **Nedre Slottsgate.**



Smale fortau hindrer fotgjengernes fremkommelighet. **Tollbugata.**



Avskjermingen for trikken er i veien for fotgjengere. **Stortingsgata.**



Store nivåforskjeller kan gjøre området upraktisk. **Ring 1.**



Syklist og fotgjenger er like forvirret av hvor de skal bevege seg i forhold til hverandre. **Karl Johans gate.**



Stortorvet

EN LITE UTVIKLET SYKKELKULTUR

FÅ MENNESKER SYKKLER I OSLO

Hvis man sammenligner med andre nordiske storbyer er det få mennesker som sykler i Oslo, kun 5 prosent av den samlede trafikken (gående, bilister, kollektivtrafikk brukere). Oslo kommune har som mål å få dette tallet opp på 12 prosent i 2015.

SYLING ER POPULÆRT HOS EN RELATIVT LITEN GRUPPE

Mange av de som sykler i Oslo er yngre menn, dette skyldes nok i stor grad at det å sykle ses på som en del av en livsstil, og ikke nødvendigvis som en naturlig transportform der både barn og unge kan sykle for å komme seg frem i hverdagen.

SYKKEL NETTVERKET BEGRENSER SEG TIL DELER AV BYEN

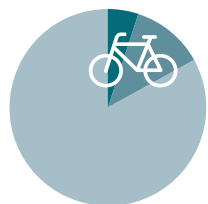
Kartet viser en oversikt over det faktiske sykkelnettverket i dag. Analysen viser at det er sykkelstier og sykkelbaner langs de viktigste veiene inn mot sentrum, men at nettverket inne i selve bysentrumet er udefinert. Registreringene viser at mange steder blir det syklet både på høyre og venstre side, på fortauene og imot kjøreretningen. Dette peker på en lite utviklet sykkelkultur og et usammenhengende og lite brukervennlig nettverk.

I spørreskjemaundersøkelsen var 10% af Oslos beboere ankommet til sentrum på sykkel

Spørreskjemaundersøkelsen 2013

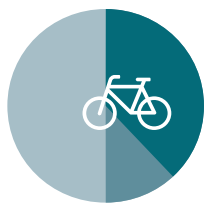
SYKKLISTER I FORSKJELLIGE HOVEDSTADER

Kilde: Oslo kommune 2012, Prosamrapport 202; Københavns Kommune (2009); Stockholms Kommune (2004)



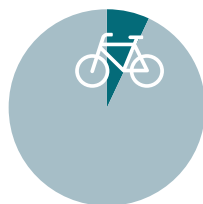
OSLO

- 2013: **4%** syklende
- 2015 mål: **12%** syklende
- Øvrig trafikk



KØBENHAVN

- 2012: **38%** syklende
- 2015 mål: **50%** syklende
- Øvrig trafikk

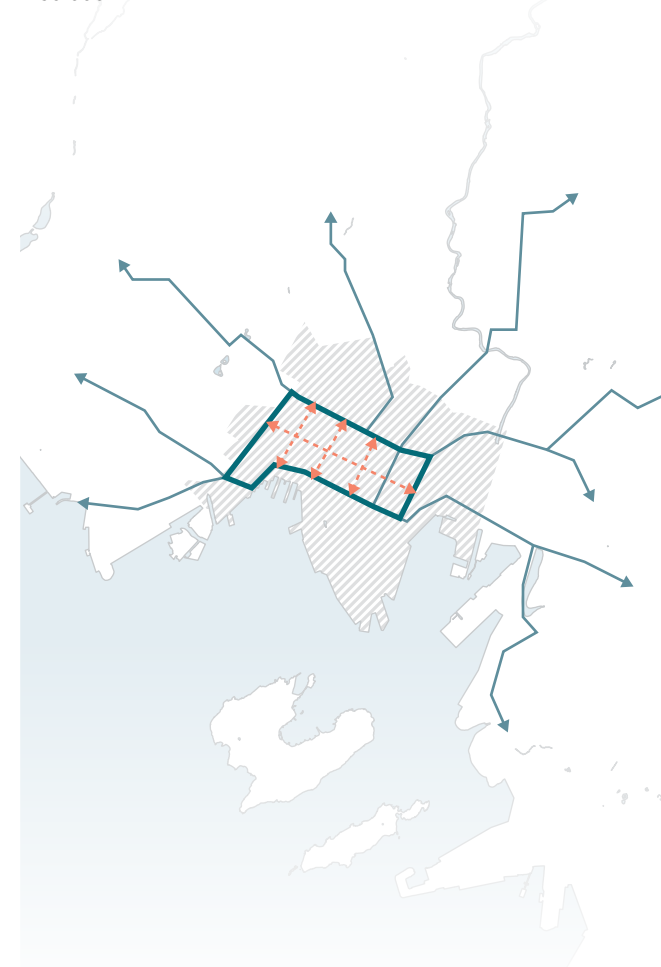


STOCKHOLM

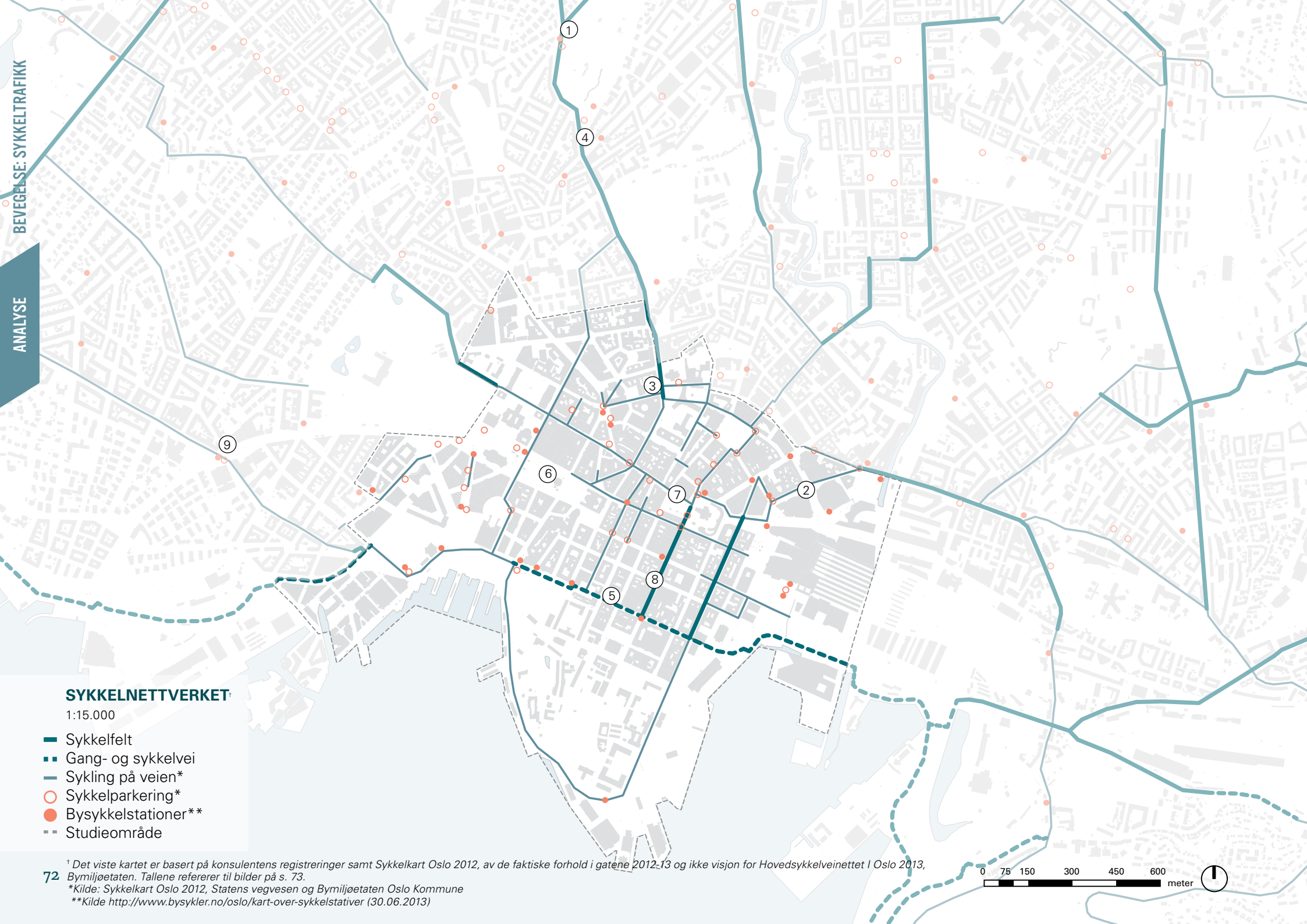
- 2012: **7%** syklende
- Øvrig trafikk

SYKKELVEIER I OSLO

1:50.000



Kartleggingen av de eksisterende sykkelveiene og sykkelfeltene viser at de er lagt i en ring rundt sentrum. Det mangler en forbindelse på tvers av ringen som også gir rom for et finmasket sykkelnettverk i sentrumsgatene.



SYKKELNETTVERKET¹

1:15.000

- Sykkelfelt
- - Gang- og sykkelvei
- Sykling på veien*
- Sykkelparkering*
- Bysykkelstasjoner**
- - Studieområde

¹ Det viste kartet er basert på konsulentens registreringer samt Sykkelkart Oslo 2012, av de faktiske forhold i gatene 2012-13 og ikke visjon for Hovedsykkelveinettet i Oslo 2013, Bymiljøetaten. Tallene refererer til bilder på s. 73.

*Kilde: Sykkelkart Oslo 2012, Statens vegvesen og Bymiljøetaten Oslo Kommune

**Kilde <http://www.bysykler.no/oslo/kart-over-sykkelstativer> (30.06.2013)

GATENETTET LITE TILRETTELagt FOR SYKLISTER

BEGRENSET PLASS TIL SYKLISTER

Manglende plass i gatene til syklistar skaper utrygghet i forhold til biltrafikken og gjør at flere syklistar foretrekker å sykle på fortauet. Dette medfører imidlertid usikre forhold for fotgjengerne.



1 Colletts gate.



2 Ring 1.



3 Akersgata/Ring 1.

ET UFULLSTENDIG NETTVERK

I mange situasjoner er overgangen mellom de forskjellige trafikkformene uklare, noe som svekker trafikksikkerheten for alle trafikanter. Manglende definisjoner skaper forvirring om hvordan man skal forholde seg i trafikken.



4 Ullevålsveien.



5 Rådhusgata.



6 Spikersuppa.

KONFLIKT MELLOM TRANSPORTFORMENE

Det oppstår farlige situasjoner når barrierer for de forskjellige transportformene hindrer andre transportformer. Trikkeholdeplasser og trikkeskinner kommer i veien for blant annet syklisters naturlige rute.



7 Stortorvet.



8 Kirkegata.



9 Bygdøy allé.

“Sentrum har dårlig fremkommelighet for syklende.”

Kvinne, 20-40 år, Nordstrand, spørreundersøkelsen 2013

DET OFFENTLIGE KOLLEKTIVTRANSPORTNETTVERKET

1:15.000

- Trikk
- T-Bane
- Buss
- Ferge
- Studieområde
- T-bane stasjon

VELUTBYGGET NETTVERK AV OFFENTLIG TRANSPORT

OSLO SENTRUM HAR ET GODT UTVIKLET OFFENTLIG TRANSPORTNETTVERT

Det er generelt en god dekning av offentlig transport i Oslo sentrum, bortsett fra den sydlige delen av kvadraturen. Kollektivselskapet Ruter står for administrasjonen av kollektivtrafikken i Oslo. Kollektivtilbudet består av et nettverk med nesten 80 linjer av t-bane, trikk, buss og ferjer. I tillegg driver Stor-Oslo Lokaltrafikk flere buss- og ferjeruter til og fra områdene rundt Oslo. Kollektivtilbudet er godt utbygget i sentrale områder med forbindelse til strøksgatene. Tilsammen utgjør den kollektive transporten 30 prosent av den samlede trafikken i Oslo.

MANGLENDE FORBINDELSE TIL FJORDEN

Det finnes flere traséer og holdeplasser nærme fjorden, men de fleste busser og trikker i nærheten av utbyggingsområdet i Bjørvika-Bispevika-Lohavn kjører forbi uten stopp. Dette gjør at det er vanskelig å bevege seg mellom fjordområdene og sentrum.

"I sentrum liker jeg minst dyr (kollektiv) transport."

Mann, 20-40 år, utlandet, spørreundersøkelsen 2013

"I sentrum liker jeg minst at busstasjonene er flyttet usentralt."

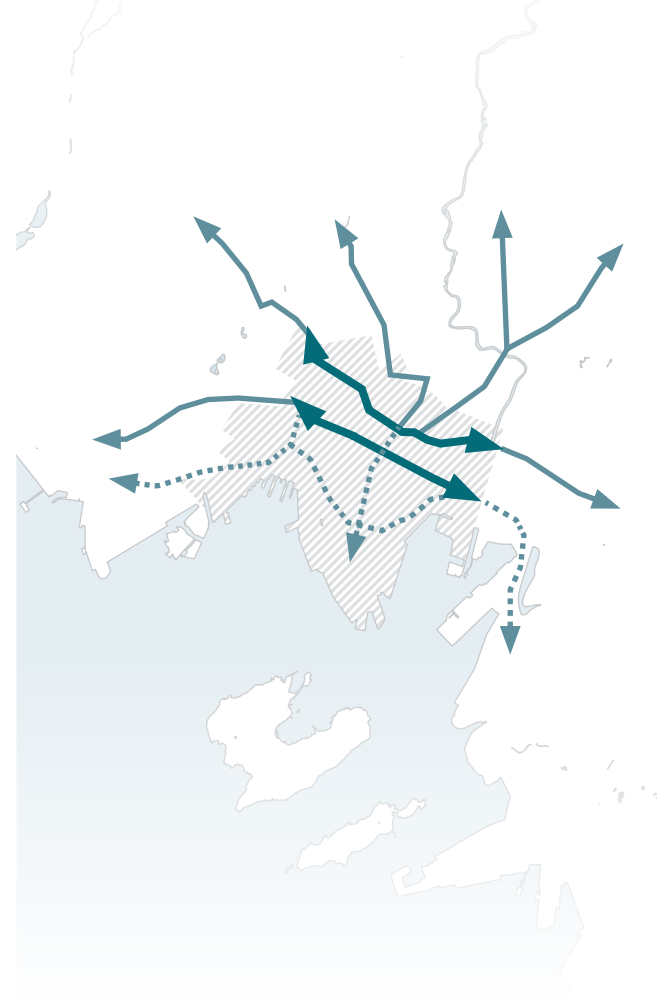
Kvinne, 60-80 år, Norge, spørreundersøkelsen 2013

"Jeg bruker kollektivtransport fordi det er enkelt og hurtig."

Kvinne, 15-20 år, Lilleaker, Norge, spørreundersøkelsen 2013

TRANSPORTNETTVERKET

1:50.000



Den sentrale delen av Oslo sentrum og strøks-gatene er godt betjent med kollektivmulighe-ter, mens de nyere områdene langs fjorden og i Kvadraturen sør mangler slik forbindelse.

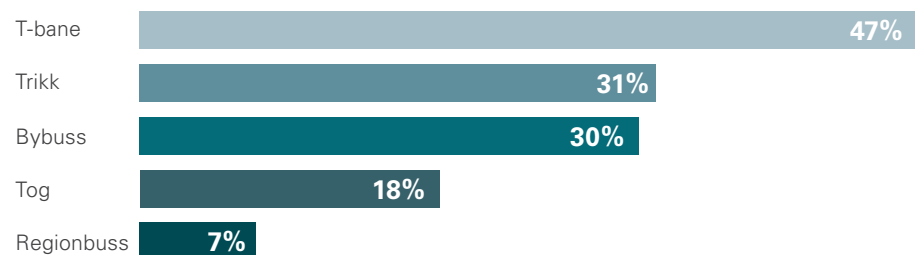
KOLLEKTIVTRAFIKKEN ER POPULÆR

SVAR FRA SPØRREUNDERSØKELSEN, JUNI/JULI 2013

HVORDAN KOM DU DEG TIL SENTRUM?



HVIS DU HAR REIST KOLLEKTIVT, HVILKEN FORM HAR DU SÅ BENYTTET?

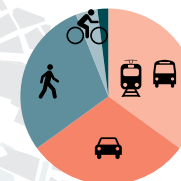


Det er **73%** flere som venter på kollektivtransport i gatene på tirsdager enn på lørdager

TRAFIKKFORDELINGEN I UTVALGTE STORBYER

OSLO

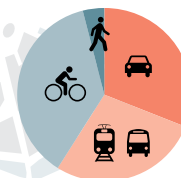
Biltrafikk: **35%**
Kollektiv: **30%**
Sykkel: **4%**
Gang: **29%**
Andre: **2%**



Kilde: 2012, Oslo kommune, Prosamrapport 202

KØBENHAVN

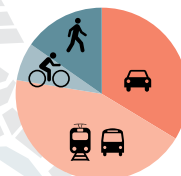
Biltrafikk: **31%**
Kollektiv: **28%**
Sykkel: **37%**
Gang + andre: **4%**



Kilde: 2009, København kommune

STOCKHOLM

Biltrafikk: **33%**
Off. transport: **43%**
Sykkel: **7%**
Gang + andre: **15%**



Kilde: 2004, Stockholm kommune

LAV KVALITET VED HOLDEPLASSENE

UOVERSIKTELIG

Trikk-, buss- og t-banesystemet kan være vanskelig å forstå om man ikke er kjent med ordningen. På mange stoppesteder er det vanskelig å se hvor transporten går, hvor man kan kjøpe billett og hvor lenge man må vente. Dette er spesielt et problem for turister og besøkende fra det øvrige Norge. Konsekvensene kan være at de besøkende blir værende i velkjente og lett tilgjengelige gater, i stedet for å besøke områder litt utenfor sentrum.

MANGLENDE SITTEPLASSER

Svært mange holdeplasser har ikke sitteplasser for ventende. Dette kan gjøre det vanskelig for den eldre befolkningen og personer med bevegelseshemninger å bevege seg i Oslo sentrum. I verste fall kan det forhindre visse grupper fra å bruke kollektivtilbudet. Ved noen av de travleste holdeplasser fordeler de ventende seg utover et større område noe som ofte reduserer fremkommeligheten for andre fotgjengere.

UHENSIKTSMESSIG PLASSERING AV HOLDEPLASSER

Mange av holdeplasser er dårlig planlagt med tanke på den øvrige trafikken. På bildet til høyre, er sykkelstien anlagt slik at syklistene sykler foran holdeplassen, noe som skaper problemer for ventende trikkpassasjerer. I noen situasjoner er problemet at holdeplassen ligger bak fortauet, slik at fotgjengerne må krysse feltet for å komme seg til holdeplassen. Dette skaper unødvendig press på fortauet.



Europarådets plass.



Munkedamsveien.

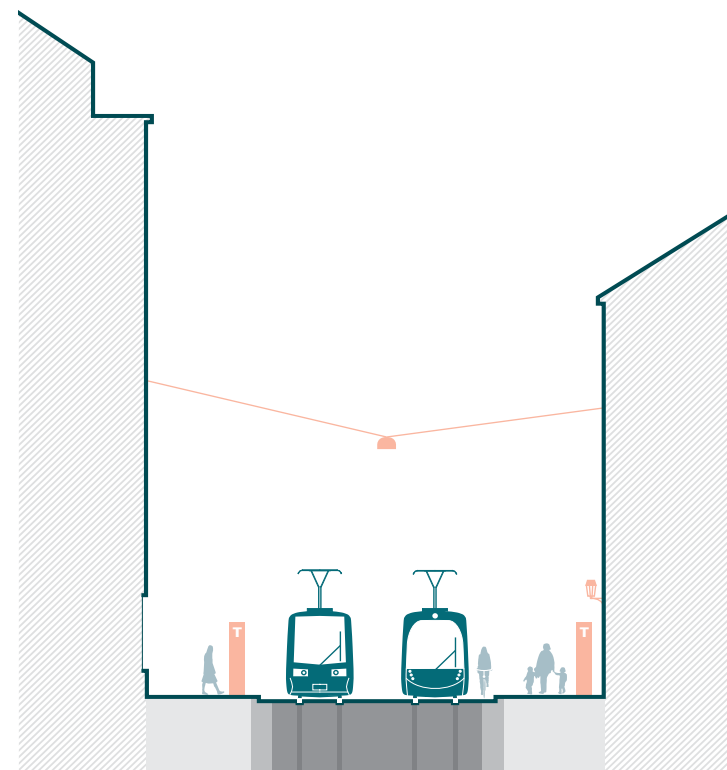


Rådhusgata.

AKERSGATA (SØR)

1:250

Mellom Rådhusgata og Tollbugata



Trikkestoppene i den sørlige delen av Akersgata har ikke mye å tilby de ventende. Fasadene i området er inaktive på begge sider og det finnes hverken benker eller lignende å hvile seg på. Trikkesporene i gaten reduserer også fremkommeligheten for syklistene.

INTENSITET AV BILTRAFIKK

1:15.000

- 9000+ biler/døgn
- 6000-8999 biler/døgn
- 3000-5999 biler/døgn
- 1000-2999 biler/døgn
- 0-999 biler/døgn
- Studieområde

RING 1

BILTRAFIKKEN SKAPER BARRIERER

SATSING PÅ RINGVEIER OG TUNNELER

Oppbyggingen av Oslos veinett som en stjerneform, skaper svært dårlige forbindelser på tvers av studieområdet øst -og vest. Veinettet er utbygget med tre ringveier for å avlaste Oslo sentrum med gjennomgangstrafikk (Ring 1, Ring 2 og Ring 3). E18 går i en tunnel under bysentrum. Veinettet ble kraftig utvidet på 1980-tallet og delvis 1990-tallet, blant annet med store tunnellprosjekter, først og fremst Vålerengatunnellen, Ekerbergatunnellen og Festningstunnellen. Sistnevnte leder trafikken under Oslo sentrum, noe som kraftig reduserer gjennomgangstrafikken i sentrum. Arealet ved Rådhuset og Aker Brygge er blitt et rent fotgjengerområde.

LAV HASTIGHET I SENTRUM

I Oslo er det blitt vedtatt, som et av de grunnleggende prinsippene innenfor Ring 1, at hastigheten for alle kjøretøy skal være under 30 km/t. Også syklistene må respektere denne fartsgrensen. Innenfor Ring 1 er hovedfokus på fotgjengere og trafiksikkerhet. Det er derfor først og fremst trafiksikkerhetstiltak som er aktuelle i denne sonen, også for transportsyklister.

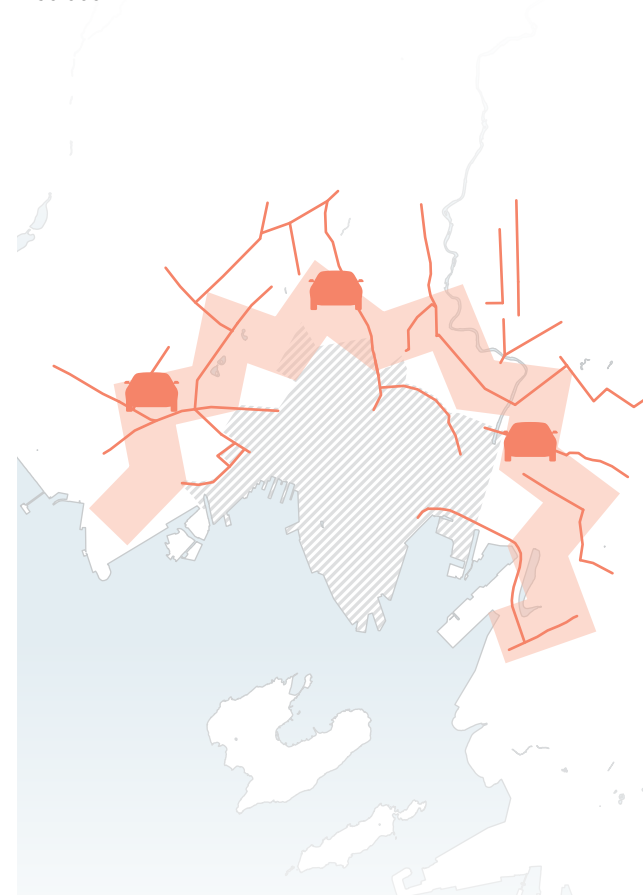
BETALINGSRING SOM POLITISK REDSKAP

Det har i flere år vært arbeidet for å gjøre sentrum mer bilfritt og fredeligere. Bompengordningen rundt Oslo ble bygget i 1990 og ble utvidet mot Bærum i 2008. I perioden fra 1990 til 2001 dekket staten 44 prosent av kostnadene til investeringer i veier og kollektivtransport, mens de øvrige 56 prosentene kom fra bompengordningen. Totalt er det gjennomført prosjekter for rundt elleve milliarder kroner med denne fordelingen. I senere

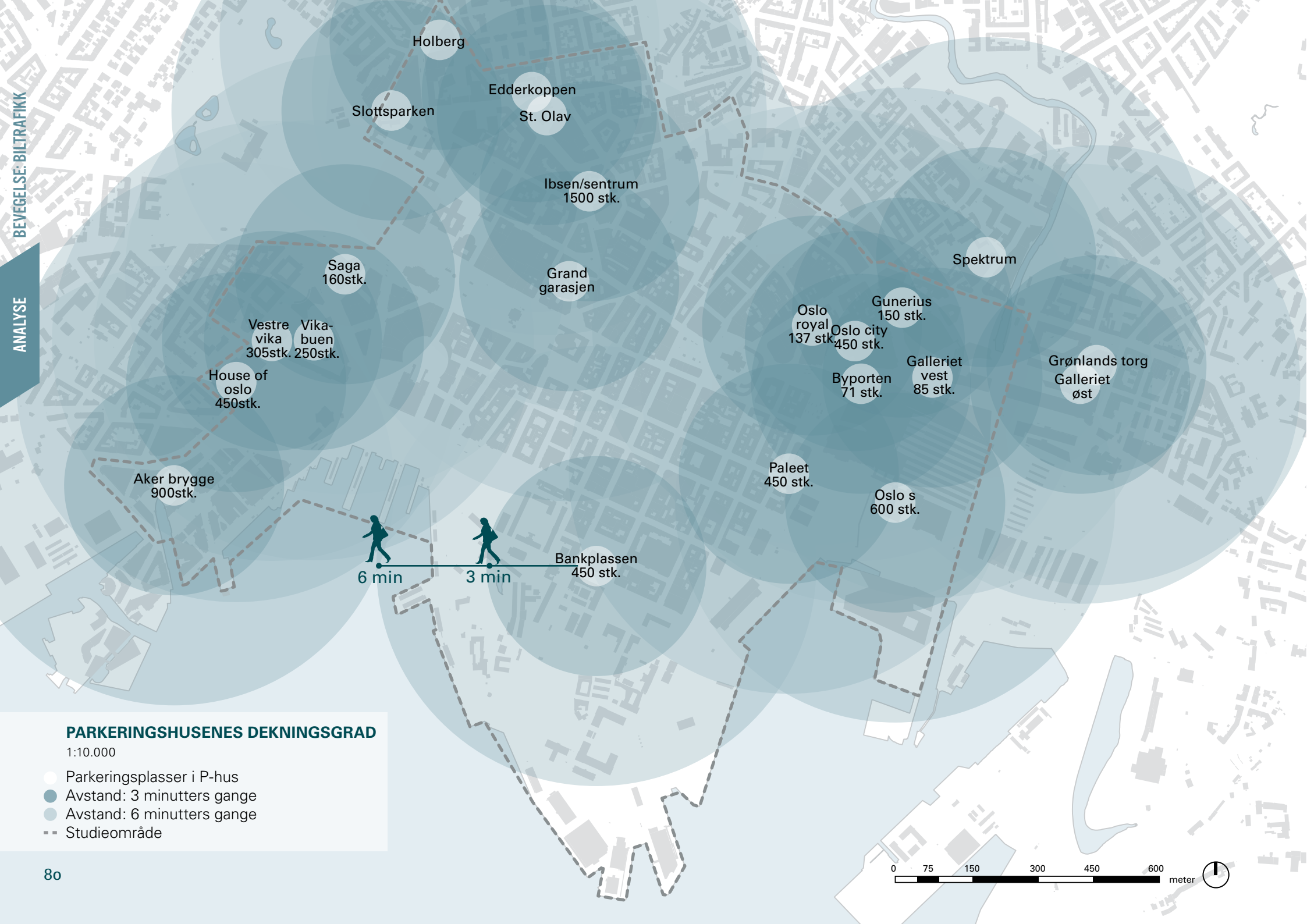
tid har delen av det statlige bidraget blitt redusert. Avtalene mellom de involverte kommunene og staten om finansieringen kalles Oslopakken 1 og 2. I Oslopakk 3 planlegges det finansiering av forbedringer i eksisterende veinett og en utbygging i kollektivnettverket. Bompengene menes å ha redusert trafikken i sentrum med fem prosent. Oslos elbiler kjører gratis gjennom bomordningen.

BILTRAFIKKEN

1:50.000



Bysentrumet er preget av de øst-vest gående forbindelser, med forskjellige trafikkformer i egne gaterom. Det finnes få nord-sør forbindelser. Dette gjelder alle trafikkformene. Rundt sentrum skaper biltrafikken en barriere mellom sentrum og områdene utenfor.



ET GODT UTBYGGET, MEN LITE BRUKT PARKERINGSSYSTEM

P-HUSENES PLASSERING

Det har i flere år vært arbeidet med å skape en god parkeringsstrategi som tilrettelegger for parkering fremst langs Ring 1. Hensikten med dette er blant annet å fjerne mest mulig av trafikken fra sentrum. Som en del av strategien er prisen på parkering satt opp og parkeringstiden er kortet ned fra tre til to timer. Det skal samtidig være 100 gratis parkeringsplasser for elbiler, med ladestasjoner. Dette er i tråd med kommunens strategi for å fremme bruken av elbil. Fridtjof Nansens plass og andre viktige områder brukes i dag til parkering. Som kartet på venstre side viser er hele sentrum betjent med parkeringsplasser i P-hus innenfor maksimalt seks minutters gange.

FÆRRE GATEPARKERINGSPLASSER I SENTRUM

Kvadraturen har i dag en god del avgiftsbelagte parkeringsplasser og tre parkeringshus (Paleet, Bankplassen og Kontraskjæret/Myntgata). I forbindelse med bystyrets behandling av *Gatebruksplanen* i 2011 ble det fattet vedtak om, at gateparkering skulle reduseres til fordel for plasser i parkeringshus. Det er ventet at antall gateparkeringsplasser vil reduseres med 370 plasser i løpet av 2014. Registreringene fra de undersøkte parkeringshusene viser at to av P-husene har god kapasitet og ledige parkeringsplasser, mens Bankplassen på noen ukedager har en ledig kapasitet på 30 prosent i dagtimene.

P-HUSENE ER DÅRLIG SKILTET

I en undersøkelse foretatt av foreningen Byfolk Oslo Sentrum og Oslo Handelstands Forening *, konkluderes det at over halvparten av de handlende fotgjengerne anser parkeringsmulighetene i sentrum som vanskelige. 25 prosent av bilistene mener det samme. Undersøkelsen poengterer at det under registreringen var liten utskiftning på parkeringsplassene i gatene, mens parkeringshusene (Vikabuen, Gunerius og Sentrum) hadde ledig kapasitet under hele undersøkelsesperioden. Dette kan tyde på at skilting og informasjon om parkeringshusene ikke blir kommunisert tydelig nok.

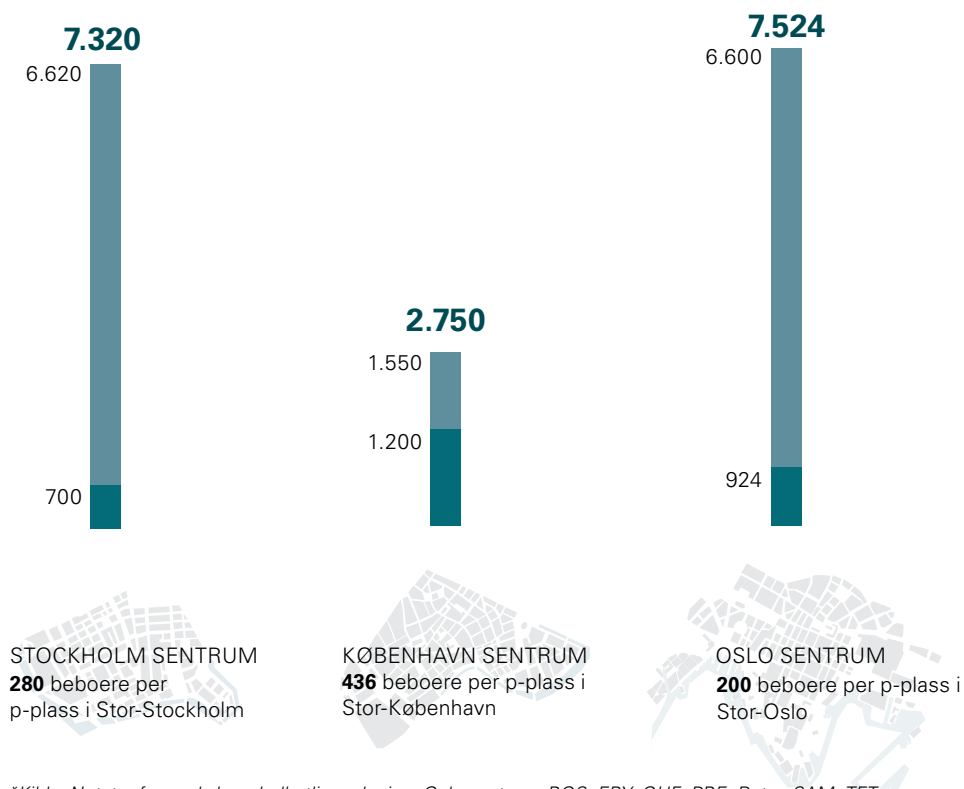
*Kilde: Handelsanalyse, intervjuundersøkelse sommeren 2011

40%-60% av plassene i P-husene er ledige.*

53%** av bilistene nevner at parkeringsmulighetene i sentrum er dårlige, selv om det finnes over 7.500 parkeringsplasser innenfor Ring 1.***

SAMMENLIGNING: P-PLASSER

■ P-plasser i gaten ■ P-plasser i P-hus, osv.



*Kilde: Notater fra workshop; helhetlig parkering, Oslo sentrum, BOS, EBY, OHF, PBE, Ruter, SAM, TET, VOS, Sekretariat ved Trafikketaten, ledet av Byfolk Oslo sentrum-2009

**Kilde: Gehl Architects, spørreundersøkelse juni/juli 2013

***Kilde: Byfolk på vegne av Trafikketaten i Oslo, desember 2010

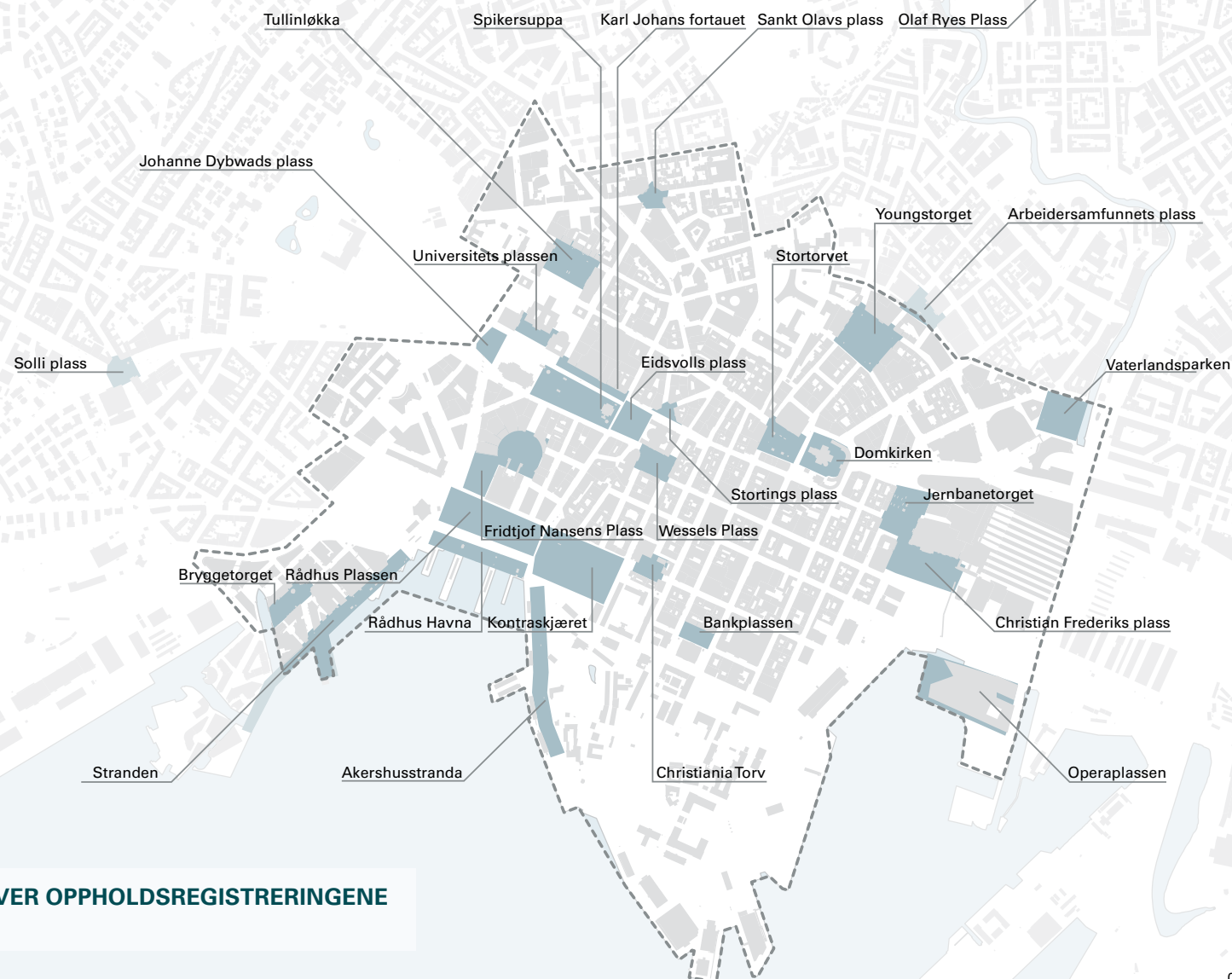


Eidsvoll's plass

A large crowd of people is gathered on a grassy lawn, likely at an outdoor festival or event. In the foreground, several individuals are visible: a woman with long blonde hair and pink sunglasses, a man in a black suit sitting cross-legged and looking at a small device, and a woman with long brown hair and dark sunglasses. The background is filled with more people, some standing and some sitting, under a bright, sunny sky. A semi-transparent dark blue box in the top right corner contains the title 'BYLIV' and a descriptive paragraph. On the far right edge, there is a vertical teal bar with the word 'ANALYSE' and a small 'BYLIV' logo above it.

BYLIV

Byliv handler om menneskelig oppholdsaktivitet i byens rom på forskjellig tider av døgnet og året, og om hvordan byens brukere, både innbyggere, besøkende og turister, opplever bylivet. Byliv omfatter dessuten bl.a. av handelslivet og serveringsnæringens karakter.



OVERSIKT OVER OPPHOLDSREGISTRERINGENE

1:15.000

OPPHOLDSREGISTRERINGER: OPPSUMMERING

BYLIVET ER KONSENTRERT

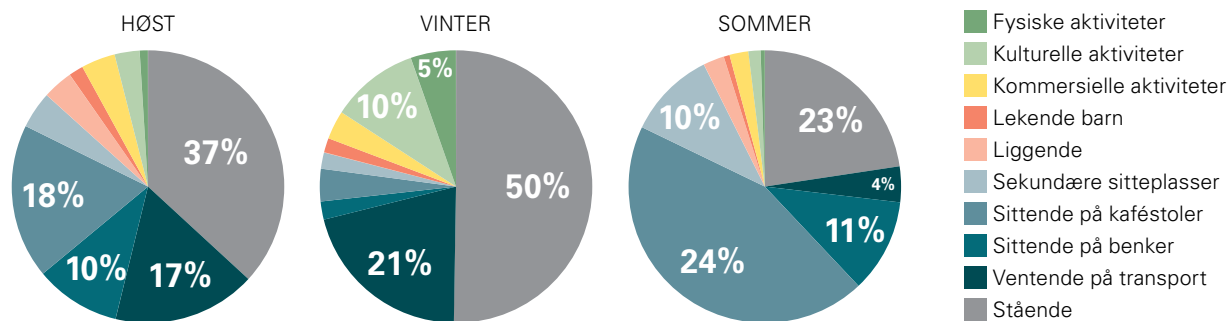
Bylivet har en tydelig geografisk konsentrasjon, av form som en "boomerang" (se diagrammet til høyre) omkring Karl Johans gate og den øvre Kvadratur, og ned mot Aker Brygge over Rådhusplassen. Denne konklusjonen er gjort på bakgrunn av registreringer av opphold, hvor det er flest fotgjengere, aktive 1.etasjer, åpne funksjoner om kvelden, hvor det er mest handel og servering, og hvor de fleste synes det er trygt og godt å oppholde seg i Oslo sentrum/studieområdet.

ENSFORMIG BYLIV

Bylivet i Oslo sentrum er preget av noen overordnede tendenser. Det er mange som går, står og venter, et relativt aktivt kaféliv, spesielt på de stedene som har utsikt og adgang til byrom av høy kvalitet. Gjerne med tilgang til park, fjord eller andre landskapelige elementer. Det finnes til gjengjeld svært få steder som er ment til fysiske aktiviteter, steder for barn og lek. Områder med handel og servering mv. er konsentrert i en sone langs Karl Johans gate. Til tross for at det er mange parker og byrom i Oslo sentrum er svært få av disse tilrettelagt for kulturelle aktiviteter.

OPPHOLDSAKTIVITETER FORDELT UTOVER ÅRET

Gjennomsnittsregistrering tirsdag og lørdag, 09.00-19.00



MEGET AKTIVT KAFÉLIV

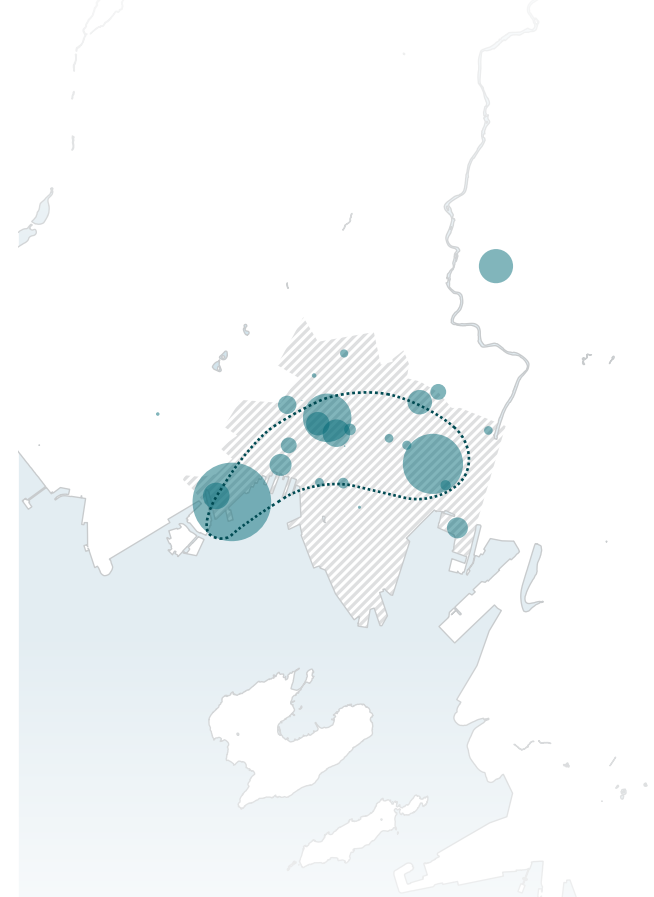
Det som er mest populært innen bylivet, på bakgrunn av aktivitetsregistreringene, er det å sitte på kafé. Kafékulturen er spesielt fremtredende på Aker Brygge og langs Karl Johans fortau. Her er det flere hundre kaféstoler som ønsker de besøkende velkommen. Om sommeren foregår 24 prosent av alt bylivet på utendørs kaféer og restauranter. Dette er et vesentlig bidrag til å holde bylivet i sentrum aktivt og levende.

STOR FORSKJELL PÅ SOMMER OG VINTER

Der er stor forskjell på bylivet om sommeren sammenlignet med vinteren. Registreringene viser at det er vesentlig færre aktiviteter om vinteren enn om sommeren. Om vinteren fyller den prosentvise andelen av de fysiske aktivitetene mer enn om sommeren (jmf. diagrammen nedenfor). Dette skyldes sannsynligvis at folk holder seg mer i bevegelse om vinteren (for å holde varmen) enn om sommeren.

OPPHOLDSAKTIVITETER

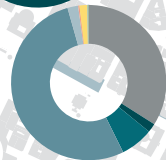
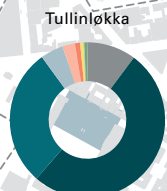
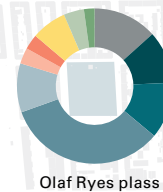
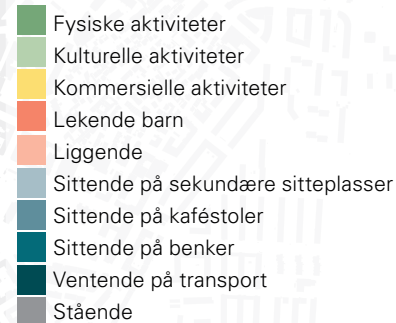
1:50.000



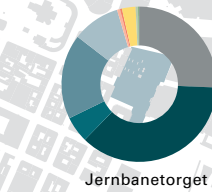
Diagrammet viser mengden av registrert opphold på utvalgte plasser. De mest populære områdene ligger innenfor den stiplede linjen, mens områder som blant annet Kvadraturen er lite besøkt. Aker Brygge, Karl Johans gate, Jernbanetorget og Olaf Ryes plass har godt med opphold igjennom hele året.

På disse utvalgte plassene kan man spesielt godt se forskjellen på monofunktionelle og multifunktionelle byrom.

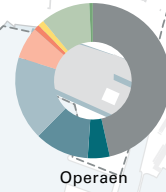
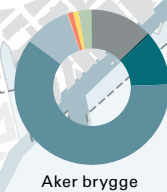
Det er **20** ganger mer aktivitet på Aker Brygge enn i Tullinløkka.



Youngstorget



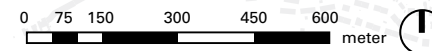
Christiania torv



FORSKJELLIGE TYPER OPPHOLD PÅ UTVALGTE Plasser

1:15.000

Kl 10-20, tirsdag og lørdag, høst, vinter og sommer, 2012/2013



OPPHOLDSREGISTRERINGER: SAMMENLIGNINGER

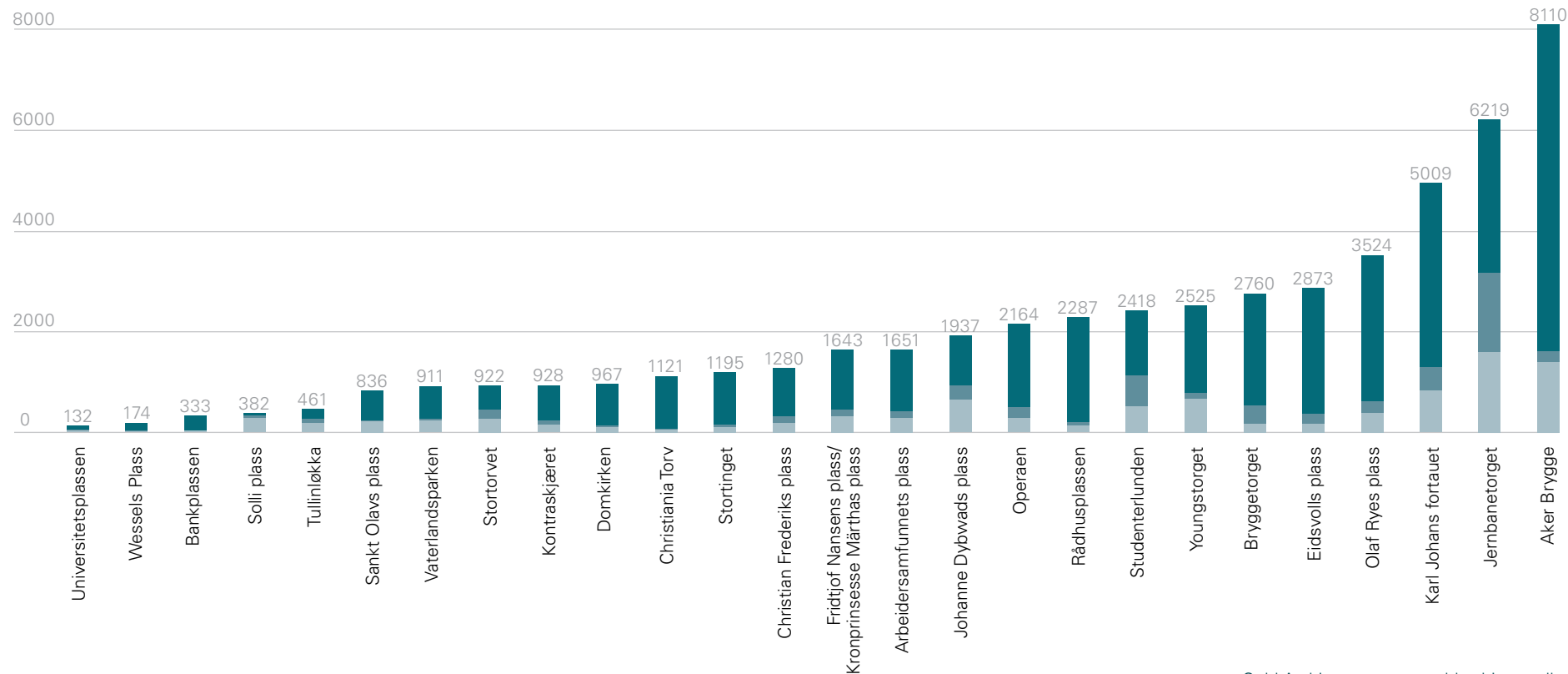
Det er **8** ganger mer aktivitet i byrommene på en tirsdag på sommeren enn på vinteren.

Det er **6** ganger mer aktivitet i byrommene en lørdag på sommeren enn på vinteren.

SAMMENLAGTE TELLINGER

Kl 10-20, tirsdag og lørdag, høst, vinter og sommer, 2012/2013

■ Høst ■ Vinter ■ Sommer



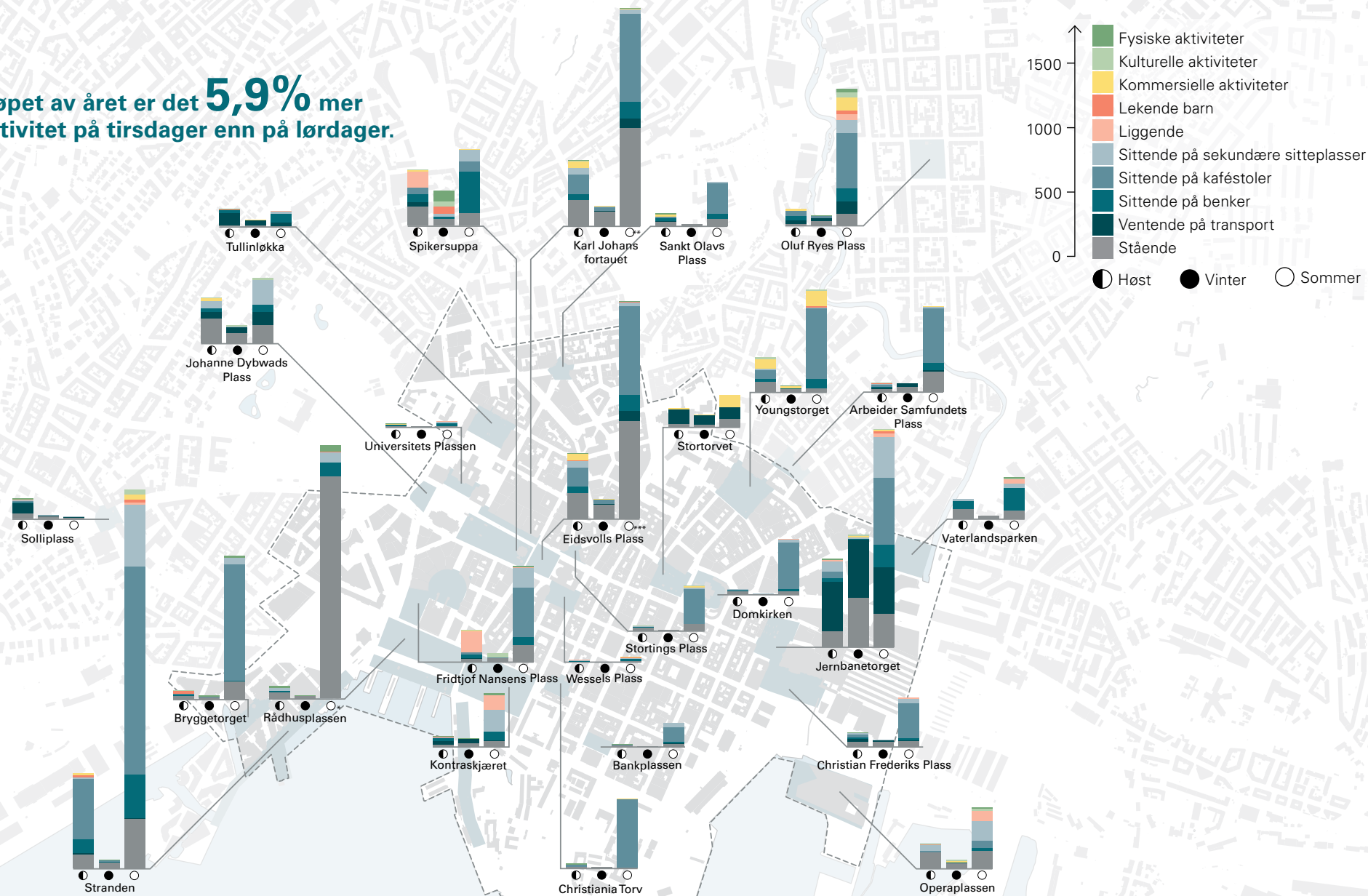
GJENNOMSNIITTLIG FORDELING AV OPPHOLDSAKTIVITETER PER ÅR



GJENNOMSNIITTLIG FORDELING AV OPPHOLDSAKTIVITETER PER DAG



I løpet av året er det **5,9%** mer aktivitet på tirsdager enn på lørdager.

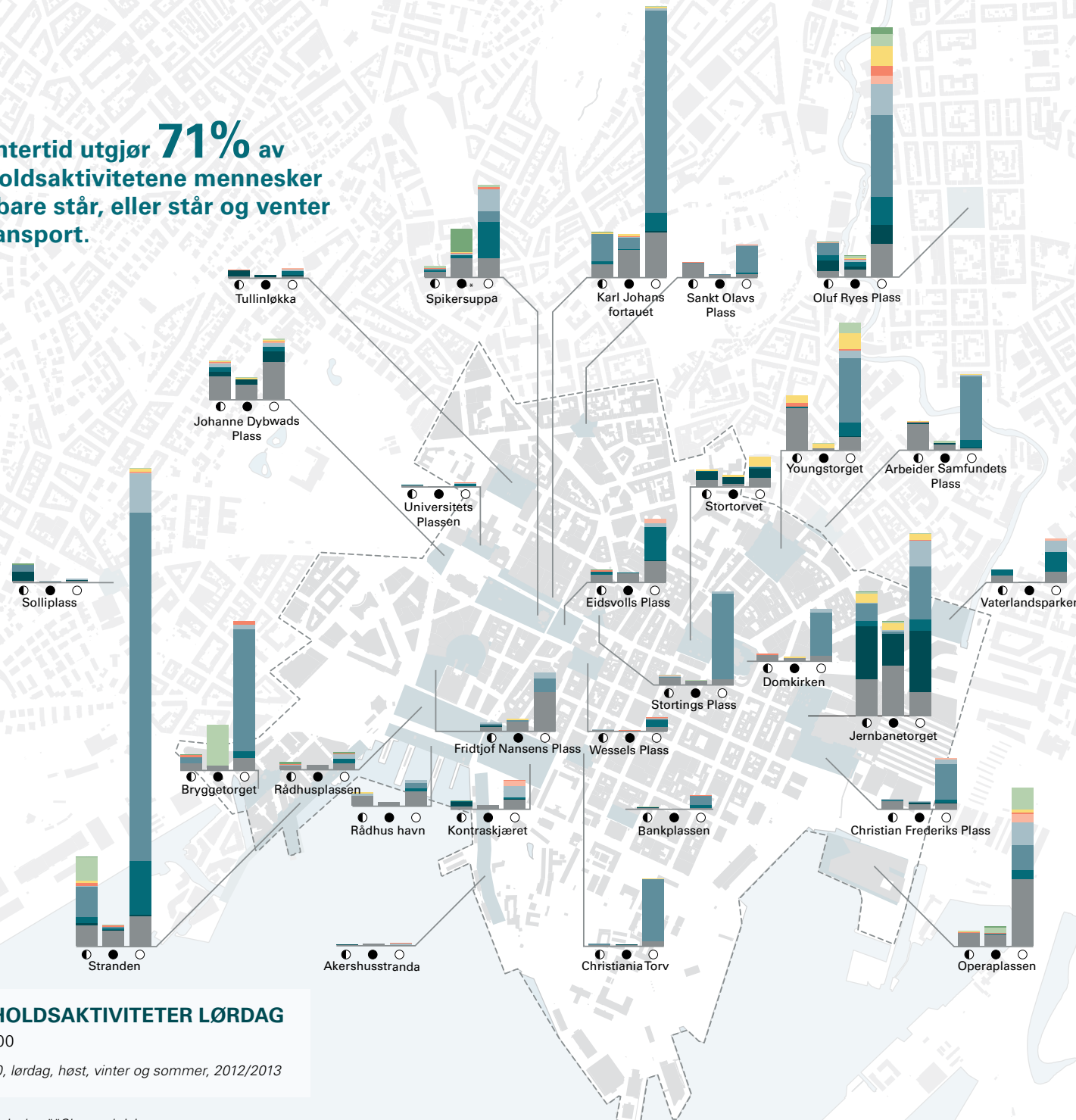


OPPHOLDSAKTIVITETER TIRSDAG

1:15.000

Kl 10-20, tirsdag, høst, vinter og sommer, 2012/2013

På vintertid utgjør **71%** av oppholdsaktivitetene mennesker som bare står, eller står og venter på transport.



OPPHOLDSAKTIVITETER LØRDAG

1:15.000

KI 10-20, lørdag, høst, vinter og sommer, 2012/2013

* Vinfestival **Skøyteaktiviteter



Markveien

NYE BEBOERE VIL ENDRE BYLIVET

FÅ BEBOERE I SENTRUM I DAG

Sammenlignet med andre nordiske storbyer har Oslo i dag meget få beboere i sentrum. I tillegg er det få studentboliger i sentrum og dette begrenser mulighetene for å skape liv gjennom hele døgnet. Dette gir et stort potensiale for å utvikle bylivet ved å bygge flere boliger i sentrum.

MANGE NYE BEBOERE I FJORDBYEN

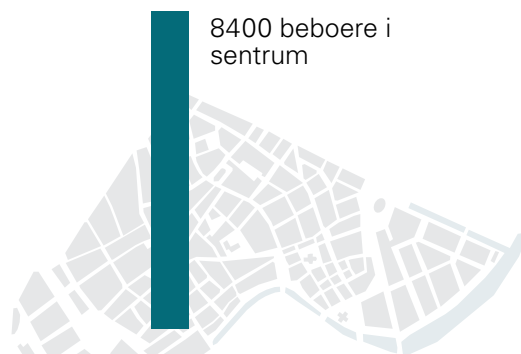
I fremtiden vil Oslo imidlertid endre seg. Når Fjordbyen står ferdig, vil det være bygget mange flere boliger, rundt 9.500, noe som vil føre til en tidobling av beboerne i sentrum og føre til et annet byliv enn det som er status i dag. I tillegg kommer den generelle befolkningsveksten, som er forventet til 834.000 innbyggere i 2030.

NYE BEBOERE VIL STILLE KRAV TIL TEKNISK OG SOSIAL INFRASTRUKTUR

Overordnet kan man si de nye beboerne i sentrum vil medføre et større behov for å utvikle et bredere servicetilbud, tilgang på offentligtransport og så videre. Det kommer naturligvis også til å komme et krav om å forbedre forbindelsen mellom fjordbyen og resten av sentrum. Mange av de nye beboerne ventes å være barnefamilier, som igjen vil skape behov for flere fasiliteter og aktiviteter i sentrum for barn og barnefamilier.

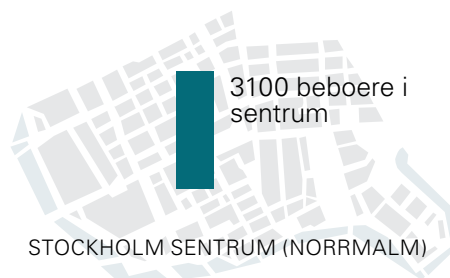
SAMMENLIGNINGER AV BEBOERTALL I UTVALGTE BYER

■ Beboere



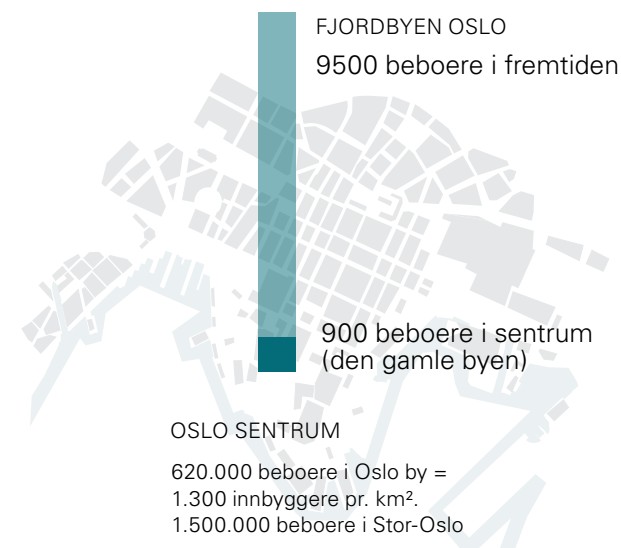
KØBENHAVN SENTRUM

450.000 beboere i København =
6010 innbyggere pr. km²
1.200.000 beboere i Storkøbenhavn
2.800.000 beboere i Øresundsregionen



STOCKHOLM SENTRUM (NORMMALM)

880.000 beboere i Stockholm län
= 4670 innbyggere pr. km²
2.055.000 beboere i Storstockholm



OSLO SENTRUM

620.000 beboere i Oslo by =
1.300 innbyggere pr. km².
1.500.000 beboere i Stor-Oslo

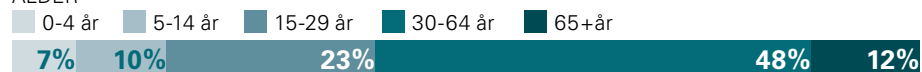
BYROMMENE HAR MANGE ULIKE BRUKERGRUPPER

Brukerne av Oslo sentrums byrom er ikke representativt for Oslos befolkning i og med at det ikke er mange barn eller eldre representert blant de registrerte. Fordelingen mellom menn og kvinner er i overensstemmelse med Oslos demografi, selv om det er registrert en liten overvekt av menn i den østlige del av studieområdet.

BEFOLKNINGSFORDELING 2013

Kilde: Statistisk årbok for 2013, Utvikling- og kompetanseetaten, Oslo Kommune

ALDER



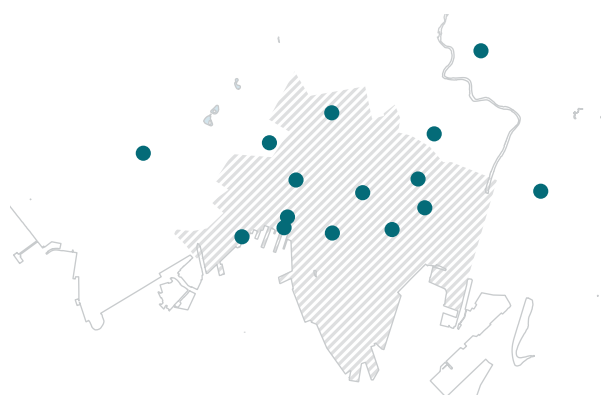
KJØNN



64% af brukerne på Grønlandstorget er menn*

*Gjennomsnittlig tall fra registreringer tirsdag og lørdag, høst, vinter og sommer

ALDER OG KJØNN ER REGISTRERT PÅ DISSE STEDENE:

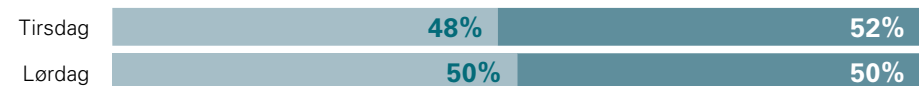


SAMMENDRAG AV REGISTRERING AV ALDER OG KJØNN

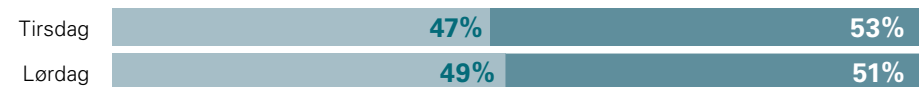
KJØNN (15-64 ÅR)

Kvinner Menn

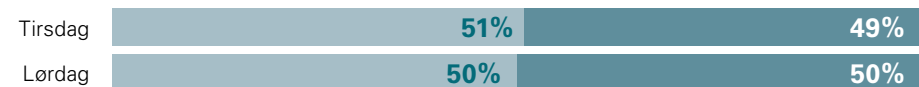
Høst



Vinter



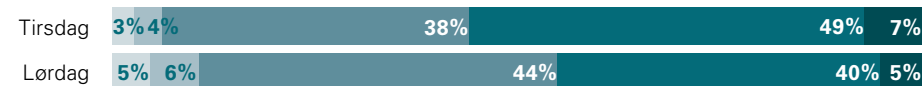
Sommer



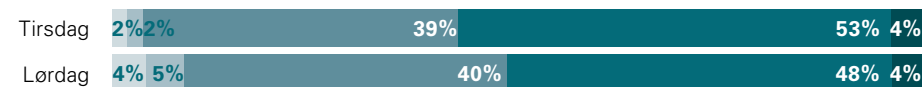
ALDER

0-6 år 7-14 år 15-29 år 30-64 år 65+ år

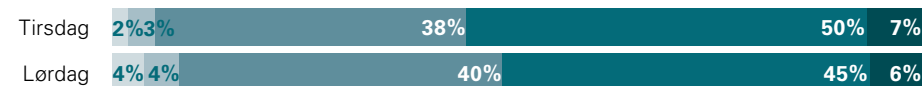
Høst



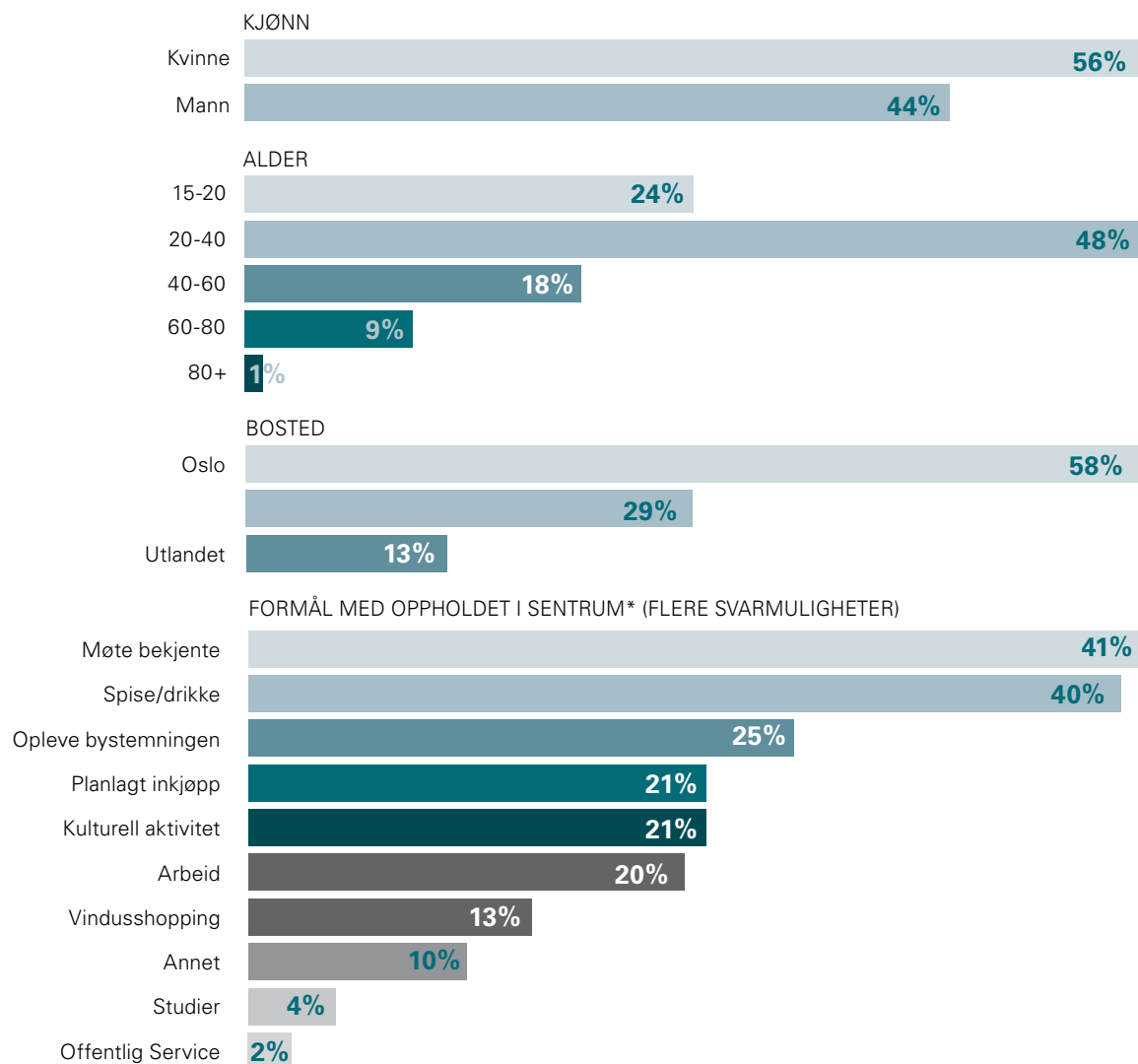
Vinter



Sommer



SAMMENDRAG FRA SPØRREUNDERSØKELSEN 2013



*Spørreundersøkelsen fant sted i juni og juli 2013 på den øvre og nedre delen av Karl Johans gate, ved Grensen og i området rundt Spikersuppa. Formuleringen "sentrum" fra spørreundersøkelsen refererer derfor til disse områdene. Undersøkelsen foregikk i perioden mellom klokken 10.00 - 18.00 i hverdager og i helgen. Totalt besvarte 1.119 personer spørsmål om blant annet hvor de oppholder seg i byrommet, hvor de kommer fra og hva formålet med besøket er.

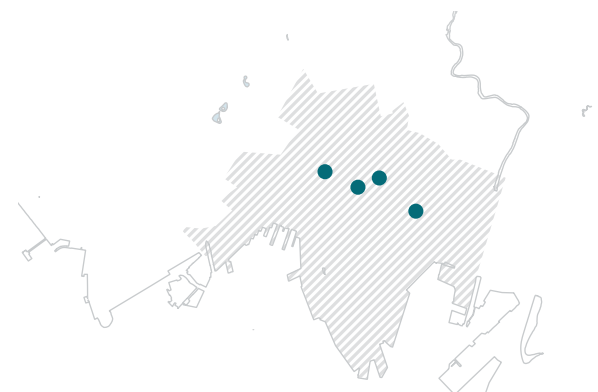
"Oslo er variert og spennende."

Kvinne, 20-40 år, S. Nordstrand, spørreundersøkelsen 2013

"I Oslo sentrum er det ikke så mange aktiviteter som det burde være i en hovedstad."

Mann, 20-40 år, Grünerløkka, spørreundersøkelsen 2013

BRUKERNE ER REGISTRERT PÅ DISSE STEDENE:



SPØRREUNDERSØKELSEN: "HVA LIKER DU **BEST** I SENTRUM?"

Kilde: spørreundersøkelsen juni/juli 2013
Størrelsen på skriften tilsvarer antall besvarelser

"I sentrum er det veldig mye samlet på et sted."

Kvinne, 20-40 år, Norge

**"I sentrum liker jeg best folkelivet,
butikkene og at det er mye å se på."**

Kvinne, 40-60 år, Oslo

**"I sentrum liker jeg best gatemusikerne,
Aker Brygge og utekaféer."**

Mann, 15-20 år, Norge



**"I sentrum liker jeg best at det er mange folk og
at det er koselig."**

Kvinne, 15-20 år, Norge

"I sentrum liker jeg best mangfoldet, livet og det urbane."

Mann 20-40 år, Grünerløkka

**"I sentrum liker jeg best bylivet,
lydene og opplevelsene."**

Mann 40-60 år, Oppsal

INTERESSEPUNKTER FOR TURISTER OG OSLOBEBOERE

1:15.000

- De lokales attraksjoner (basert på workshop med Oslos beboere)
- Turisternes attraksjoner (basert på informasjon fra VisitOslo)
- Attraksjoner for turister og lokale (basert på workshop og informasjon fra VisitOslo)
- Studiemråde

1. Munchmusset
2. Naturhistorisk Museum
3. Oslo Bibliotek
4. Parkteatret
5. DogA
6. Jødisk Museum
7. Folketeateret
8. Oslo Spektrum
9. Domkirken
10. Oslo Nye Centralteatret
11. Kunstindustrimuseet
12. Det Norske Teatret
13. Nasjonalgalleriet
14. Historisk Museum
15. Universitetet
16. Nationaltheatret
17. Stortinget
18. Cinemateket
19. Operaen
20. Cruiseskipene
21. Høyskolen i Oslo
22. Museet for Samtidskunst
23. Nasjonalmusset Arkitektur
24. Teatermusset
25. Akershus festning
26. Norges Hjemmefrontmuseum
27. Forsvarsmuseet
28. Rådhuset
29. Nobels Fredssenter
30. Frognerparken
31. Stenersenmuseet
32. Ibsenmuseet
33. Astrup Fearnley museet
34. Nasjonalbiblioteket
35. Slottet
36. Kunsternes Hus

TURISTENE OPPHOLDER SEG IKKE LENGE I OSLO SENTRUM

TURISTER ORIENTERER SEG IKKE MOT SENTRUM

Turistene utgjør en potensielt viktig gruppe i forhold til å skape et blomstrende byliv. Det er Gehl Architects oppfatning at Oslo per i dag kjent for sitt bymiljø og Oslo sentrum fungerer derfor heller ikke som en destinasjon på den måten. Turistene setter pris på de forskjellige museene og den lette tilgangen til naturen, men selve bylivet og byrommene har stort behov for utvikling for å bli individuelle destinasjoner. Vigelandsparken ligger utenfor bykjernen og er Oslos mest besøkte destinasjon med over 1.000.000 besøkende i året.

TURISTENE BLIR BARE I KORTE PERIODER

Ifølge Transportøkonomisk Institutt (TØI) Gjesteundersøkelse 2005 var det totalt 6,55 millioner utenlandske ankomster i Norge. Av disse var 1,3 millioner kun på dagstur, 1,4 millioner var på cruise og 3,9 millioner overnattet i hvert fall en natt. Av overnattingsgjestene var 2,9 millioner på ferie, mens resten var på forskjellige tjenestereiser. Av det totale turistkonsumet i Norge foregår nærmere 30 prosent i Oslo og Akershus, men de besøkende blir kun i korte perioder i Oslo. Ofte besøkes Oslo kun i forbindelse med cruisebesøk, eller det blir brukt som en inngangsportal til resten av Norge. De besøkende blir vanligvis kun én dag i Oslo, så reiser 40 prosent videre til Vest-Norge og 20 prosent til Nord-Norge. Det er naturlig å tro at de fleste av turistene besøker Norge for å stå på ski og for å oppleve naturen.

FÅ PARKERINGSPLASSER TIL TURISTBUSSE

En av de store utfordringene for turistindustrien er parkering og antallet holdeplasser som har falt fra 50 i 2003 til 20 i 2011.



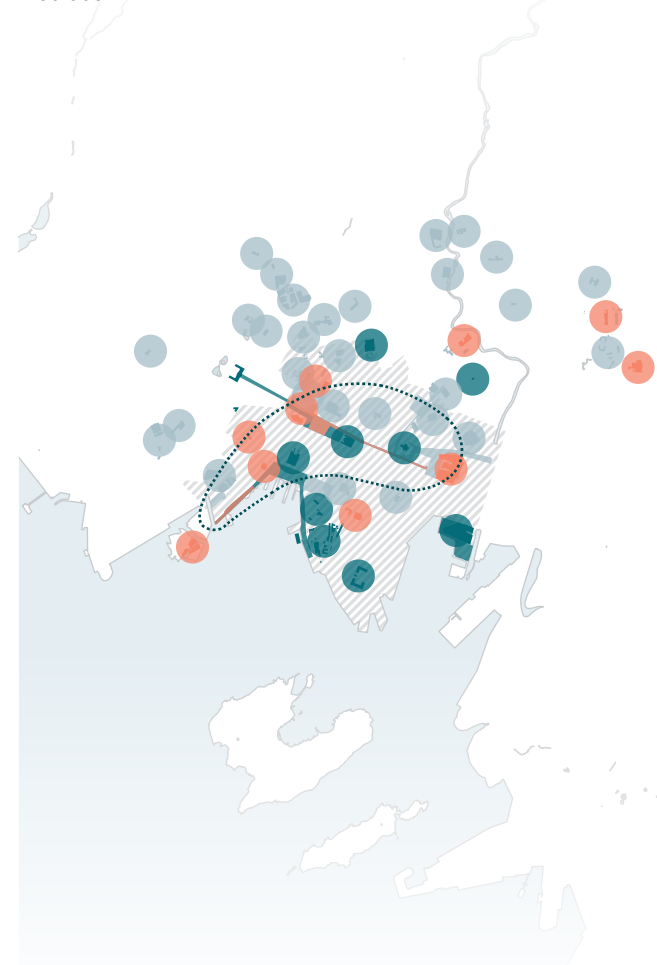
"Myldretid i Fjord Norge." Reklameplakat på dansk togstasjon. Norge promoveres med storslått natur - en kontrast til bylivet i Danmark. På grunn av det sterke promoveringsfokusset av naturen, tydeliggjøres det ikke for turister at det også finnes aktiviteter i byen.



Turistbusser i Kongens gate venter på turister fra cruiseskipene. Trafikken blokkeres og dette oppleves uattraktivt fra Akershus festning.

BYENS BRUKERE

1:50.000



Diagrammet ovenfor viser konsentrasjonen av de forskjellige gruppene med samme signaturforklaring som på motsatt side. Det er svært lite overlapping mellom attraksjonene turistene og de lokale benytter.



TURISTENE LIKER Å GÅ I SENTRUM

SAMMENDRAG FRA SPØRREUNDERSØKELSEN 2013, % AV TOTALT BRUKTE KRONER

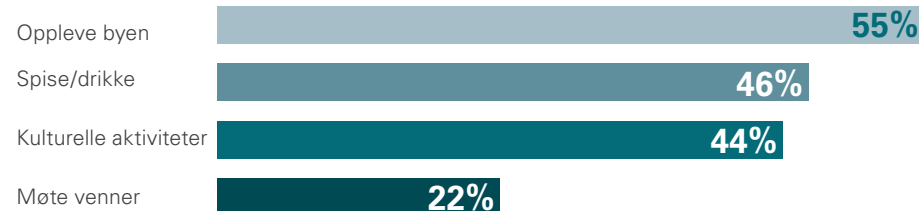
GJENNOMSNITTLIG FORBRUK I FORHOLD TIL BOSTED



DE UTENLANDSKE HANDLEPREFERANSENE (flere svarmuligheter)



TURISTENES FORETRUKNE AKTIVITETER I OSLO (flere svarmuligheter)



TURISTENENS TRANSPORTPREFERANSE



"I Oslo liker jeg best parkene og grønsakshandlerne på Grønland."

Kvinne, 20-40 år, utlandet, spørreundersøkelsen 2013

"I Oslo liker jeg minst at det er så mange mennesker."

Mann, 60-80 år, utlandet, spørreundersøkelsen 2013

GATER MED DÅRLIG KVALITET PÅVIRKER OPPLEVELSEN AV UTRYGGHET

Oslo har en rekke utfordringer i forhold til trygghetsfølelsen i sentrum (se Gehl Architects oversikt over kvalitetskriterier). Problemet er delvis knyttet til det store antallet tilreisende bostedsløse, usikkerhet i forhold til overgrep rundt utesteder på kveldstid og utryggighet som følge av de dramatiske hendelsene 22.juli 2011.

ELEMENTER SOM BIDRAR TIL FØLELSEN AV UTRYGGHET

- **MONOFUNKSJONELLE BYOMRÅDER**
Bylivsundersøkelsen fant at 52 prosent av førsteetasjene i sentrum kategoriseres som kjedelige eller inaktive. Dette er med på å øke opplevelsen av at områdene er tomme, spesielt etter kl 18 om kvelden. Mange av områdene i sentrum er dessuten helt uten beboere. Flere beboere kunne vært med til å sikre en økt opplevelse av tilstedeværelse og trygghet.
- **DÅRLIG VEDLIKEHOLD OG RENHOLD**
Fra spørreundersøkelsen går det frem at rundt 7 prosent av de spurte sier at forsøplingen er det de liker minst ved Oslo. Dette er ikke spesielt høyt, men det gjør at man relativt lett kan gjøre en innsats for at man føler at byen i større grad består av vedlikeholdte byrom.
- **MANGLENDE BELYSNING**
Registreringene viste at 65 prosent av Skippergatas fasader var mørklagt på kveldstid. Dette er en gate med store sosiale utfordringer som ofte nevnes i den pågående debatten om utryggighet i Oslo. Også andre gater framstår som mørke og lite innbydende etter mørkets frambrudd.
- **"TIGGERE" I BYBILDET**
Spørreskjemaundersøkelsen fant at en stor del av de spurte nevnte ordet "tiggere" og tilreisende bostedsløse i sentrum, som noe de synes minst om.
- **REGJERINGSKVARTALET**
Arbeidet med å reparere de fysiske skadene etter terrorangrepet 22. juli 2011, betyr at store deler av regjeringsapparatet er midlertidig plassert i Kvadraturen. Omlokaliseringen har hatt en stor betydning på bylivet i de berørte gatene, da sikkerhetstiltak har ført til utfordringer med fremkommeligheten. Flere steder er det iverksatt tiltak som veisperringer, betjente pullerter, betonggriser eller enveiskjørt gater for å styrke sikkerheten. Disse tiltakene har ofte både en psykologisk og en faktisk effekt på bylivet i form av at stedet oppfattes som ufremkommelig eller utrygt.



Monofunktionelle byområder uten beboere er med på å øke opplevelsen av utryggighet. **Nedre Slottsgata**



Butikker med sikringer skaper uattraktive gater på kveldstid. **Torggata**.



Midlertidige betonggriser skaper store forhindringer for fotgjengere rundt **Regjeringskvartalet**.



De store gågatene tiltrekker tiggere. Ifølge spørreskjemaundersøkelsen er dette noe av det man synes minst om i Oslo Sentrum. **Karl Johans Gata**.



Regjeringskvartalet er avsperrert. Et gjerde stenger av området, som blir patruljert av vakter med hunder.



Permanent sikring ved **Myntgata**.

HVOR OPPLEVES DET UBEHAGELIG Å OPPHOLDE SEG I OSLO SENTRUM?

Stedene som refereres til som utrygge/ubehagelige forbindes i hovedsak med tiggere, narkomane og lommetyver, ikke voldelige overgrep. I spørreundersøkelsen er følgende områder utpekt som utrygge/ubehagelige mer enn tre ganger:

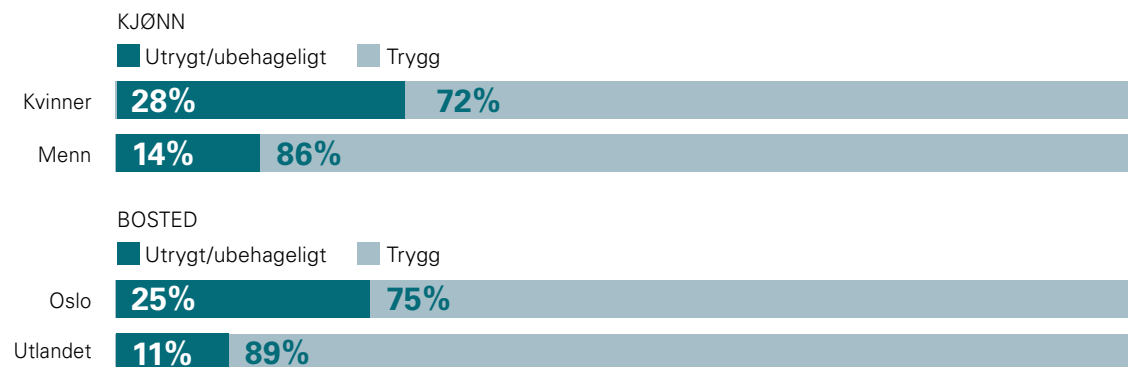
- Grønland
- Oslo Sentrum
- Karl Johans gate
- Tøyen
- Jernbanetorget
- Brugata

“I sentrum liker jeg minst de øde gatene og gatene rundt nedre Karl Johan.”

Mann, 40-60 år, Oppsal, spørreundersøkelsen 2013

HVEM OPPLEVER DET UTRYGT/UBEHAGELIG?

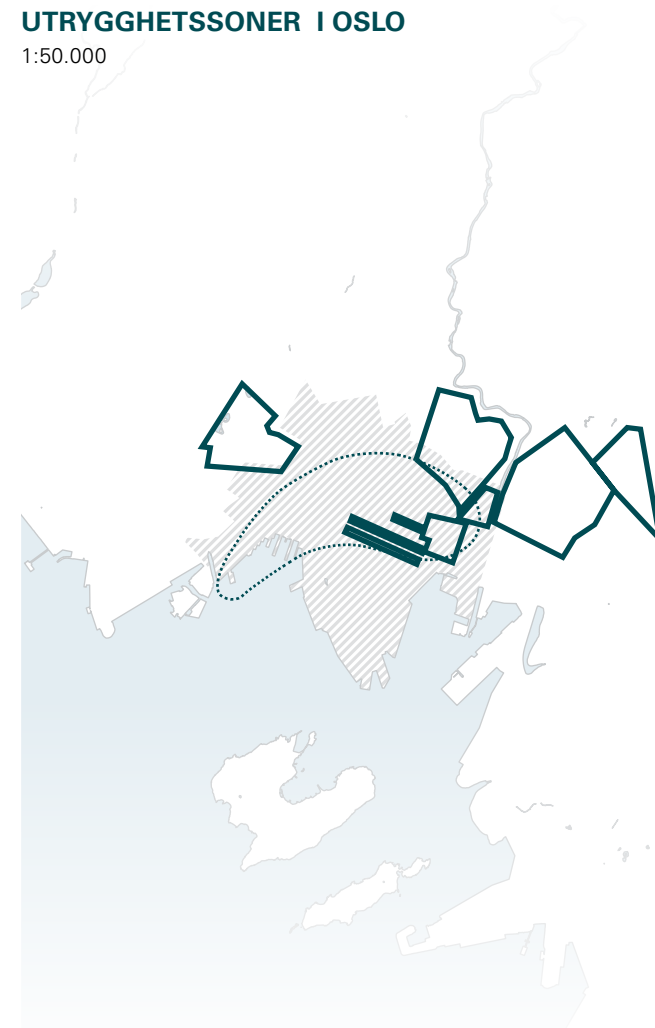
Spørreskjemaundersøkelsen spurte om opplevd trygghet, men definerte ikke begrepet som opplevd fare. Det er stor forskjell på hvem som føler seg utrygge i sentrum, da 25 prosent av innbyggerne i Oslo har en følelse av utrygghet eller føler ubehag i bysentrumet. Kun 11 prosent av turistene sier det samme.



Kilde: spørreundersøkelsen, juni/juli 2013

UTRYGGHETSSONER I OSLO

1:50.000



Diagrammet viser utrygghetssonene i sentrum og i den aktive bylivssonen. Der vi finner mest byliv er der hvor byrommene og gatene oppleves som minst utrygge/ubehagelige.

HANDELS- OG SERVERINGSNÆRINGEN*

1:15.000

- Handel på gatenivå
- Kjøpesentre
- Kafé og restauranter
- Snarveier
- Bilfrie gater og gater med gode fotgjengerforhold
- Studieområde

HANDELEN I OSLO SENTRUM ER UTFORDRET

UTVIKLINGEN AV DETALJHANDELEN

En analyse fra Oslo Handelsstands Forening (OHF) viser at handelen i sentrum er fallende, noe som naturligvis er en stor utfordring i forhold til å sikre et levende sentrum. Fotgjengertellingene viser at en fjerdedel av fotgjengertrafikken i Karl Johans gate foregår etter klokken 19.00 på sommeren. Dette er etter at de fleste butikkene er stengt. Til sammenligning har kjøpesenteret CC-Vest i Lilleaker åpent til klokken 20.00, og Storo Storsenter har åpent til klokken 21.00

FÅ SPESIALBUTIKKER I SENTRUM

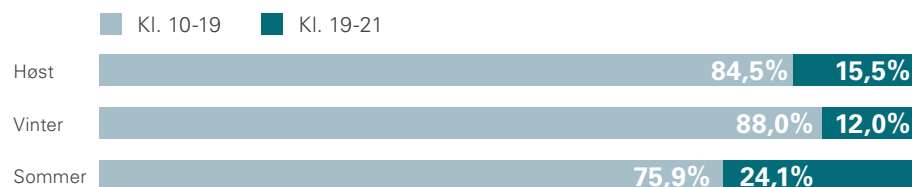
Detaljhandelen i Oslo er i stor grad fokusert rundt Karl Johan og Torgata. Det finnes få spesialbutikker i handlegatene. Dette betyr, at handletilbudet i byens hovedgate ikke skiller seg nevneverdig (bortsett fra enkelt butikker i luksussegmentet) fra handlegater eller kjøpesentre utenfor sentrum.

“Alt stenger for tidlig i Oslo sentrum”

Mann, 20-40 år, Trosterud, Oslo, spørreundersøkelsen 2013

FOTGJENGERE PÅ KARL JOHAN FØR/ETTER STENGETID

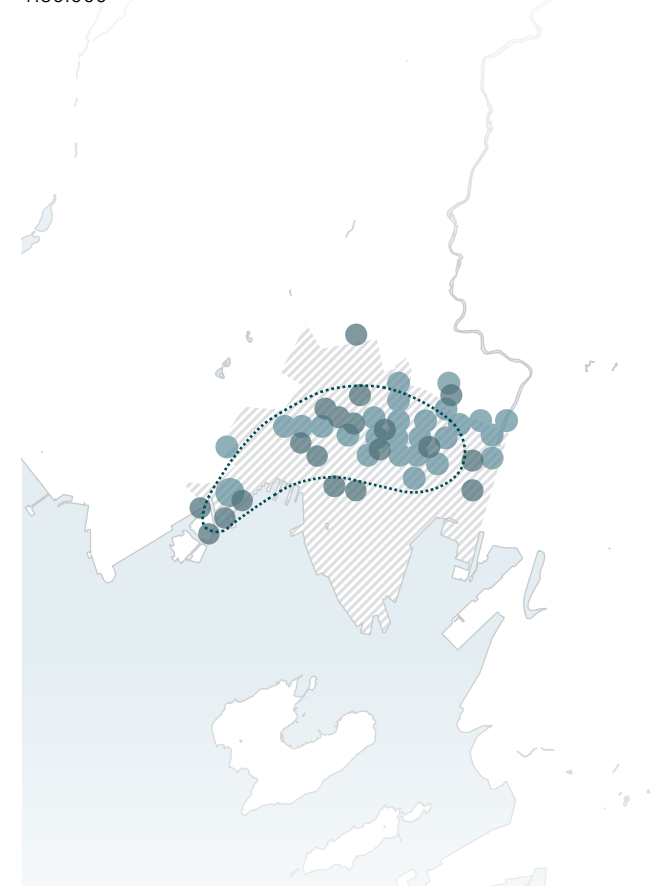
Fotgjengertellinger på Karl Johans gate mellom Øvre- og Nedre Slottsgate, tirsdag 10-21



Rundt **1/4** av fotgjengertrafikken på Karl Johans gate, en vanlig tirsdag på sommeren, foregår etter at mange av butikkene har stengt.

BYLIVSFREMMENDE NÆRINGSLEV

1:50.000



Diagrammet over viser konsentrasjonen av butikker og restauranter i de samme fargekodene som på motsatt side. I sentrum er det en god blanding av serveringssteder, og detaljhandel i den aktive bylivsonen langs handlegatene. Derimot er Kvadraturen syd for Prinsens gate preget av lite utviklet handel og serveringsnæring.

DE HANDLENDE KOMBINERER INNKJØP MED SOSIALE AKTIVITETER

STOR VARIASJON I BRUKEN AV SENTRUM

Personene som bruker minst penger i sentrum er de som har bestemte formål med sentrumsbesøket. Ofte innebærer dette studier eller arbeid. Personer involvert i aktiviteter i forbindelse med reiseliv, som kultur, mat/drikke eller innkjøp, er gruppen som bruker mest penger. Det er bemerkelsesverdig mange, som besøker byen for å kombinere forskjellige aktiviteter - i gjennomsnitt har personer krysset av to formål i spørreundersøkelsen. Dette betyr at sentrum må dekke mange forskjellige aktiviteter innenfor et relativt lite område.

TRANSPORT OG HANDEL

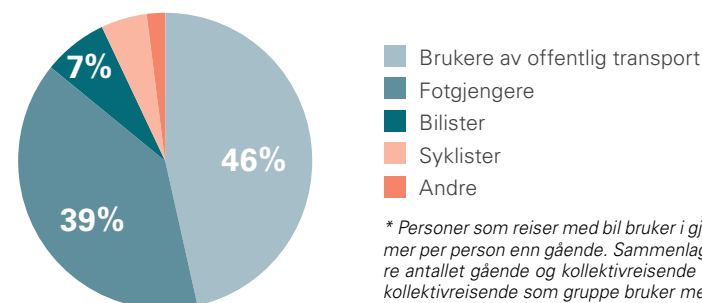
Personer som først og fremst handler i sentrum foretrekker å bruke offentlig transport (59%) eller å gå (44%). Dette er positivt for bybildet, fordi det skaper liv i gatene. Jo flere butikker som finnes i en gate, desto større er sannsynligheten for at forbipasserende stopper opp ved en av butikkene. Derfor lønner det seg med mange åpne fasader mot gatene.

STORE UTFORDRINGER MED VARELEVERING I SENTRUM

Varelevering skaper en barriere for fotgjengerne i sentrum. De store lastebilene er til stor sjenanse for øvrig trafikk og byliv i sentrum. Oslo Kommune overveier å etablere en omlastningssentral for vareleveranser, men det er enda usikkert om det finnes et handelsmessig grunnlag for en slik løsning. Aktuelle tiltak kan være blant annet å begrense størrelsen på leveransebiler med maksimalt 12 meter og å begrense tidsrammen for leveranser i Kvadraturen og i sentrum.

PENGEFORBRUK/TRANSPORTMETODE*

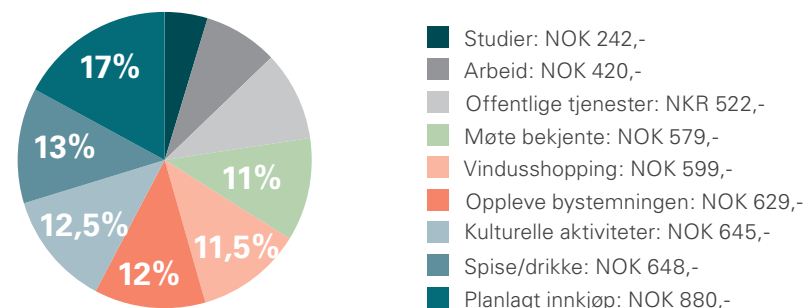
Kilde: Spørreundersøkelsen, juni/juli 2013



* Personer som reiser med bil bruker i gjennomsnitt 20 prosent mer per person enn gående. Sammenlagt bidrar likevel det store antallet gående og kollektivreisende i byen til at gående og kollektivreisende som gruppe bruker mer enn bilistene.

PENGEFORBRUK/HENSIKT MED BESØK

Kilde: Spørreundersøkelsen, juni/juli 2013



Personer som planlegger å handle bruker i gjennomsnitt mest penger. Majoriteten av denne gruppen karakteriseres som gående eller kollektivreisende kvinner under 40 år.

Spørreundersøkelsen, juni/juli 2013

Foreningen Byfolk Oslo Sentrum og Oslo Handelsstandsforening gjennomførte i august 2011 en spørreundersøkelse (*Handelsanalyse*) i flere av Oslos kjøpesentre og i sentrum. Under følger noen av konklusjonene fra undersøkelsen. Intervjuene er gjort både i parkeringshus og i gågater.

KONKLUSJON FRA OHFS *HANDELSANALYSE*, 2011

(Generelt) Varehandel er i stor grad knyttet til bilbruk. Verdien av innkjøp foretatt av bilister er minst dobbelt så høy som fotgjengernes. Kunder ved sentrumsnære kjøpesentre, vurderer i liten grad Oslo sentrum som alternativ til kjøpesentrene. I Oslo kombineres ofte innkjøp med restaurantbesøk eller andre kulturtilbud.

20 prosent av intervjuede fotgjengere reiste til og fra Oslo med bil. (Intervjuet ble gjennomført i parkeringshus og på Torggata).

Halvparten av fotgjengerne handlet for under 500 kroner, mens over 2/3 av bilkundene handlet for mer enn 500 kroner.

2/3 av fotgjengerne hadde flere gjøremål i tillegg til handelen i sentrum. I Oslo kombineres ofte innkjøp med restaurantbesøk eller andre aktiviteter. (Intervjuet ble gjennomført i sentrum)

Bilistene er sjeldnere kunder enn gående. Kun 25 prosent av bilistene er ukentlig kunder, mot 50 prosent av gående. (Intervjuet ble gjennomført i sentrum)

Under 10 prosent av de besøkende vurderte Oslo sentrum som et alternativ til å besøke kjøpesenteret. (Intervjuet ble gjennomført i kjøpesenter)

I Oslo sentrum er handlende bilister regionalt spredd, mens gående kunder i hovedsak er bosatt i sentrum.

Konsulentens spørreundersøkelse fra sommeren 2013 konkluderer med det samme som Handelsstandens. Konsulentens undersøkelse er kun foretatt i sentrum i gatene rundt Karl Johans gate. Bemerk at selv om utformingen på spørsmålene varierer, støtter resultatene hverandre på alle punkter.

KONKLUSJON FRA GEHL ARCHITECTS UNDERSØKELSE, 2013

(Generelt) Handelen i sentrum er i stor grad knyttet til andre aktiviteter enn handel, for eksempel forskjellige ærender og kafébesøk. Dette innebærer at hver eneste besøkende i gjennomsnitt besøker flere steder. Selv om bilistene bruker mest penger per kunde, utkonkurreres bilistene av de gående og kollektivreisende sammenlagt. Handlekulturen i sentrum skiller seg dermed fra kulturen på kjøpesentrene (*Handelsanalyse*, 2011). I byen handler et stort antall kunder få varer, og kundene har ofte flere ærend i sentrum, mens kjøpesentrene i større grad blir en egen destinasjon som besøkes av bilister som bruker mer penger.

7 prosent av de intervjuede fotgjengerne reiste med bil til og fra sentrum (intervju i handlegatene).

Personer som kommer til byen med bil bruker i gjennomsnitt 20 prosent mer enn gående og fotgjengere.

Av de 41 prosent som skulle møte venner, skulle også halvparten spise/drikke. 21 prosent var i byen i hovedsak for å handle.

Det store antallet kollektivreisende bidrar til at gruppen er den som sammenlagt bruker mest penger. Gående brukte sammenlagt nest mest, mens bilistene sammenlagt sto for under 10 prosent av forbruket.

De gående (83 prosent) hadde sterkest preferanse for handel i sentrum, mens bilistene hadde svakest preferanse for sentrumshandel.

Flesteparten av utenlandske tilreisende er gående (63 prosent) i byen, mens de fleste fra Oslo reiste med kollektivtransport (63 prosent). Personene som i høyest grad benyttet bil var nordmenn som ikke er bosatt i Oslo (12 prosent).



Youngstorget

OSLO SENTRUM HAR ET FINT MIKROKLIMA

EN SKJERMET BELIGGENHET

Oslos klima domineres av den lune nordatlantiske strømmen som skaper et mildt klima - tatt i betraktning landets nordlige beliggenhet. Vinden i Oslo er sørlig på sommerstid og nordøstlig på vinterstid. På grunn av byens skjermede beliggenhet er vindstyrken moderat, og det er ofte vindstille. I høytrykksituasjoner i vinterhalvåret er det liten horisontal og vertikal utveksling av luft og det oppstår tidvis luftforurensing over byens mer lavtliggende deler. Gjennomsnittstemperaturen på Blindern er $-4,3^{\circ}\text{C}$ i januar, $16,4^{\circ}\text{C}$ i juli og $5,7^{\circ}\text{C}$ for året som helhet. Den høyeste temperaturen som er målt er $34,2^{\circ}\text{C}$ (august 1982) og den laveste er $-26,0^{\circ}\text{C}$ (januar 1941). Den mest nedbørrike måneden er september med i gjennomsnittet 90 mm. Februar har minst nedbør med 36 mm, mens årsnedbøren er 763 mm. I gjennomsnitt måles nedbøren lik, eller større enn, 1,0 mm 113 dager hvert år.

FANTASTISK ÅRET RUNDT

Å være en fantastisk by om sommeren er på mange måter enklere enn å være en vakker vinterby. Lange og lyse kvelder bidrar automatisk til et rikt folkeliv. Den store utfordringen for mange nordiske byer, er hvordan man skal klare å gjøre seg spennende i vinterhalvåret. For å skape en vakker by året rundt er det derfor viktig å prioritere vintermånedene.

SOMMER OG SOL

Oslo er en typisk skandinavisk to-sesong by, hvor det må tas hensyn til både vinterhalvåret og sene sommerkvalder. Soleksposering kan være avgjørende for om en plass er attraktiv eller ikke, og dette ser man klare tendenser til i Oslo, da bylivet er svært aktivt om sommeren når man i stor grad kan oppholde seg utendørs i solen. For eksempel bru-

kes Aker Brygge mest på solfylte ettermiddager og kvelder. Når solen ikke lengre skinner et sted, flytter de fleste seg enten etter den, eller de beveger seg innendørs.

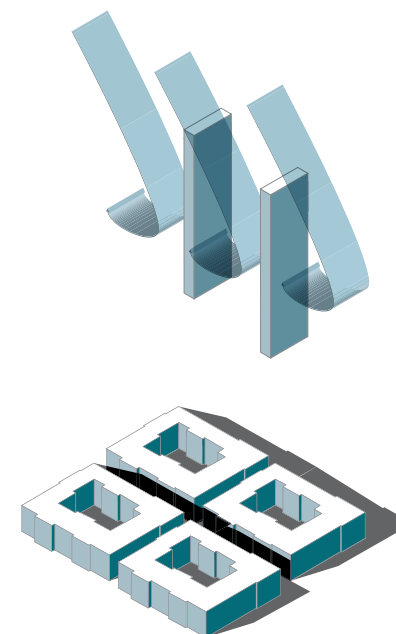
KLIMAET PÅVIRKER BYLIVET

Soleksposering er avgjørende for bruken av sitteplassene - spesielt i det nordiske klimaet. Kvadraturens orientering innebærer, at Karl Johans gate, og andre parallellgater skyggelegges store deler av dagen. Tverrgatene er mer solrike og blir derfor populære som oppholdssteder.

UØNSKET VIND FRA FJORDEN

Oslos bygningsmasse er relativt homogen. Bygningene i indre by er mellom fire og seks etasjer høye, mens bygningene i kvartaler rundt bykjerne er omtrent fire etasjer høye. De relativt lave bygningene gjør, at det ikke oppstår uønskede vindstrømmer i byen. Langs fjorden derimot, og spesielt i Barcode-området, er situasjonen en helt annen. Her fanger de høye bygningene vindene fra fjorden og sender den frem og tilbake i byrommene. Dette skaper svært ubehagelige forhold for besøkende og beboere i området.

BYGNINGENES PÅVIRKNING PÅ KLIMAET I GATEN



Oslo har et relativt mildt klima, men de høye bygningene nærme fjorden, og Kvadraturens orientering skaper skygger over attraktivt byrom og de øst-vestlige gågatene.

ÅRSTIDSSNEVERT AKTIVITETSPROGRAM I 2012

MANGE KULTURELLE TILBUD

Aktivitetsskalenderen 2012 viser, at det foregår mye forskjellig i Oslo i løpet av året. Sportslige arrangement og konserter er spesielt godt representert. Det arrangeres over 4.000 konserter årlig i Oslo, noe som viser at Oslo fokuserer på musikkmiljøet. Til sammenligning foregår det flere konserter i Oslo enn i Stockholm og København. Med flere sportsarrangement, spesielt innenfor vintersport, kan det avholdes arrangement utendørs på tross av det barske klimaet.

EN BEGIVENHETSRIK SOMMER MEN EN STILLE VINTERPERIODE

Arrangementene som foregår i Oslo er ikke fordelt likt gjennom året. I perioden mai til august foregår det flest arrangement, men disse foregår som oftest på de samme få lokalitetene i sentrum. Samtidig er det bemerkelsesverdig få aktiviteter i vintermånedene, mellom oktober og februar. Oppholdsregistreringen viser at kulturelle og sportslige arrangement, som julemarkedet og diverse skiarrangement, utgjør majoriteten av aktivitetene i byrommene på vinteren.

Om vinteren er **10%** av de felles oppholdsaktivitetene igangsatt i forbindelse med kulturelle aktiviteter

VISIT OSLOS AKTIVITETSKALENDER 2012

Kilde: www.visitoslo.no, 2012



MANGE ARRANGEMENT FORDELT PÅ FÅ STEDER

ARRANGEMENTENE ER KONSENTRERT TIL FÅ STEDER

I sentrum utmerker Studenterlunden og Rådhusplassen seg som attraktive steder for arrangører. Dette innebærer at mange andre plasser, som også er velegnet for forskjellige typer arrangement, står tomme. Det foregår for eksempel svært lite i Kvadraturen, selv om dette strøket har flere åpne og fine plasser som kan benyttes. Generelt er det en tendens til at mange aktiviteter også foregår utenfor Oslo sentrum, dette gjelder også om vinteren.

NATUREN SOM SCENE

Med Oslos beliggenhet mellom fjorden og Marka, kan det skapes mange naturlige scener for arrangement gjennom hele året. Holmenkollen og Ekeberg er to områder som egner seg til dette. En særlig kvalitet ved Oslo er muligheten til å arrangere begivenheter som kombinerer sport og kultur, med naturen som ramme. Problemet med flere av aktivitetene er at de foregår for langt unna sentrum. Bortsett fra bydelenes egne markedsdager, som har en naturlig forankring, finnes det få arrangement på de store og fine plassene i Oslo sentrum - spesielt om vinteren.

OSLO - UNGDOMMENS BY

Det store antallet sport- og kulturaktiviteter henvender seg i hovedsak til en målgruppe mellom 15 - 50 år. Det er viktig å ikke glemme barn og eldre, spesielt med tanke på at dette er aldersgrupper som vokser raskt og vil fortsette å vokse i tiden fremover. Det bør derfor vurderes om denne aldersgruppen har et tilfredsstillende aktivitetstilbud i sentrum.

BEGRENSET KOMFORT VED ARRANGEMENT

Flere arrangement er tilrettelagt slik, at folk skal stå over lengre tid. Dette gjør det vanskelig for eldre personer og personer med fremkommelighetsproblemer å delta på arrangementene.

POTENSIAL FOR FLERE URBANE ARRANGEMENT

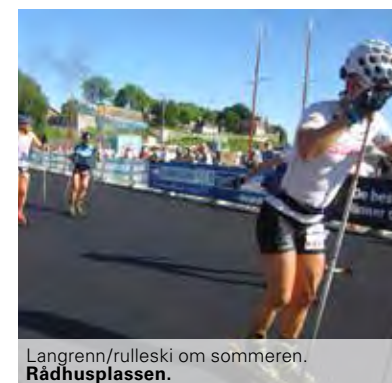
Det er mange store og små arrangementer i løpet av året i Oslo sentrum, men arrangementene er svært sesongbettinget. På tross av et antall offentlig rom i Oslo sentrum, er det meget få arrangement som appellerer til en bred målgruppe. Sammenlignet med andre vinterbyer har Oslo sentrum et stort potensiale for aktiviteter og arrangement som kan engasjere Oslofolk.



17. mai. Stortinget.



17. mai. Karl Johans fortauet.



Langrenn/rulleski om sommeren.
Rådhusplassen.



1987



2013

Karl Johan (1987/2013)

BYROMMENE ER MEST POPULÆRE OM SOMMEREN

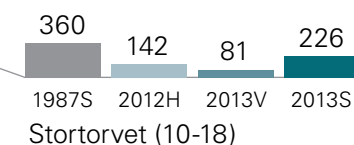
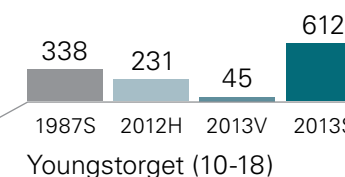
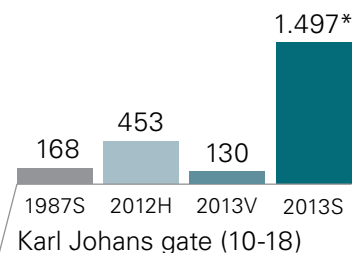
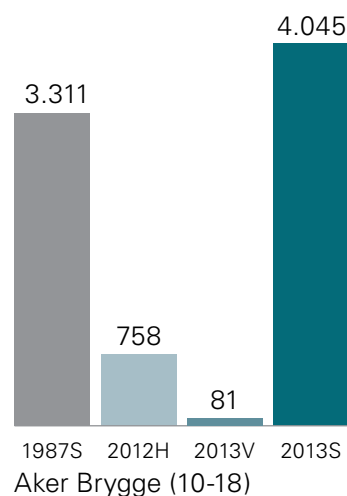
Fire av byrommene i Oslo (Karl Johans gate, Youngstorget, Aker Brygge og Stortorvet) ble undersøkt både i 1987 og i 2013. Målingene fra de to årene kan derfor sammenlignes og flere tendenser avdekkes:

- Generelt har fotgjengertrafikken på både Karl Johans gate og Youngstorget økt. Økningen ikke er like stor på Aker Brygge, men dette skyldes til en viss grad at området har vokst betydelig siden 1987.
- Karl Johans gate er et aktivt område om sommeren med mange kafé-aktiviteter. Fotgjengertrafikken reduseres derimot kraftig på høsten og i vinterhalvåret.
- Det er bemerkelsesverdig små svingninger i oppholdsaktivitetene på Stortorvet mellom årstidene. Dette viser, at rommet tilbyr få frivillige opplevelser, men heller bærer preg av nødvendige aktiviteter.

SAMMENLIGNING

Oppholdsaktiviteter - registrering hver 2. time, daglig total kl 10-18, tirsdag - sommer 1987, høst 2012, vinter 2013 og sommer 2013

*Usain Bolt arrangement på Karl Johan.



FÅ FYSISKE AKTIVITETER I VERDENS VINTERHOVEDSTAD

EN VINTERBY I VERDENSKLASSE

Oslo er en av verdens mest kjente vinterbyer - med et enormt tilbud av sportslige aktiviteter nærmere sentrum, året rundt. Forskjellige verdensmesterskap holdes relativt ofte i Oslo, og skimulighetene er høyt elsket av både amatører og profesjonelle. Dette gir Oslo gode forutsetninger til en attraktiv vinterby.

FÅ TILBUD I SENTRUM OM VINTEREN

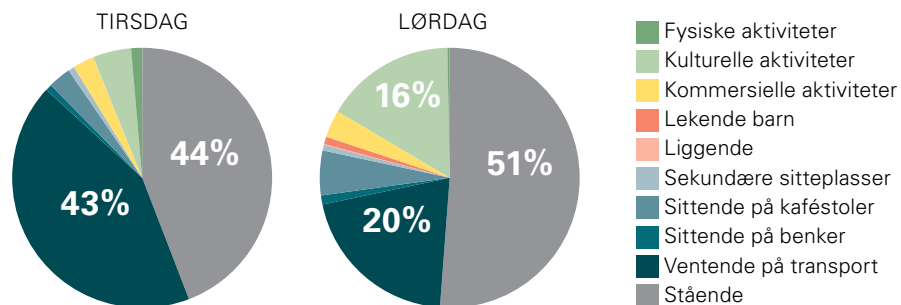
Flere av vinteraktivitetene foregår utenfor byen siden aktivitetenes natur krever det. Sentrum byr på noen få aktiviteter, som skøyting i Spikersuppa, men svært lite annet. I 1960 fantes det 60 kommunale skøytebaner i byen, hvor svært mange var plassert ved byens lekeplasser. I dag finnes det kun 27 skøytebaner igjen, inkludert de som er reservert for organisert idrett. Kun én av disse, Spikersuppa, finnes i Oslo sentrum. Det er rom for å utvikle flere urbane vinteraktiviteter i Oslo sentrum.

Under 1% av de registrerte aktivitetene om vinteren er fysiske aktiviteter.

1/3 av oppholdsaktivitetene en vintertirsdag på Studentertunden består av skøyteløp.

REGISTRERTE OPPHOLDSAKTIVITETER

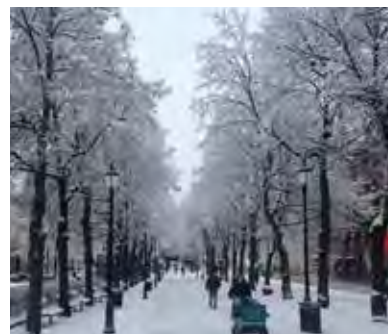
Kl. 10-20, tirsdag og lørdag, vinter, 2013



Vakre skulpturer. **Karl Johans fortauet.**



Spikersuppa blir en skøytebane på vinteren.



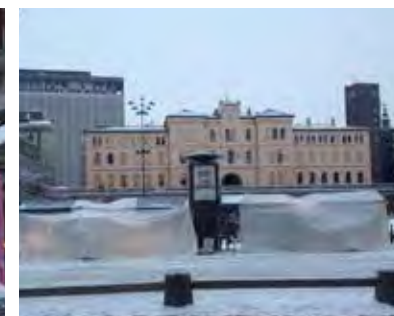
Vinteren har bekledd byen.



Slike steder finnes det for få av i Oslo. **Akerselva.**



På **Youngstorget** finnes det et marked som holder åpent på tross av snøen...



... men fra baksiden er ikke markedet spesielt attraktivt. Handlevilkårene bør forbedres om vinteren.

BYLIVET PÅ AKER BRYGGE REDUSERES KRAFTIG OM VINTEREN

SOMMER - TIRSDAG 2013

Aker Brygge er det livligste stedet i Oslo på sommerstid. Det er et samlingspunkt for alle typer mennesker, uavhengig av om de bare vil sitte å se på vannet og båtene, gå på kafé eller spise på en av restaurantene. Så godt som alle restaurantstoler og benker er opptatt på gode sommerdager. I tillegg benyttes havnekanten og andre sekundære sitteplasser.

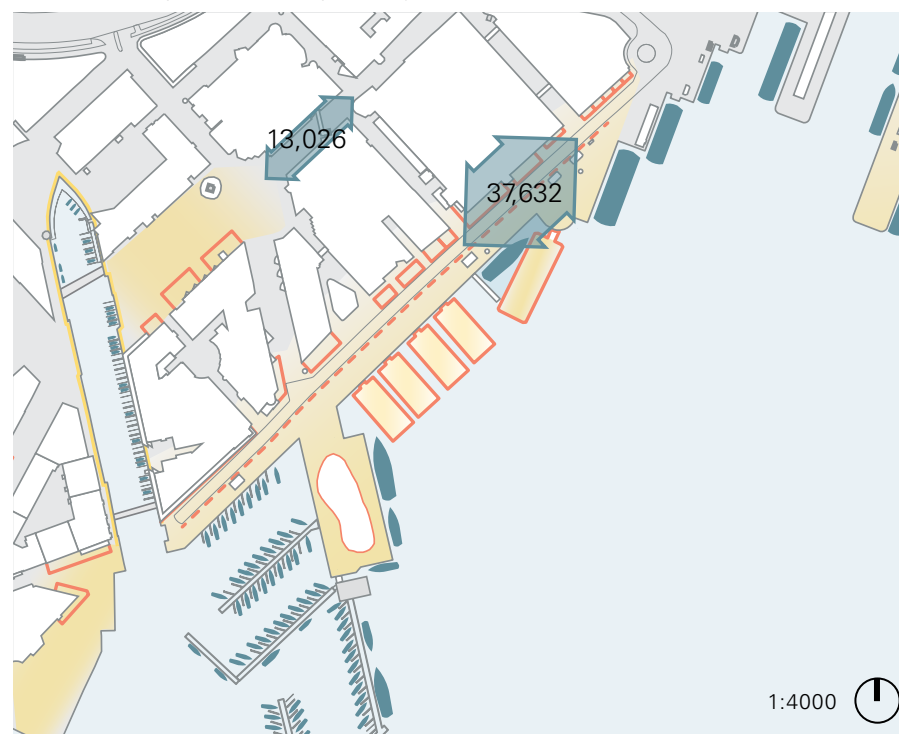
5 ganger flere oppholder seg på Aker Brygge om sommeren enn på vinteren.*

* Oppholdsregistreringer tirsdag og lørdag, kl 10-20

AKER BRYGGE, SOMMER TIRSDAG

Fotgjengerregistreringer tirsdag, sommer, kl 08-21

Uteservering Kultur- og rekreasjonsområder



VINTER - TIRSDAG 2013

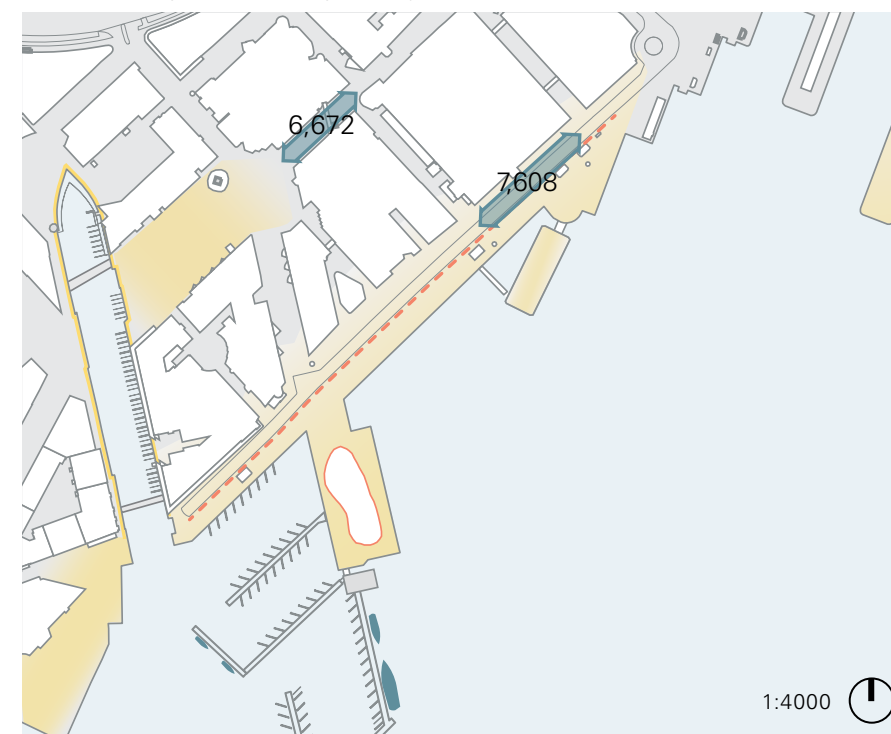
Det finnes svært få aktiviteter på Aker Brygge om vinteren. På grunn av nærheten til fjorden gjelder det først og fremst å bevege seg raskt og tett inntil bygningene, for å komme inn i restaurantenes varme så fort som overhodet mulig. Aker Brygge er svært værutsatt om vinteren, og dette begrenser aktivitetsnivået utendørs.

De indre gatene er populære om vinteren i og er skjermet mot vær og vind.

AKER BRYGGE, VINTER TIRSDAG

Fotgjengerregistreringer tirsdag, sommer, kl 08-21

Uteservering Kultur- og rekreasjonsområder



KVELDSAKTIVITETER

1:10.000

- Åpne restauranter etter 20.00
- Åpne nattklubber/barer etter 20.00
- Åpne kaféer etter 20.00
- Studieområde

FÅ KVELDSAKTIVITETER I SENTRUM

FÅ KVELDSAKTIVITETER I KVADRATUREN

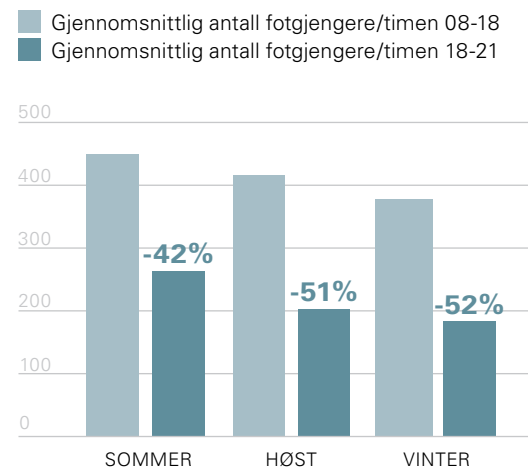
Antallet kveldsaktiviteter, og aktivitetenes lokalisering, er viktig for at sentrum skal føles levende og trygg. Når det ikke finnes så mange kveldsaktiviteter i et område vil det oppleves som forlatt, og befolkningen og turister vil unngå området. Dette gjelder for eksempel i Kvadraturens gater syd for Prinsens gate, hvor fotgjengertrafikken halveres på kveldstid.

KVELDSAKTIVITETENE SAMLES PÅ NOEN FÅ STEDER

På kveldstid reduseres fotgjengerantallet dramatisk i store deler av sentrum. Dette skiftet skjer når butikkene stenger. Karl Johans gate og gatene rundt er allikevel godt besøkte også på kveldstid, og det skyldes i stor grad at det er her de kveldsåpne aktivitetene er. I tillegg til Karl Johans gate finnes det mange kveldsaktiviteter på Aker Brygge, i kvartalene ved Rådhuset, og rundt Youngstorget og Brugata. Derfor oppleves disse områdene trygge å bevege seg i, selv etter mørkets frembrudd. I øvrige deler av byen er det relativt stille etter klokken 21 - dette kan få områdene til å oppleves utrygge og ubehagelige å ferdes i.

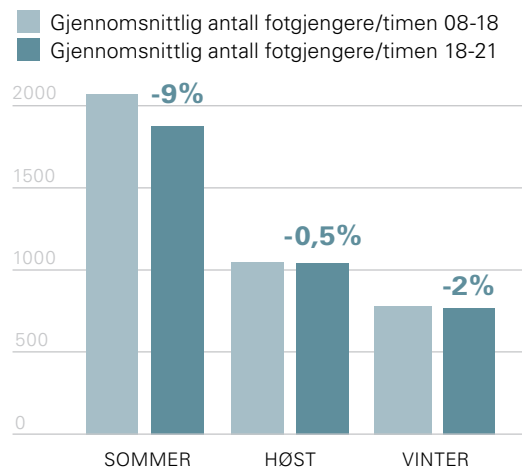
FOTGJENGERE I KVADRATUREN

Tirsdag kl. 08-21, tellinger fra Christiania torg, Prinsens gate, Kongens gate, Tollbugata, Kirkegata, Dronningens gate og Rådhusgata.



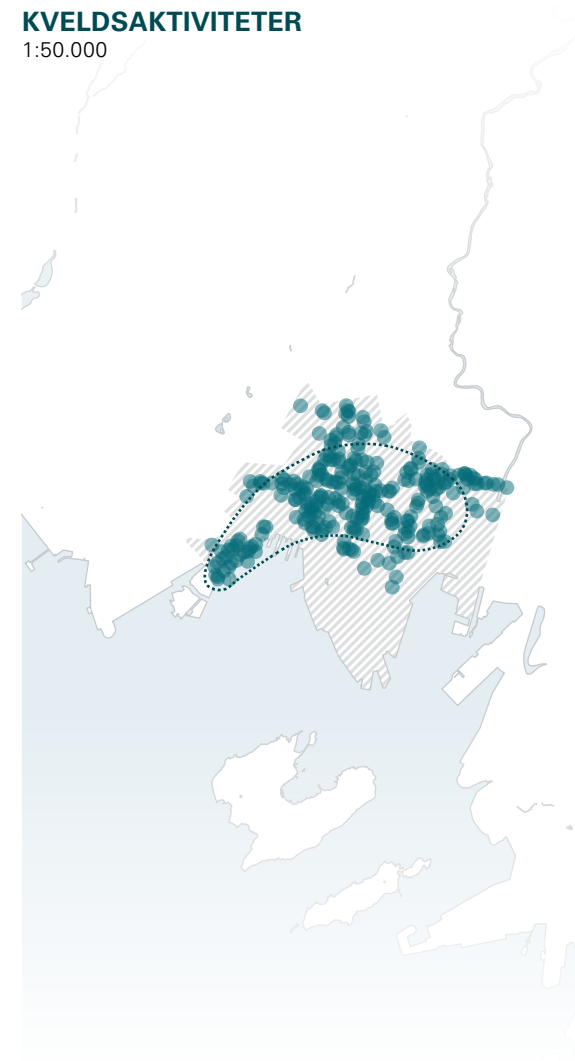
FOTGJENGERE I 'POPULÆRE' GATER

Tirsdag kl. 08-21, tellinger fra Grensen, Karl Johans gate og Aker Brygge.



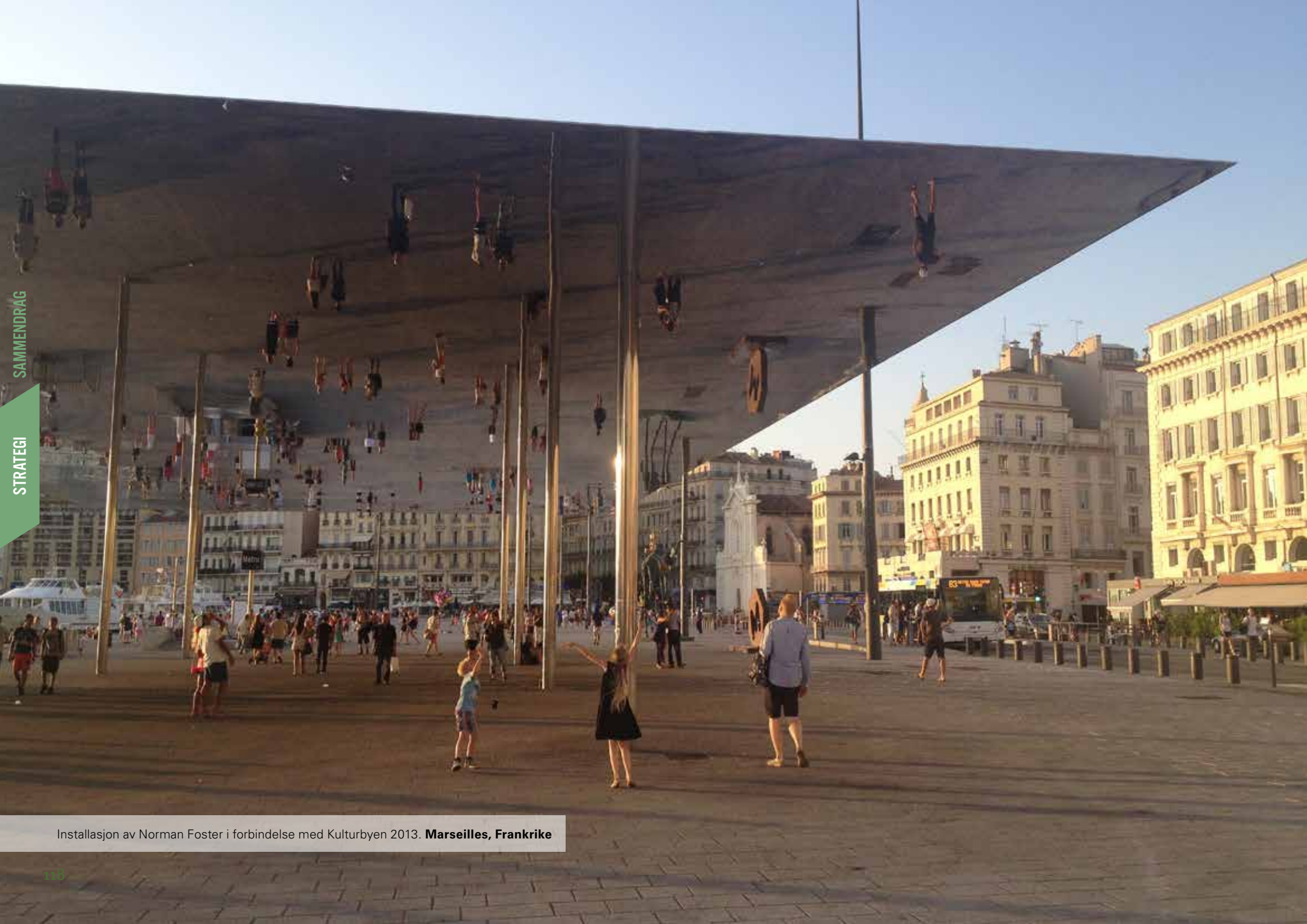
KVELDSAKTIVITETER

1:50.000



Diagrammet overfor viser fordelingen av alle åpne fasiliteter på kveldstid. Det manglende bylivet i Kvadraturen forsterkes på kveldstid.

STRATEGI



Installasjon av Norman Foster i forbindelse med Kulturbyen 2013. **Marseilles, Frankrike**

FRA ANALYSE TIL STRATEGI

SLIK SKAL STRATEGIEN LESES

Rapportens strategi innledes med et sammendrag av alle strategiene og anbefalingene. Deretter følger en oversikt over de viktigste nåværende strategiene for sentrum og en mindre referanse katalog over gode ideer fra andre storbyer som kan være til inspirasjon for det kommende utviklingsarbeidet. Etter denne innledningen følger en gjennomgang av strategien,

som i likhet med analysen er strukturert ut i fra de fire temaene landskap, byrom, bevegelse og byliv. Hvert tema inneholder mellom tre og fem strategier, og hver strategi viser til en rekke konkrete anbefalinger. Hvert tema avsluttes med et oppslag over forslag til strategiske plangrep som viser hvordan strategiene og anbefalingene kan realiseres.

Analysen viser at Oslo sentrum aktivitetstilbud, kvaliteter, byliv og bevegelser, i høy grad er samlet i en "aktiv sentrumssone" som omfatter Karl Johan og Aker Brygge. Det overordnede formålet med strategien er å utvide denne sonen til å omfatte store deler studieområdet. Dette vil utnytte flere av byens potensialer. Samtidig vil det styrke Oslos sentrums posisjon som attraktiv hverdagsby for nåværende og fremtidige beboere, og for alle turistene og besøkende som kommer til byen. Felles for alle strategiene og anbefalingene i rapporten er fokuset på brukernes behov og interesser. De fire temaene: landskap, byens rom, bevegelse og byliv supplerer og flettes inn i hverandre, og vurderes alle som viktige for utviklingen av Oslos byliv og bybrukernes livskvalitet.

HVORDAN KOMME DERE I GANG?

Oslo er en by i vekst. Strategiene som følger dreier seg i stor grad om å imøtekomme fremtidens behov. Det bør formuleres klare mål og delmål for byens utvikling, for eksempel visjonen om å bli vertsby for OL i 2022. Denne typen mål gjør det lettere å prioritere mellom de forskjellige tiltakene og vise hvordan de kan bidra til å oppfylle hverandre. Noen tiltak lar seg implementere her og nå, mens andre tiltak må ses i et større tidsperspektiv. Viktigst av alt er at det vil være behov for begge deler, både de såkalte "quick wins" og de langsiktige tiltakene.

PLANT FRØENE TIDLIG

Det er viktig å få et overblikk over de største prosjektene: Når skal disse gjennomføres? Hvilke av initiativene kan vi sette i gang øyeblikkelig? Hvordan kan tidligere initiativ benyttes for å skape nye prosjekter? Hvilke muligheter finnes det for pilotprosjekt og hvem kan vi samarbeide med?

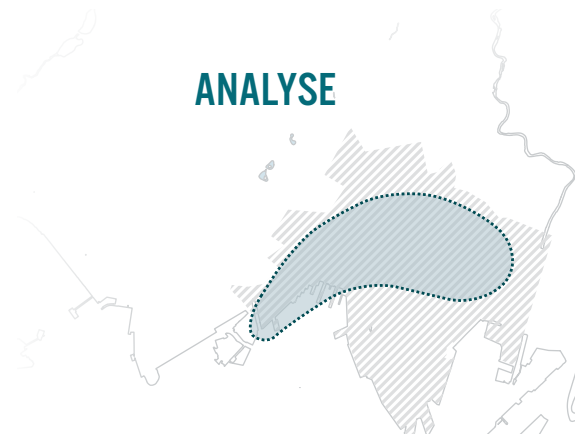
SAMARBEID PÅ TVERS

Å omsette denne strategien til handling krever i høy grad samarbeid på tvers av kommunale sektorer og mellom kommunen og privat næringsliv hvis man skal klare å sikre et helhetlig perspektiv på byutviklingen. Dette er blant annet fordi man for å nå flere av målene må arbeide sammen om tiltakene, i tillegg er flere av tiltakene flettet inn i hverandre og avhenger derfor av hverandres realisering for å bli gjennomført.

BÅDE "SOFTWARE" OG "HARDWARE"

For å forankre endringsprosessen trengs det både fysiske og ikke-fysiske initiativ. Innenfor "software" innebærer dette for eksempel kampanjer og informasjon for å styrke sykkelkulturen. For at initiativet skal lykkes er det også viktig at byens "hardware", eller infrastrukturen, forbedres på linje med initiativet. Det er viktig at både de fysiske og ikke-fysiske tiltakene supplerer og understøtter hverandre.

ANALYSE



Det aktive sentrum i byen ifølge analysen av aktiviteter, byeniv og bevegelser.



STRATEGI



Ambisjonen med strategiene er å gi anbefalinger til tiltak innenfor de fire emner LANDSKAP, BYENS ROM, BEVEGELSE og BYLIV som kan styrke og spre bylivet til hele Oslo Sentrum.

EKSISTERENDE STRATEGIER FOR UTVIKLINGEN AV SENTRUM

Det finnes allerede en rekke planer, strategier og rapporter for utvikling av Oslo sentrum, og mange av disse går dypere inn i noen av bylivsundersøkelsens delelementer om byens kvalitet og utvikling. I den videre utviklingen av Oslo sentrum er det viktig å se disse planene i en større sammenheng, og se på hvordan planene forholder seg til hverandre. På denne siden har vi samlet noen av de viktigste

planene og rapportene, og en kort beskrivelse av deres viktigste bidrag til sentrums utvikling, samtidig som vi også poengterer eventuelle mangler og tanker som kan videreutvikles. Det er ikke snakk om en omfattende oversikt, men et lite utvalg. En samlet oversikt over alle byens planer og strategier, samt viktige rapporter finnes referanselisten sist i denne rapporten.

LANDSKAP



Dokumentet er grundig og gjennomført. Det savnes likevel konkrete beslutninger i forbindelse med hvordan det eksisterende urbane nettverket skal knyttes til havneområdene. Behandling av en strategi til dette arbeidet kan gjerne lages som et tillegg til Fjordbyplanen. I økosystemet er fjordene og elvene tett bundet sammen, og det er synd at denne sammenhengen ikke fremheves i Fjordbyplanen.



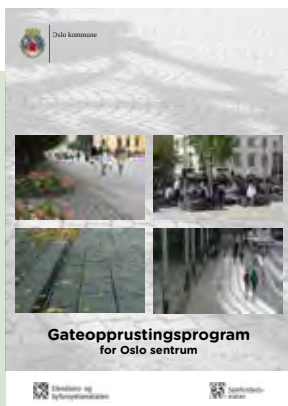
Dokumentet er grundig og legger til rette for en god, overordnet strategi. Analysen kan bli utvidet med en gjennomgang av parkenes kvalitet og aktivitetstilbud (en attraktiv park i en by er mer enn bare en grønn park). Strategiene kan utvides med en bredere forståelse av "naturen" i en urban sammenheng. Det kan i tillegg settes større fokus på hvordan naturen kan integreres bedre i byrommene.

BYENS ROM



Belysningsplanen er godt gjennomarbeidet og detaljert. Planen nevner blant annet konkrete eksempler på hvordan Frogner Kirke, som offentlig bygning og gatens høyeste punkt, kan lyses opp. Det snakkes også om hengende lamper og lyktestolper. Dette betyr at belysningsplanen dokumenterer behovet for belysning svært detaljert, og viktige trekk ved belysningen trekkes frem:

1. Belysningen skal fremheve særtrekk i utvalgte topografiske strukturer og byroms- og bebyggelsesstrukturen i Oslo.
2. Belysningen skal være energieffektiv og skal gi en lysstyrke som er tilpasset både årstiden og tid på døgnet.
3. Belysningen på steder der offentligheten ferdes skal også fokusere på trafiksikkerhet, fremkommelighet og trygghet.
4. Belysningen skal bidra til å sikre trygghet på de områdene som er mest i bruk, samtidig som belysning skal bidra til å redusere utryggheten i andre områder.



GATEOPPRUSTINGSPROGRAM FOR OSLO
Planene beskriver de estetiske oppgraderingene som er foreslått i sentrum og hva de vil koste. Gatene deles inn i fem grupper: Natursteingate, gågater og plasser, blandingsgate, tregate og lyktigate. Oppdelingen er fin, men problemet er at rommene kan komme til å fremstå ensartet og uten karakter. Spesielt området rundt Kvadraturen, hvor det er ønskelig med større variasjon i gateopplevelsene.



KOMMUNEPLAN 2013
Kommuneplan 2013 fokuserer på mange viktige områder, blant annet på hvordan byens innbyggertall kan fortsette å vokse i fremtiden. Kommuneplanen tar for seg viktigheten av å bruke offentligtransport i utviklingen av byen. Gehl Architects mener at det også i større grad bør satses på syklistene. Ny kommuneplan, Oslo mot 2030 Smart, trygg og grønn, er under behandling.



NY SYKKELSTRATEGI

Oslo er igang med å utarbeide en sykkelstrategi som forventes ferdig i 2014, inntil da fungerer Bymiljøetatens hovedsykkelveinett som veiledning (se kart til venstre: Hovedsykkelveinettet i Oslo 2013).

De røde linjene er administrert av Oslo Kommune, mens de blå linjene viser Statens Vegvesen. Stiplede linjer markerer sykkelstier som mangler tilrettelegning og prikkene markerer områder som ikke har optimal standard. Bymiljøetaten viser et hoved-sykkelnnettverk som omkranser sentrum, men analysen viser at det også er bruk for forbindelser innad i byen så syklistene ikke blir til sjenanse for fotgjengere og bilister. Kilde: BYMILJØETATEN, 2013.

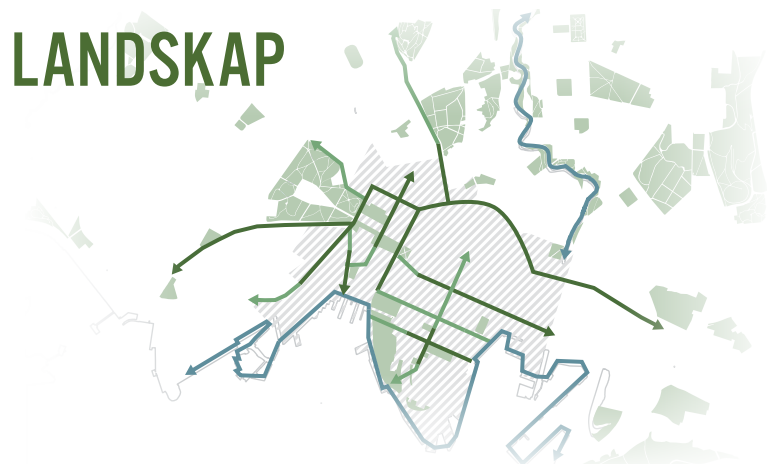


NY GIV I KVADRATUREN!

Planen fokuserer på mulighetene for utvikling i Kvadraturen, og legger til rette for økt byliv for byliv samtidig som man respekterer vernehensynet i de historiske bymiljøet. Rapporten viser til nødvendigheten av å styrke handelen, skape flere attraktive byrom, bygge flere boliger og skape flere kulturattraksjoner.

SAMMENDRAG STRATEGI

LANDSKAP



SKAP OPPMERKSOMHET RUNDT SENTRUMS RANDSONE OG BLÅ BYROM

1. Styrk forbindelsen til fjorden
2. Skap mangfoldighet ved fjorden
3. Før brukerne nærmere vannet
4. La elven binde byen sammen
5. Skap nye aktiviteter og opplevelser langs elven

SKAP ET NETTVERK AV GRØNNE BYROM I SENTRUM

1. Differensier de grønne rommene
2. Skap mer plass til fysisk aktivitet
3. Skap inviterende kanter i byparker
4. Skap varierte, grønne gater
5. Skap oppmerksomhet om naturen ved hjelp av kunst

SKAP BOLIGNÆRE UTEROM

1. Introduser grønne lommer
2. Tilrettelegg for fremtidige behov
3. Lag flytende overganger mellom funksjoner
4. Bruk potensiale i naturen

BYENS ROM



TYDELIGGJØR OG UTVID BYROMSNETTVERKET

1. Gi mer plass til bylivet
2. Skap et mere sammenhengende nettverk
3. Oppgraderer Kvadraturens byrom
4. Nytt liv i Kvadraturen
5. Skap et nettverk av snarveier

STYRK DE SÆREGNE KVALITETENE I BYENS ROM

1. Forsterk det enkelte byroms rolle, karakter og identitet i byen
2. Integrer mange av de øde øyene i byens nettverk
3. Skap flere overlappende aktiviteter
4. Utvid områdene med aktive fasader

FORSTERK KVALITETEN AV DE URBANE RYGGRADENE

1. Skap bedre sammenheng mellom sentrumsgatene/strøkgatene
2. God fremkommelighet for fotgjengere, syklistar og kollektivreisende
3. Etabler flere lommer for opphold og rekreasjon
4. La strøkenes forskjelligheter skinne frem
5. Bevar skalen på gateplan, men fortett byen i høyden

GJØR SENTRUM MER INVITERENDE VED Å OPPGRADERE BYINNVENTARET

1. Skap mange flere gratis sitteplasser
2. Introduser flere vannelementer
3. Mer lek i byen
4. Problemer med overfylte avfallsbeholdere bør løses med flere typer tiltak
5. Forslag til endring av rutiner for snørydding

SKAP MER ALLSIDIGE BYROM PÅ KVELDSTID

1. Balanser mørkets sjarm og behov for trygghet
2. Flere inviterende fasader på kveldstid
3. Flere overlappende funksjoner
4. Styrk byens karakter med belysning

BEVEGELSE



MER INVITERENDE FORHOLD FOR FOTGJENGERE I HELE BYEN

1. Øk framkommeligheten for gående
2. Skap bedre tilgjengelighet for alle
3. Minimér ventetiden for fotgjengere
4. Øk orienterbarheten for besøkende
5. Skap et mer direkte og sammenhengende fotgjengernettverk

ET BEDRE UTBYGGET SYKKELNETTVERK

1. Gjør sykling til et strategisk satsningsområde
2. Skap et sammenhengende nettverk
3. De viktigste rutene- først og størst
4. Muliggjør sykling for alle (0-90 år)
5. Understøtt sykling med gode parkeringsforhold

PUNKTINNSATS FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN

1. Utvid nettverket til fjorden
2. Større effektivitet i Kvadraturen
3. Skap større og bedre holdeplasser
4. Gjør Oslo S til en opplevelse utover selve reisen

FLERE STILLESONER UTEN GJENNOMGANGSTRAFIKK I BYENS HJERTE

1. Fortsett satsningen på stillesoner uten gjennomgangstrafikk i sentrum
2. Gjør Ring 1 til en hovedgate
3. Utnytt og styrk parkering i sentrum
4. Understøtt bylivsfremmende næringsliv i sentrum
5. Mer parkering under bakken

BYLIV



INVITER TIL MER OG LENGRE OPPHOLD I SENTRUM

1. Styrk kulturelle møtesteder som bylivsdrivere
2. Skap nye kulturelle forbindelser
3. Gi mulighet for aktiviteter i uterommene
4. Gi plass til midlertidige byrom
5. Sats på det lokale til gagn for turisme

FLERE MENNESKER I SENTRUM

1. Inviter unge og eldre
2. Vær kreativ i boligutformingen
3. Flere fasiliteter for beboere i sentrum
4. Skap flere uteområder til boligene
5. Gjør brukerne trygge

GJØR SENTRUMSBESØKET TIL EN OPPLEVELSE

1. Fremhev det unike!
2. Lær av kjøpesentrene
3. Oppmuntring til lokalt initiativ
4. Kombiner opplevelser og handel
5. Styrk handelslivet og serveringsnæringen med flotte fasader

STYRK VINTERHALVÅRET OG FORLENG SOMMEREN

1. Skap arrangement hele året
2. Bevar det gode mikroklima
3. Mer aktivitet hver dag
4. Flere helgeaktiviteter
5. Skap aktiviteter i alle skalaer



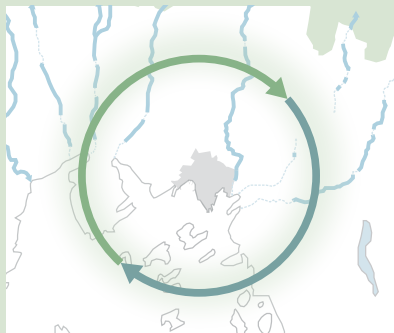
Grønne byrom som urbane passasjer. **København, Danmark**

LANDSKAP

Strategien for landskap omhandler hvordan den blå og grønne naturen, som dels omkranser Oslo sentrum og dels er til stede inne i sentrum (fjorden, elvene, byparker, gatetrær og andre grønne elementer) kan styrkes.

SKAP OPPMERKSOMHET OM SENTRUMS RANDSONE OG BLÅ BYROM

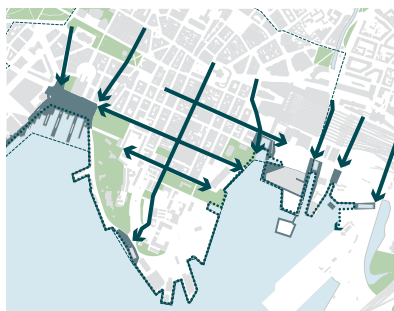
Denne strategien handler om å tydeliggjøre og tilgjengeliggjøre sentrums blå rom, både fjorden og elven, på en måte som gjør dem til en aktiv del av sentrum og er med på å gjøre byen med attraktiv enn det som er tilfellet i dag.



1. STYRK FORBINDELSEN MED FJORDEN
2. SKAP MANGFOLDIGHET VED FJORDEN
3. FØR BRUKERNE NÆRMERE VANNET
4. LA ELVEN BINDE BYEN SAMMEN
5. SKAP NYE AKTIVITETER OG OPPLEVELSER LANGS ELVEN

1. STYRK FORBINDELSEN MED FJORDEN

Over de siste 20 årene har fjordområdene gjennomgått en stor utvikling, og det forventes at denne vil fortsette. For å få det meste ut av forandringene bør det arbeides med forbindelser for fotgjengerne mellom fjorden og sentrum, slik at liv og bevegelse i de delene av byen kan gi synergi til hverandre. Det er viktig at fokuset ikke ene og alene ligger på havnefronten, men at det også skapes et sammenhengende byområde, i motsetning til tidligere hvor byens naturlige grense har ligget et stykke inn i landet og dermed skapt to adskilte områder.



Forbindelser mellom sentrum og fjorden som burde styrkes gjennom bedre forhold for fotgjengere.



Trygge og gode forhold mellom sentrum og fjorden. **København, Danmark.**



Bevar og styrk den visuelle kontakten mellom byen og vannet med nye metoder. **Venecia, Frankrike.**

2. SKAP MANGFOLDIGHET VED FJORDEN

For at fjorden i større grad skal bli en aktiv del av byen, er det viktig å utvide aktivitetstilbudet. Det betyr blant annet at man behøver byrom med forskjellige karakterer, fra rolige utsiktspunkt, til kaféer og aktivitetsrom, som alle fungerer både om sommeren og vinteren. Det er naturligvis også viktig at de forskjellige byrommene er av høy kvalitet. Per i dag planlegges mange byrom, og det foreligger en risiko for at ikke alle kan befolkes når de står ferdige, det betyr i grunnen bare at man ikke skal planlegge alle som like aktive.



Det er viktig at noen av områdene ikke er kommersialisert slik at fjorden også kan benyttes gratis. **Malmö, Sverige.**



Introduser flere vannrelaterte aktiviteter, både om sommeren og vinteren. **København, Danmark.**



Ikke glem de stille og rolige områdene. **København, Danmark.**

3. FØR BRUKERNE NÆRMERE VANNET

I dag blir byrommene ved fjorden brukt på en heller passiv måte. Dette bør forandres, og mulighetene for å styrke interaksjonen ved vannet bør utvikles. Det bør derfor skapes tilgang til vannet både sommer og vinter, og det bør legges opp til at man kan få forskjellige opplevelser av vannet. Man bør ha muligheter til å bevege seg både langs, på, over og under vannet. Det kan for eksempel lages utsiktspunkter, trapper, øyer, flyteelementer, osv. Aktiviteter som tilbys ved vannkanten skal supplere sentrum, slik at fjorden blir en verdifull utvidelse av sentrum.



Trapper og terrasser gjør vannet enkelt tilgjengelig. **Lyon, Frankrike.**



Utsiktspunktet har blitt et samlepunkt hvor modige sjeler møtes for hoppe i vannet. **Malmö, Sverige.**



Båter åpner for muligheten til å møte vannet på en ny måte. **Lyon, Frankrike.**

4. LA ELVEN BINDE BYEN SAMMEN

Akerselva miljøpark bør videreutvikles som en viktig forbindelse i byen hvor det er mulig både å bevege seg på lang og tvers av vannet. Dette vil bidra til å binde byen sammen og tilføre en vesentlig kvalitet da naturen kommer tettere på sentrum. Denne anbefalingen kommer som en fin forlengelsen av Grøntplan for Oslo, Oslo Kommune, Plan-og bygningsetaten, 2010 (bemerk at Grøntplan ikke er vedtatt).



Grøntplan for Oslo utpeker elvene som viktige korridorer som forbinder fjorden og byen. *Grønt Plan for Oslo.*



Naturen langs elvene skaper biodiversitet og muligheter til å oppleve friluftslivet i byen. **Alna, Oslo.**



Forbindelsene langs elvene kan skape nye områder å bevege seg på. **Stockholm, Sverige.**

5. SKAP NYE AKTIVITETER OG OPPLEVELSER LANGS ELVEN

Det bør utvikles en tydelig visjon om at Akerselva skal tilby enda mer plass for rekreasjon og fysisk aktivitet som løping, terrengsykling, klatring, vannsport og turgåing. Det er også muligheter for aktiviteter som utforskning, læring og naturlek. Dette vil i høy grad styrke de urbane rekreasjonsmulighetene i Oslo, både for innbyggere og besøkende.



Utkikspunkter legger til rette for nye måter å oppleve elvelandskapet, fjorden og byen på. **Krakow, Polen.**



Kom ned og "ta på" elven! **Aarhus, Danmark.**



Elvene legger til rette for sportslige aktiviteter. **København, Danmark.**

SKAP ET NETTVERK AV GRØNNE BYROM I SENTRUM

Denne strategien handler om å gjøre det grønne til en integrert del av Oslo sentrum. Det handler om bedre tilgjengelighet og bedre forbindelser mellom de grønne rommene, i tillegg til en større variasjon.



1. DIFFERENSIER DE GRØNNE BYROMMENE
2. SKAP MER PLESS TIL FYSISK AKTIVITET
3. SKAP INVITERENDE KANTER OMKRING BYPARKER
4. SKAP VARIERTE GRØNNE GATER
5. SKAP OPPMERKSOMHET OM NATUREN VED HJELP AV KUNST

1. DIFFERENSIER DE GRØNNE BYROMMENE

Analysen viser at de dominerende aktivitetene i parkene i sentrum i dag er knyttet til å sitte på en benk. Dette er en god aktivitet, men det bør være en større differensiering i forhold til de forskjellige typene grønne rom. Det er viktig at parkene byr på andre muligheter, har gode lekeplasser, fine paviljonger, skøyteis om vinteren osv. Det kan arbeides med dette på flere måter, for eksempel ved å legge aktiviteter i eller rundt parken som kaféer og restauranter. Aktivitetstilbudet bør ha en bred målgruppe, og være gjeldende både sommer og vinter.



Store parkområder hvor besøkende og beboere kan møtes. **Paris, Frankrike.**



Intime og små rom med fokus på den urbane livsstilen. **Lyon, Frankrike.**



Lokale parker som legger til rette for hverdagsliv, lek og møter mellom mennesker. **København, Danmark.**

2. SKAP MER PLESS TIL FYSISK AKTIVITET

I dag foregår mye av den fysiske aktiviteten utenfor sentrum i bl.a. Oslomarka. Det bør jobbes mot bedre muligheter for fysisk aktivitet inne i sentrums kjernen, først og fremst i parkene. Parklivet i det moderne bysamfunn består av et bredt spekter av aktiviteter, sykling, jogging, turgåing, kulturarrangement, grillfester osv. Oslos parker har her et forbedringspotensial, og behovet vil vokse ettersom befolkningen i stadig større grad bruker byrommene og oppholder seg i byrommene over lengre tidsrom enn tidligere. Det handler også i stor grad om å møte den økende interessen for helse og fysisk aktivitet med muligheter for sport og lek i det urbane landskapet.



Skap trygge, rekreative ruter som legger til rette for bevegelse i varierte tempo. **Melbourne, Australia.**



Sats på flere aktiviteter for barn og unge. **Barcelona, Spania.**



Fokuser på bevegelse og tenk nytt for å komplementere klassiske byrom. **København, Danmark.**

3. SKAP INVITERENDE KANTER OMKRING BYPARKENE

For å invitere til større bruk av byparkene i sentrum bør det arbeides med å minimere parkenes introverte preg og barriereeffektene som byens topografi medfører. Det kan skje ved å integrere byparkene i de omkringliggende byrommene, for eksempel ved å etablere flere aktive kanter med kaféer og lignende rundt byparkene.



Parkens inngang påvirker byrommet utenfor. **Battery Park, New York, USA.**



Benker brukes til å aktivisere parkens inngang. **Brighton, Storbritannia.**



Visuel kontakt til gaten og aktive paviljonger. **København, Danmark.**

4. SKAP VARIERTE GRØNNE GATER

Oslos gater fremstår ikke som særlig grønne i dag. Det vil være en fordel å se lengre enn til bare gate-trær når man skal forandre dette. Vegetasjon som trær og blomster oppleves positivt og gir mulighet for å oppleve de forskjellige årstidene, samtidig som det gir små oaser i sentrum. Beplantning bidrar til å klimasikre byrommene ved å blant annet absorbere regnvannet. Det er viktig å ta hensyn til det norske klimaets forandringer, og de variert årstidene.



En hovedgate for aktivitet som oppfordrer til gang, sykling, ballspill og lek. **Sønder Boulevard, København.**



Planter tar opp regnvann og tilfører liv. **Rie-selfeld, Tyskland.**



Blomstrende fasader og urteplanter. **Amsterdam, Nederland.**

5. SKAP OPPMERKSOMHET OM NATUREN VED HJELP AV KUNST

Det finnes gode muligheter for å eksperimentere med kunst og ulike installasjoner for å rette fokuset på naturen og landskapet. Eksperimenter gir også byens innbyggere muligheter til å ta egne initiativ, for eksempel muligheter for "Urban Farming", dyrehold, bier osv. Dette kan bidra til å skape et større lokalt engasjement, og sikre det biologiske mangfoldet i sentrum. En måte å starte dette på kan være å invitere en barnehage til å lage en grønnsakshage som er tilgjengelig for hele befolkningen.



Offentlige byrom til innbyggernes nytte. **Melbourne, Australia.**



En fuglekoloni vekker oppmerksomhet. **High Line, New York.**



Midlertidige oppsetninger i sentral gate. **Paris, Frankrike.**

SKAP BOLIGNÆRE UTEROM

Denne strategien handler om å gjøre sentrums boligområder grønnere for å gjøre det mer attraktivt å bosette seg i Oslo sentrum.



1. INTRODUSER GRØNNE LOMMER
2. TILRETTELEGG FOR FREMTIDIGE BEHOV
3. SKAP FLYTENDE OVERGANGER MELLOM FUNKSJONER
4. BRUK POTENSIALET I NATUREN

1. INTRODUSER GRØNNE LOMMER

Små grønne rom i byens boligområder - både nye og gamle - vil øke tilgjengeligheten til naturen, samtidig som det øker sjansen for at det blir en del av et regelmessig mønster, dette vil gjøre sentrum til et mer attraktivt sted å bo. Rommene er i tillegg aktivitets-skapende og de oppfordrer til lek og moro. Beboerne og de besøkende føler seg ofte mer avslappede i naturlige omgivelser, og det kan øke mulighetene for at man blir boende i området. Selv svært små slike grønne lommer har en betydelig effekt og skaper et eget klima og en et sosialt samlingssted.



Små intime plasser med fokus på det lokale livet. **København, Danmark.**



Grønne lommer gir rom for fysisk aktivitet, lek og spill. **København, Danmark.**



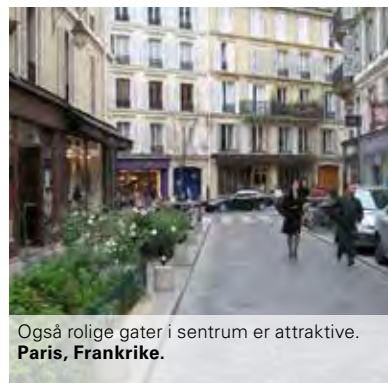
Små områder kan by på stor glede. **København, Danmark.**

2. TILRETTELEGG FOR FREMTIDIGE BEHOV

Med stort press i byggeområdene gjelder det å ta godt vare på eksisterende uterom og forbedre kvaliteten på disse. Utformingen av gater og uterom må ta hensyn til behovene til fremtidens beboere. Gater med potensiale for det bolignære livet bør identifiseres slik, at utformingen av området kan utvikles deretter. På møteplasser som for eksempel den arbeidsdominerte Kvadraturen, kan man introdusere en grønnere profil gjennom nye funksjoner, for å legge til rette for en ytterligere konvertering til nye boliger i tidligere forretningsbygg.



Utnytt områdene mellom boligblokkene for å skape attraktive uteområder. **København, Danmark.**



Også rolige gater i sentrum er attraktive. **Paris, Frankrike.**



Gater har mange bruksområder og bør tilpasses beboerne. **København, Danmark.**

3. SKAP FLYTENDE OVERGANGER MELLOM FUNKSJONER

Områdene mellom offentlige rom og bebyggelse bør være flytende for at ikke overgangen skal oppfattes som avvisende. Utover å gi plass til butikker i førsteetasjene kan dette gjøres ved hjelp av små forhager, blomsterkasser, åpne vinduer og eventuelt andre grønne effekter, avhengig av plassens forutsetninger.



Åpne rom på bakkeplan tas lettere i bruk enn balkonger i andre etasje. **Freiburg, Tyskland.**



Grønne kanter gir en fin overgang fra gater til boliger, og bidrar samtidig til å skjerme boligen mot forbipasserende. **Freiburg, Tyskland.**



Mange innganger med små, egne rom til beboernes bruk og ønsker. **Amsterdam, Nederland.**

4. BRUK POTENSIALET I NATUREN

De naturlige omgivelsene langs Akerselva og fjorden representerer et stort potensiale for gode opplevelse. Områdene kan for eksempel benyttes til lek og fysiske aktiviteter, naturopplevelser, vannaktiviteter, miljøfestivaler og lignende.



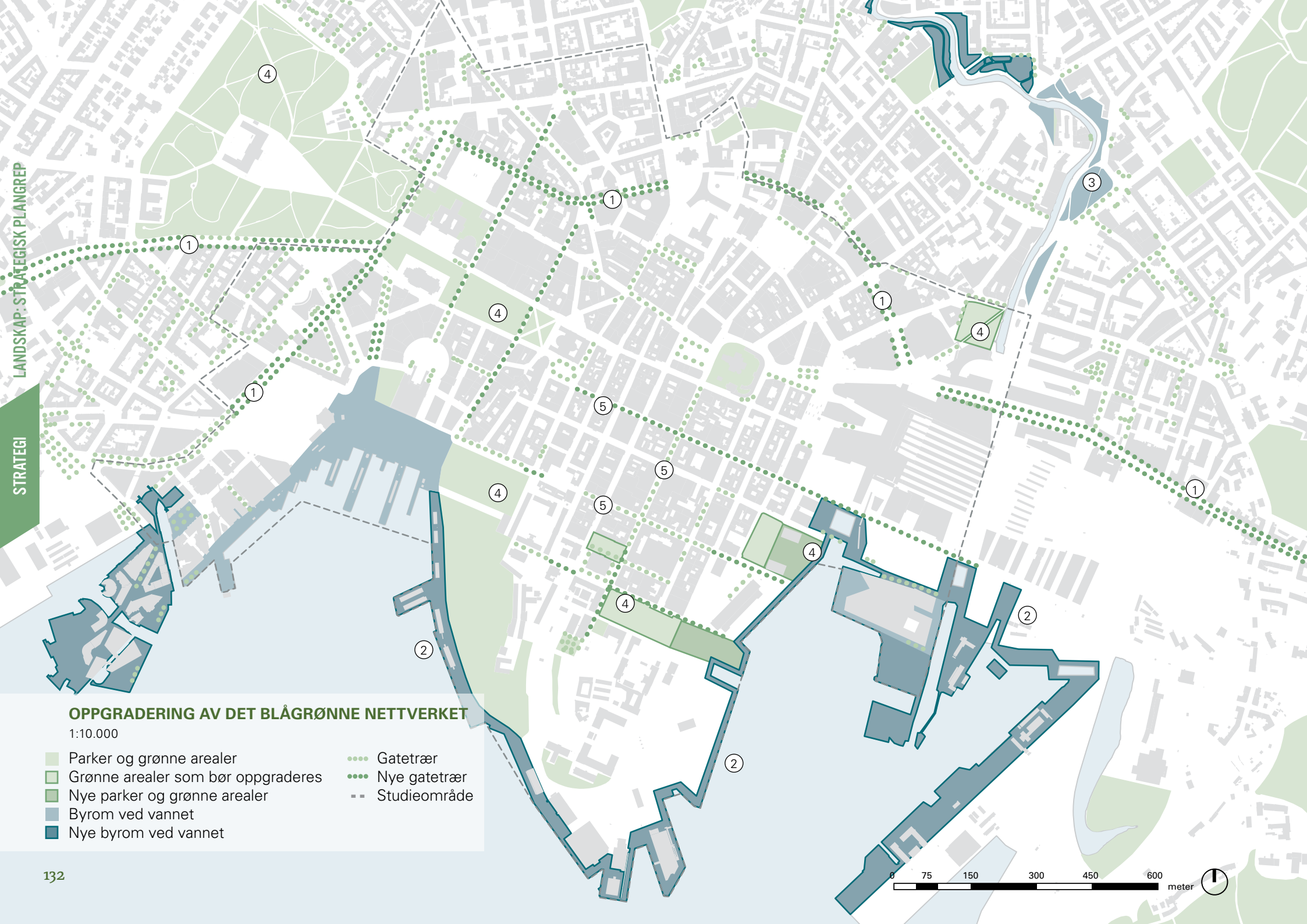
Stranden langs Seinen er en stor attraksjon for turister. **Paris, Frankrike.**



Midlertidig hage midt i byen. **London, Storbritannia.**



Midlertidig strand i en bakgård. **Berlin, Tyskland.**

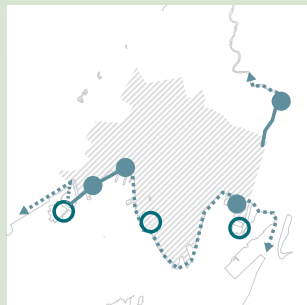


LANDSKAP: FORSLAG TIL STRATEGISK PLANGREP

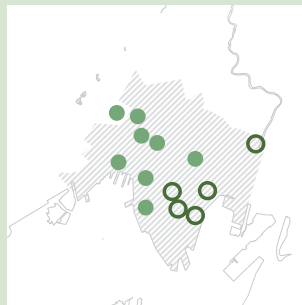
FORBINDELSER



BLÅ BYROM



GRØNNE BYROM



1. DEN GRØNNE VELKOMSTEN TIL SENTRUM

Det bør anlegges en sammenhengende parkgate langs Munkedamsveien, Fredriks gate, Pilestredet, Hammersborggata, Lybekkergata og Schweigaards gate, for å forsterke inntrykket av en grønn ring rundt sentrum. Ringen kan ses på som en velkomst til sentrum som markerer grensen mellom sentrum og øvrige byområder. Videre vil dette ha en lydisolerende effekt på trafikkstøy og hjelpe på luftproblemer fra tung trafikk og busser.

2. EN ÅPEN HAVNEFRONT

Hele Oslos havnefront bør være offentlig tilgjengelig for fotgjengere og syklist i et utbredt nettverk av promenader og byrom. Det bør være både rolige steder, og arealer med muligheter for ulike aktiviteter. Havnepromenaden er i 2014 detaljplanlegging.

3. AKERSELVA: EN BIODIVERSIV KORRIDOR

Akerselva miljøpark bør videreutvikles og styrkes slik at elven fungere som en korridor for mangfold og tilgjengeliggjøre Marka ytterligere.

4. MANGFOLDIGE PARKOPPLEVELSER

Alle parkene og de grønne områdene i sentrum bør styrkes slik, at de byr på et større mangfold. Dette kan gjøres ved å øke fokuset på forskjellige opplevelsesmuligheter, gjennom variert beplantning og ved å legge til rette for forskjellige aktiviteter.

5. GRØNNE GATER I KVADRATUREN

Gatenettverket i Kvadraturen bør differensieres ved bruk av elementer som gatetrær i hovedveien. Dette vil forbedre orienterbarheten og styrke områdets identitet.



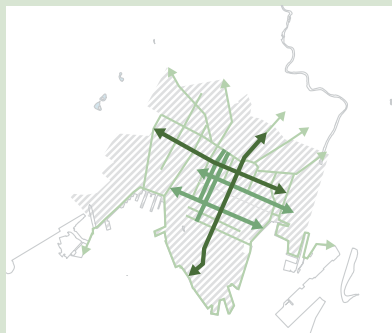
Ophelia Strand, midlertidig byrom ved Skuespilhuset, **København, Danmark**

BYENS ROM

Her fremmes forslag til hvordan byrommene i sentrum kan utvikle og forbedres for å gir rom for mer byliv.

TYDELIGGJØR OG UTVID BYROMSNETTVERKET

Denne strategien handler om å gi mer plass til fotgjengere og forskjellige oppholdsaktiviteter i sentrum, for å skape bedre muligheter for å bevege seg mellom sentrums destinasjoner og strøk.



1. GI BYLIVET STØRRE PLESS
2. SKAP ET MER SAMMENHENGENDE NETTVERK AV BYROM
3. OPPGRADER KVADRATURENS BYROM
4. NYTT LIV I KVADRATUREN
5. SKAP ET NETTVERK AV SNARVEIER

1. GI BYLIVET STØRRE PLESS

Med den forventede befolkningsveksten er det store muligheter, men også krav, til å utvikle Oslos byliv. Alfa og omega for at dette skal lykkes blir å legge bedre til rette for fotgjengere, og dette kan skje gjennom etablering av flere gågater og bilfrie soner. Det er allerede i dag et stort press på flere av Oslos sentrale byrom, og populære steder som Karl Johans gate og Aker Brygge har fullt belegg når det er fint vær. Den voksende befolkningen medfører at dette presset vil bli enda større fremover.



Gågater med flere funksjoner er viktig både for beboere og besøkende. **Brighton, England.**



Fotgjengerne skal prioriteres på sambruksgatene. **København, Danmark.**



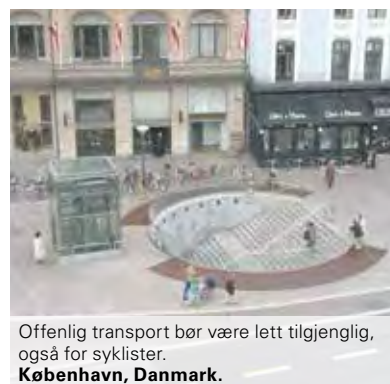
Som en test kan trafikken fjernes fra gatene noen dager, eller perioder i året. **Tokyo, Japan.**

2. SKAP ET MER SAMMENHENGENDE NETTVERK AV BYROM

Fremfor monofunksjonelle byrom og adskilte byområder bør det settes fokus på et sammenhengende nettverk av byrom og ulike opplevelser for de gående i Oslo sentrum. Det handler om å skape flere overlappende funksjoner (handel, servering, kultur osv.) i samme rom, og knytte disse rommene sammen på en måte som kan tiltrekke en variert gruppe mennesker. Det kan med fordel være med en særlig oppmerksomhet på nye og gamle kulturinstitusjoner, og hvordan de interageres med nettverket og kan bidra til bylivet.



Variert kultur kan fint integreres for å prege bylivet. **Melbourne, Australia.**



Offenlig transport bør være lett tilgjengelig, også for syklistene. **København, Danmark.**



Fotgjengerne skal prioriteres slik at å bevege seg til fots blir det mest tiltalende i byen. **Lyon, Frankrike.**

3. OPPGRADER KVADRATURENS BYROM

Kvadraturens sterkeste arkitektoniske funksjon er det rettvinklede rutenettet av gater. Det er uheldig at gatene i den historiske delen av sentrum oppfattes om er i dårlig stand. Da dette trekker ned kvaliteten på det historiske området. Kvaliteten vil løftes kraftig om bare gatene oppgraderes slik at de står i stil med områdets arkitektur og historie.



God gatestandard er viktig for helhetsinntrykket, og spesielt i kulturelle områder som Kvadraturen. **Perth, Australia.**



Prinsens gate blir en sambruksgate hvor trikkene prioriteres. **Riesa, Tyskland.**



Syklistene skal prioriteres i Rådhusgata. **Malmö, Sverige.**

4. NYTT LIV I KVADRATUREN

Det er uutnyttet potensiale i Oslos historiske hjerte, Kvadraturen - både når det gjelder gater, plasser og kulturinstitusjoner. Tiltakene som bør prioriteres er: flere boliger, flere åpne fasader, hyggelige gater, bedre utnyttelse av plassrommene og forbedret belysning. Det finnes flere plasser for byliv og aktivitet men flere områder er gjemt inne i kvartalene. De bør i stedet synliggjøres og være tilgjengelige for forbipasserende. Det strenge rutenettets struktur kan mykes litt opp ved å skape nye offentlige passasjer i området. Dette vil skape nye opplevelser både for arbeidende i området og besøkende.



Mer aktivitet i Kvadraturen vil gjøre området mer attraktivt å ferdes i. **Hamar, Norge.**



Åpne og livlige etasjer på bakkeplan i Kvadraturen bør innføres. **København, Danmark.**



Nye passasjer og bakgårder åpner for nye muligheter. **Norrköping, Sverige.**

5. SKAP ET NETTVERK AV SNARVEIER

Det finnes et utbygd nettverk av snarveier og passasjer mellom flere kvartaler i Oslo sentrum. De fleste av passasjene går innendørs gjennom kjøpesentre. En av de mest populære går fra Youngstorget til Oslo S, via Folketorgetpassasjen og Gunerius. Passasjene er beskyttet mot vær og vind, og er dermed også attraktivt på dager med dårlige værforhold. Ved å utvide dette nettverket av offentlige passasjer, spesielt i Kvadraturen, oppleves sentrum mer sammenhengende. Disse snarveiene bør, så lang det lar seg gjøre, holdes åpne døgnet rundt.



Intime rom til avlastning fra støy og hverdagsstress. **Perth, Australia.**



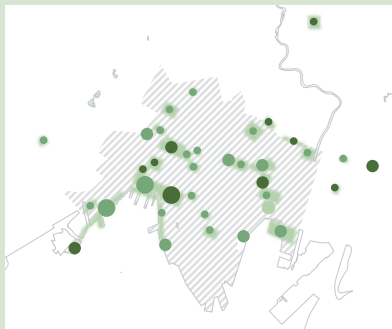
Bymuseet åpner for gjennomgang på dagtid. **Amsterdam, Nederland.**



Kunsten inviterer til å gå nye veier. **Melbourne, Australia.**

STYRK DE SÆREGNE KVALITETENE I BYENS ROM

Denne strategien handler om å fremheve og styrke kvalitetene i byens rom, for å vise frem alt hva byen har å tilby av forskjellige opplevelser, og å invitere til forskjellige aktiviteter.



1. FORSTERK DE ENKELTE BYROMMENES ROLLE, KARAKTER OG IDENTITET
2. INTEGRER DE MANGE "ØDE ØYER" I BYENS NETTVERK
3. SKAP FLERE OVERLAPPENDE AKTIVITETER
4. UTVID OMRÅDENE MED AKTIVE FASADER

1. FORSTERK DE ENKELTE BYROMMENES ROLLE, KARAKTER OG IDENTITET

Det bør skapes en større variasjon i Oslos gater og plasser, i forhold til bruk, størrelse, formål, viktighet og karakter. Et fornuftig hierarki gjør det mulig å skape store variasjoner mellom de forskjellige attraksjonene og opplevelsene i byen. Man kan bruke de eksisterende aktivitetene som utgangspunkt, da dette vil bidra til å bevare og forsterke områdets karakter. I tillegg vil det binde sammen atmosfæren fra hverdagslivet ved midlertidige tilstelninger.



Aktive møteplasser legger til rette for mange forskjellige typer bruk. **København, Danmark.**



Rolige områder setter fokuset på omgivelsene og kan brukes til forskjellige arrangement. **London, Storbritannia.**



Lokale plasser med solid forankring i bydelene. **København, Danmark.**

2. INTEGRER DE MANGE "ØDE ØYER" I BYENS NETTVERK

Mange av byrommen i Oslo sentrum oppfattes nærmest som øde øyer med dårlige forbindelser til gatenettet rundt. For å motvirke dette bør byrommene ligge tettere inntil bygningenes fasader da det gjør det enklere å aktivisere rommenes utkant. Samtidig bør sammenhengen innad mellom 'de øde øyer' forbedres, spesielt når det kommer til fotgjengerforbindelser.



Nye plasser bør tilpasses omgivelsene slik at de forskjellige områdene kan berike hverandre. **Odense, Danmark.**



Gater med gode solforhold er populære å besøke. I tillegg forlenger det utesesongen. **København, Danmark.**



Brede overgangsgater underbygger prioriteringen av fotgjengerne i sentrum. **Cordova, Spania.**

3. SKAP FLERE OVERLAPPENDE AKTIVITETER

Oslo sentrum skal ha aktiviteter for alle - både for beboere og besøkende. I dag er mange av byens områder svært monofunksjonelle. Områdene behøver et større mangfold av aktiviteter som overlapper hverandre, både igjennom døgnet, uken og årstidene. Samtidig bør de forskjellige områdene kunne tiltrekke forskjellige brukergrupper. Dette vil skape trygghet og forsterke opplevelsen for brukerne. Aktivitetene skal invitere til deltakelse, samtidig som de skal legge til rette for mennesker som bare ønsker å observere livet i området.



Flere aktiviteter i samme område øker sjansene for at folk med forskjellige interesser møtes. **Paris, Frankrike.**



Barer og restauranter skaper liv i gatene på kveldstid. **Venecia, Italia.**



Tilpass aktivitetene utifra årstiden. **Nyhavn, København.**

4. UTVID OMRÅDENE MED AKTIVE FASADER

Mesteparten av bylivet dreier seg om bygningshjørnene på gater og torg. For å stimulere til aktivitet er det viktig å skape en god interaksjon, både fysisk og visuelt, mellom bebyggelsen og det offentlige rom. Dette kan gjøres ved å skape noen semi-offentlige arealer ved butikker, kaféer og restauranter. Det kan også benyttes kulturelementer for å skape de semi-offentlige uterommene. 1.etasjer med solrik beliggenhet bør få tildelt større utearealer til publikumsrettede aktiviteter. Det er viktig å prioritere publikumsrettede aktiviteter langs hovedstreknin-ger, bytorg og andre møteplasser. Kontor og forretninger kan eventuelt utformes slik at det skapes aktive førsteetasjer ved for eksempel å ha uteplasser for de ansatte og møterom med innsyn fra gaten.



Skap muligheter for å åpne opp og la livet og aktivitetene i bygningene spre seg utover gatene. **New York, USA.**



Å kunne oppservere aktiviteter og å følge med på bylivet er en nytelse for både kropp og sjel. **København, Danmark.**



La aktivitetene innendørs spre seg utover gatene. **London, England**

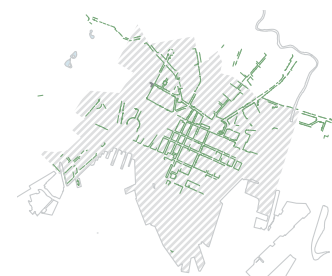
REGISTRERTE LEVENDE FASADER

(kategori A-B, jevnfør analysen for kategorisering)



VISJON FOR FASADEKVALITET

(kategori A-B, jevnfør analysen for kategorisering)



FORSTERK KVALITETEN AV DE URBANE RYGGRADENE

Denne strategien handler om å styrke sentrums hovedgater. Hovedgatene har en viktig rolle i forhold til å binde sentrum sammen med de omkringliggende strøkene, samtidig med at de er magnet for byens pulserende liv.



1. SKAP BEDRE KOBLING MELLOM SENTRUM OG STRØKENE RUNDT
2. GOD FREMKOMMELIGHET FOR FOTGJENGERE, SYKLISTER OG KOLLEKTIVREISENDE
3. ETABLER FLERE LOMMER FOR OPPHOLD OG REKREASJON
4. BYGG PÅ STRØKENE ULIE KARAKTER
5. BEVAR SKALAEN PÅ GATEPLAN, MEN FORTETT I HØYDEN

1. SKAP BEDRE KOBLING MELLOM SENTRUM OG STRØKENE RUNDT

Flere av Oslo sentrums handlegater/strøgater handlegater byr på mye liv og et fint særpreg, men dette preget blir borte i grensen mellom sentrum og de forskjellige bydelene. Derfor bør det legges ned ressurser for å forbedre koblingen mellom de ulike strøkene. Handlegatene/strøgsgatene er der hvor bylivet og møteplassene konsentreres, og de har en samlende effekt for fotgjengere, syklist og offentlig transport. Gatene åpner for både handel, servering og rekreasjon, og denne funksjonen bør styrkes.



Gjør bydelenes lokale hverdagsliv til en del av handlegatene. **Paris, Frankrike.**



Fortsett å utvikle bykvarterenes egne handdelsteder og kaféer. **Brighton, England.**



Byen bør utvikles med fokus på de lokale bydelene. **Hamburg, Tyskland.**

2. GODFREMKOMMELIGHET FOR FOTGJENGERE, SYKLISTER OG KOLLEKTIVREISENDE

Handlegatene/strøgsgatene bør være det fremste bindeleddet mellom Oslo sentrum og områdene rundt. Det skal være enkelt og inviterende både å gå, sykle og å reise med kollektivtrafikk i gatene. Samtidig er det viktig at det sikres korttidsparkeingsplasser for bilister som ønsker å kjøre bil for å nå gatene. Dette krever gode og gjennomtenkte designløsninger, som gjør gatene tilgjengelige for ulike transportformer - spesielt i gatene med begrenset bredde.



Fotgjengere skal kunne ferdes trygt i gatene. **Stockholm, Sverige.**



Sykkelinfrastruktur oppfordrer befolkningen til å ta sykkelen i byen på korte turer. **København, Danmark.**



Handlegatene bør være lett tilgjengelig med kollektivtrafikk. **Linz, Østerrike.**

3. ETABLER FLERE LOMMER TIL OPPHOLD OG REKREASJON

Handlegatene blir ikke bare brukt til innkjøp, de utgjør også viktige oppholdsrom i byen, og det bør derfor i høyere grad tilrettelegges for dette. Det innebærer blant annet muligheter for uteservering og alternative sitteplasser. På grunn av konkurranse om de tilgjengelige arealene mellom forskjellige aktiviteter og transportformer langs gatene bør oppholdsmulighetene, der det er mulig, etableres i sidedeliggende lommer og byrom.



Små lommer til opphold og aktiviteter, som et rolig alternativ til handlegatene. **Manchester, England.**



Legg til rette for benker og uteservering der det er mulig. **Christchurch, New Zealand.**



Parkeringsplasser kan benyttes til mange formål - enten deler av dagen eller deler av året. **New York, USA.**

4. BYGG PÅ STRØKENE ULIE KARAKTER

Både handlegatene/strøkgatene og nærliggende byrom bør tilrettelegges og formes for å reflektere stemningen, særpregene og de forskjellige måtene bydelene blir brukt på. På den måten skapes det et stort mangfold av byområder med karakter, noe som forsterker tilhørigheten og tiltrekningen til de ulike bydelene.



Det er viktig med plasser som legger til rette for fysisk aktivitet. **Berlin, Tyskland.**



Identitetsskapende eksteriør som gjenspeiler områdets flerkulturelle preg. **København, Danmark.**



En nærliggende bygning integreres i en bypark og anvendes til teater for barn. **København, Danmark.**

5. BEVAR SKALAEN PÅ GATEPLAN, MEN FORTETT I HØYDEN

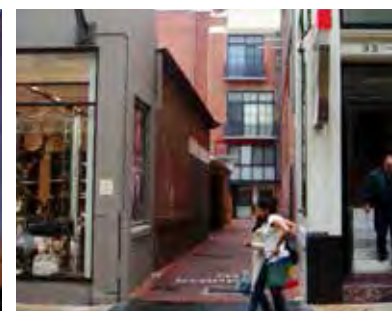
For å imøtekomme Oslos voksende befolkning er det behov for en byfortetting. Dette bør primært skje i høyden mellom 4 – 6 etasjer der hvor eiendommene vender seg innover mot bakgården. Skalaen langs handlegatene er generelt fin, med mange entreer og funksjoner på bakkeplan.



Bevar handelstorgenes horisontale skala, med mange små innganger og åpenhet. **Bern, Sveits.**



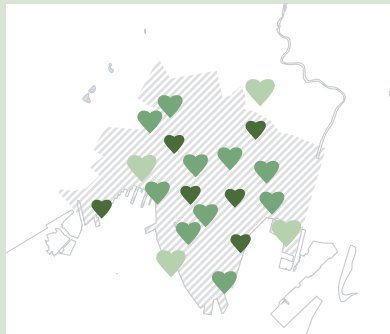
Vertikal fortetting. Den høye bygningen trekkes unna for å ikke ødelegge gatens skala. **Perth, Australia.**



Kanskje finnes det muligheter til å utforske gatens indre? **Perth, Australia.**

GJØR SENTRUM MER INVITERENDE VED Å OPPGRADERE BYINVENTARET

Denne strategien handler om å oppgradere byens inventar på en måte som øker komfortopplevelsen når man går og oppholder seg i Oslo sentrum.



1. SKAP MANGE FLERE GRATIS SITTEPLASSER
2. INTRODUSER FLERE VANNELEMENTER
3. MER LEK I SENTRUM
4. PROBLEMER MED OVERFYLLTE AVFALLSBEHOLDERE KAN LØSES MED FLERE TYPER TILTAK
5. FORSLAG TIL ENDRING AV EKSISTERENDE RUTINER FOR SNØRYDDING

1. SKAP FLERE GRATIS SITTEPLASSER

Det bør satses på å øke antall formelle og uformelle gratis sitteplasser i Oslo sentrum. Antallet kommersielle og gratis sitteplasser bør ligge på noenlunde samme nivå for å kunne tilby oppholdsmuligheter for alle, og dermed gi et grunnlag for et variert byliv. Sitteplassene kan utformes som både benker, flyttbare sitteelementer eller lignende. I tillegg er det viktig at de tilpasses området og dets klimaforhold.



Aldri undervurder nytten av en god benk. **Union Square, New York.**



Bland kommersielle aktiviteter og offentlige sittegrupper. **Århus, Danmark.**

BENKENE

I "The social life of small urban spaces" anbefaler William H. Whyte at det tilrettelegges én meter med sitteplasser per 7m² oppholdsrom (1 ft/30ft²).

Han understreker derimot at dette ikke er noen eksakt vitenskap, men oppfordrer til at anbefalingen brukes som en pekepinn.

2. INTRODUSER FLERE VANNELEMENTER

Analysen fant at Oslos beliggenhet ved fjorden er dårlig utnyttet. For å styrke dette karaktertrekket bør det introduseres forskjellige vannelementer i byrommene i sentrum. Vannelementer ses dessuten på som et attraktivt element og har en positiv effekt på kvaliteten av offentlige rom. I tillegg til dette tiltrekker vann barn i alle aldre og hjelper til med å bryte opp det statiske miljøet mange byrom har.



Tåkeskyer vekker barns fantasi. **København, Danmark.**



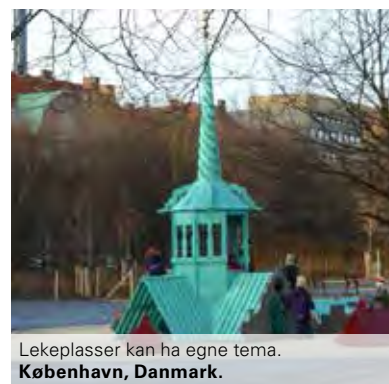
Lyden av vann er beroligende og gir ly fra et ellers hektisk byliv. **New York, USA.**



Vanndammer kan plaskes i på sommertid og skøytes på om vinteren. **København, Danmark.**

3. MER LEK I SENTRUM

For å hjelpe på problemet med manglende utfoldelsesmuligheter for barn i bysentrumet bør antallet lekeplasser økes til rundt 100 i studieområdet innen 2023, for å imøtekomme fremtidige behov. I tillegg kan flere av sentrums byrom, både parker og plasser, utformes slik at de inviterer til lek og mosjon, da dette er nærmest fraværende i dag. Dette innebærer blant annet bedre belysning om kvelden og i den mørke vintertiden. Elementene behøver ikke være lekestativer, men kan gjerne være kunst.



4. PROBLEMER MED OVERFYLLTE AVFALLSBEHOLDERE KAN LØSES MED FLERE TYPER TILTAK

Analysen viser at mange mennesker opplever søppel i byen som et problem. Det kan være behov for økt innsats for et renere Oslo sentrum og styrking av kommunens renovasjonsrutiner. Forbedret avfallssystem, for eksempel anlegg som suger avfallet inn under bakken, i tillegg til kampanjer som prøver å endre folks rutiner kan bidra til at Oslo oppleves renere enn den gjør i dag.



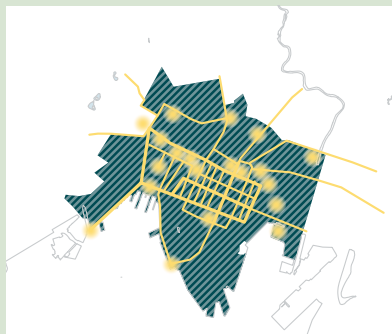
5. FORSLAG TIL ENDRING AV EKSISTERENDE RUTINER FOR SNØRYDDING

Der er i dag stor variasjon på kvaliteten av snøryddingen. Det bør i større grad utformes klarere retningslinjer for fjerning av is og snø i det prioriterte fotgjernettverket i sentrum. Disse retningslinjene kan gjerne kommuniseres gjennom informasjonskampanjer. Ved snøfall skal hele bredden, eller minst to meter på fortauene ryddes så fort som mulig. Det er viktig å fjern is og issvuller fra fotgjengernes nedsenk og kantstein. Snø- og isryddingen bør i høy grad ta hensyn til fotgjengere og deres naturlige ganglinjer. Dette gjelder for eksempel ved stoppesteder, slik at beboerne enkelt kan benytte kollektivtrafikken om vinteren. Med inspirasjon fra København bør det vurderes å rydde sykkelfeltene før veiene.



SKAP MER ALLSIDIGE BYROM PÅ KVELDSTID

Denne strategien handler om å skape en mer inviterende by på kveldstid, så tryggheten økes og dermed også byopplevelsen.



1. BALANSER MØRKETS SJARM MED BEHOVET FOR TRYGGHET
2. FLERE ÅPNE OG INVITERENDE FASADER PÅ KVELDSTID
3. FLERE OVERLAPPENDE FUNKSJONER
4. STYRK BYENS KARAKTER MED BELYSNING

1. BALANSER MØRKETS SJARM MED BEHOVET FOR TRYGGHET

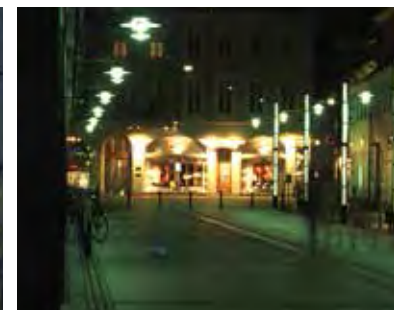
Bortsett fra Karl Johans gate fremstår store deler av Oslo sentrum meget mørke om kvelden, og spesielt i den mørke tiden om vinteren. Å kunne se en stjerneklar himmel i byen er meget attraktivt, men hensynet til å føle seg trygg bør være større. Analysen viser at folk typisk velger vekk de mørke gatene. Det bør av den grunn skapes bedre belysning langs viktige fotgjengerforbindelser. Oslo kommune har utarbeidet en egen belysningsplan for Oslo sentrum. Innholdet i planen bør kommuniseres og det bør utvikles operative strategier for gjennomføring av planene.



Belysningen har integrerte sensorer som automatisk tennes når noen går forbi. **Stjerneparken, København, Danmark.**



Lys på de forbigående ansikter øker tryggheten. **Cheonggyecheon River, Seoul, Sydkorea.**



Overblikk og opplyste områder skaper trygghet. Mørke og trange rom bør unngås. **Århus, Danmark.**

2. FLERE ÅPNE OG INVITERENDE FASADER PÅ KVELDSTID

Analysen viser at det finnes mange lukkede fasader om kvelden, noe som påvirker bruken av byens rom negativt. Selv om det er urealistisk at alle fasader skal være åpne på kveldstid, bør fasadene tilrettelegges slik at de allikevel oppleves inviterende, uavhengig om forretningen er åpen eller ikke. Lys og dekorative utstillinger i vinduer kaster lys utover gaten og skaper en trygghet og en mer behagelig stemning for omgivelsene.



Lys i vinduene skaper trygghet i byen. **København, Danmark.**



Opplyste forretningslokaler og butikker skaper en visuell kontakt mellom byrommet og de arbeidende. **København, Danmark.**



Restaurantene holder aktiviteten i gang etter skumring og sørger for at gatene fremstår hyggelige og livlige. **Brighton, England.**

3. FLERE OVERLAPPENDE FUNKSJONER

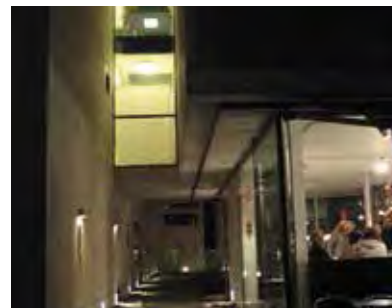
Analysen viser at det i dag er meget få boliger i Oslo sentrum, noe som gjør det utfordrende i forhold til å skape en levende by også om kvelden. Studieområdet bør derfor i høyere grad planlegges ut i fra et prinsipp om funksjonsblanding (boliger, butikker, kulturinstitusjoner, sportsklubber osv.) for å skape et grunnlag for overlappende aktiviteter døgnet rundt. Det betyr blant annet flere boliger i sentrum (dette gjelder spesielt i Kvadraturen), samt flere arbeidsplasser og en blanding av offentlige og kommersielle aktiviteter i boligdominerte områder.

4. STYRK BYENS KARAKTER MED BELYSNING

Utover å gi økt trygghet om kvelden kan belysning bidra til å fremheve bydelenes identitet, og dette bør være en viktig del av byens belysningsstrategi, da en unik belysning kan markere områdets funksjoner og kvaliteter. Det er primært tre belysningsstrategier man kan arbeide med: bevegelsesbelysning, bygningsbelysning og effektbelysning. Disse strategiene passer godt sammen med Oslo Kommunes belysningsstrategi, hvor det er fokus på trygghet, tilgjengelighet og byggenes identitet om natten.



Interaksjon mellom boliger og andre funksjoner skaper flere øyne og ører til gatene - noe som øker trygghetsfølelsen. **Tokyo, Japan.**



Inngangsparti til boliger bør vende ut i offentligheten, og de bør være godt opplyst. **Malmö, Sverige.**



Små balkonger skaper utsiktsmuligheter utover gatene og bygningene får mer liv. **Istanbul, Tyrkia.**



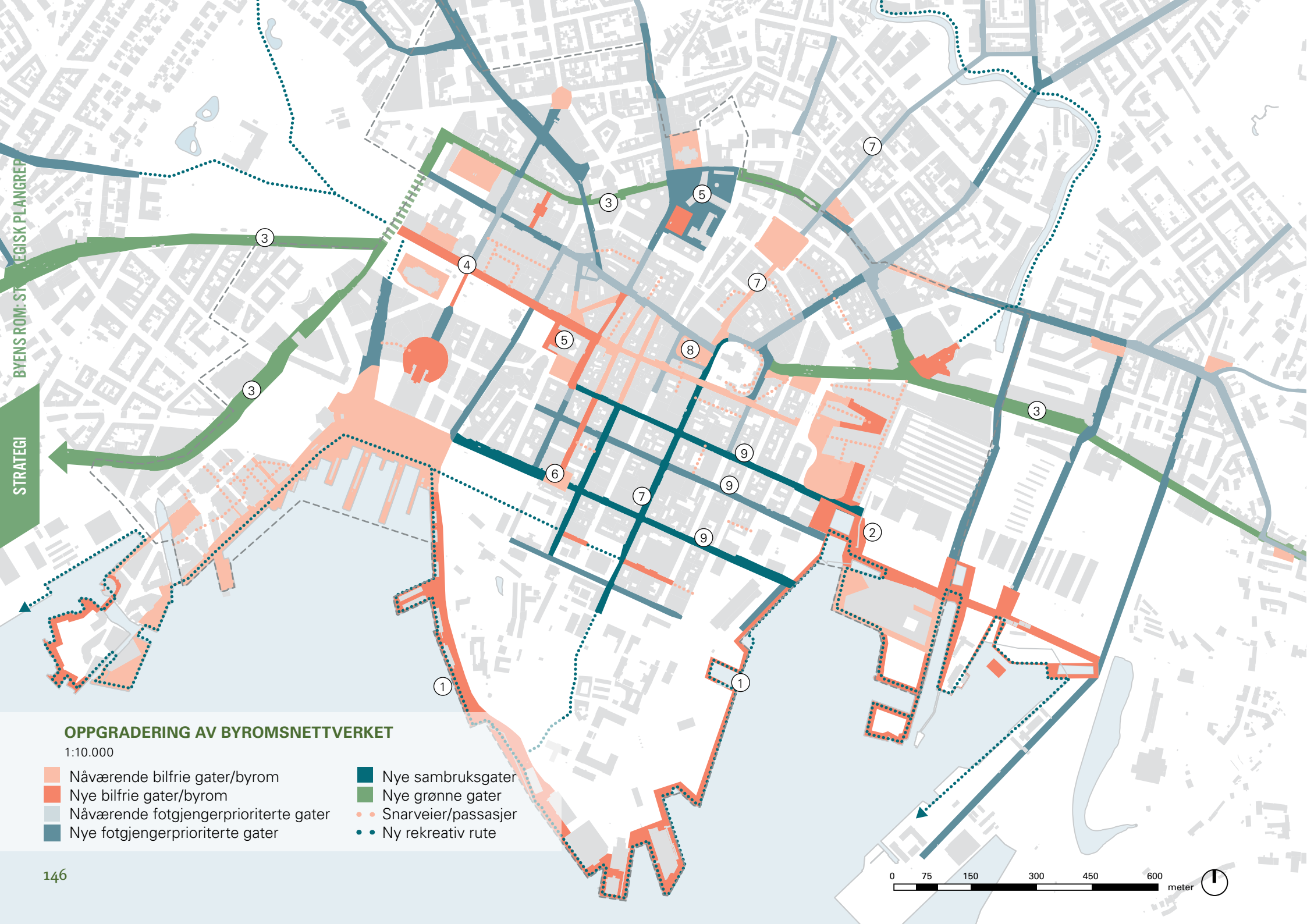
Bevegelsesbelysning: Bevegelige lys i gater skaper en trygg og opplyst atmosfære. **Solbjerg plads, København.**



Bygningsbelysning: Opplysning kan bidra til å markere områdenes identitet og funksjoner. **København, Danmark.**



Effektbelysning: I høytider og under festivaler kan belysningen få byen til å glitre. **Glasgow, Skottland.**



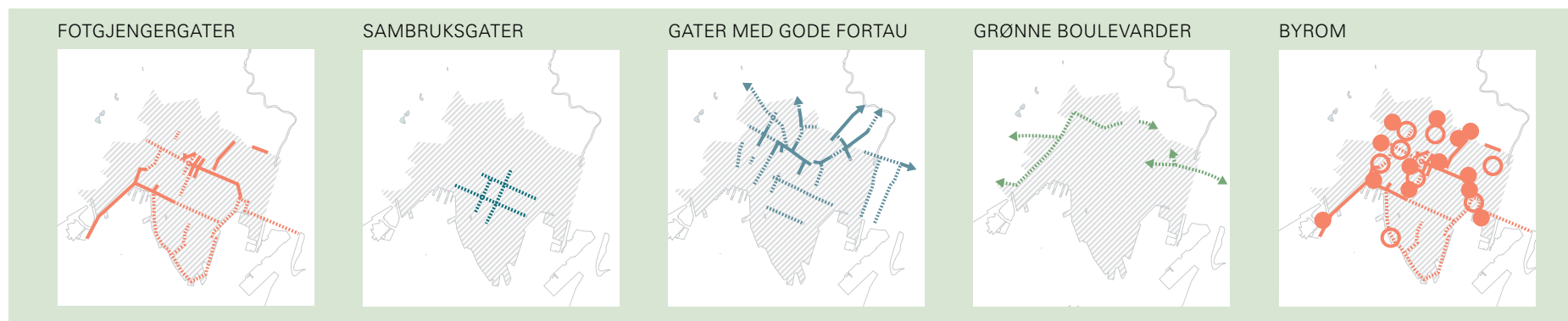
OPPGRADERING AV BYROMSNETTVERKET

1:10.000

- Nåværende bilfrie gater/byrom
- Nye bilfrie gater/byrom
- Nåværende fotgjengerprioriterte gater
- Nye fotgjengerprioriterte gater

- Nye sambruksgater
- Nye grønne gater
- Snarveier/passasjer
- Ny rekreativ rute

BYROM: STRATEGISK PLANGREP FOR UTVIDELSE AV BYROMSNETTVERKET



1. EN OFFENTLIG HAVNEFRONT

Hele Oslos havnefront bør være offentlig tilgjengelig for fotgjengere og syklist i et utbredt nettverk av promenader og byrom. Dette kan bl.a. gjøres ved å skape et eget byrom som ønsker turister velkommen til Vippetangen, Akershus festning og med det, det historiske Oslo.

2. NYE BYROM VED OSLO S

Det planlegges et stort antall byrom i området mellom Oslo S og Operaen. Her er det viktig å sikre god fremkommelighet for kollektivtransporten, syklist og fotgjengere. Kantene rundt byrommene bør aktiviseres slik at rommene også oppleves trygge på kveldstid.

3. EN GRØNN VELKOMST TIL SENTRUM

Det bør legges til rette for en grønn hovedgate langs Munkedamsveien, Fredriks gate, Pilestredet, Hammersborggata, Lybekkergata og Schweigaards gate, slik at det skapes en oppfatning om en grønn ring rundt sentrum. Ringen kan samtidig markere en naturlig grense mellom Oslo sentrum og de omkringliggende strøkene.

4. KARL JOHANS GATE

Gågaten er den viktigste gaten i hele Norge, men den kan med fordel forlenges opp til Slottsparken, slik at hele sentrum kan oppleves som en sammenhengende helhet. Kryssene, som deler opp gaten, bør fjernes og det bør være flere sitteplasser langs gaten.

5. STATSROMMENE

Gatene rundt Stortinget og Regjeringskvartalet bør stenges for gjennomgangstrafikk også på grunn av sikkerheten. Flere byrom bør oppgraderes til verdige steder for opphold og aktiviteter. Det planlegges bl.a. et midlertidig minneste i Regjeringskvartalet.

6. ET FANTASTISK TORV

Christiania Torv er et av de viktigste områdene i Kvadraturen. Derfor bør det være lett å komme seg fra og til torget fra Karl Johans gate for fotgjengere. Dette vil bygge opp under en oppblomstring av handel og oppholdsaktiviteter i området.

7. SENTRUMS NYE HOVEDGATE

Kirkegata/Torggata/Markveien bør bli en ny rygggrad fra sentrum til Grünerløkka, for å koble byen tettere sammen. Gatestrekningen bør utvikles til bør være en livlig og attraktiv strøkgate som forbinder sentrum, Akerselva og de forskjellige byrommene langs strekningen.

8. ET AVBREKK I BYEN

Stortorvet bør gjøres om slik at det dannes et rolig og verdig inngangsparti til Domkirken. I tillegg bør torget oppgraderes med blomster og bli en grønn plass midt i sentrum.

9. NYE TRAFIKKGATER

Rådhusgata, Tollbugata og Prinsens gate bør i hovedsak legges til rette for å forbedre forskjellige trafikkformer i sentrum og for å øke fremkommeligheten.



Sambruksområde for både syklister, gående og bilister, **Brighton, Storbritannia**

BEVEGELSE

Strategien for bevægelse omhandler hvordan de forskellige trafikanter, fotgjængere, syklister, kollektivrejsende og bilister - prioriteres med tanke på å gjøre forholdene i byen bedre for alle.

MER INVITERENDE TILRETTELEGGING FOR FOTGJENGERE I HELE SENTRUM

Denne strategien handler om å øke fremkommeligheten for fotgjengere i sentrum, for å bygge opp under Oslo sentrum som en opplagt gå-by, og for å gjøre opplevelsen av å gå bedre og sentrum mer tilgjengelig.



1. ØK FREMKOMMELIGHETEN FOR GÅENDE
2. SKAP BEDRE TILGJENGELIGHET FOR ALLE
3. MINIMER VENTETIDEN FOR FOTGJENGERE
4. ØK ORIENTERBARHETEN FOR BESØKENDE
5. SKAP ET MER DIREKTE OG SAMMENHENGENDE FOTGJENERNETTVERK

1. ØK FREMKOMMELIGHETEN FOR GÅENDE

Analysen viser at det mange steder i sentrum virker som unødvendige barrierer for fotgjengere, her bør det skapes bedre fremkommelighet. Trengsel kan unngås ved at fotgjengere får tildelt god nok plass. Det betyr at det i noen av sentrumsgatene/strøkgatene er det behov for å utvide fortauene. Dessuten bør fortauene innrettes med egne soner for gateinventar, kommersielle aktiviteter, sykkel-parkering og lignende slik at man unngår hindringer i fotgjengernes gangmønster.



Her er fotgjengernes område på veien blitt markert med et eget grønt felt. **New York, USA.**



Tydeliggjørelse av fotgjengerfelt. **København, Danmark.**



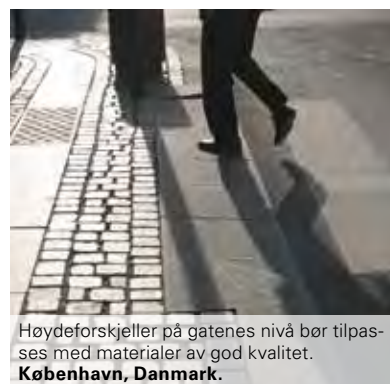
Unødvendige avbrudd og forsinkelser for fotgjengere kan unngås ved å legge fortauet gjennom sidegater. **Lyon, Frankrike.**

2. SKAP BEDRE TILGJENGELIGHET FOR ALLE

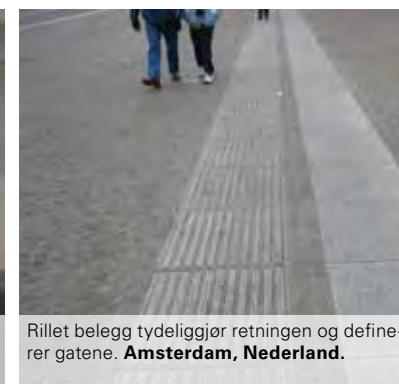
Den demografiske utviklingen viser til et økt behov for en by som er mer tilgjengelig for barn. Det bør derfor sikres fremkommelighet for barnevogner og små barn i form av gode overganger mellom forskjellige nivåer, i butikker og offentlige funksjoner (som overgangsramper og gode fotgjengeroverganger i gatenettet). Disse tiltakene vil også skape bedre fremkommelighet for andre grupper, eldre med nedsatt gåfunksjon, personer med rullator, rullestolbrukere og andre personer med funksjonsnedsettelse.



Belegget på fortauene kan tilpasses brukere med hjul. **Århus, Danmark.**



Høydeforskjeller på gatenes nivå bør tilpasses med materialer av god kvalitet. **København, Danmark.**



Rillet belegg tydeliggjør retningen og definerer gatene. **Amsterdam, Nederland.**

3. MINIMER VENTETIDEN FOR FOTGJENGERE

Forholdene for gående blir betraktelig bedre når man reduserer antall gatebrudd og ventetid i kryss. Sammenhengende fortau bør derfor prioriteres gjennom de viktigste sentrumsgatene/strøksgatene, samtidig som lyskryssene bør justeres for å gi kortere ventetid og spille mer på gåendes premisser.



Brede overganger underbygger prioriteringen av fotgjengerne. **København, Danmark.**



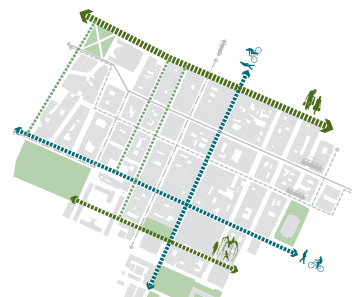
Lyssignaler med nedtellingsmuligheter kan benyttes i hovedgater. **København, Danmark.**



Oppbygde trafikkøyer gjør det mulig å krysse gaten i flere etapper. **København, Danmark.**

4. ØK ORIENTERBARHETEN FOR BESØKENDE

Analysen viser, at det er behov for bedre orientering og skilting i studieområdet, spesielt for å gjøre sentrum mer oversiktlig og dermed fremkommelig for turister og besøkende. Det bør skapes et klarere hierarki av gater gjennom en bestemt utforming inne i sentrum. For å gjøre det lettere å orientere seg, bør det også lages et kart og et skiltprogram til de viktigste destinasjonene, byrommene og kollektivknutepunktene.



Gater med tydelig hierarki av bruk og design vil øke orienterbarheten i for eksempel Kvadraturen.



Lettlest og intuitivt kart med oversikt over destinasjoner innen 10 minutters gange. **Bath, England.**



Synlige og enkle skilter lett tilgjengelige for turister. **Dublin, Irland.**

5. SKAP ET MER DIREKTE OG SAMMENHENG-ENDE FOTGJERNETTVERK

Analysen peker på at byens topografi og Ring 1 skaper vesentlige 'huller' i nettverket av fotgjengerforbindelser – disse bør tettes og direkte fotgjengerforbindelser bør prioriteres. Fotgjengerbroer og tunneller blir ofte i praksis uattraktive omveier for fotgjengere, og bør minimeres. Der det er store stigninger i fotgjengerrutene bør det arbeides med bedre fremkommelighet – også for de med bevegelseshemmede som ikke kan benytte trapper.



"Scramble"-overganger kan hjelpe mange fotgjengere med å krysse travle gater. **Oxford Street, London, England.**



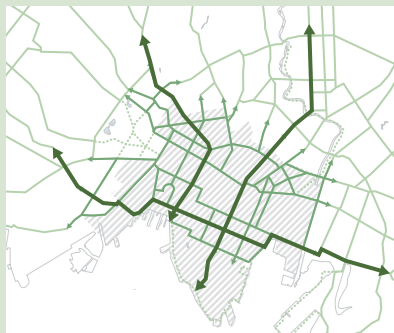
Ramper sammen med trapper gir adgang for alle. **Bourke street Mall, Melbourne, Australia.**



Medianer kan forkorte avstanden over travle gater for de svakere brukergrupper. **Kensington High Street, London, England.**

ET MER UTBYGGET SYKKELNETTVERK

Denne strategien handler om å finne en god måte å utvikle Oslos sykkelkultur slik at flere i fremtiden velger å sykle, noe som også vil komme bylivet til gode.



1. GJØR SYKLING TIL ET STRATEGISK SATSNINGS-OMRÅDE
2. SKAP ET SAMMENHENGENDE NETTVERK
3. DE VIKTIGSTE RUTENE - FØRST OG STØRST
4. MULIGGJØR SYKLING FOR ALLE (0-90 ÅR)
5. UNDERSTØTT SYKLING MED GODE PARKERINGSFORHOLD

1. GJØR SYKLING TIL ET STRATEGISK SATSNINGSOMRÅDE

For å imøtekomme presset fra den forventede befolkningsveksten vil det være en fordel å ikke bare arbeide med en forbedring av offentlig transport, men også utvide og forbedre sykkelnettverket. Det er igangsatt arbeid med utvikling av en ny sykkelstrategi for Oslo, og den bør videreutvikles på en måte som understøtter en mer effektiv og miljøvennlig mobilitet i byen. Dette betyr at sykling også bør understøtte andre mobilitetsformer - som gange og bruk av offentlig transport – og at disse kan kombineres.

2. SKAP ET SAMMENHENGENDE NETTVERK

Analysen viser, at nettverket for syklist er konsentrert utenfor sentrum. For å legge til rett for en god og behagelig sykkelstur, ikke bare til og fra sentrum men også på tvers av sentrum, bør det i større grad lages et sammenhengende nettverk. Sykkelnettverket må gjerne tenkes sammen med fotgjengernetverket. I København er det bevist over lengre tids utvikling at det går fint å prioritere disse to transportformene samtidig, på tross av at det i København er snakk om et langt smalere og mer organisk gatenettverk enn i Oslo.



Man kan gjøre mye for den gode sykkelkulturen ved å markere syklistenes felter nøye. **Frankfurt, Tyskland.**



Sykling er et fleksibelt og sosialt transportmiddel. Det er viktig at disse aspektene, og syklingens vesen tas med i planleggingen av nettverket. **Odense, Danmark.**



Sykling er godt for økonomien, minsker byens forurensning og er det sunt og godt for alle. **København, Danmark.**



“Den Grønne Sykkelrute” i **København** går på tvers av byen og stoppes kun noen få steder av lyskryss. **København, Danmark.**

SYKLINGENS VESEN:

Det er viktig å forstå syklingens vesen når det planlegges et sykkelnettverk:

Som syklist er man mer som en fotgjenger enn en bilist - sykkelen er et fleksibelt transportmiddel, som lett kan på- og avstiges. Ideelt sett bør syklist kunne bevege seg helt fritt i byen. Derfor kan et sykkelnettverk ikke planlegges på samme måte som for eksempel offentlig transport, hvor rutene er bestemt.

Målet bør ikke være å lage sykkelruter, men heller å skape et nettverk som sprer seg over hele byen.

Det finnes mange gode grunner til å satse på sykling i Oslo. Både i forhold til byens transportnettverk og fremtidige miljøutfordringer.

3. DE VIKTIGSTE RUTENE - FØRST OG STØRST

For at sykkelstiene skal bli brukt må de ligge på de riktige stedene. Først bør de gatene som i størst grad brukes til daglige gjøremål, tilrettelegges for syklist. I Oslo sentrum bør sentrumsgatene/strøkgatene være utgangspunktet for sykkelnettverket. Det handler om å samle gående, syklist og brukere av offentlig transport, så transportmulighetene kan supplere hverandre.



Sykkeltellere er informativt og morsomt. I **København** har alle hovedgater sykkelbaner som brukes flittig. Hovedgatene tilsvarer Oslos handlegater.



Det finnes gode muligheter til å kombinere trikk og sykling. I hele **Amsterdam** ferdes trikken og syklist side om side.



Det bør være enkelt å veksle mellom transportformer. I **København** kan sykkel enkelt tas med på tog og metro i bestemte tidsrom.

4. MULIGGJØR SYKLING FOR ALLE (0-90 ÅR)

Analysen viser, at det primært er yngre menn som sykler i Oslo. For å fremme sykkelkulturen utover denne aldergruppen bør det lages et sykkelnettverk som er tydelig og sikkert nok til at alle aldersgrupper vil bruke det. Dette innebærer blant annet at sykkelfeltene bør være fysisk adskilt fra bilene, sånn at sikkerheten prioriteres. Danske undersøkelser viser at risikoen for syklist minimeres ved at sykkelfeltene plasseres riktig i gatesnittet i forhold til biltrafikken. Dette er enda ikke påvist i Norge, og er dermed ikke inntatt i planleggingen av trafiksikkerhet.



Sykling med barn krever tydelig markerte og trygge sykkelstier. **København, Danmark.**



Sykkelstien bør alltid ligge mellom fortauet og parkeringsplassene. **København, Danmark.**



"Københavnmodellen": sykkelstiene ligger i et eget nivå, over kjørebane, og lavere enn fortauet. **København, Danmark.**

5. UNDERSTØTT SYKLING MED GODE PARKE- RINGSFORHOLD

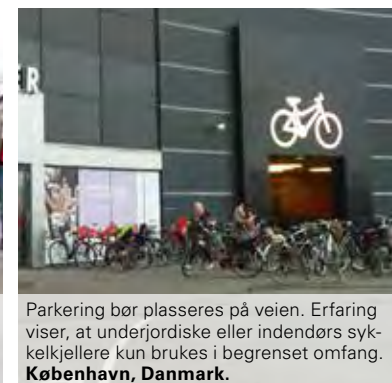
Det å kunne komme helt helt fram til sin destinasjon er et av sykkelens viktigste fortrinn i forhold til andre transportformer. For å utnytte denne fordelene er det viktig at det er tilgjengelige sykkelparkeringer, og dette er spesielt viktig i forhold til handel. Det vil også si at gode forhold for sykkelparkering kan være med på å fremme handelslivet i sentrum, som vist i analysen står syklist og bilister for en like stor andel av forbruket i sentrum.



Ved alle knudepunkter etableres rikelig og attraktiv sykkelparkering. **København, Danmark.**



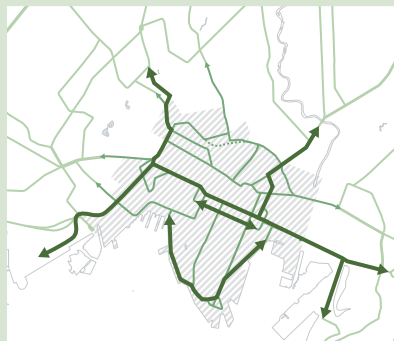
Sykkelparkeringer krever en brokdel av arealet sammenlignet med bilparkeringer. **Paris, Frankrike.**



Parkering bør plasseres på veien. Erfaring viser, at underjordiske eller indendørs sykkelkjellere kun brukes i begrenset omfang. **København, Danmark.**

PUNKTINNSATS FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Denne strategien handler om å utnytte byens styrke gjennom et velutbygget kollektivtransportsystem som også omfatter de underbetjente strøkene i Kvadraturen, forbinder Fjordbyen og bysentrumet, samt å skape bedre rammer for stoppestedene på Jernbanetorget kollektivknutepunkt.



1. UTVID NETTVERKET TIL FJORDEN
2. STØRRE EFFEKTIVITET I KVADRATUREN
3. SKAP STØRRE OG BEDRE HOLDEPLASSER
4. GJØR OSLO S TIL EN OPPLEVELSE UTOVER SELVE REISEN

1. UTVID NETTVERKET TIL FJORDEN

Analysen viser, at kollektivtrafikken i Oslo er godt utbygd, men at det mangler en forbindelse til områdene ved fjorden. Dagens planer om å øke tettheten av trikkelinjer ved fjorden vil styrke tilgjengeligheten mellom sentrum og fjorden og bidra til å forbinde fjorden og bysentrumet.



Når nettverket til fjorden utvides er det også bedre forutsetninger for en livlig vannfront. **Hamburg, Tyskland.**



Man kan også bruke havnebusser eller hyppige ferjeavganger som forbindelser over fjorden. **Brisbane, Australia.**

2. STØRRE EFFEKTIVITET I KVADRATUREN

Analysen viser, at det i dag er problemer i Kvadraturen fordi mange trafikkformer skal dele det begrensede gatearealet. De eksisterende planene om å skille trikk- og busstrafikken, i tillegg til å redusere biltrafikken i Tollbugata og Prinsens gate, vil effektivisere transporten.



Fremkommeligheten for trikken i Kvadraturen øker når bussen og biltrafikken flyttes fra Prinsens gate. **Linz, Østerrike.**



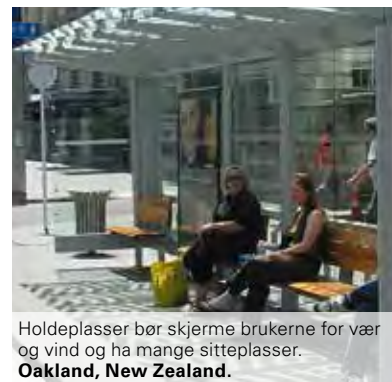
I Sheffield kjører trikken også på tosporede veier, som den kommer til i Prinsens gate. **Sheffield, England.**

3. SKAP STØRRE OG BEDRE HOLDEPLASSER

Analysen viste at det var vesentlige framkommelighetsutfordringer mellom ulike trafikantgrupper. For å unngå dette bør holdeplassene utvides, og tilpasses framkommelighet for for de ulike trafikkantgruppene. Det kan også være at det er behov for flere sitteplasser for de ventende. Dette forbedrer reiseopplevelsen spesielt for brukergrupper med bestemte særlige behov, som mennesker med nedsatt funksjonsevne, eldre og barn. Utover dette bør rekkverkene på kollektivholdeplassene fjernes da disse er til hinder for fotgjengere og syklister. Rekkeverkene kan erstattes med alternative trafikksikkerhetstiltak på holdeplassene.



Holdeplasser bør ha store oppholdsrom for ventende. Gående kan enkelt passere bak holdeplassene. **København, Danmark.**



Holdeplasser bør skjerme brukerne for vær og vind og ha mange sitteplasser. **Oakland, New Zealand.**



Kveldsåpne butikker skaper liv og trygghet på kveldstid. **Melbourne, Australia.**

4. GJØR OSLO S TIL EN OPPLEVELSE UTOVER SELVE REISEN

Den planlagte ombyggingen av Oslo S utgjør et stort potensiale til å forbedre forholdet mellom stasjonen og omgivelsene. Utformingen tar også bedre hensyn til fotgjengerne som kommer fra nord, og nye passasjer vil forbedre tilgangen til Karl Johans gate og de forskjellige destinasjonene ved fjorden. Forholdet mellom Oslo S og bussterminalen i Schweigaards gate bør også forbedres. Videre bør Oslo S i seg selv utvikles som en destinasjon og et møtested. For å få til dette trengs flere sitteplasser og rekreative områder, både på og rundt stasjonen. Kveldsaktiviteter vil styrke trygghetsfølelsen og sikkerheten i området.



Skap flere funksjoner som forenkler hverdagen for pendlere, for eksempel gjennom kveldsåpne butikker. **Prag, Tjekkia.**



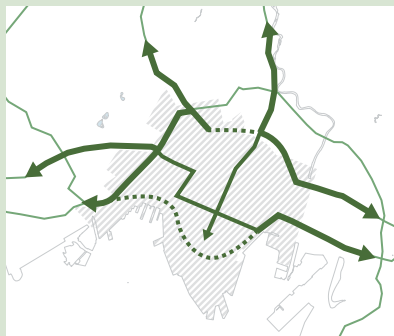
Flere sitteplasser, både inne og ute, gjør Oslo til en mer inviterende by. **Vejle, Danmark.**



Mange sitteplasser forbedrer reiseopplevelsen. **New York, USA.**

FLERE STILLESONER UTEN GJENNOMGANGSTRAFIKK I BYENS HJERTE

Denne strategien handler om viktigheten av å fortsette utviklingen med stadig større trafikkfrie områder/ stillesoner uten gjennomgangstrafikk i byens hjerte, samtidig som parkeringsproblemene i sentrum blir tatt hånd om.



1. FORTSETT SATSNINGEN PÅ STILLESONER UTEN GJENNOMGANGSTRAFIKK I SENTRUM
2. GJØR RING 1 TIL HOVEDGATE
3. STYRK 'SMART PARKERING MANAGEMENT'
4. BYGG OPP UNDER TURISME, DETALJHANDEL OG SERVERINGSNÆRINGEN I SENTRUM
5. MER PARKERING UNDER BAKKEN

1. FORTSETT SATSNINGEN PÅ STILLESONER UTEN GJENNOMGANGSTRAFIKK I SENTRUM
Konsentrasjonen av biltrafikk ved Festningstunellen og Ring 1, sammen med fartsgrensen på 30 km/t som gjelder i sentrum, har "fredeliggjørelsen" av sentrum fått et godt grunnlag for videre arbeid, og skapt gode forutsetninger for å fortsette prioriteringen av fotgjengere og syklistene. Trafikkomleggingen i Kvadraturen, der biltrafikken skal konsentreres i to gater, gjør at biltrafikken reduseres i andre gater, og dermed gir større rom for fotgjengere, syklistene og kollektivreisende.



Når bilene setter ned farten kan de fint fungere sammen med de mer bløte trafikantene. **Brighton, England.**



På handlegatene kan man få bilene til å senke farten ved å legge brosten på veien. **Taastrup, Danmark.**

BILGATER

Oslo sentrum fredes for unødvendig gjennomgangstrafikk. I sentrum konsentreres biltrafikken i Kongens gate og i Rådhusgata, slik at fotgjengere og syklistene kan benytte andre gater.

2. GJØR RING 1 TIL EN HOVEDGATE
Analysen viser at Ring 1 per i dag er en barriere i sentrum, mens den i virkeligheten burde fremstå som en ren og grønn hovedgate som ønsket velkommen til sentrum, samtidig som den har god fremkommelighet for alle trafikkformer. Gehl Architects mener det bør undersøkes om tunnelene kan rives slik at all trafikk kan foregå på samme nivå, fordi dagens system skaper dårlig tilgjengelighet, oppdelte gatestykker og mange overganger som alt i alt bidrar til dårligere fremkommelighet. Utover fremkommelighetsproblemer er forurensning og støy to store problemer når man snakker om en såpass stor ferdselsåre som Ring 1. Beplantning med løvtrær vil kunne dempe noe av ulempene med støy og luftforurensning langs Ring 1.



En grønn hovedgate kan ha god plass til både bilister og fotgjengere. **København, Danmark.**



Bilparkeringen i veikanten beskytter fotgjengere mot hurtiggående trafikk langs veien. **Stockholm, Sverige.**



Det bør tilrettelegges flere lyskryss for å redusere Ring 1s barriereeffekt og for å øke sikkerheten for fotgjengere og syklistene. **København, Danmark.**

3. STYRK 'SMART PARKERING MANAGEMENT'

Dekningsgraden av det velutbyggede P-hus systemet bør økes. Det kan skje ved at p-husene brukes av besøkende om dagen, mens beboerne får tilgang om natten. I tillegg kan det også innføres et såkalt "park & ride" system, hvor man legger til rette for billig kollektivtrafikk fra parkeringshusene. Generelt bør det utvikles parkeringssystemer som er mer fleksible, hvor plassen kan deles av forskjellige grupper ut i fra hvilken tid det er på døgnet.

PARKERINGSSTRATEGI



PARKERING RUNDT SENTRUM

Oslos parkeringsstrategi, som innebærer å holde bilene utenfor sentrum ved å tilby plasser langs Ring 1, bidrar til en "fredeliggjørelse" av byens sentrum til fordel for bylivets utfoldelsesmuligheter.



Informasjonstavler ved innkjøringene til parkeringshuset kan lede bilistene til ledige plasser, noe som vil øke dekningsgraden.

4. BYGG OPP UNDER TURISME, DETALJHANDEL OG SERVERINGSNÆRINGEN I SENTRUM

Analysen viser, at mange foretrekker å bruke bil når de skal handle, men at bilister i dag bare utgjør en liten del av de handlende i sentrum. I og med at bilistene utgjør en viktig forbruksgruppe, bør det arbeides for å skape flere forskjellige parkeringstyper i sentrum, som både kan tilfredsstille bilistenes behov og samtidig bevare bysentrumets popularitet og byliv. Utover dette kan det med fordel etableres flere parkeringsmuligheter for turistbussene, en opplagt plassering er den vestlige siden av Vippetangen.



For mange kunder er det helt nødvendig å kunne kjøre til butikken. **Hillerød, Danmark.**



Når det er trangt om plassen kan bruken kombineres. Her er det sykkelparkering fra 07-17 og bilparkering fra 17-07. **København, Danmark.**

5. MER PARKERING UNDER BAKKEN

Med den forventede byveksten i Oslo blir det behov for å legge til rette for en effektiv og bæredyktig mobilitet. Det finnes flere eksempler på byutviklingsprosjekter i Europa som har prestert å skape en god infrastruktur, uten at det har gått utover de gående, syklende eller kollektivreisende. En mye brukt løsning er underjordiske parkeringsanlegg i sentrum, slik at bilistene sikres direkte adgang til handlegater og handlesentre. Denne løsningen kan brukes i den sydlige delen av Kvadraturen, hvor det er et behov for en opprustning av parkeringsmulighetene, eller det kan brukes i forbindelse med Ring 1.



Parkeringsplassene kan skjules under bakken. **Barcelona, Spania.**



I **Lyon** er nye offentlige plasser blitt til gjennom private P-anlegg...



...fra plassen ser man ned i det underjordiske parkeringshuset. **Lyon, Frankrike.**

DET NYE TRANSPORTNETTVERKET

1:10.000

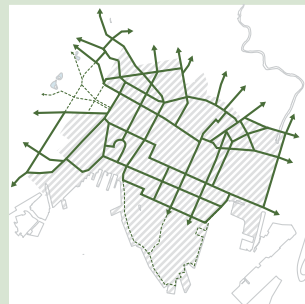
- | | | | |
|--|--------------------------|---|----------------------------------|
|  | Eksisterende trikk |  | Primær bevegelse for bil |
|  | Ny trikk |  | Primær bevegelse for fotgjengere |
|  | Eksisterende bussrute |  | Eksisterende sykkelveier |
|  | Ny bussrute |  | Oppgraderte/nye sykkelveier |
|  | T-bane stasjon |  | Rekreative nye sykkelruter |
|  | Parkering for turistbuss | | |

BEVEGELSE: STRATEGISK PLANGREP FOR ØKT FOTGJENGERPRIORITERING

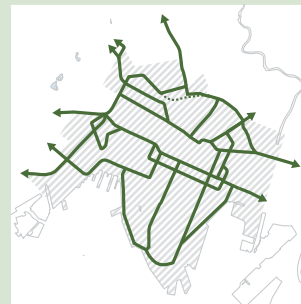
GANGTRAFIKK



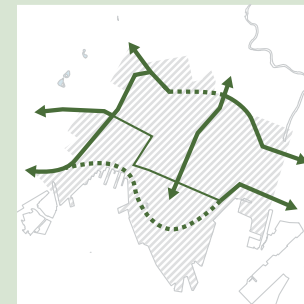
SYKLER



KOLLEKTIV TRANSPORT



BILER



1. KARL JOHAN ER SENTRUMS VIKTIGSTE GATE

Karl Johans gate bør i ennå større grad tilrettelegges for gående ved å la gågaten fortsette uavbrutt opp til Slottsparken. Man kan for eksempel utvide Karl Johans fortauet om sommeren når utendørs-serveringen er på sitt mest aktive, slik det var sommeren 2013, men la biler passere om vinteren. For å understreke gatens prioritering bør dennes belegning legges over hele strekningen, også der andre gater krysser (med unntak av Kongens Gate).

2. SAMBRUKSGATER FORBINDER SENTRUM NORD-SØR

Kirkegata/Torggata er sentralt plassert i sentrum og bør danne rammen for en ny type sambruks-gate, der flere trafikkgrupper kan bevege seg sammen, men på fotgjengernes og bylivets premisser. Dermed skapes en nord-sørgående akse som komplementerer den øst-vestlige (Slottet til Oslo S) og på sikt vil bringe mer liv i Kvadraturen.

3. KONGENS GATE SOM EN VIKTIG BILGATE

Når store deler av sentrum reguleres som gangareal får Kongens gate en helt sentral rolle som den viktigste nor-sør adkomst- og gjennomkjøringstraseen gjennom sentrum.

4. FJORDTRIKKEN

Den planlagte rutetraseen for fjordtrikken er på lengre sikt meget sentral for å bringe liv til fjordbyen og utvide kollektive nettverket sammen.

5. ET SAMMENHENGENDE SYKKELNETTVERK OVER HELE SENTRUM

Analysen viser at sykkelnettverket per i dag er sporadisk og usammenhengende. Det bør i høyere grad skapes et finmasket nettverk som tillater syklistene å bevege seg i hele sentrum, ikke kun i en ring omkring de sentrale gatene.

6. RING 1 SOM BYENS GRØNNE BOULEVARD OG PARKERINGSRING

Ring 1 kan med fordel revurderes og legges om slik at den oppleves som en grønn boulevard rundt sentrum, istedenfor en ring som avskjærer området. Langs denne boulevarden bør det eksisterende parkeringstilbudet understøttes, så det oppnås en bedre utnyttelse av kapasiteten enn hva som er tilfellet i dag.

7. BUSS OG TRIKK I PRINSENS GATE OG TOLLBUGATA

De allerede planlagte omleggingene til trikk i Prinsens gate og buss i Tollbugata ses på som en vesentlig oppgradering av kollektivtilbudet, og vil sannsynligvis bidra til å bringe byliv og flere fotgjengere til i Kvadraturen.



Superkilen, **København, Danmark**

BYLIV

Strategien handler om hvordan man får flere oppholdsaktiviteter i byrommene i sentrum til ulike tider på døgnet og året - og hvordan byens brukere - innbyggere, besøkende og turister - får det beste ut av sentrum.

BYLIV

STRATEGI

INVITER TIL MER OG LENGRE OPPHOLD I SENTRUM

Denne strategien handler om å skape et mer variert tilbud av aktiviteter i sentrum som kan være med til å øke antallet mennesker som velger å oppholde seg i sentrum, og samtidig invitere til lengre opphold. Dette gjelder både lokale beboere, besøkende og turister.



1. STYRK KULTURELLE MØTESTEDER SOM BYLIVSFREMMERE
2. LAG NYE KULTURELLE FORBINDELSER
3. GI BEDRE MULIGHETER FOR AKTIVITETER I UTEROMMENE
4. GI Plass til midlertidige byrom
5. SATS PÅ DET LOKALE TIL GLEDE FOR TURISMEN

1. STYRK KULTURELLE MØTESTEDER SOM BYLIVSFREMMERE

Byens destinasjoner, i form av kulturelle møtesteder, er med til å definere byen samtidig som de fungerer som vesentlige motorer for byens liv, både for beboere og besøkende. For å optimere destinasjonenes potensiale og skape grunnlag for synergi mellom møtestedene, bør de konsentreres om for eksempel Aker Brygge og Bjørvika, fordi det her bygges nye kulturinstitusjoner som vil prege områdene i fremtiden.



Utendørs galleri i byens gater. **London, Storbritania**



En egen fotgjengerbro knytter St. Pauls Cathedraal til Tate Modern Museet. **London, Storbritannia**



En fantastisk destinasjon som i dag er vanskelig tilgjengelig. **Oslo, Norge**

2. LAG NYE KULTURELLE FORBINDELSER

En forutsetning for at de kulturelle institusjonene skal få suksess som bylivsmotorer, blir å skape intuitive og lett tilgjengelige forbindelser for fotgjengere, som understøttes av et sterkt og attraktivt nettverk mellom de forskjellige byrommene. Fotgjengerprioritert forbindelse mellom bl.a. Operaen, Deichmanske bibliotek, Museene i Kvadraturen, Nasjonalmuseet og Astrup Fearnley, kan bidra til at flere besøkende disse institusjonene, samtidig som besøkende og turister velger å oppholde seg lengre i byen og delta i flere aktiviteter.



Interaksjon mellom forskjellige nivåer. **Glasgow, Skotland**



Attraksjoner bringes ut på gaten. **København, Danmark**



Midlertidig kunstutstilling i en fransk gate. **Paris, Frankrike**

3. GI BEDRE MULIGHETER FOR AKTIVITETER I BYROMMENE

Analysen viser at handel og kafébesøk utgjør de primære aktivitetene i byen. Dette er bra, men det bør i tillegg legges til rette for andre og mer event-baserte aktiviteter som mindre festivaler, danseoppvisninger, parader, politiske demonstrasjoner da denne typen aktiviteter beriker byrommene, tiltrekker seg tilskuere og på den måten kan friste besøkende med et lengre opphold enn planlagt. Rom til slike aktiviteter bør være tilrettelagt for fleksibel og improvisert bruk.



Midlertidige aktiviteter i handlegaten Strøget, med danseleksjoner, markeder og sportkonkurranser. **København, Danmark.**



Område for større begivenheter som oppmuntrer mange mennesker til å delta. **København, Danmark.**



Planlegg aktiviteter: demonstrasjoner og parader i det offentlige rom. **København, Danmark.**

4. GI PLASS TIL MIDLERTIDIGE BYROM

Ubebyggede arealer og arealer som venter på å bygges om, kan gjøres om til midlertidige byrom, da dette er med på å skape en forandring i bybildet. København har med stor suksess gjort nytte av denne strategien de siste 15 årene for å bevisstgjøre befolkningen om spesielle områder og for å tilby innbyggerne variasjon i hverdagen.



Kvæsthusbroen i Københavns havneområde. Området rundt har mange bruksområder...



...en midlertidig plass for opphold på sommerstid til teater eller fotballkamper på storskjerm. ...



...Før plassen får sitt endelige utseende, har området vært flittig brukt til forskjellige aktiviteter. **København, Danmark.** Illustration: Lundgaard Tranberg Arkitekter

5. SATS PÅ DET LOKALE TIL GLEDE FOR TURIS- MEN

Analysen viser, at turister kun bliver i byen i kort tid, noe som tyder på at det bør iverksettes tiltak for å få turistene til å bli lengre. Turister etterspør en høyere grad av autensitet en hva som er tilfellet i dag, da de ønsker å oppleve det lokale hverdagslivet. En større grad av lokalt særpreg i de forskjellige byområdene bør dyrkes og tydeliggjøres for å berike opplevelsen av byen.



Det daglige livet går sin gang: jobb, skole og butikkbesøk. Offentlige områder må være tilgjengelige for alle. **København, Danmark.**



Urban rekreasjon: spaserturer i gatene, flust av benker og aktive omgivelser hvor været og bylivet kan nytes. **København, Danmark.**



Fysiske aktiviteter som oppmuntrer til deltakelse fra de lokale gir noe å se på for de besøkende. **København, Danmark.**

FLERE MENNESKER I SENTRUM

Denne strategien handler om å imøtekomme fremtidige beboeres behov, samt å invitere flere forskjellige mennesker til å ferdes og tilbringe tid i bysentrumet



1. INVITER BÅDE UNGE OG ELDRE
2. VÆR KREATIV I BOLIGUTFORMINGEN
3. FLERE TILBUD FOR BEBOERE I SENTRUM
4. SKAP FLERE UTEOMRÅDER TIL BOLIGENE
5. GJØR BRUKERNE TRYGGJE

1. INVITER BÅDE UNGE OG ELDRE

Analysen viser, at Oslo tilbyr mange kulturelle, spesielt musikalske, aktivitetstilbud, og at den største målgruppen for disse arrangementene er kulturglade voksne. Det bør i høyere grad være et aktivitetstilbud for barn og eldre, sånn at disse aldersgruppene i større grad blir involvert og kan ta del i bylivet.



Sportsarrangement i gaten arrangeres hver søndag i august. **New York, USA.**



En egen snøfestival inviterer både lokale og besøkende. **Edmonton, Canada.**



Små boder med mat til hele familien. **København, Danmark.**

2. VÆR KREATIV I BOLIGUTFORMINGEN

Alle muligheter til å etablere boliger i Oslo sentrum bør utforskes for å imøtekomme fremtidens boligbehov. Byen har to store utbyggingsprosjekter i Bjørvika og i Filipstad, som skaper muligheter for boligutvikling, men disse forbindes ikke med Kvadraturen. Det bør i større grad ses på andre områder som har potensiale til å kunne bli boliger: parkeringsarealer, omgjørrelser av eksisterende bygninger, bruk av ubenyttede loft, osv. Det kan hentes inspirasjon i Melbournes boligstrategi.



Fortetning kan tilpasses slik at gatens skala bevares. **Dublin, Irland.**



Fortetning i høyden er lite synlig fra gaten og skaper flere boliger. **Melbourne, Australia.**



Eksempel på boliger rundt om et parkeringshus. **Malmö, Sverige.**

3. FLERE TILBUD FOR BEBOERE I SENTRUM

Etterhvert som befolkningen øker i sentrum, fører dette til at behovet for andre offentlige funksjoner, som skoler og barnehager øker. Det er ventet at behovet for matbutikker vil vokse i takt med boligtilbudet i sentrum. I Melbourne åpnet det 26 nye matbutikker i perioden 1992 til 2002, som følge av økningen av boliger i sentrum



Matbutikker i nærheten av boliger er viktig. **San Francisco, USA.**



Offentlige lekeplasser, for store og små, setter sitt eget preg på området. **Odense, Danmark.**



Nye boliger, f.eks. i Kvadraturen, kan betjenes av parkering under jorden. Her gir trappen på gårdsplassen direkte tilgang til parkeringshuset. **København, Danmark.**

4. SKAP FLERE UTEOMRÅDER TIL BOLIGENE

Befolkningsøkningen vil føre til et økt press på de eksisterende offentlige byrommene, og der bør derfor tilbys private og semiprivate uteområder i forbindelse med boligene i sentrum. På grunn av plassmangel og vernehensyn, spesielt i Kvadraturen, kan utearealene tilbys som blant annet bakgårder, balkonger eller takterrasser. Utover dette kan Festningsplassen og Bankplassen med fordel utvikles til å tilby et mer variert aktivitetstilbud enn hva tilfellet er i dag, og på den måten tjene de fremtidig boligene i området.



Overganger mellom det offentlige og private kan tilrettelegges ved bruk av for eksempel planter. **Reiselfeld, Tyskland.**



Balkonger og takterrasser med mulighet for grønnsaker. **Malmö, Sverige.**



Et nettverk av offentlige, sjarmende bakgårder. **Norrköping, Sverige.**

5. GJØR BRUKERNE TRYGGE

En forutsetning for å tiltrekke flere mennesker til sentrum er å øke tryggheten. Tanken bak å integrere sikkerhet i byromsdesign innebærer at alle funksjoner skal utformes slik at de ikke kun bidrar til å sikre byen, men også utformes for å bidra til byens eget særpreg. Noen viktige instanser for å bedre trygghetsfølelsen er:

- Byromsdesign
- Renhold og vedlikehold
- Belysning
- Overvåking og patruljering



En blokkeringsvegg skjult i en beplantet skråning. **Paris, Frankrike.**



Kunst, skaterpark eller sikkerhetsobjekt? **Berlin, Tyskland.**



Mekaniske pullerter kan benyttet for å begrense adgang til godkjent personell. **Lyon, Frankrike.**

GJØR SENTRUMSBESØKET TIL EN OPPLEVELSE

Denne strategien handler om å tilføre flere kvaliteter og dermed tilby flere opplevelser til de som besøker Oslo sentrum.



1. FREMHEV DET UNIKE!
2. LÆR AV KJØPESENTRENE
3. OPMUNTRING TIL LOKALT INITIATIV
4. KOMBINÉR OPPLEVELSE, SERVERING OG HANDEL
5. STYRK HANDELSLIVET OG SERVERINGSNÆRINGEN MED FLOTTE FASADER

1. FREMHEV DET UNIKE!

En måte å styrke bylivet i bykjernen er å ønske spontaniteten velkommen. Dette kan gjøres ved å tilrettelegge for flere små enheter, i tillegg til de store kjedene. Mindre enheter gir mer liv i fasadeforløpet. Løsningen bør fremmes i Kvadraturen.



Fremhev det unike ved å la butikkene utarbeide utstillinger og skilt. **Hamar, Norge.**



Mange små butikker gir gaten karakter og gjør den mer interessant. **Seattle, USA.**



Oslos mange torgplasser er opplagte for å skape varierende opplevelser i byen. **Apeldoorn, Nederland.**

2. LÆR AV KJØPESENTRENE

Noen ting er kjøpesentrene flinke til, for eksempel å holde lokalene rene og ryddige. Det finnes vanligvis gratis toaletter, kart som gir god oversikt, felles åpningstider og en kontaktperson som gjør det lett for nyetablerte. Slik bør det også være i sentrumsgatene. Kjøpesentrene og sentrumsgatene bør dekke forskjellige behov, og i stedet for å konkurrere med hverandre bør de supplere hverandre. Tilgjengelighet er svært viktig for både kjøpesentrene og sentrumsgatene, og det bør informeres bedre om ledige parkeringsplasser.



I det nybygde kjøpesenteret, Metro, har de individuelle butikkene som vender seg mot gaten egne innganger. Dette styrker gatelivet. **Lørenskog, Norge.**



Kombiner stor og liten skala, slik at det alltid er opplevelser på gatenivå. **Faaborg, Danmark.**



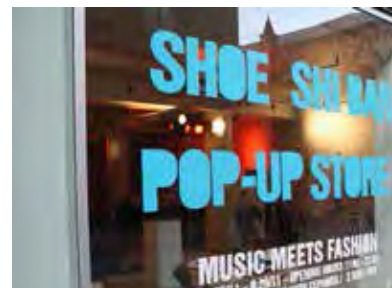
Kjøpesenteret Fisketorvet tilbyr innendørs sykkel – og bilparkering. **København, Danmark.**

3. OPPMUNTRING TIL LOKALE INITIATIV

En lokal butikk eller kafe kan gi et uventet og spennende innslag i en gate, og kan bygge opp under lokal produksjon, i motsetning til en kjede som ofte bestiller innredning og råvarer fra andre steder. Tilby støtte og sponning av lokale initiativ i bykjernen. Ha en oversikt over lokaler som finnes i byen, både av A- og B-beliggenhet i forskjellige størrelser. Dette vil gjøre det enklere for virksomheter å etablere seg.



Her er strategien at minst 50 prosent av handelen i sentrum skal bestå av gatebutikker, slik at bylivet ikke oppleves som et stort kjøpesenter. **Asker, Norge.**



Små butikker trenger ikke stor plass. Dette er en enkel og rimelig måte å teste ut handelspotensialet på. **København, Danmark.**



Skaft en oversikt over ledige lokaler slik at nye aktører enkelt får etableringsmuligheter. **Slagelse, Danmark.**

4. KOMBINÉR OPPLEVELSE, SERVERING OG HANDEL

Tendensen i flere byer i den vestlige verden er at handel skal kombineres med opplevelser. Spørreundersøkelsen viser at de fleste besøker byen for å oppleve bystemningen, benytte kulturtilbud eller for å spise, drikke eller handle. Det bør på bakgrunn av dette skapes bedre sammenheng mellom byens handelstilbud og andre kulturtilbud og bylivstilbud, sånn at disse i høyere grad kan understøtte hverandre.



Skap aktivitet i byrommene foran kjøpesentrene slik at handelen suppleres med en egen opplevelse. **Staffanstorp, Sverige.**



Kan vi flytte gamle kulturoppsett til byen for å fornye inntrykket? Bibliotekene, foreningslokalene eller andre institusjoner? **Haag, Nederland.**



Små sidegater får nytt liv i Melbourne ved å kombinere kafé og handel slik at passasjen oppleves spennende. **Melbourne, Australia.**

5. STYRK HANDELSLIVET OG SERVERINGSNÆRINGEN MED FLOTTE FASADER

Analysen viser, at det er sterke sammenhenger mellom levende fasader (definert på side 48-51) og levende bymiljøer. Undersøkelser sier at det eksisterer inntil 700 prosent mer aktivitet i områder med A-fasader enn D-fasader. Derfor anbefales det at så mange av byens vegger og fasader oppleves så inviterende som overhodet mulig. Sats på kvalitet der det er viktigst: 1.etasje. Små enheter med mange entreer skaper liv og variasjon i gatene. Sentrum utvikles med stadig større enheter og butikklokaler. Disse lokalene bør på sin side ha mange innganger og fasadene bør aktiviseres og knyttes tett opp mot omkringliggende bygninger.



Mange små enheter og detaljerte vinduer og entreer skaper et levende gatemiljø. **Adelaide, Australia.**



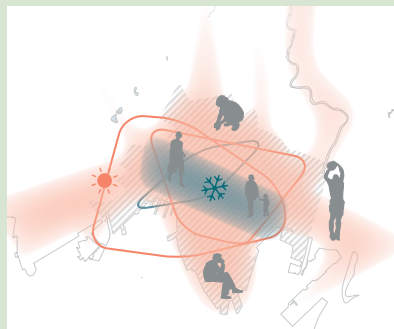
Mange små enheter og detaljerte vinduer og entreer skaper et levende gatemiljø. **Melbourne, Australia.**



Inviter handelen ut i gatene, men still krav til kvalitet og utforming slik at gatemiljøet stimuleres. **Vejle, Danmark.**

STYRK VINTERHALVÅRET OG FORLENG SOMMEREN

Denne strategien handler om å forlenge sesongen og styrke bylivet året rundt, ikke minst å utnytte Oslos potensiale som en vinterby i verdensklasse.



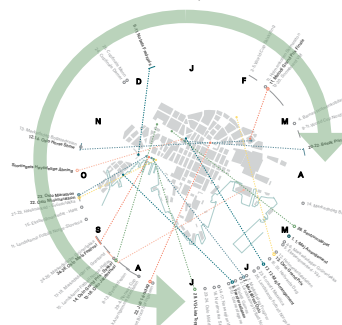
1. SKAP ARRANGEMENTER HELE ÅRET
2. BEVAR DET GODE MIKROKLIMA
3. MER AKTIVITET I HVERDAGEN
4. FLERE HELGEAKTIVITETER
5. SKAP AKTIVITETER I ALLE SKALAER

1. SKAP ARRANGEMENTER HELE ÅRET

Analysen viser at arrangementene er konsentrert til sommeren, mens det mangler arrangementer som er tilpasset årstidene, også i vinterhalvåret. Arrangement inne i bykjernen skaper variasjon i beboernes hverdagsliv og fører til et styrket byliv. Å fremheve Oslo som vinterby innebærer vinteraktiviteter med is og snø, og vil bidra til mer turisme om vinteren. Med sin storslåtte og nærliggende natur har Oslo et stort potensial også i de kaldeste årstidene til et aktivt byliv.

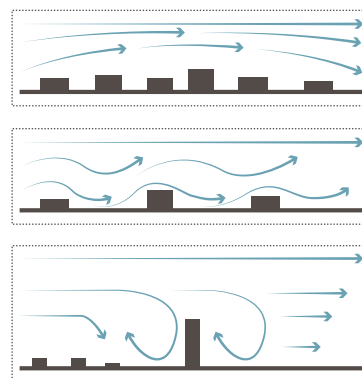
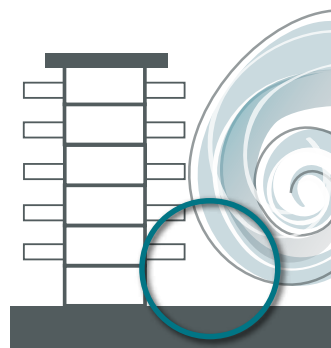
VISIT OSLOS AKTIVITETSKALENDER 2012

Kilde: www.visitoslo.no, 2012



2. BEVAR DET GODE MIKROKLIMA

Analysen viser at Oslo sentrum generelt har et fint mikroklima. Dette bør bevares og brukes i de nye byutviklingsområdene. Høye bygninger og stor avstand imellom dem skaper mer skygge og vind, og gjør det mindre attraktivt å ferdes i byen utenom sommersesongen. Med tanke på den lave vintersolen i Oslo er det spesielt viktig å sikre god soltilgang og gjøre det beste ut av mikroklimaet ved viktige møtested. En relativt jevn byggehøyde (maksimalt 25 prosent variasjon) og tett bebyggelse skaper mindre vind i gatene og på plassene. Lavere bygg (fem-seks etasjer) med aerodynamisk utformede tak leder vinden og slipper solen ned i gaten.



Frittstående, høye bygninger skaper sure vinder og utfordrer hyggelig gateliv. Derfor er en kompakt og homogen by bedre for et godt mikroklima.

3. MER AKTIVITET I HVERDAGEN

Oslo sentrum har en enestående nærhet til naturen og vintersportsaktiviteter og har dermed et stort potensiale for å bli en vinterhovedstad, men analysen viser at folk er 77 prosent mindre aktive på vinteren sammenlignet med høsten. Derfor er det viktig at det legges til rette for flere aktiviteter i sentrum også vinterstid, slik at aktivitetsnivået øker. Dette kan for eksempel gjøres ved å skape offentlige varmeområder, hvor besøkende raskt kan få tilbake varmen i kroppen. I tillegg bør sitteplasser ryddes for snø i områder hvor solen skinner.



Sitteplasser for å nyte vintersolen. **København, Danmark**



God beskyttelse mot vær og vind forbedrer venting på offentlig transport. **København, Danmark**



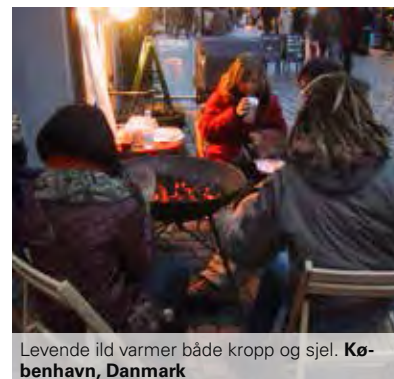
Det skal lite til for at byen oppleves varmere - også på vintertid. **København, Danmark**

4. FLERE HELGEAKTIVITETER

Analysen viser 61 prosent færre aktiviteter på en gjennomsnittlig vinterlørdag sammenlignet med en lørdag på høsten. Der er et stort potensiale for at helgene kan bli mer aktive da de fleste har fri. Befolkningen bør oppmuntres til å bevege seg mer utendørs i helgene for å utnytte dette. Det skal være enkelt å oppleve vinterbyen Oslo, noe som kan gjøres ved å legge til rette for fysiske aktiviteter i bykjernen, som et alternativ til å dra ut av sentrum for å stå på ski.



Curling på vannet. **København, Danmark**



Levende ild varmer både kropp og sjel. **København, Danmark**



Sats på forskjellige aktiviteter som kan brukes av flere brukergrupper.

5. SKAP AKTIVITETER I ALLE SKALAER

Det bør arbeides videre med en aktivitetskalender for vinterhalvåret. Aktivitetene bør være varierte både i størrelse og tidsrom. Det kan være engangsaktiviteter, men også faste aktiviteter som foregår gjennom hele vinteren. Besøkende bør generelt oppmuntres til i større grad benytte seg av tilbud i bykjernen. Det er stort rom for utvikling av nye vinteraktiviteter i Oslo sentrum.



Liggestoler og boblebad kan brukes året rundt, også midt i vinterhalvåret. **Østersund, Sverige**



Bademuligheter midt i byen på vinterstid. **Berlin, Tyskland**



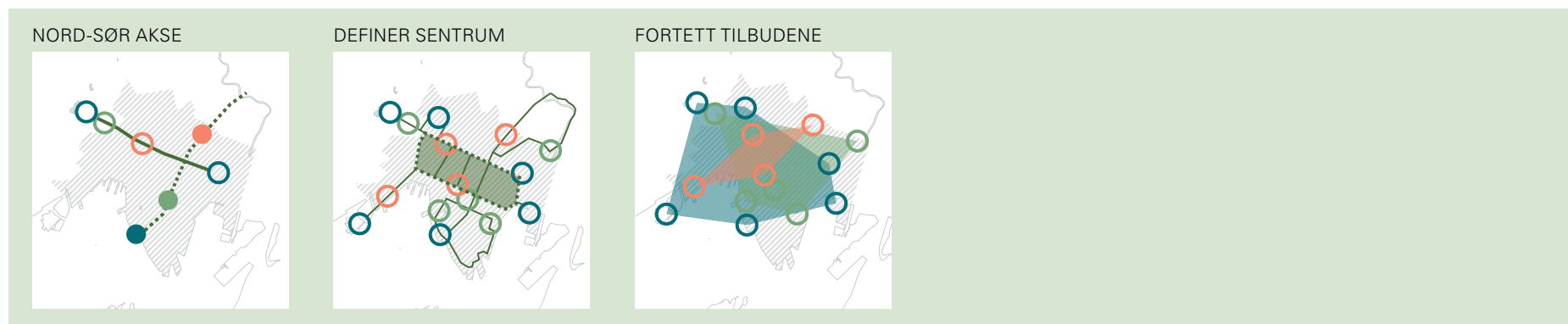
Belysning i høytider og i forbindelse med arrangementer bidrar til trygghet, liv og varme. **Glasgow, Scotland**

NÅVÆRENDE OG POTENSIELLE PRIMÆRE BYLIVSDRIVERE

1:10.000

- Kafé og restaurantområder/ ● utviklingspotensiale
- Kulturattraksjoner/ ● utviklingspotensiale
- Grønne områder/ ● utviklingspotensiale
- Eksisterende forbindelser med gode byromskvaliteter*
- Manglende forbindelse/byromskvalitet*
- Attraksjoner for turister og lokale

BYLIV: STRATEGISK PLANGREP FOR ØKT BYLIV



1. EN VELKOMST FOR TURISTER:

PORTEN TIL OSLO SENTRUM

Oslo bør bestrebe seg på å ønske velkommen til Oslo på en mer interessant måte enn hva som er tilfelle i dag. Dette bidrar til at turistene får et godt førsteinntrykk og ønsker å interagere med sentrum i høyere grad. Det bør derfor lages et karakteristiske plassrom for å gi turister/reisende som kommer til byen med cruiseskip/ferger en mer interessant velkomst.

2. EN GRØNN LEKEPLASS VED FJORDEN

Analysen peker på et stort behov for en oppgradering av tilbudet til barn i sentrum. Grev Wedels Plass er et godt sted å starte med å lage en grønn lekeplass som kan være med til å tiltrekke barnefamilier til området.

3. KUNSTTORV PÅ BANKPLASSEN

Bankplassen kan bli et attraktivt utstillingssted i byen hvor folk som er interessert i kunst, kultur og design kan samles. Her kan det være muligheter for utstillinger, events og interaksjon med de omkringliggende kulturattraksjoner.

4. EN NY BASAR I BYEN

Tullinløkka kan utvikles til en helt ny type tverrkulturell basar, som inviterer forskjellige typer brukere med forskjellig bakgrunn. Dette vil være med på å styrke samholdet av den befolkningsmessige sammenhengningen i området.

5. ET AKTIVT OG DELTAKENDE BYROM

Youngstorget kan med fordel legges om slik at det fungerer bedre som et oppholdsrom, og et sted for viktige politiske og kulturelle arrangement, og andre typer populære events.

6. HISTORIENS SPOR

Det kan etableres en egen rute langs Festningen som forteller om Oslos historie samtidig som brukerne kan nyte den storslåtte utsikten over fjorden. Det kunne også være interessant å innarbeide elementer for fysisk aktivitet og sport for å fremme de rekreative mulighetene for kommende beboere i Kvadraturen.

7. NORD-SØR AKSEN

Kirkegata, Torggata, Markveien foreslås som en ny sterk nord-sør fotgjengerakse som vil fungere som et supplement til den allerede veletablerte øst-vest aksene mellom Oslo S og Slottet (Karl Johan). Denne forbindelsen kan tilby flere former for byliv underveis, da den for eksempel gir adgang til viktige kulturdestinasjoner i Kvadraturen og forbinder sentrumsgatene med oppholdsrom og flere grønne aktivitetstilbud.

EKSEMPLER

GODE EKSEMPLER FRA ANDRE BYER

BYEN VED VANNET: LYON

Lyon utmerker seg med sin sterke byromsplan, der fokuset er en grønn, blå og opplyst by i et robust design. Alle prosjektene i byen inneholder elementer som enten fokuserer på vann, beplantning eller belysning. Den fleksible planen gjør at hvert enkelt byrom kan tilpasses lokale forhold og forutsetninger, samtidig som det oppnås en homogen by med en sterk identitet. Disse prinsippene er i høy grad relevante for Oslo, og den nærværende strategien forholder seg til mange av de nevnte prinsippene.



Place de Terreaux, Lyon.



Place de Terreaux på kveldstid.

EN LEVENDE KVADRATUR: BARCELONA

Byens sentrum er omgitt av en plan for området Eixample, som strukturelt tilsvarer Oslos Kvadratur. Siden 1986 er denne bydelen i Barcelona blitt åpnet opp med etablering av private plasser og et nettverk av parker innad i bebyggelsen. Tilsvarende løsning i Kvadraturen vil kunne åpne opp snarveier og hyggelige bakgårder for fotgjengere i Kvadraturen i Oslo.



Bakgård i Eixample, Barcelona.



Planen sikrer grønne områder for alle. Eixample, Barcelona.

MER ENN BEVEGELSE: STRASBOURG

Etableringene av gågater, egne gater for trikk, bilfrie områder og utbygging av kollektivtransporten har bidratt til et hierarkisk nettverk av trafikken. Samtidig har bruken av materiale, farger og byromsmøbler styrket områdets identitet. Her kan Oslo inspireres av Strasbourg for å nytte samme løsning i Tollbugata og Prinsens gate.



Sambruksområdet til alle formål. Strasbourg.



Oppgrader transportsystem og lag en strategi for å redusere bilparkeringer. Strasbourg.

FRA DONUT-BY TIL LEVENDE BY: MELBOURNE

Tydelige prioriteringer og gradvise oppgraderinger av de offentlige rommene har bidratt til at Melbourne er en spennende, trygg og attraktiv by - spesielt på grunn av byens prioritering av fotgjengere. Det er samtidig gjort en enorm innsats for å tilrettelegge for boliger i bykjernen, og dette er meget relevant for Oslo. Eksempellet viser hvor viktig det er med en målrettet innsats over en lengre årrekke.

VINTERLIV: MONTREAL

Montreal har mange av de samme klimautfordringene som Oslo. På tross av dette skapes det mye liv i byen på vintertid grunnet forskjellige arrangement i godt opplyste uteområdene. I stedet for å se på snøen som en utfordring, anvendes snøen i forbindelse med kulturelle arrangementer, lekeplasser, skøytebaner, kunstutstillinger og for å lage sitteplasser.

KØBENHAVN: SYKLISTENES BY

Et kontinuerlig fokus på å skape et sammenhengende sykkelnettverk, som i dag består av mer enn 340 kilometer med sykkelstier, har resultert i en voksende sykkelkultur hvor alle aldersgrupper sykler. Dette gjør at byen har et solid og bæredyktig transportsystem som også sikrer at folk kommer i bevegelse. Sykkelnettverket i Oslo bør utbygges for at en større del av byens potensielle syklister kan ta det i bruk.

62%
flere studenter
1993-2004



Aktive passasjer i **Melbourne**.

98%
flere fotgjengere i
hverdagene



Federation Square.

3311%
flere leiligheter
(1982-2002)

830%
flere beboere
(1992-2002)



Festivaler som Nuit Blanche, Montréal en Lumière og Igloofest holder liv i **Montréal** når det er -20 grader.



Folk i **Montréal** er gode til å trosse tøft vær så lenge det foregår aktiviteter utendørs som inviterer til lek og sosial omgang.



Folk i alle aldre kan sykle...

36% sykler til
jobb i København



...sommer og vinter. **København.**





SITUASJONEN NÅ OG VISJON

I dette kapitlet tydeliggjøres resultatet av analysene og registreringene av bylivet i Oslo sentrum gjennom konkrete eksempler. Eksempelene viser gater og byrom i en nord-syd-akse fra Markveien til Vippetangen. Eksempelene viser generell utfordringene for bylivet i Oslo sentrum.

Hvert eksempel er utvidet med en VISJON. Visjonen viser hvordan de ulike strategiene kan benyttes som bakgrunn for en utforming av gater og byrom for å oppnå økt byliv.

Visjonene er utviklet av Gehl Architects, og er ment som en illustrasjon, ikke en gjennomarbeidet plan.

Kartet viser strekning fra Markveien i nord til Vippetangen i syd. Langs denne strekningen er det plukket ut 7 gater og byrom som representerer et tverrsnitt av de utfordringene analysen peker på. De utvalgte eksemplene viser hvordan de fire temaene; landskap, byrom, bevegelse og byliv, tilsammen danner et helhetsinntrykk av hvordan sentrum oppleves. Eksemplene skal også kunne benyttes som en generell veiledning som kan overføres til andre byrom og gater i Oslo sentrum.

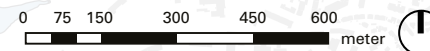
Deler av denne nord-sydaksen fungerer i dag som livlige strøkgater med godt utviklet byliv, men sammenhengen i strekningen mangler. Det skal en del strategiske grep til for at denne forbindelsen oppleves like sterk nord-syd-forbindelse som Karl Johans gate er en sterk øst-vestforbindelse gjennom sentrum.



OSLO SENTRUMS NYE NORD-SØRAKSE

1:15.000

Kirkegata/Torgata/Markveien



VIPPETANGEN - KIRKEGATA - TORGGATA - MARKVEIEN - EN MANLENDE NORD-SØR FORBINDELSE

Strekningen Kirkegata/Torggata/Markveien er preget av manglende forbindelse til fjorden, udifferansierte gater (noe som bidrar til manglende prioriteringen mellom de forskjellige transportformene), identitetsløse og rotete torg, vanskelige forhold med kryssing af Ring 1, og sentrumsgater som ikke er tilrettelagt for fotgjengere.

MANGLENDE VELKOMST FOR TURISTER

Det er mange turister som kommer til Oslo via Vippetangen, men her mangler det en verdig ankomst og en tydelig forbindelse til bysentrumet. Akershus festning (en av de største turistattraksjonene i Oslo) ligger like ved kaien. Det mangler en direkte forbindelse til Oslo sentrum, og dermed oppfordres ikke turistene til å starte deres opplevelse av Oslo herfra.

FINE KVALITETER LANGS KIRKEGATA

Etter Festningen har man en direkterute til bysentrumet og Karl Johans gaten via Kirkegata. Denne gata har mange gode kvaliteter med lange rader av trær og god plass til fotgjengere og syklist, men lange strekk mangler interessepunkter og egne målpunkt i form av butikker og kaféer. Byrommene langs Kirkegata, som Bankplassen, trenger mer allsidig byliv.

TORGATA ER EN BLANDET FORNØYELSE

Det første av Torggata har en del liv og opplevelser mellom Stortorvet og Youngstorget. Begge torgene har utfordringer nå det gjelder opplevelse og framkommelighet, og er relativt lite utviklet byliv og lav estetisk kvalitet. Mellom Youngstorget og Ring 1 er Torggata i ferd med å begges om til en fotgjenger- og sykkelprioritert sentrumsgate.

FINE OPPLEVELSER UTENFOR RING 1

Man finner mange naturskjønne kvaliteter idet vi krysser Akerselva. Markveien, som fortsetter nordover, er også populær, men dessverre er fotgjengerforholdene her ikke tilfredsstillende noe som er synd i forhold til gatens popularitet og gode handelsliv.



Ingen forbindelse mellom fjorden og festningen. **Akersstranda.**



Kirkegata er i dag en rolig gate med blandet trafikk og et begrenset handelsliv. **Kirkegata.**



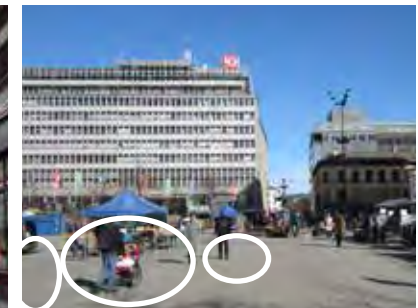
Brukerne av Oslos hovedgate må krysse Kirkegata. **Karl Johans gate/Kirkegata.**



Torget får et introvert preg da bodene danner en "vegg" til fotgjengerne. **Stortorvet.**



En viktig handelsgate som prioriterer fotgjengere, men også med god framkommelig for syklist. **Torggata.**



Bodene og elementene på plassen er mest i veien for gående og gir et rotete inntrykk. **Youngstorget.**



Vanskelige forhold ved kryssing av **Torggata/Ring 1** for både gående og syklist.



En hyggelig handelsgate som ikke har plass til alle brukerne på grunn av plassmangel og lav kvalitet på fotauet. **Markveien.**

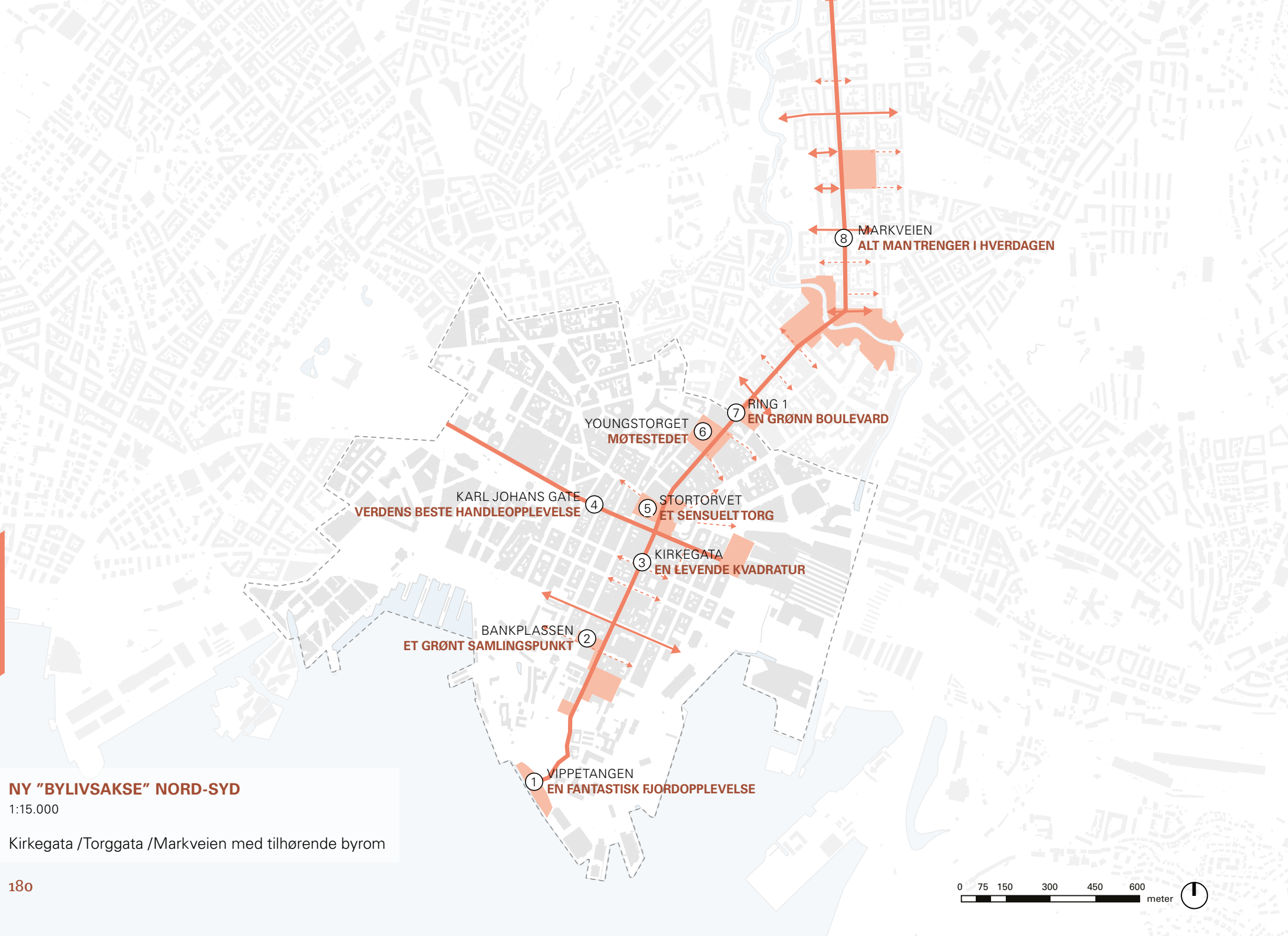


Olaf Ryes Plass skaper et flott lokalt byrom, men området bør bli mer attraktivt for barn.

NY "BYLIVSAKSE" NORD-SYD

1:15.000

Kirkegata /Torggata /Markveien med tilhørende byrom



KIRKEGATA - TORGGATA - MARKVEIEN - BYROMSPERLER PÅ EN SNOR

Å bevege seg utendørs er en stor del av bylivet - enten det er på vei til jobb, skole, offentlig transport, kjøpesenteret eller å gå tur. Oslo bør være en god by for fotgjengere, og økt trygghet og fremkommelighet vil føre til at flere inviteres til å gå istedenfor andre transportformer. For at et sammenhengende nettverk skal fungere, forutsetters det at man kan bevege seg ukomplisert og direkte mellom byområdene og de forskjellige destinasjoner. Nettverket bør integrere offentlig transport. For å styrke orienterbarheten bør nettverket etableres som et tydelig hierarki med primære og sekundære forbindelser, for eksempel med handlegater og lokalgater. Gatene vil da få forskjellige uttrykk, identitet og aktivitetstilbud. Det bør også tilrettelegges for god utsikt til og fra destinasjoner. Primærforbindelsene bør utstyres med funksjoner og tilbud for å aktivisere fotgjengerne. Gatenes romslighet vil ha stor påvirkning på om gåturen oppleves kort eller lang, og gatene bør derfor ha god plass være tilrettelagt med muligheter for pauser underveis. For de fleste er det viktig at man kan bevege seg den korteste og mest direkte veien, og dermed unngå unødvendige omveier. Derfor bør gatelinjene utformes så direkte som mulig i gatenettverket.

EKSEMPEL PÅ EN SENTRUMSGATE

Ruten Kirkegata - Torggata - Markveien er spennende fordi den knytter sammen sentrum og Grünerløkka, og allerede har mange gode kvaliteter som det kan bygges videre på. For eksempel knytter Torggata og Markveien sammen mange oppholdsrom, i tillegg til at de krysser Akerselva. Dette gjør at det finnes mange ubenyttede potensialer i området. Følgende punkter for forbedring behandles i dette avsnittet:

1. EN FANTASTISK FJORDOPPLEVESE

Langs Vippetangen anlegges det en ny forbindelse til festningen via en ny, stor trappeløsning. Ved vannkanten skapes det en rolig plass for opphold med nærhet til fjorden der utsikten til båtlivet kan nytes.

2. ET GRØNT SAMLINGSPUNKT

I Kvadraturen bør Bankplassen oppgraderes for å tilføre nytt liv, og flere aktiviteter. Plassen vil både kunne trekke til seg folk fra Vippetangen og fra Karl Johans gate. Det er svært viktig at det etableres godt definerte kantsoner, i tillegg til et program som sørger for et bredt utvalg av opplevelser for forskjellige brukergrupper.

3. EN LEVENDE KVADRATUR

Kirkegata bør bli en sambruksgate (hvor visse strekninger stenges helt for biltrafikk av hensyn til sikkerheten) som danner ryggraden i bylivet i Kvadraturen. Kirkegata skaper, sammen med Torggata og Markveien, et fotgjenger- og sykkelnettverk gjennom sentrum, og dette vil øke bylivet i Kvadraturen.

4. VERDENS BESTE HANDLEOPPLEVEELSE

Karl Johans gate bør tilrettelegges for å i enda større grad forbedre fotgjengernes fremkommelighet. Det bør også gjøres enklere å gå på de solrike nord-sørgående gatene.

5. ET SENSUELT TORG

Stortorvet bør fredeliggjøres så mer plass blir frigjort til gående ved Domkirken. Kantene rundt oppholdsrommet bør tydeliggjøres med sitteplaser og gode ventemuligheter for kollektivreisende.

6. MØTESTEDET

Youngstorget bør i enda større grad tilby muligheter for aktiviteter og opphold - både som et formelt og uformelt møtested i sentrum.

7. BEDRE OPPLEVELSE AV KVALITET LANGS RING 1

For å skape bedre overgang for fotgjengere og syklistar anbefales det å skape en bred overgang som ligger i forlengelse av de eksisterende fotgjengerlinjer i Torggata og dermed inviterer de gående til å passere trafiksikkert over Ring 1.

8. ALT MAN TRENGER I HVERDAGEN

Markveien bør omdannes til en sambruksgate, der syklistar og fotgjengerne har prioritet, spesielt barnefamilier. Gaten holdes åpen for biltrafikk og legges til rette for et begrenset antall parkeringsplasser, slik at det skapes et levende og intimt byliv i gaten.



Kirkegata kan samle det delte sentrum vest og øst for Akersryggen.

ENTOM KVADRATUR

Kvadraturen er det opprinnelige historiske sentrum i Oslo med en arkitektonisk tidsdybde på over 400 år. Kvadraturen bidrar likevel ikke i vesentlig grad til å øke bylivet og variasjonene i det tilbudet som finnes i sentrum.

Området er preget av kontorvirksomhet med omkring 25 000 arbeidsplasser. Dette bidrar til at mange mennesker har sin daglige virke i området. Til tross for dette er det bemerkelsesverdig liten forskjell på fotgjengerstrømmene i de ulike gatene i Kvadraturen. På kartet til høyre vises en fotgjengertelling en tirsdag i juni. Fotgjengertellingen viser at gatene i Kvadraturen er like mye - eller like lite brukt. Dette tyder på en mangel på et klart gatehierarki.

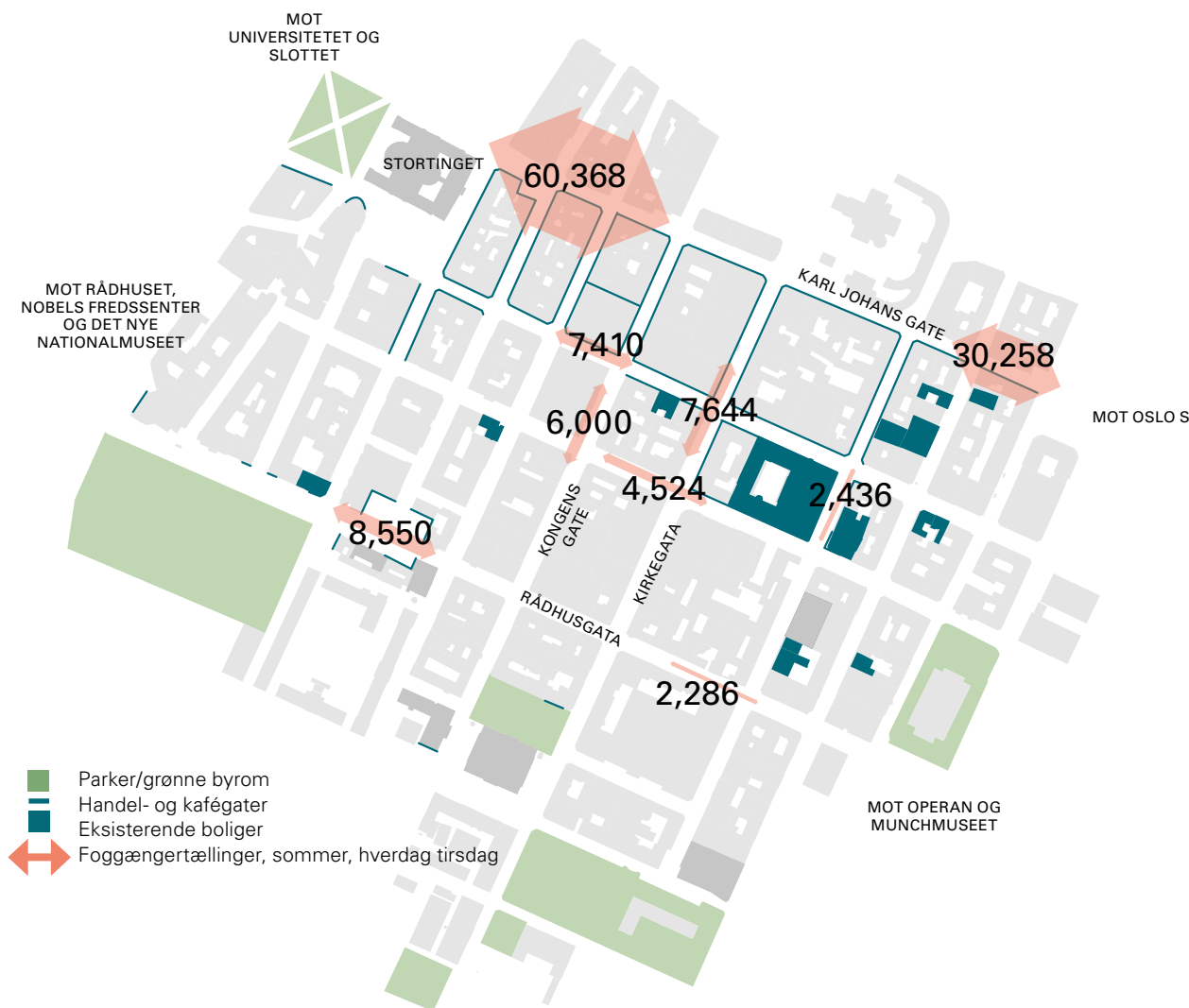
Kvadraturen har få boliger. Det er i dag kun omkring 600 boliger i området. Dette er med på å bygge opp under opplevelsen av et byområde som "stenger" klokken 17.00. Her er det også få serveringssteder og butikker som henvender sig til beboere/publikum, som for eksempel supermarkeder, barnehager eller lekeplasser. Dette medvirker til at området oppfattes som øde og stengt om ettermiddagen/kvelden og kan dermed oppleves som usikkert å bevege seg i, særlig etter mørkets frembrudd.

Kvadraturen har en veldig spennende bygningsmessig ramme med historiske bygninger i 5-7 etasjer, noe som gir en meget fin skala. Som det går fram av kartet til høyre har mange av de historiske bygningene svært lite aktiv 1.etasje. Det er først og fremst i området nær Karl Johans gate vi finner funksjoner og åpne 1.etasjer som bidrar positivt til bylivet.

Området har nærhet til fjorden og flere fine og viktige grønne parker som Festningsplassen, Grev Wedels plass, Børsparken og Kontraskjæret. Disse byrommene har et stort rekreativt potensiale som ikke er utnyttet fullt ut i dag, fordi ganske få av disse byrommene tilbyr muligheter for et rekreativt og aktivt byliv utover å sitte på en benk og nyte utsikten.

KVADRATUREN

1:6000





Kongens gate

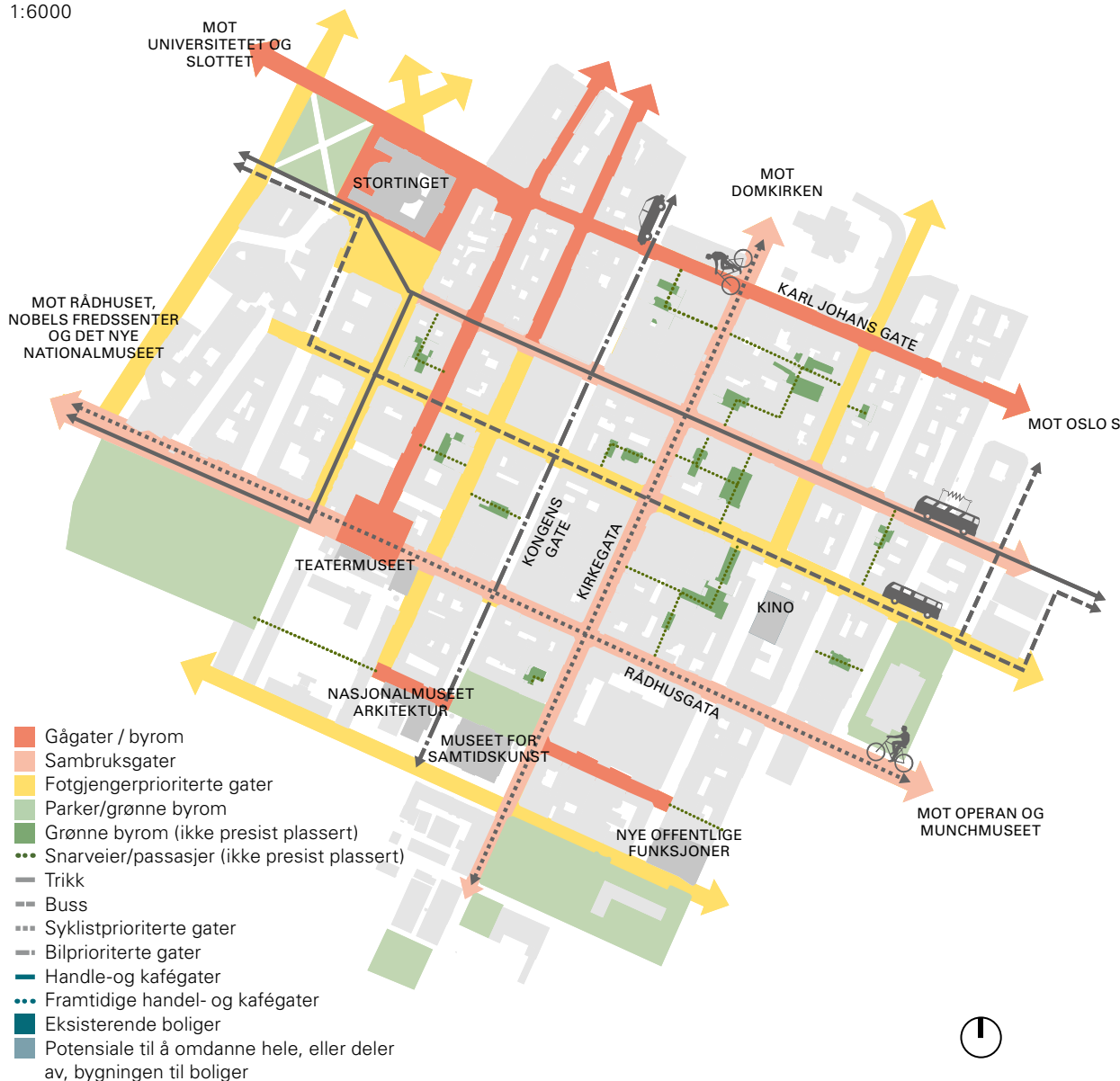
EN LEVENDE KVADRATUR

Det finnes et stort potensiale i å gjøre Kvadraturen til en mer levende og attraktiv del av Oslo. Følgende tiltak kan bidra til det:

1. Bylivet i Oslo sentrum skal bygges både på historiske og moderne rammer, men det bør i større grad fokuseres på byens historiske områder, siden flere av de nyere områdene allerede er godt utviklet. Kvadraturens flere hundre år gamle bygninger gjør at området bør bli Oslos svar på Stockholms Gamla Stan.
2. I de eldre og mer historiske områdene i sentrum, som i Kvadraturen, er nøkkelen til økt byliv å skape flere boliger og mer publikumsrettet aktivitet i 1.etasjer. Dette vil også øke trygghetsfølelsen i området på kveldstid og økt sikkerhet i regjeringsbyggene. Både nye og eksisterende bylivsaktiviteter i Kvadraturen vil å trekke mer folkeliv til området.
3. Orienterbarheten i området bør forbedres, det samme gjelder fasadene i førsteetasje, for å stimulere til økt by- og handelsliv. I dag er det først og fremst manglende aktivitet og dårlig utnyttelse av vindusarealene som får fasadene til å føles "lukket".
4. Etablere et sterkere byromshierarki, hvor byrommene tilrettelegges til sine spesifikke formål.
5. Der bør foretas en generell oppgradering av byrommene for å styrke næringslivet i området. Sentrumsgatenes næringsliv bør supplere Karl Johans gate, og dette vil også gi bylivet flere arenaer å utspille seg på.
6. Biltrafikken bør dempes og gågatenettverket utvides slik at fotgjengere i større grad enn i dag inviteres til området. Det er også et stort potensiale i å gjøre området mer tilgjengelig for syklister ved å etablere sykkelprioriterte gater.

KVADRATUREN

1:6000





TRAFIKK

Ulike trafikkformer bør få egne gater i Kvadraturen. Karl Johans gate, Øvre Slottsgate og Revierstredet foreslås som gågater. Trikken bør legges til Prinsens gate og busstrafikken til Tollbugata. Rådhusgata og Kirkegata bør i hovedsak legges om til sykkelgater. Biltrafikken bør legges til Kongens gate.



AKTIVE ETASJER PÅ BAKKEPLAN

Bylivsundersøkelser viser at handel og åpne fasader i 1.etasjer i hovedsak er prioritert i gågater. Flere åpne fasader vil sannsynligvis utvide det eksisterende bylivet med handel og servering lenger ned i Kvadraturen.



BOLIGER

I dag eksisterer det rundt 600 boliger og 25.000 arbeidsplasser i Kvadraturen. Tegningen illustrerer en tolking av områdets fremtidige potensial som boligområde. I følge tegningen legges det opp til at inntil 50 prosent av bygningsarealet skal kunne bestå av boliger.

Kilde: Ny giv i Kvadraturen! Handlingsplan 2009-2014-2024. PBE 2009.



Ny belegning på fortauene og i gaterommene vil styrke det helhetlige inntrykket av Kvadraturen.
Venezia, Italia



Grønne områder øker trivselen til besøkende og ansatte. **Milano, Italia**



Fortett i høyden inntil maks 7 etasjer mot gaten, men kanskje høyere i gården og gjerne på toppen av eksisterende bygg. **København, Danmark**



En historisk bygning omgjort for å skape mer aktivitet. Butikk og kafé i et. **Dublin, Irland**

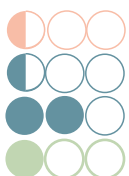
VIPPETANGEN - ET UUTNYTTET BYROM VED VANNET

Cruisebåter og ferger anløper Oslo havn i området rundt Vippetangen. Stedet er således tusenvis av besøkendes første møte med Oslo. Til tross for dette er det i dag meget få aktiviteter eller fotgjengere ved Vippetangen. Det er også registrert svært få fotgjengere ved Rådhuskaia, og her er der også stort sett ingen oppholdsaktiviteter. Det som er registrert her er ganske få mennesker som står og venter på bussen, står og ser seg rundt eller barn som løper rundt på kaia.



REGISTRERING AV KVALITETSKRITERIER

Kvalitetskriteriene er beskrevet på side 16.



KVALITETER:

- Fin beliggenhet ved Festningen og i nær kontakt med fjorden.
- Storslått utsikt.
- Turistene bidrar til å skape liv i området.

UTFORDRINGER:

- Topografien avskjærer Vippetangen fra resten av sentrum og Festningen.
- Området er svært lite benyttet.
- Kvaliteten av byrom, inventar og gatedekker er ikke god.

VIPPETANGEN - EN FANTASTISK VELKOMST TIL OSLO SENTRUM

VIPPETANGEN

1:2000



VISION

EKSEMPLER

EN MULIG TRAPP FRA VIPPETANGEN TIL AKERSHUS FESTNING

Det finnes et stort potensiale for å koble Vippetangen bedre til byen og styrke opplevelsen av fjorden. Følgende tiltak kan bidra til dette:

1. En større trapp fra Vippetangen til Akershus festning. I dag finnes det en trapp som leder opp til Festningen, men her er det store muligheter for å i større grad åpne opp mot fjorden. Med en større og mer verdig trapp kan for eksempel passasjerer fra cruiseskipene ønskes velkommen direkte fra havnen. Akershus festning vil også bli et mer attraktivt turistmål, og det kan i tillegg åpnes direkte forbindelser mellom Kirkegata og Oslo sentrum, noe som vil bidra til en forlengelse av bysentrumet.
2. Der bør også etableres en forbindelse til Kirkegata, og denne bør bli en verdig avslutning på Vippetangen. Den nedre delen av Kirkegata egner seg godt som gangstrekning til havnepromenaden, med gatetrær og flere mindre parker langs veien.
3. Opplevelsen av en havnepromenade bør styrkes ved å forbedre gatebelegningen og belysningen langs havnen. Dette vil skape bedre kontakt med vannet og samtidig bidra til bedre forbindelser mellom havnepromenaden og Oslo sentrum. Det kan også etableres grønne lommer langs promenaden.
4. Der bør skapes muligheter for kafé- og markedsaktiviteter langs kaien for å skape liv, og dermed gjøre stedet mer attraktivt for turistene, som ankommer med buss og ferje.
5. Det bør etableres nye byrom ved fjorden, med benker, idrettsutstyr og muligens en lekeplass.



KIRKEGATA - EN HOVEDGATE UTEN BYLIV

Kirkegata er en viktig forbindelse mellom sentrum, Festningen og fjorden, og det ligger en rekke viktige byrom langs gata. Kirkegata er likevel lite utnyttet som gangforbindelse.

Kirkegata har i dag blandet trafikk med både fotgjengere, biler og sykler. Fotgjengerne velger i dag ikke Kirkegata som ganglinje fremfor noen av de øvrige nord-sydgående gatene i Kvadraturen. Det er malte sykkelfelt i gate-dekket. Dette medfører at syklistene ikke har spesielt god framkommelighet fordi sykkelfeltet benyttes til parkering og varelevering.

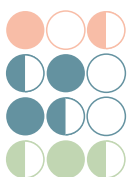
Det er satt opp en rekke sikkerhetstiltak rundt bygningene som benyttes som midlertidige kontorer for en del av departementene. Dette skaper barrierer for fotgjengerne og bidrar til at gaten kan oppleves som utrygg.

Materialkvaliteten i gaten synes ikke spesielt høy. Den ensidige trerekken i gata bidrar positivt til det overordnede inntrykket og trerekken er med på å differensiere Kirkegata fra de øvrige relativt like gatene i Kvadraturen.

Bygningene langs gaten har nesten alle en svært høy arkitektonisk kvalitet, men til tross for dette er det svært få aktive 1.etasjer eller publikumsrettede aktiviteter som henvender seg til gata.

REGISTRERING AV KVALITETSKRITERIER

Kvalitetskriteriene er beskrevet på side 16.



KVALITETER:

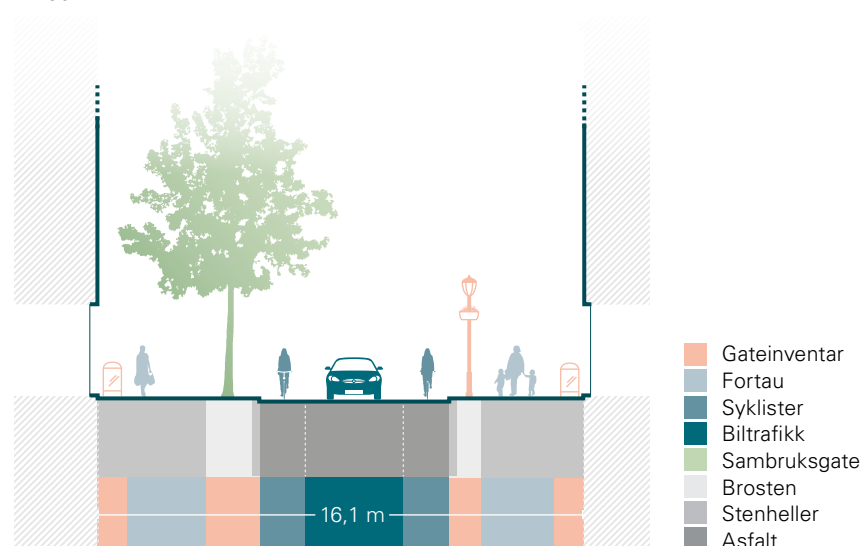
- En sterk bygningsstruktur i en fin skala.
- Mulighet for aktive 1. etasjer i de fleste bygninger.
- Sikt til viktige destinasjoner så som Festningen.
- Trær bidrar til en gate som lett gjenkjennes i gatenet-tets hierarki.
- Sykkelfelt.

UTFORDRINGER:

- Vekslende kvalitet for fotgjengere
- Meget få muligheter for opphold

SNIT KIRKEGATA I DAG

1:250





Kirkegata 2013

KIRKEGATA - EN HOVEDGATE MED VARIERT BYLIV

Kirkegata har potensiale til å bli en, lang, sammenhengende hovedgate gjennom Kvadraturen som kan tilby forskjellige opplevelser og aktivitetmuligheter. Her følger noen forslag til tiltak:

1. Kirkegate bør gjøres om til en sambruksgate som prioriterer fotgjengere og syklister, uten at noen av gruppene dominerer for mye. Biltrafikken kan opprettholdes i deler av sambruksarealene, men i risikoutsatte kvartaler med ekstra behov for sikkerhetstiltak bør biltrafikken fjernes helt og området gjøres om til en gågate. På sikt bør det vurderes om hele Kirkegata skal gjøres om til en gågate.

2. Hensynet til bymiljøet tilsier generelt lave fartsgrenser og færre biler, samtidig med at det er viktig å sikre en god fremkommelighet for de bilistene som er. Det er først og fremst gjennomgangstrafikken som bør reduseres. Det bør innføres et eget adgangssystem for varelevering til stengte gater. Alle parkeringsmuligheter i gaten bør fjernes helt.

3. Det foreslås en gateutforming med høy materialekvalitet og god detaljutforming. Gateutformingen må være i tråd med utviklingen av felles identitetsskapende trekk for alle gatene i Kvadraturen. Lyslykter, pullerter, faste og flyttbare benker, og andre møbleringselementer, bør bidra til et helhetlig preg.

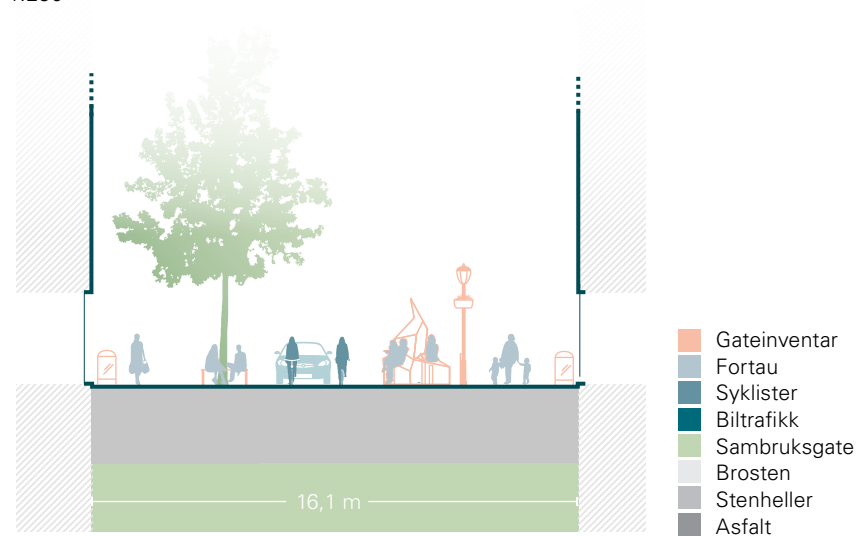
4. Sikkerhetstiltak bør i størst mulig grad integreres i gateutformingen, som faste benker, blomsterkar, kunstinntallasjoner og lignende. Pullerter langs fasaden bør i størst mulig grad begrenses. Møblering av gatetverrsnittet må ta hensyn til gatens rolle som paradegate, blant annet ved 17. mai og Gardens oppmarsj til vaktskifte på Slottet.

5. For å understreke at gaten tilknyttes gågatenettet i sentrum foreslås et gategulv med gågatekarakter for hele Kirkegata. Minimale høydeforskjeller i gatetverrsnittet og gode krysningspunkter mot de tiliggende gatene bør være en del av den helhetlige utformingen. Belegningen kan for eksempel være opparbeidet som gågatene Øvre og Nedre Slottsgate, med granittsteinsdekke som har god gang- og sykkelkomfort.

6. For å forbedre dagens byliv bør det skapes brede soner som skjermer boligfasadene mot trafikken. Dette innebærer også at dagens trerekke blir ivaretatt. De skjermede sonene skaper oppholdsrom, gateservering og kunstutstillinger aog lignende. Gaten i midten blir den aktive delen, der bilister og syklister ferdes.

SNIT KIRKEGATA VISJON

1:250





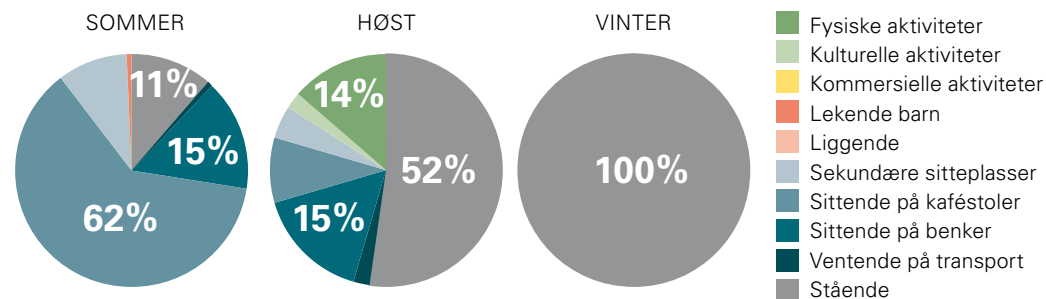
Kirkegata vision

BANKPLASSEN ER HOVEDSAKELIG ØDE

Bankplassen er et svært fint byrom hvor det er lagt ned mye arbeid i den arkitektoniske utformingen, blant annet bidrar fontenen midt på plassen til en hyggelig atmosfære i området. Plassen er tilknyttet Museet for Samtidskunst, og dets besøkende er med på å skape folkeliv og aktivitet i området. På tross av at plassen både har et flott grønt område, forskjellige kaféer og en fontene, er det registrert et generelt lavt aktivitetsnivå i området gjennom året og er, samlet sett det 3. minst besøkte området i Oslo. Noe av årsaken til dette kan være de omliggende fasadenes introvert preg, som gjør at plassen kan virke kald og avvisende. Hvis vi ser tilbake på fasaderegistreringen viser de at bankplassen ligger i et område som karakteriseres av kjedelige fasadeuttrykk.

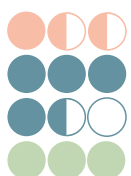
TYPER OPPHOLDSAKTIVITET GJENNOM ÅRET

Gjennomsnittsregistrering tirsdag og lørdag, 09.00-19.00



REGISTRERING AV KVALITETSKRITERIER

Kvalitetskriteriene er beskrevet på side 16.



KVALITETER:

- Fin beliggenhet i Kvadraturen og i kontakt med Kirkegata
- Gode kanter rundt området
- Flere gode byromselementer som fontenen og grønne områder

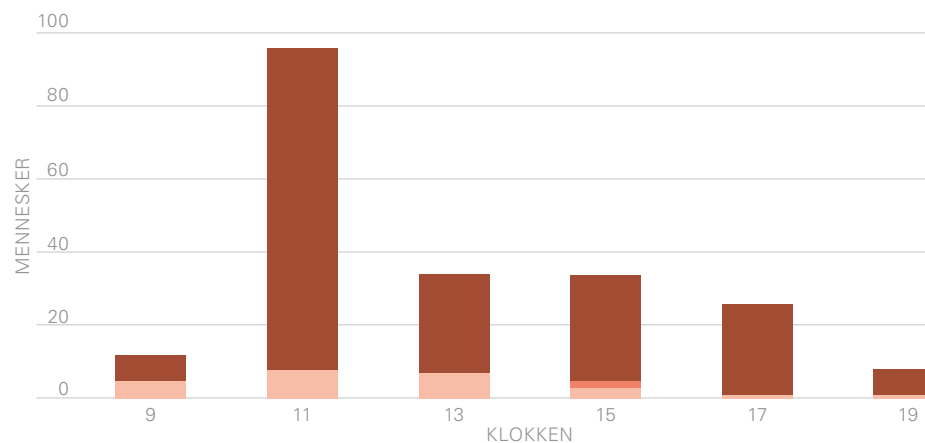
UTFORDRINGER:

- Omringet av introverte fasader
- Plassen brukes lite av andre enn museets gjester
- Ligger i et område som generelt mangler folkeliv
- Begrenset av regler i forbindelse med bevaringer i Kvadraturen

ANTALL OPPHOLDSAKTIVITETER MÅLT PÅ DAGTID

Gjennomsnittsregistrering tirsdag kl. 09-19.

Høst Vinter Sommer





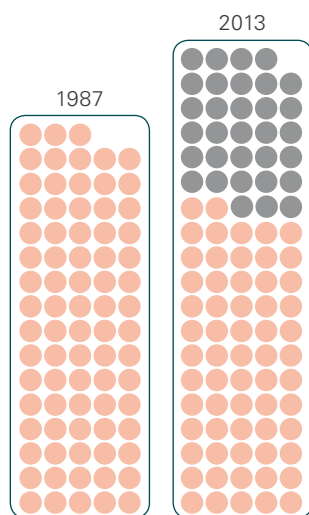
Fontenen skapt "white noise", en behagelig lyd som er med på å skjule trafikkstøyen.



Det finnes flere benkeplasser i området, men bare noen få blir benyttet.



Bankparken har svært fine designelementer, med trær og omkringliggende bygningenes fine skala.



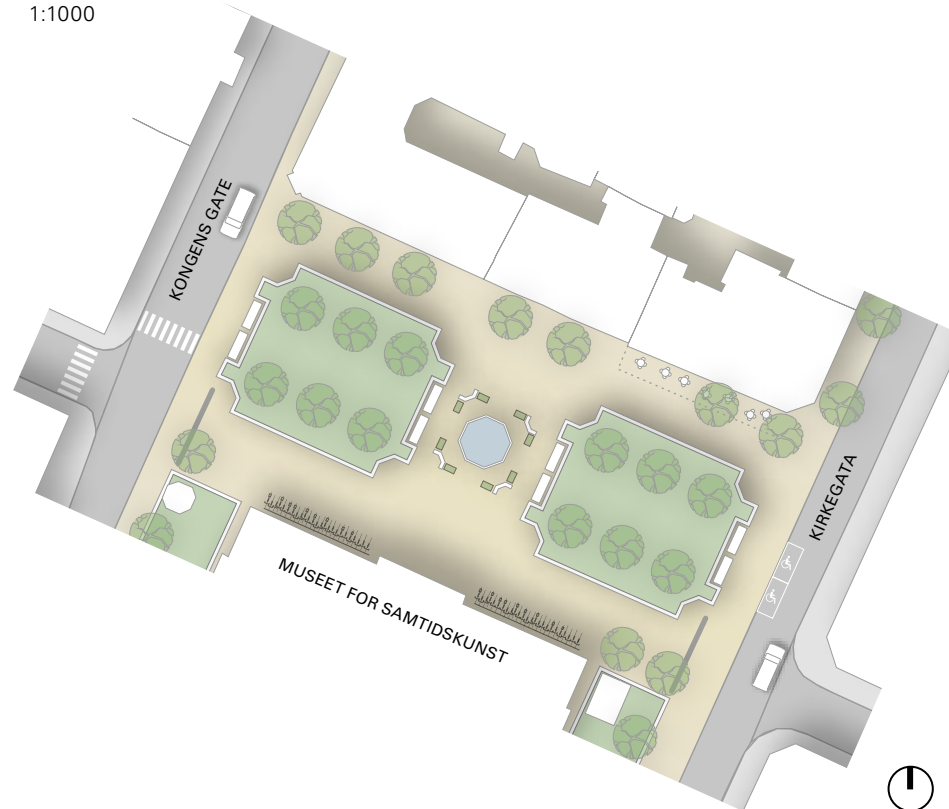
SITTEPLASSER

● Kaféstoler ● Benke

I 1987 ble det ikke registrert benker på plassen, men 78 kaféstoler. I 2013 har området både kaféstoler og benkeplasser.

BANKPLASSEN

1:1000



LYDNIVÅ - SAMMENLIGNINGER

- 80 dBA** Støy - risiko for å miste hørselen etter langvarig eksponering
- 70 dBA** En full restaurant

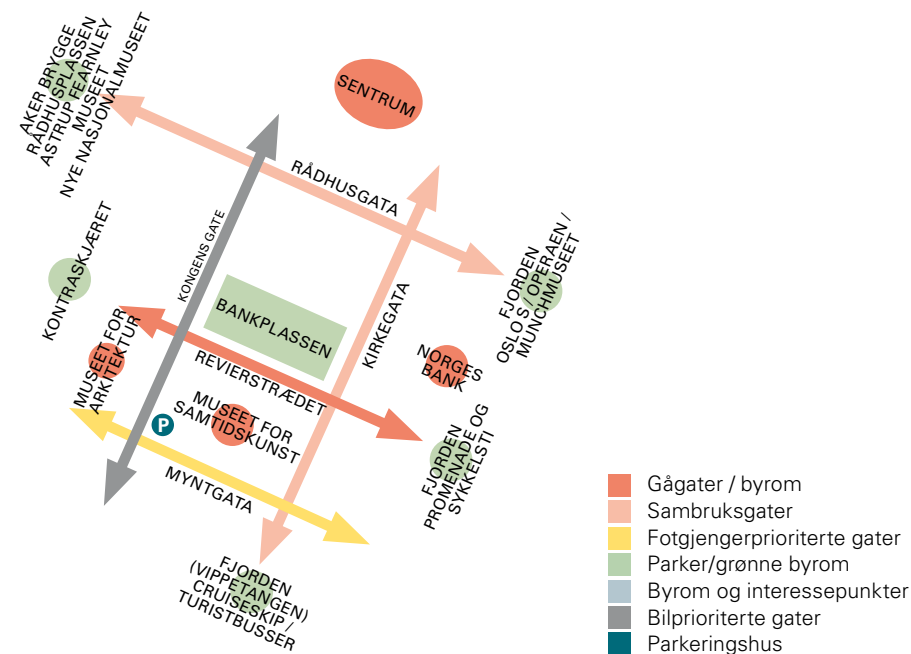
Det er registrert gjennomsnittlig 75 Dba på Bankplassen. Til sammenligning er støynivået på Ring 1, 81 Dba. Det relativt høye støynivået skyldes delvis lyder fra fontenen, såkalt «white noise», og delvis trafikk på brostenbelagte gater rundt parken. Lydnivået er derimot ikke sjenerende på Bankplassen, mens lydnivået oppleves som ubehagelig høyt ved Ring 1. Dette skyldes delvis den arkitektoniske utformingen hvor landskapelige elementer som trær og vann slører opplevelsen av støy.

BANKPLASSEN - KVADRATURENS LIVSKJERNE

Bankplassen bør ha flere fasiliteter for lek og opphold, så folk lokkes ned til Kvadraturen selv om de ikke har ærender i området. Følgende forslag til tiltak kan bidra til dette:

1. Fasadene bør åpnes opp, så kafélivet kan ta større plass. Flere kafeer vil samtidig gjøre området mer livlig, og øke tiltrekningskraften på plassen.
2. Den ene av de to plenene kan brukes til å lage et lekeområde, hvor barna kan leke mens foreldrene nyter omgivelsene og tar seg en kopp kaffe. Det er viktig at den visuelle kvaliteten på lekeplassen ikke konkurrerer med de fine, eldre bygningene i kvadraturen. Naturlige elementer, som grener og trestammer, eller andre lekeapparater i nøytrale farver, vil derfor være å foretrekke.
3. Museet har store muligheter til å bruke det andre gressarealet til å stille ut kunstobjekter som tåler vær og vind.
4. De nåværende sikkerhetsbommene kan enkelt skiftes ut med penere og mer naturlige sikkerhetstiltak. Dette kan gjøres ved å lage tilpassede sittemøbler eller ved å benytte kunstobjekter – samtidig som man vil forhindre biltrafikk ved hovedinngangen.
5. Plassdekket på plassen videreføres til de omkringliggende gatene i fotgjengernetverket. Kirkegata, som fungerer som sambruksgate, er åpen for trafikk, og bør derfor ha sikkerhetsbommer. Kongens gate er primært en nord-sør bilgate. Her er det viktig å markere fortauene der gåarealene krysser gaten.
6. Parkeringskjelleren bevares, men skiltingen må tydeliggjøres slik at den blir mer synlig og tilgjengelig og dermed mer brukt.
7. Elektroniske pullerter vil regulere trafikken og tillate varelevering på utvalgte områder.

SIRKULASJON OMKRING BANKPLASSEN



BANKPLASSEN

1:1000



OSLO S: ET UOVERSIKTELG KNUTEPUNKT

Det foreligger omfattende planer for oppussingen av Oslo S, Jernbanetorget og Christian Fredriks plass. Observasjonene som er gjort i forbindelse med Bylivsundersøkelsen baserer seg på dagens situasjon. Det ikke er utviklet en visjon for Jernbanetorget, med henvisning til pågående planprosesser i Oslo kommune.

KONTAKTEN MED BYEN ER UOVERSIKTELG

For førstegangsbesøkende, som ankommer ved Oslo S, er det mest naturlig å fortsette oppover Karl Johans gate, siden denne gaten ligger lett og åpent tilgjengelig som en fortsettelse av Jernbanetorget. Det er svært vanskelig å orientere seg i forhold til hvor bussene går fra eller hvordan man kommer videre til offentlige transportmidler ved Nygata.

PLASSER TILRETTELAGT FOR VENTING

De finnes klart flest stå- eller venteaktiviteter i området rundt Oslo S. Dette er basert på registreringer av ventende ved holdeplasser og generelt opphold i området (det er naturlig å tro at mange av aktivitetene i området er relatert til transittaktiviteter). Det finnes noen få kaféer og i perioder på dagtid er det også noen aktiviteter på sekundære sitteplasser (bakken, murer, og lignende). Antallet aktiviteter på sekundære sitteplasser overstiger antallet sittende på benker, noe som indikerer at antallet gratis sitteplasser i området ikke er tilstrekkelig. Det finnes i liten grad handel og andre kommersielle aktiviteter, men ingen kulturaktiviteter i stasjonsområdet. Oppholdsaktivitetene er direkte koblet til funksjonene i de ulike rommene. Derfor oppleves noen arealer som stårom og andre som sitterom, noe som resulterer i liten variasjon i bylivet.

FLEST ANKOMMER FRA NORD

Folkestrømmene til og fra Oslo S følger et tydelig mønster. Tellingene viser at det kommer langt flere brukere gjennom den nordlige inngangen til stasjonen. De nordlige inngangene står for mer enn 45.000 personer daglig. Dette er i overkant i forhold til hva inngangene kan håndtere i de mest aktive periodene. De største folkestrømmene i dag kommer inn gjennom kommersielle rom (Byporten/Oslo City). Denne oppbyggingen bidrar til at det skapes mer trafikk gjennom sentrene enn i de offentlige rommene utenfor Oslo S. Tellingene viser at det kun kommer 7200 personer gjennom de sørlige inngangene. Det er derimot ventet at dette tallet vil øke kraftig når utbyggingen av Bjørvika ferdigstilles. Samtidig vil flere brukere komme til å benytte broen over togbanen når arbeidet med Bjørvika blir ferdig.

BRUKERE AV STASJONSOMRÅDET

Det finnes en overvekt av unge menn på Oslo S, spesielt i området med kaféer og handel. Mange unge bruker stasjonen som et møtested, men balansen mellom menn og kvinner er ikke optimal. Generelt sett er kvinner mer aktive brukere av kollektivtrafikken og det burde derfor være flere kvinner på stasjonsområdet. Dette henger sannsynligvis sammen med at kvinner generelt er mer oppmerksomme på kvaliteten av omgivelsene, spesielt med tanke på trygghet på kveldstid. Faktorer som spiller inn kan være passiv overvåkning (overvåkningskamera) og belysning. I tillegg har rengjøring mye å si, og det estetiske inntrykket. Fraværet av kvinner kan derfor ses på som et uttrykk for at stasjonen er av for lav kvalitet.



Oslo S - trafikkteiling høsten 2005, Informasjon fra Oslo S trafikkprognose 2025.

*Fotgjengere fra Karl Johans gate og Biskop Gunnerus' gate til Jernbanetorget. Antall daglig, målt av Gehl Architects kl 8-22, tirsdag, høst 2012.

I dagens situasjon er det en nogenlunde jevn fordeling mellom fotgjengere fra forskjellige retninger

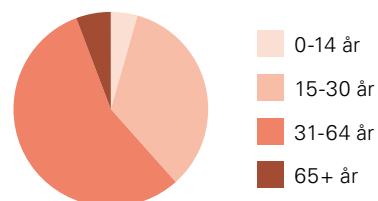


Trafikkprognose for YDT 2025 i scenario A med gangtilbud som på dagens stasjon, Informasjon fra Oslo S trafikkprognose 2025

I fremtidens situasjon vil det være en meget kraftig nord-syd gående akse for fotgjengertrafikken gjennom Oslo S.

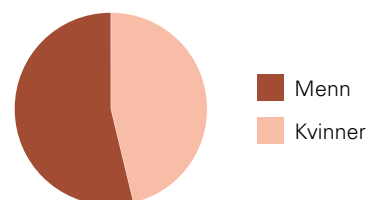
ALDERSFORDELING VED OSLO S

Registrering tirsdag og lørdag, høst 09.00-21.00



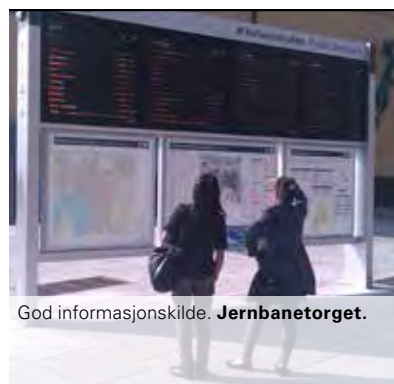
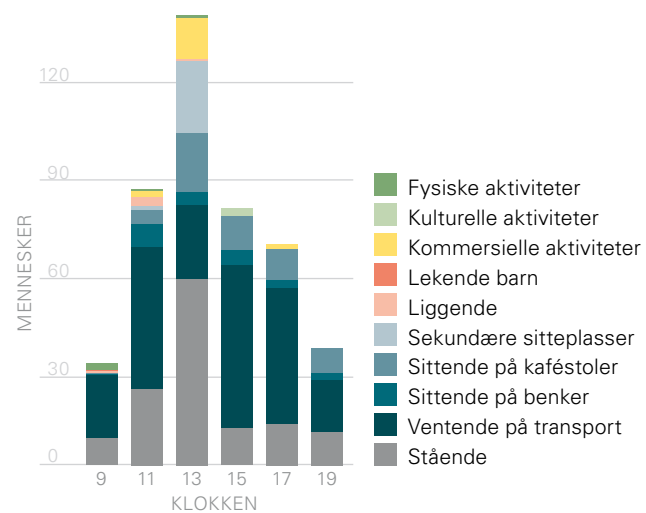
KJØNNSFORDELING VED OSLO S

Registrering tirsdag og lørdag, høst 09.00-21.00



OPPHOLDSAKTIVITETER

Gjennomsnittsregistrering tirsdag og lørdag, høst 09.00-19.00



God informasjonskilde. **Jernbanetorget.**



Karl Johans gate er det naturlige valget fra **Jernbanetorget.**



Venteområdet til trikk og buss er svært lite attraktivt og området etterlater brukere midt i veien. **Jernbanetorget/Biskop Gunnerus gate.**



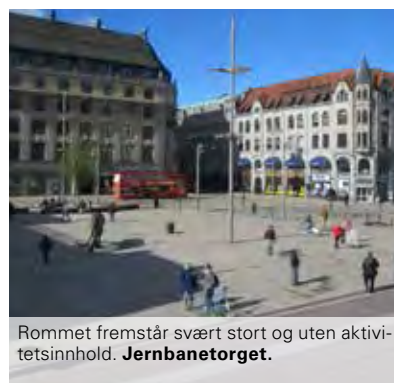
Dårlig snørydding er problematisk for fotgjengerne på vinterstid. **Jernbanetorget.**



Eldre og personer med nedsatt fremkommelighet har de største problemene på områder med manglende snørydding. **Jernbanetorget.**



Dette er det eneste området å hvile seg på utenfor **Jernbanetorget**. Mange benytter derfor trapper og andre sekundære sitteløsninger.



Rommet fremstår svært stort og uten aktivitetssinnhold. **Jernbanetorget.**



Parkeringsplassen mot fjorden skaper en barriere både fysisk og visuelt. **Christian Frederiks plass.**



Et forvirrende landskap som er vanskelig å oreintere seg i. **Schweigaards gate.**

OSLOS STOLTE PARADEGATE

Karl Johans gate er Oslos hovedgate og strekker seg fra Oslo S i sørøst til Slottet i nordvest. Den ligger på tvers av Akersryggen, noe som skaper en "hengekøye" effekt på begge sider av gaten. Karl Johans gate er i denne rapporten inndelt i to strekninger. Den første strekningen går fra Jernbanetorget til Stortinget, mens den andre strekningen går fra Stortinget til Slottsparken. De to gatedelene blir heretter vist til som henholdsvis 'gaten' og 'fortauet'. Årsaken til oppdelingen skyldes de to gatestrekningenes forskjellige karakter.

I gatens østlige del er det næringslivet som dominerer bylivet, og det finnes mange bedrifter innen handel og noe servering. Gatens vestlige del er i stor grad preget av oppholdsplasser med brede fortau mot Studentertunden og Eidsvolls plass. Fortauets primære aktivitet henger sammen med et rikt kaféliv, noe som gjør at mengden og typen av oppholdsaktiviteter er meget forskjellig i forhold til gågaten. Strekningens orientering betyr at det er skygge i gaten mesteparten av dagen, mens fortauets derimot kan tilby sol og lys på grunn av åpningen ved spikersuppa.

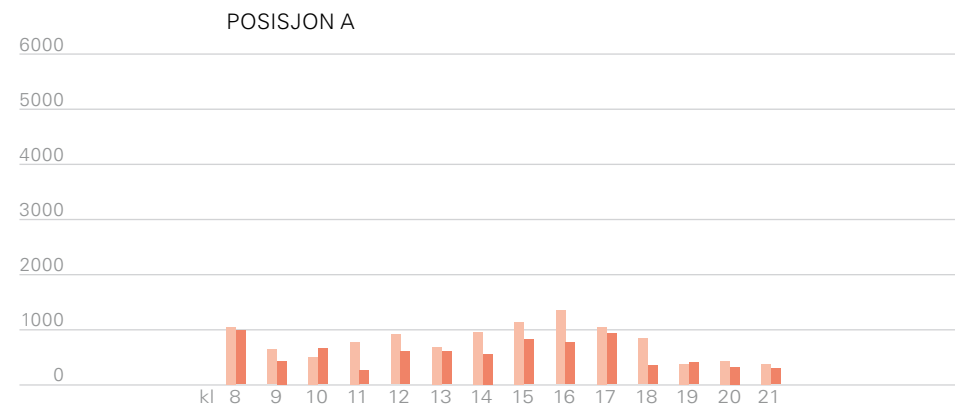
Karl Johans gate er Oslos stolte paradegade, og blant annet Stortinget, Nationaltheatret, Oslo domkirke og en del av Universitetet i Oslo ligger her. I forbindelse med opprustingen av sikkerheten i Oslo de siste årene er området rundt Stortinget i større grad blitt lukket for biltrafikk. Dermed er gågaten i praksis utvidet til Rosenkrantz' gate.

FOTGJENGERTELLINGER TIRSDAG

Totalt for høst, sommer og vinter

* Sommertellingen for posisjon A ble forhindret på grunn av ombygging av parken

■ Høst ■ Vinter ■ Sommer



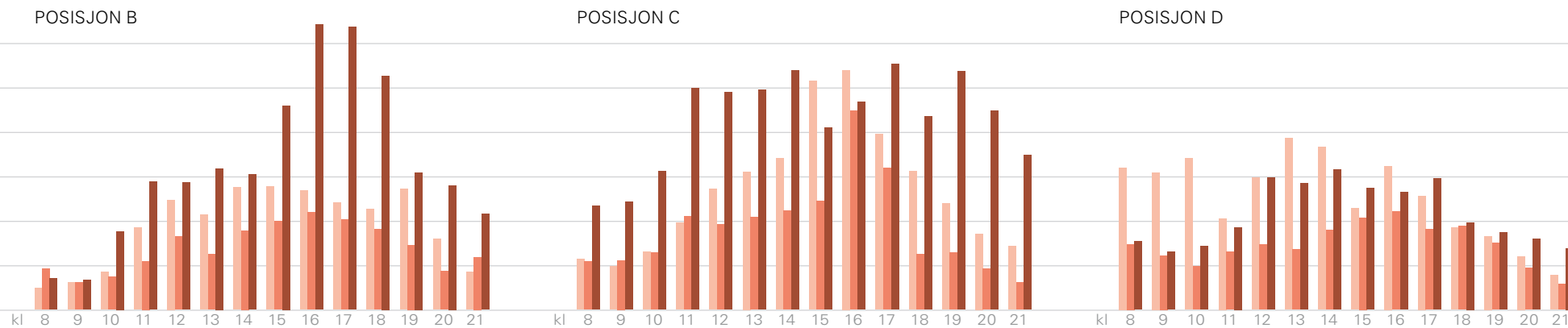
Sitteplasser i solen: **129** sitteplasser på benker
1151 sitteplasser ved uteserveringene

KARL JOHANS GATE OG KARL JOHANS FORTAUET

1:3.000

GATENS TOPOGRAFI: EN HENGEKØYE

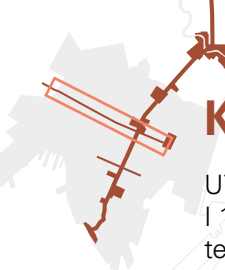




Sitteplasser i skyggen: **6** sitteplasser på benker
388 sitteplasser ved uteserveringene

BEVEGELSE - SKYGGE





KARL JOHANS GATE MANGLER STADIG Plass til fotgjengerne

UTFORDRINGER VED SPIKERSUPPA

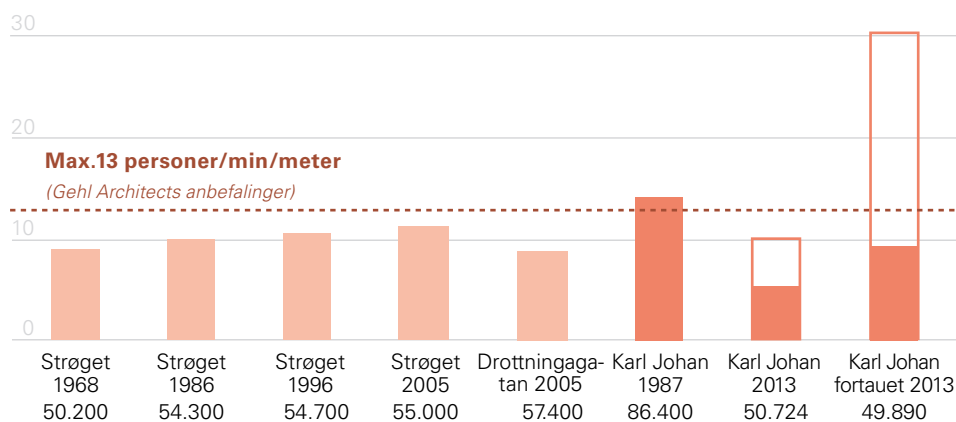
I 1987 var Karl Johans gata nærmest et offer for sin egen suksess, både i 'gaten' og 'fortauet' ved Spikersuppa, på grunn av stor fotgjengertrafikk. I løpet av de siste årene er det gjennomført en stor utbygging av gågatenettverket som har redusert noe av presset. Men på tross av en oppgradering av fortauet overfor Eidsvolls Plass og Studenterlunden i 2005, har denne delen av gaten fremdeles mange utfordringer i forhold til å kunne bære mengden av fotgjengere. Det er for liten plass til alle menneskene som beveger seg her på de mest folksomme dagene.

KAFÉLIV OG FOTGJENGERSTRØMMER

Mangelen på plass henger blant annet sammen med at det intense kafélivet tar opp mye plass. I sommertellingen ble det talt over 30 fotgjengere per minutt på Karl Johans fortauet utenfor Spikersuppa. Det er 17 fotgjengere flere per minutt enn hva gaten har kapasitet til, uten at det oppleves trangt og at man "går i kø". Denne anbefalingen er vurdert av Gehl Architects på bakgrunn av studier og erfaringer fra andre byer. Presset er bare tilstede på den bebyggede siden av veien der kaféene tar opp over halvdel av det gangbare arealet. Veksten av kaféer og fotgjengere gjør at man er nødt til å forbedre arealene.

FORTAUSKAPASITET

Fortauets bredde fra fortauskanten til fasaden Fortauets faktiske gangbare bredde

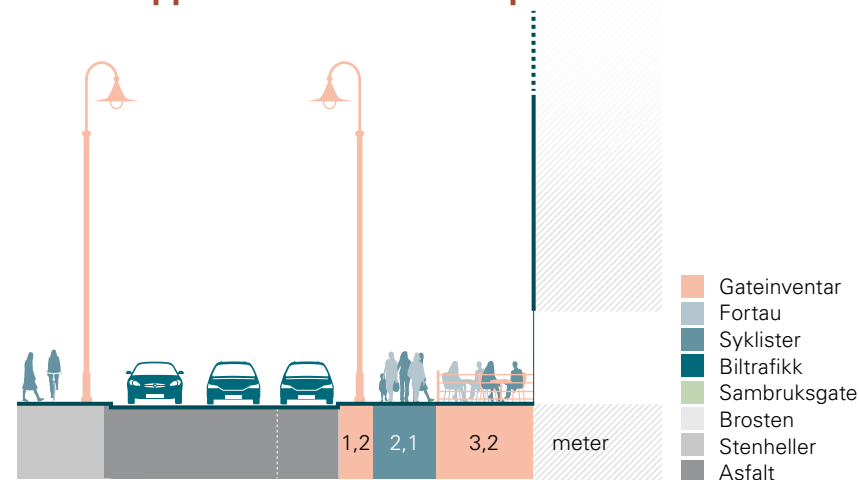


STED, ÅR OG FOTGJENGERE TOTALT, SOMMER, LØRDAG, KL. 08-21

KARL JOHANS FORTAUET (mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata)

1:250

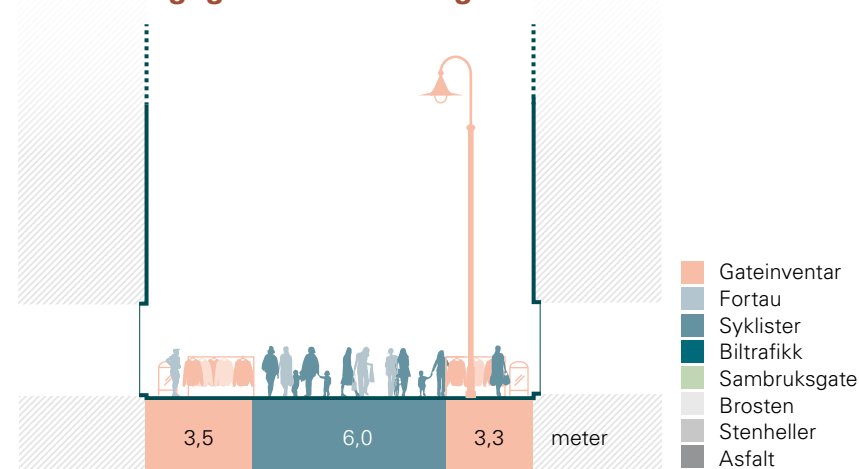
Kaféne opptar 50% av arealet på fortauet



KARL JOHANS GATE (mellom Øvre- og Nedre Slottsgate)

1:250

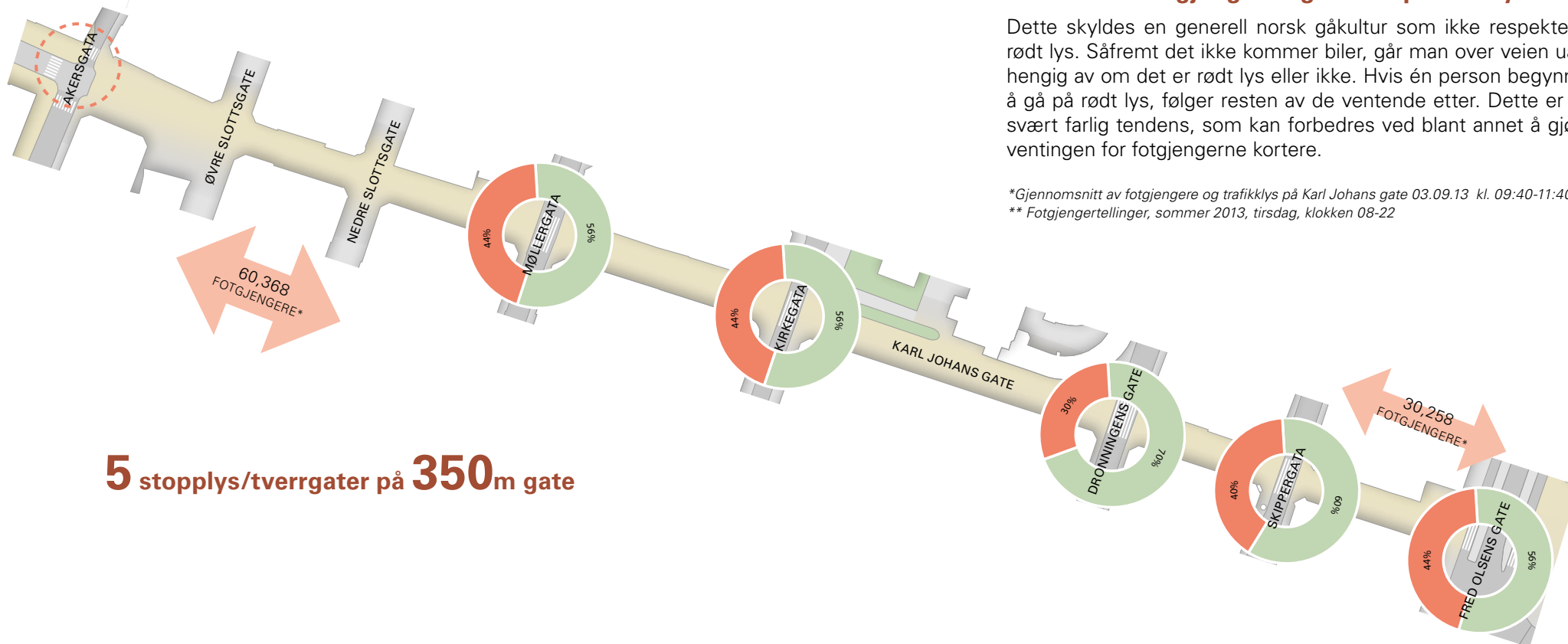
45% av gågaten brukes til gateinventar



GAENDE NEDPRIORITERES I GÅGATEN

KARL JOHANS GATE

1:2000



5 stopplys/tverrgater på 350m gate

AKERSGATA*, 11:40

493 personer/10 min
6 biler/10 min

*Akersgata er i forbindelse med oppgradering av sikkerheten rundt Stortinget stengt for gjennomgangstrafikk sommeren 2013.

MØLLERGATA, 11:10

20 sek

190 personer/10 min

14 sek

241 personer/10 min

49 biler/10 min

44% går over på rødt

KIRKEGATA, 10:50

20 sek

170 personer/10 min

14 sek

217 personer/10 min

20 biler/10 min

44% går over på rødt

DRONNINGENS GATE, 10:30

23 sek

88 personer/10 min

21 sek

209 personer/10 min

41 biler/10 min

30% går over på rødt

SKIPPERGATA, 10:10

23 sek

89 personer/10 min

20 sek

132 personer/10 min

20 biler/10 min

40% går over på rødt

FRED OLSENS GATE, 9:40

60 sek

146 personer/10 min

38 sek

183 personer/10 min

25 biler/10 min

44% går over på rødt

41% av fotgjengerne går over på rødt lys!*

Dette skyldes en generell norsk gåkultur som ikke respekterer rødt lys. Såfremt det ikke kommer biler, går man over veien uavhengig av om det er rødt lys eller ikke. Hvis én person begynner å gå på rødt lys, følger resten av de ventende etter. Dette er en svært farlig tendens, som kan forbedres ved blant annet å gjøre ventingen for fotgjengerne kortere.

*Gjennomsnitt av fotgjenger og trafikklys på Karl Johans gate 03.09.13 kl. 09:40-11:40

** Fotgjengertellinger, sommer 2013, tirsdag, klokken 08-22

SITUASJONEN NÅ

EKSEMPLER





Karl Johans fortuet

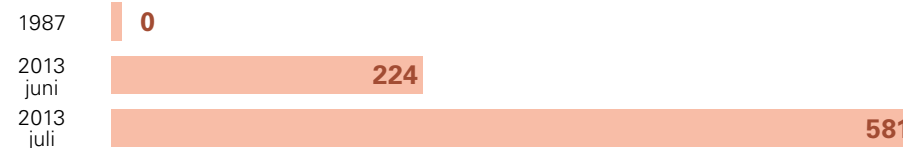
BYENS MEST POPULÆRE SITTEPLASSER

På fortauet langs de sørvestlige fasadene ved Spikersuppa, når solen helt ned til gatenivå. I motsetning til i 1987, da fortauet kun var tilrettelagt for transport, er kafétilbudet svært utbredt i området i dag. Denne delen av gaten ble oppgradert i 2005, da kjørefeltet ble brolagt med gatestein og fortauene fikk granittheller og ny kantsten.

Det finnes mange sitteplasser som er svært hyppig brukt. I juni 2013 ble det registrert over 200 sitteplasser på kaféer langs fortauet i Karl Johans gate og i juli samme år var antallet sitteplasser økt til 600. Et øyeblikksbilde på en hverdag i juni viser at 86 prosent av plassene var opptatte og at det i gjennomsnitt var en ventetid på 15 minutter for å få plass. Kaféene er med andre ord svært populære, men det er fortauet på denne side af gaden også, og derfor er det vanskelig for kaféene å utvide så de kan etterkomme den store etterspørselen - selvom det er masse plass på den andre siden av veien.

* Fotgjengertellinger, sommer 2013, tirsdag, klokken 08-22

REGISTRERTE KAFÉSTOLER (KARL JOHAN FORTAUET)



17 min. ventetid på en sitteplass til en av de populære kaféene

86% av fortauets sitteplasser er opptatt

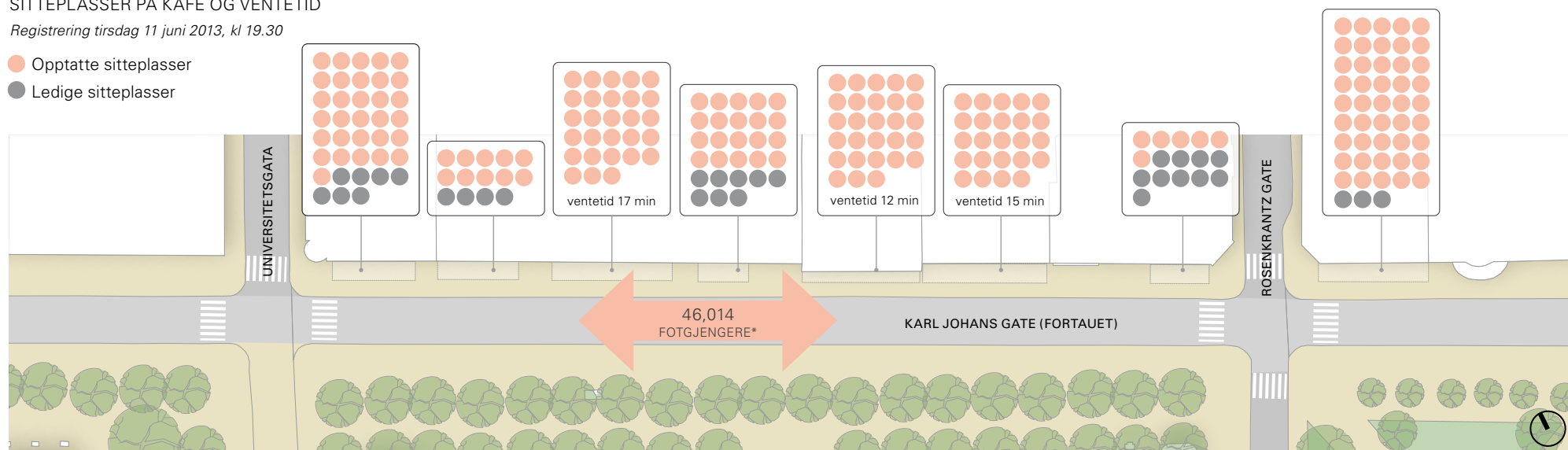
KARL JOHANS FORTAUET

1:1000

SITTEPLASSER PÅ KAFÉ OG VENTETID

Registrering tirsdag 11 juni 2013, kl 19.30

- Opptatte sitteplasser
- Ledige sitteplasser



SITUASJONEN NÅ

EKSEMPLER

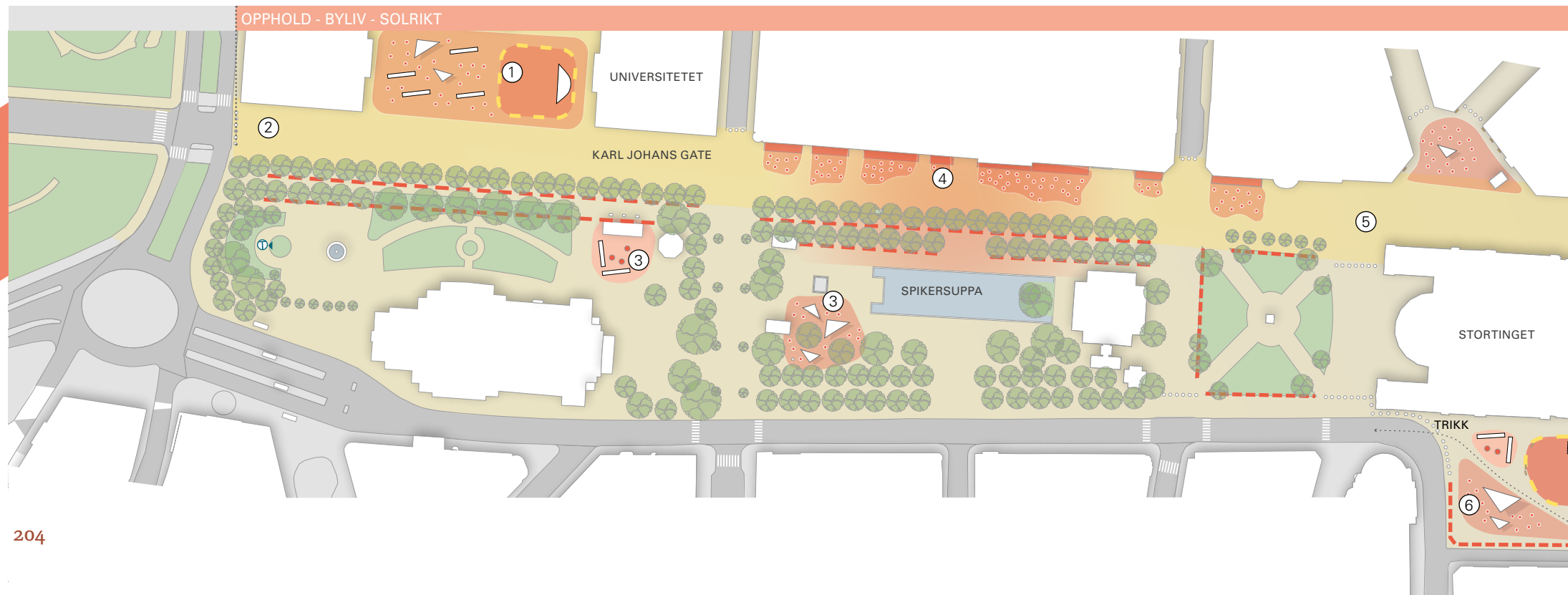
KARL JOHANS GATE - VERDENS BESTE OPPLEVELSE

Karl Johans gate er meget populær, og den manglende kapasiteten legger opp til å etablere tiltak som kan styrke gå- og oppholdsopplevelsen langs gaten.

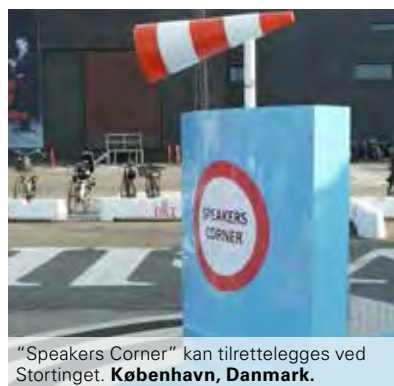
1. Foran universitetet bør det tilrettelegges for aktiviteter som stimulerer til idéutveksling, som opplesninger, bokkaféer og utstillinger - gjerne av studentene.
2. Karl Johans gate bør utvides til Slottsparken om sommeren, mens det nåværende området er passende for vinterstid.
3. Det bør lages en lekeplass i Spikersuppa.
4. Kaféarealet bør utvides mye mer om sommeren noe som også vil skape bedre forhold for fotgjengerne.
5. Arealet rundt Stortinget bør, av sikkerhetsmessige årsaker, stenges av for trafikk.
6. Wessels plass tilbyr i hovedsak kafebesøk, samtidig som den fremstår som et demokratisk samlingssted.
7. Egertorget er et viktig møtested i sentrum, med god tilgang til kollektivtrafikken. På grunn av torgets plassering bør det holdes av plass slik at utsikten oppover og nedover Karl Johan bevares.

KARL JOHANS GATE OG KARL JOHANS FORTAUET

1:2000



8. Det bør plasseres benker langs alle nord-vestlige hjørner, slik at solen fra Kvadraturens nord-sydligte gater kan nytes.
9. På plassen ved Domkirken foreslås det sittegrupper i grønne omgivelser.
10. Alle fotgjengeroverganger bør være opphøyde til nivå med fortauet (bortsett fra ved Kongens gate). Dette for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for fotgjengerne. Fotgjengerovergangen fra Jernbanetorget til Karl Johans gate er spesielt utsatt, slik den er i dag.



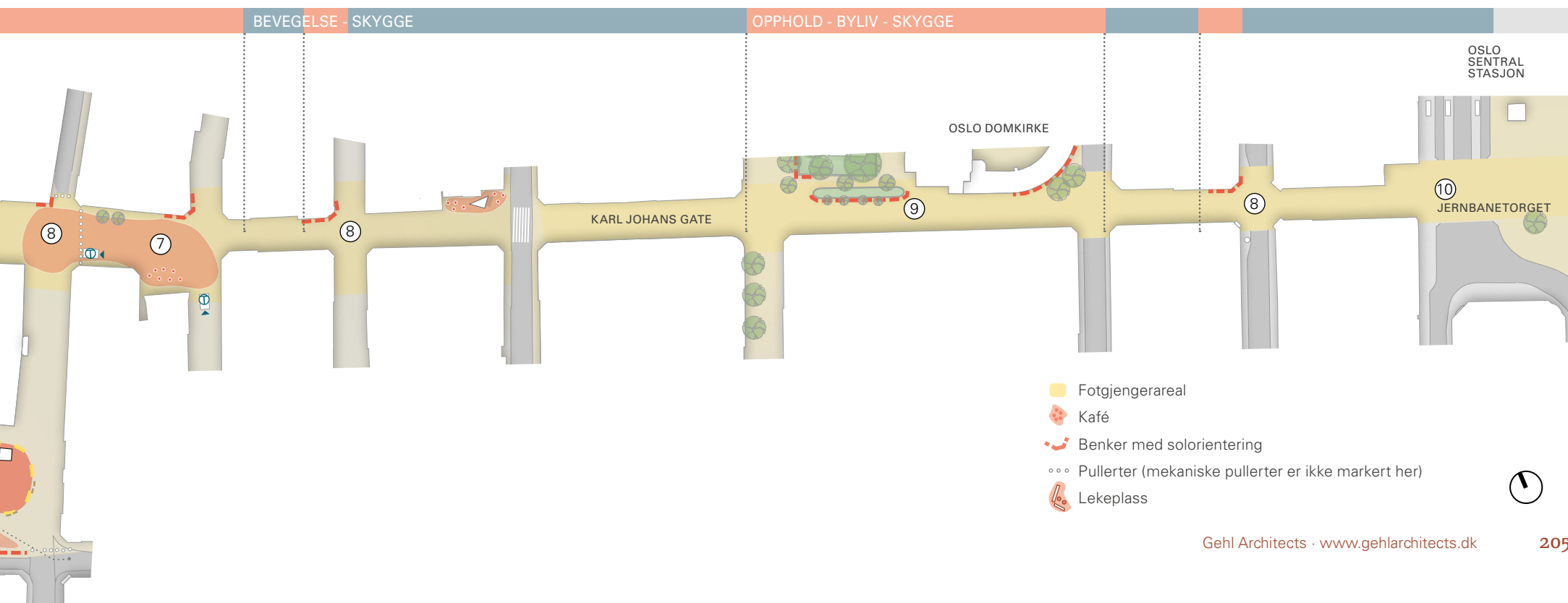
"Speakers Corner" kan tilrettelegges ved Stortinget. **København, Danmark.**



Aktiviteter for barn kan integreres i byens landskap. **Varde, Danmark.**



Solfylte områder er attraktive både for beboere og besøkende. **Svendborg, Danmark.**



VISJON

EKSEMPLER

STORTORVET HAR STØRRE POTENSIAL

BYENS SENTRUM

Stortorvet har i flere århundrer vært det naturlige sentrum i Oslo. Når veiavstanden til Oslo vises på veiskilt, er det avstanden til Stortorvet som måles. Torget skaper også et egen oppholdsrom foran domkirken. Tidligere var torget både et trafikkknutepunkt og parkeringsplass, men i dag fungerer det i hovedsak som byens blomstertorg.

FOR FÅ AKTIVITETER

Stort sett alle aktiviteter på torget er knyttet til venting på kollektivtransport eller til handel i blomsterforretningene. Det er registrert relativt få som oppholder seg i området, hverken som sitter eller leker.

UUTNYTTEDE POTENSIALER

Det er flere uutnyttede potensialer ved torget. Det finnes blant annet ingen kontakt med byrommets kanter. Dette betyr at det ikke finnes noen naturlig funksjon som forbinder folkelivet med butikker og kaféer rundt selve torget. Dermed skjer det ikke utskiftninger i aktivitetsinnholdet gjennom sommeren og vinteren, da alle funksjonene er permanente og de fleste av disse er nødvendige aktiviteter.

REGISTRERING AV KVALITETSKRITERIER

Kvalitetskriteriene er beskrevet på side 16.



KVALITETER:

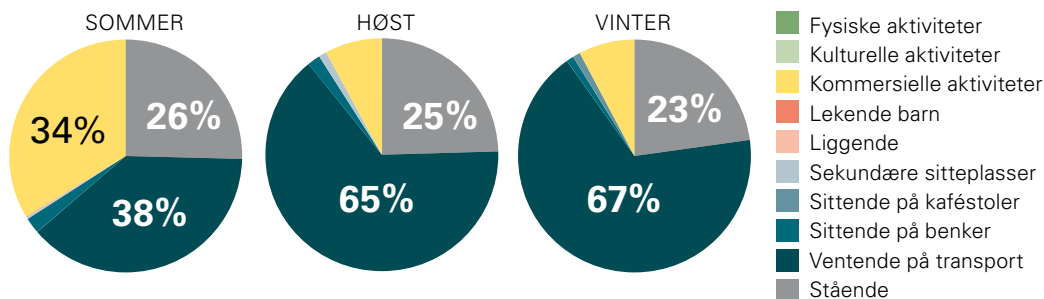
- Sentral beliggenhet med nær beliggenhet til viktige gater og områder
- Gode ytterkanter og en fin skala
- Monumental domkirke som et eget landemerke

UTFORDRINGER:

- Potensial til å forbedre sammenhengen med Karl Johans gate og Torggata
- Lite kontakt med omkringliggende bygninger og aktiviteter på bakkeplan
- Et introvert og rotete blomstermarked
- Markeringen og belegningen i området er meget nedslidt
- Gåvenlig område som blokkeres av stolper, søppelkasser, osv.
- En benk på torget

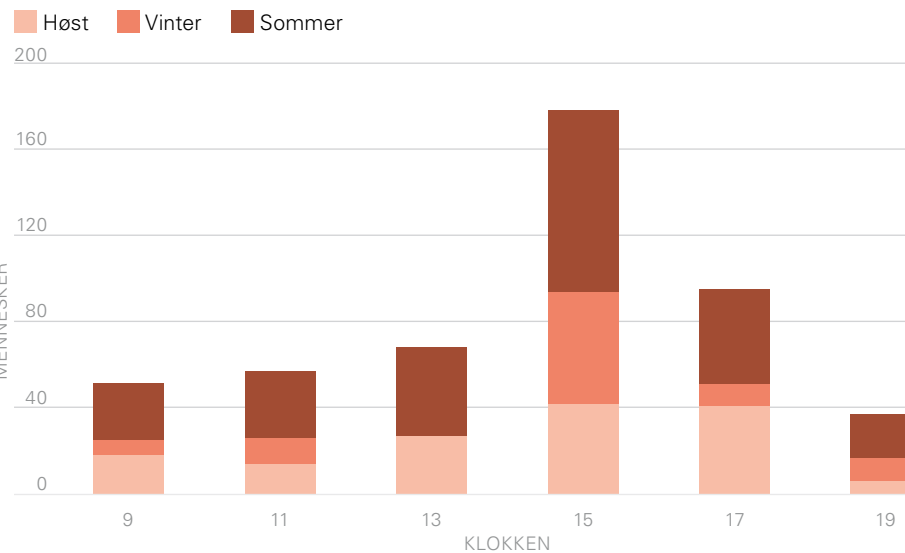
TYPER OPPHOLDSAKTIVITET GJENNOM ÅRET

Gjennomsnittsregistrering tirsdag og lørdag, 09.00-19.00



ANTALL OPPHOLDSAKTIVITETER MÅLT PÅ DAGTID

Gjennomsnittsregistrering tirsdag kl. 09-19.





Et fint og frodig liv på **Stortorvet**....



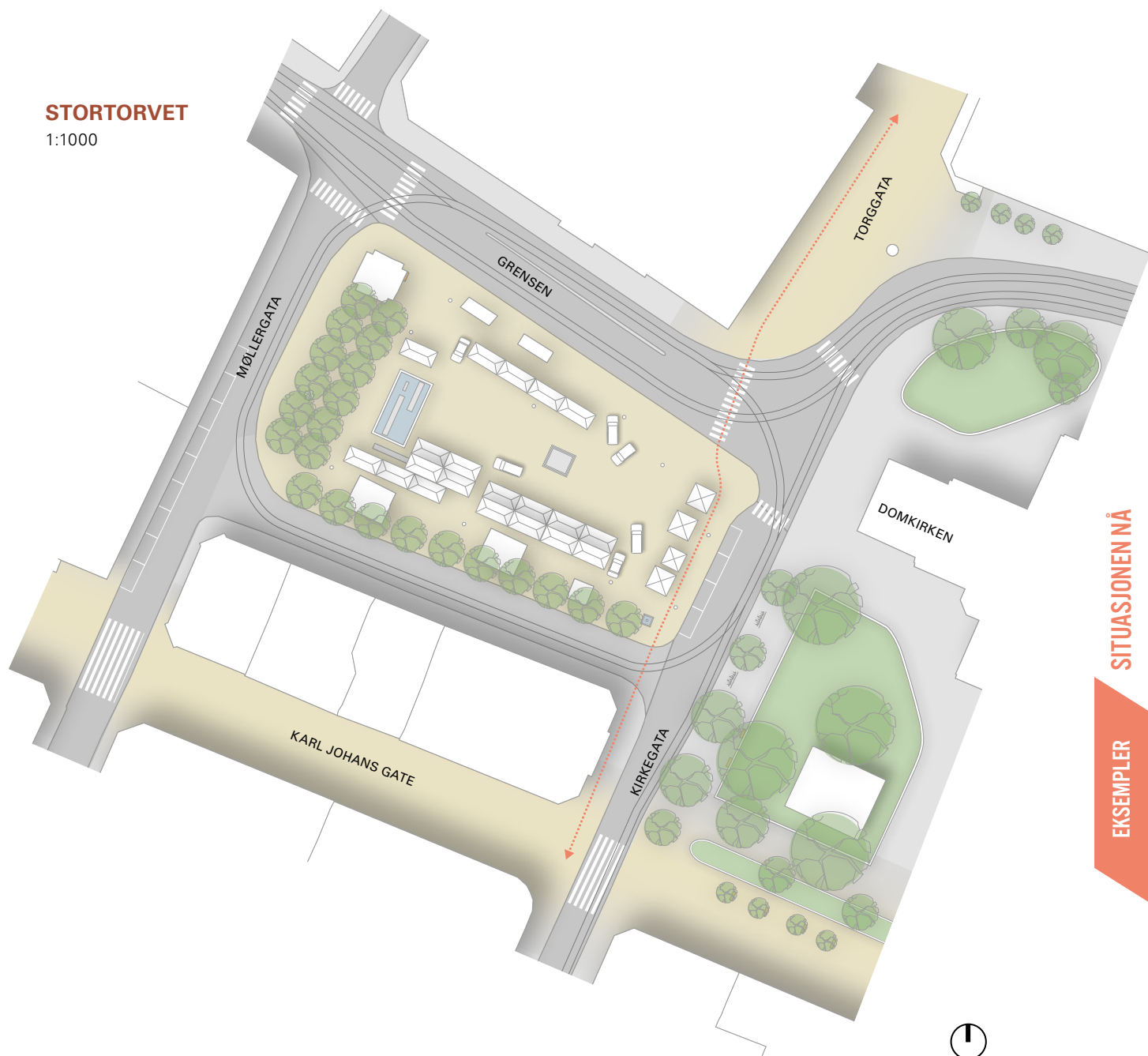
...torget er dessverre også parkeringsplass til de butik drivendes biler, noe som skaper mye rot. **Stortorvet**.



Frømmeligheten for gående i området rundt **Stortorvet** hindres av lysmaster og annet gateinventar.

STORTORVET

1:1000



SITUASJONEN NÅ

EKSEMPLER

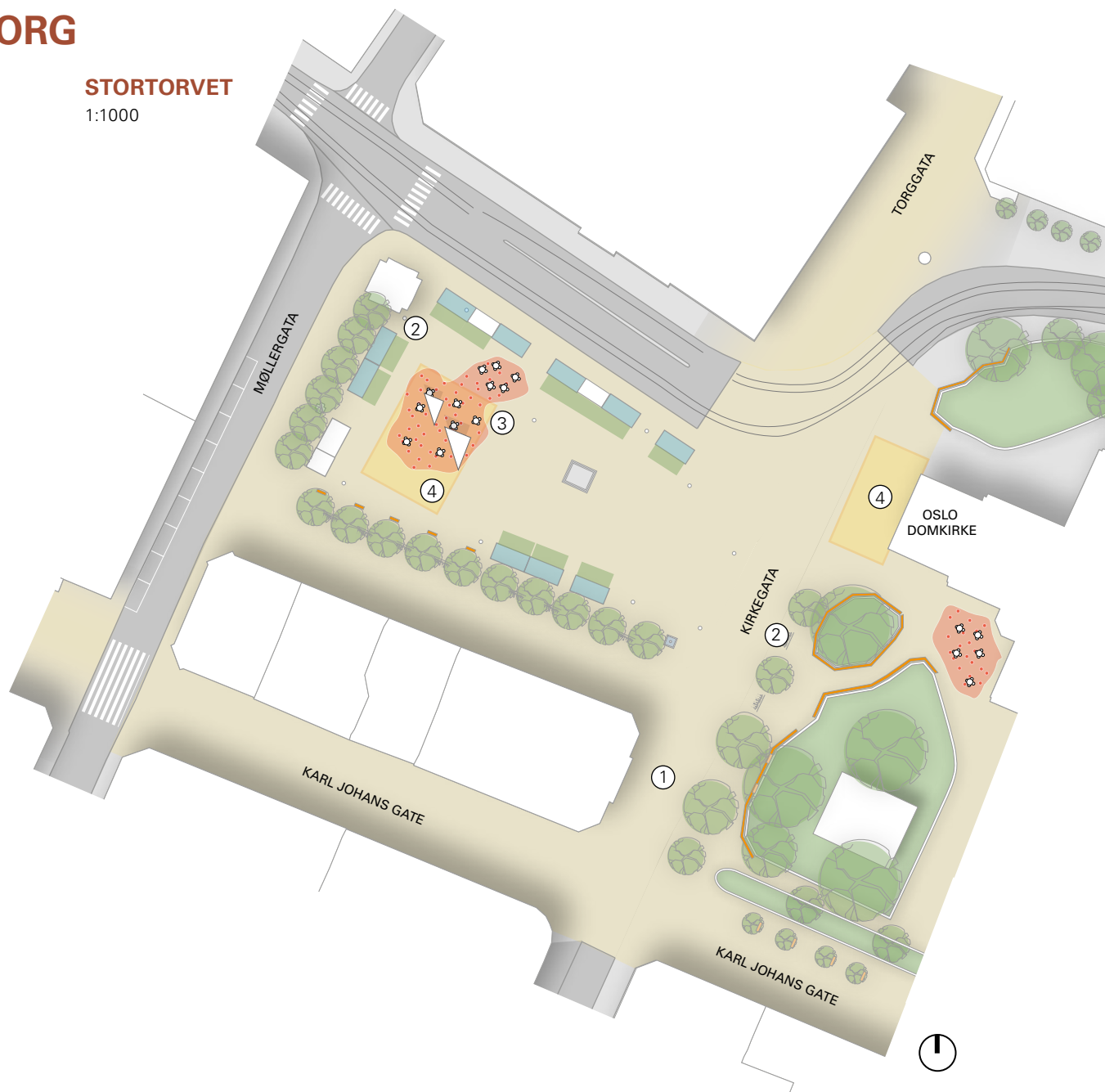
STORTORVET - ET SANSELIG TORG

Det er besluttet i en pågående reguleringsprosess av Stortorvet, at den nåværende vendesløyfen skal tas vekk. Torget vil da få større utviklingsmuligheter og bør tilrettelegges som et behagelig oppholdsrom, som kan avlaste Karl Johans gate.

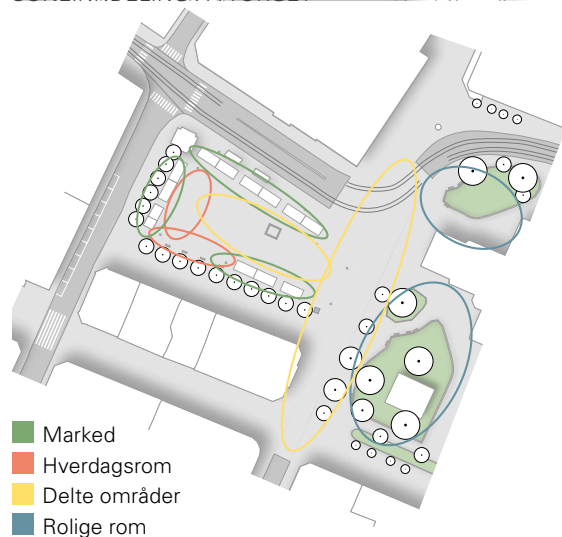
1. Stortorvet kommer i kontakt med omgivelsene og Karl Johans gate forlenges.
2. Kantsonene skaper rom og anledning for møter. Områdene kan aktiviseres med møblering. Ved å la Stortorvets kantsoner aktiveres kan sammenhengen mellom Karl Johans gate, Torggata og Oslo domkirke forsterkes
3. Blomsterbodene på markedet bør få faste paviljonger i glass, da disse tilfører visuell nærhet til blomstene for forbipasserende og kunder. Noen av paviljongene kan utformes som kaféer. Med glasspaviljonger skapes det et mer intimt rom på torget, menneskene kommer nærmere hverandre og det legges i større grad til rette for at menneskene kommuniserer mer sammen.
4. Stortorvets hverdagsrom bør markeres med et spesielt plassdekke som skaper kontraster. Møblene bør være flyttbare slik at de kan brukes etter behov, og plassen foran Domkirken bør beplantes og få flere lange benker, hvor man kan sitte og være en passiv del av bylivet. Det bør også legges et underlag foran domkirken for å fremheve bygningen. Generelt bør torget få betydelig flere sitteplasser, både faste og flyttbare. Plassdekke forlenges mot fasaderekken mot syd. Vendesløyfen for trikke er vedatt fjernet. Dette gir rom for å utvikle serveringssteder og handel mot torget. Arealet under trerekkene bør aktiveres.

STORTORVET

1:1000

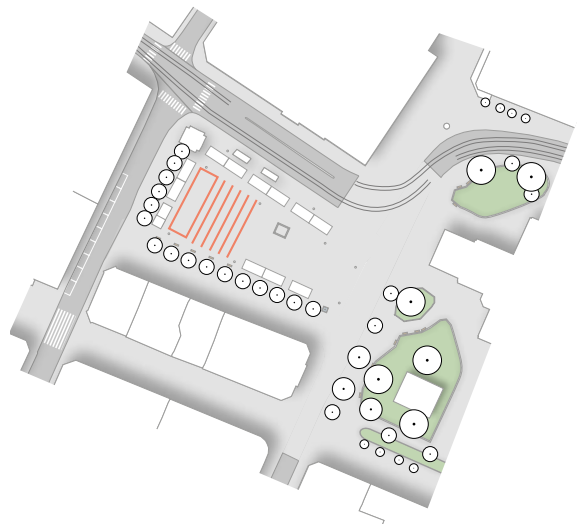


SONEINDELING PÅ TORGET



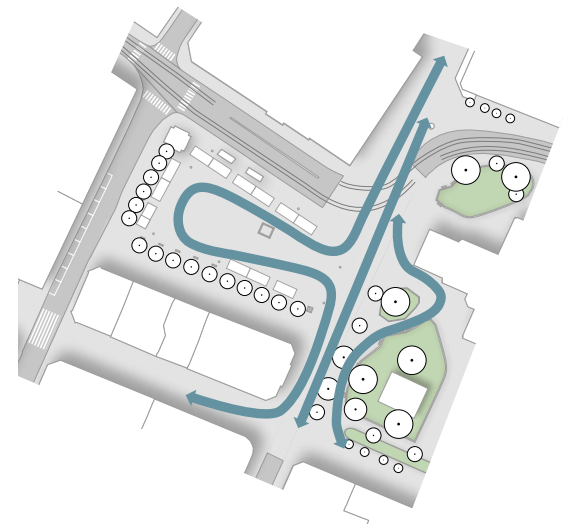
Den dynamiske ytterflaten skaper gode muligheter for blomstermarked, utendørskonserter, julemarked og lignende. For å tilrettelegge for arrangementer bør området utstyres med tilgang på vann, elektrisitet og internett.

PLASS TIL EVENTS



Stortorvet får tydelige rom som vil fungere godt også på kveldstid. Torgata blir et delt område hvor fotgjengere deler rommet med trikken og vareleverandører.

BEVEGELSESMØNSTRE



Ved å aktivere kantsonene skapes liv og bevegelse over hele plassen.



YOUNGSTORGET: GJENNOMGANGSRØM

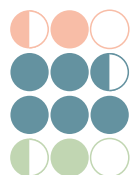
Youngstorget er et viktig demokratisk møtested i sentrum og det er her Arbeiderbevegelsen holder møte 1. mai hvert år. Landsorganisasjonen i Norge holder til i like i nærheten, og det samme gjør fleste av arbeiderbevegelsens organisasjoner. I tillegg ligger Folketeaterbygningen, Folkets Hus og Venstres hus på plassen. Torget er derfor både et byrom for hverdagslivet, men også et rom til spesielle arrangement. Det foregår handel fra forskjellige markedsboder langs fortauet som krysser plassen. Oppholdsregistreringene ved vintertellingene viser at halvparten av livet på plassen er i forbindelse med handel på markedet, men generelt sett er det svært lite aktivitet på vintertid, da det ikke finnes noen spesielt inviterende tiltak i området.

SKYGGEN ER EN UTFORDRING

På sommertid tredobles aktivitetsnivået på torget og majoriteten av besøkene er relatert til kaféopphold. En utfordring her er at Folkets Hus kaster en stor skygge over store deler av plassen. Skyggen treffer i hovedsak østsiden av torget. Det betyr at det er på den vestlige delen man har mulighet til å nyte solen, men denne delen av torget blir avskåret av handelsbodene som skaper en slags fotgjengerpassasje på tvers av torget.

REGISTRERING AV KVALITETSKRITERIER

Kvalitetskriteriene er beskrevet på side 16.



KVALITETER:

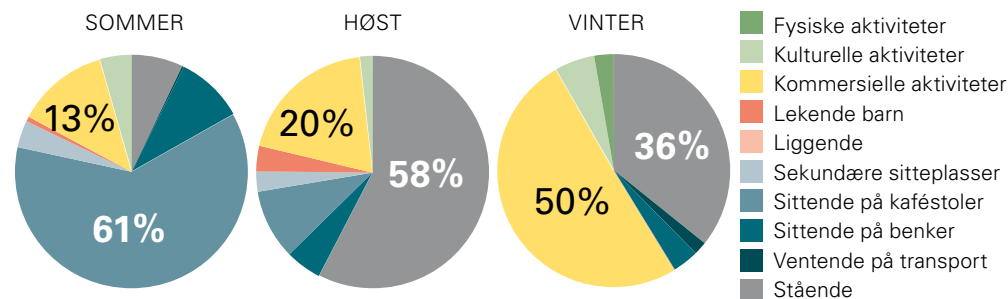
- Sentral beliggenhet ved enden av gågatenettverket
- Youngsgata og Pløens gate skaper egen innramming og et fint, eget mikroklima på plassen

UTFORDRINGER:

- Et rotete marked - uten en egen profil, unødvendige kjøretøy og unødvendige elementer blokkerer plassen
- Begrenset kontakt mellom omkringliggende områder og selve torget
- Kontrolltiltak som blant annet bommer skaper barrierer
- Folkets Hus skaper store skyggelagte områder på den østlige delen av torget

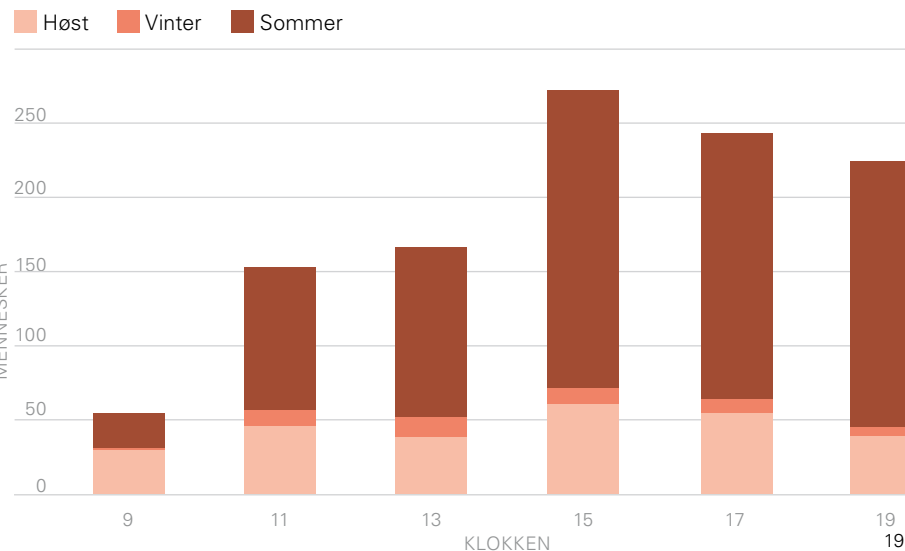
TYPEN OPPHOLDSAKTIVITET GJENNOM ÅRET

Gjennomsnittsregistrering tirsdag og lørdag, 09.00-19.00



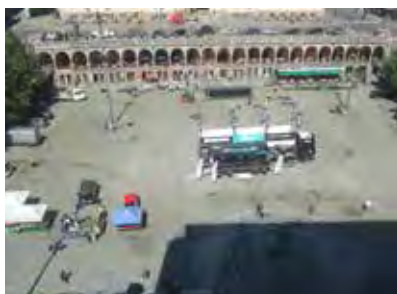
ANTALL OPPHOLDSAKTIVITETER MÅLT PÅ DAGTID

Gjennomsnittsregistrering tirsdag kl. 09-19.





Mye av aktivitetene på Youngstorget innebærer handel i de små, lokale bodene.



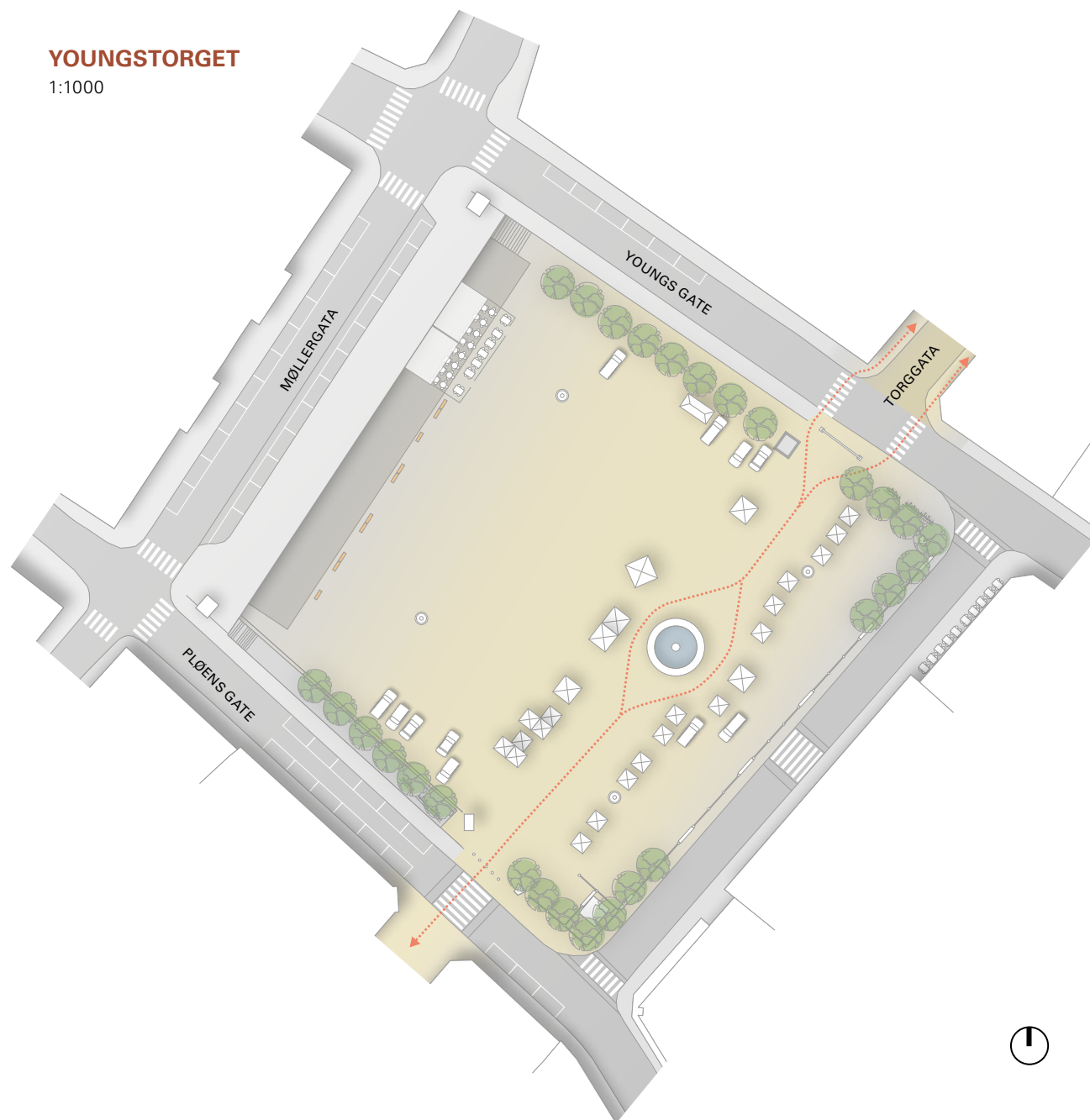
Folket Hus kaster store skygger over den østlige delen av torget og skaper dårlige betingelser for opphold. Likevel er det på denne siden de fleste velger å sette seg.



Youngstorget legger rammer for et fint byliv. Ofte benyttes området rundt fontenen som sitteplass for mindre grupper.

YOUNGSTORGET

1:1000



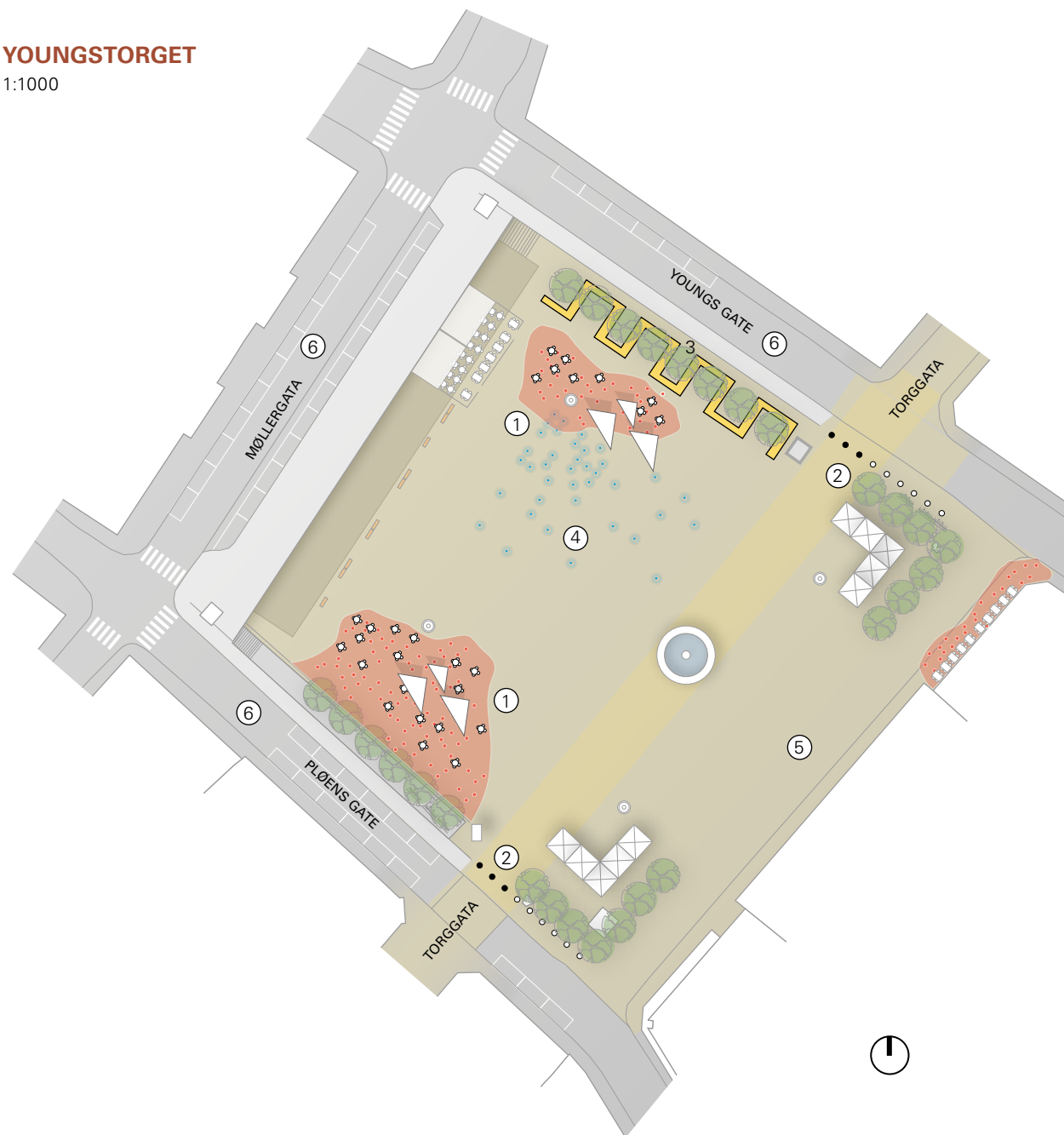
YOUNGSTORGET - MØTESTEDET

Youngstorget brukes i dag til en rekke forskjellige arrangement. Når det derimot ikke er arrangementer i området bør plassen fungere som en oppholdsplass av høy kvalitet. Plassen bør gjøres mer fleksibel gjennom følgende grep:

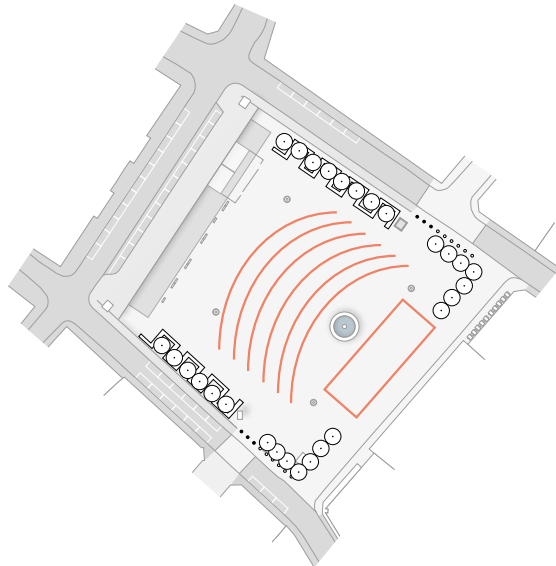
1. Markedet på Youngstorget gir et rotete inntrykk. Markedsaktiviteten bør først og fremst tildeles det østlige hjørnet av plassen, for å øke fremkommeligheten i området. Det bør lages en oversikt over markedsaktiviteten slik at det sikres et kvalitativt tilbud med stor bredde.
2. Det bør plasseres pullerter rundt torget og langs Youngs gate/Pløens gate. I Torggata bør det plasseres senkbare pullerter.
3. For å skape levende ytterkanter rundt Youngstorget, og mer kontakt mellom torget og de omkringliggende områdene, bør det plasseres benker langs fortauene på nord- og sydsiden. Sitteplassene vil invitere til interaksjon og samtaler mellom mennesker. Det bør plasseres belysning under benken for å skape en intim stemning på området. Flere sitteplasser og bedre belysning i området vil styrke trygghetsfølelsen i området og trolig være med på å redusere vold og kriminalitet.
4. Det bør benyttes flyttbare møbler i området for at torget skal oppleves fleksibelt.
5. Ved å bruke en felles belegning på plassen, et som går helt inntil bygningenes fasade, vil plassen åpnes opp.
6. Trafikken bør legges til Pløens gate, Møllergata og Youngs gate slik at Youngstorget i størst mulig grad skjermes for trafikk.

YOUNGSTORGET

1:1000

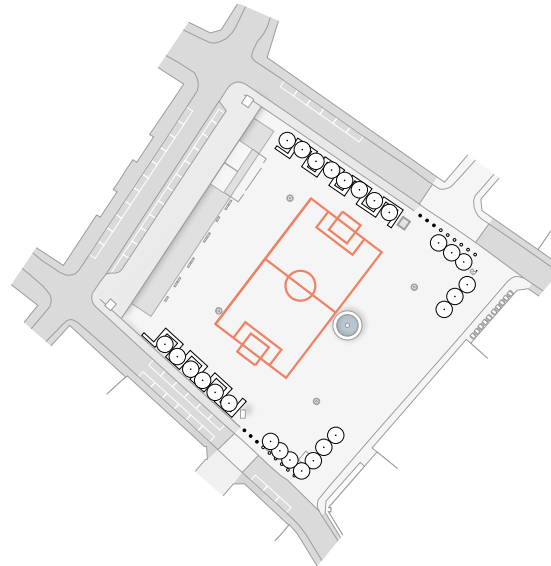


EVENTMULIGHETER



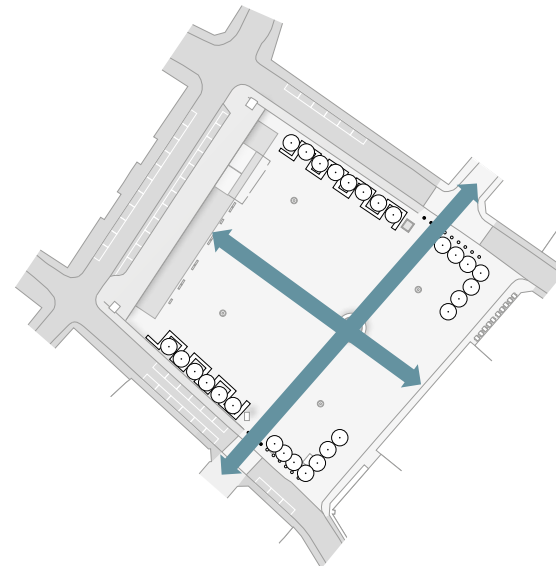
Ved store arrangement har Youngstorget god kapasitet til utendørs scener og sitteplasser.

FLEKSIBEL INNRETNING

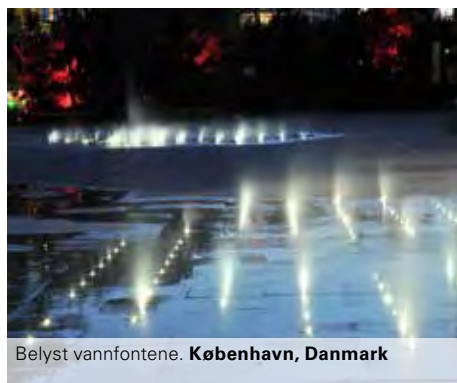


Den dynamiske overflaten på Youngstorget gir muligheter for et stort utvalg aktiviteter på plassen. For eksempel grønnsaksmarked, fotballkamper, skøytebane og julemarked. Området bør sikres enkel tilgang på drikkevann, elektrisitet og trådløst Internett.

BEVEGELSESLINJER



Torget kan forstørres ved å forlenge ytterkantene mot folketheaterbygningens fasade, og ved å koble seg opp mot Torggata med en felles belegning. Dette vil gjøre at torget oppleves større og skalaen i området blir bedre tilpasset bygningene.



Belyst vannfontene. **København, Danmark**



Vannfontene med justerbar belysning. **Skovlunde, Danmark**



Benker langs rommets ytterkanter. **San Francisco, USA**



Torgplass til forskjellige arrangement. **København, Danmark**



Youngstorget en vinterdag 2013



Youngstorget har potensiale til å bli et livlig torg med et bredt aktivitetstilbud – både sommer og vinter.

RING 1 ISOLERER SENTRUM FRA BYEN

PROBLEMER MED TRAFIKKSIKKERHETEN

Det er dårlig fremkommelighet for syklistar og fotgjengere når Torggata brytes av Ring 1. Bilene på vei inn og ut av Hammersborgtunnelen har problemer med å orientere seg i forhold til andre trafikantar, noe som skaper et farlig kryss. Når det i tillegg er 40 prosent av fotgjengerne som krysser Ring 1 på rødt lys, skaper dette svært farlege trafikksituasjonar. Det er uheldig at fotgjengerne i Torggatata må krysse den tungt trafikkerte Ring 1.

HØYT STØYNIVÅ

Utover den umiddelbare faren ved trafikken, er også lydnivået sundhetsskadelig langs den travle gaten. Bilistene senker farten når de kjører gjennom sentrum, men lydnivået er fortsatt så høyt at det virker stressende for fotgjengere og syklistar. Lydnivået forhindrer også samtaler i normalt stemmeleie, og er dermed med til å redusere kvaliteten på det urbane livet i Oslo.

LYDNIVÅER - SAMMENLIGNINGER

100 dBa	Trykkluftbor - risiko for å miste hørselen etter to timer
90 dBa	Høy roping - risiko for å miste hørselen etter åtte timer
80 dBa	Støy - risiko for å miste hørselen etter langvarig eksponering
70 dBa	En full restaurant
60 dBa	Behagelig snakkenivå
50 dBa	Myk samtale innendørs

4/10 fotgjengere krysser Ring 1 på rødt lys

Registrering den 12/6 2013 fra 08.00-08.30 og samme dag 18.30-19.00

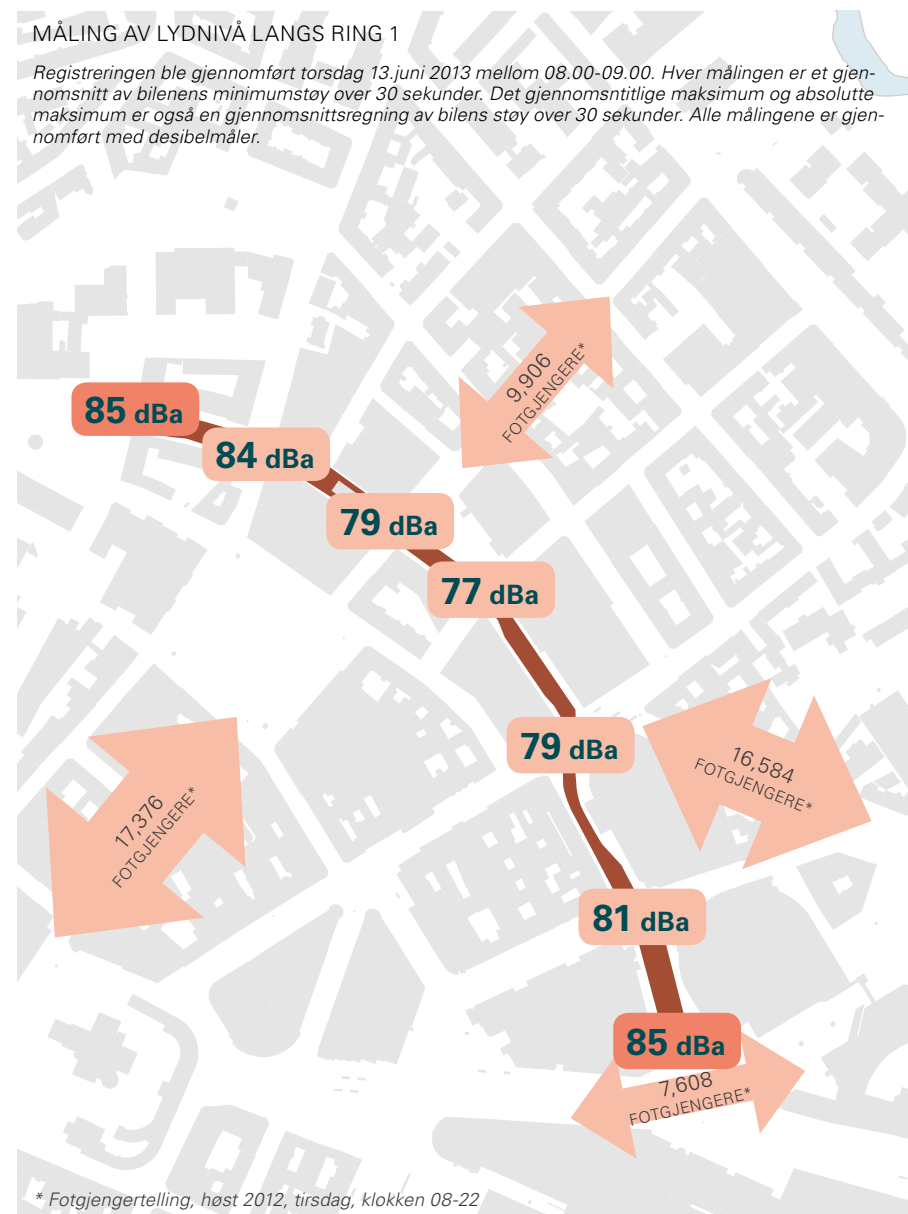


19 SEK. GRØNT LYS

58 SEK. RØDT LYS

MÅLING AV LYDNIVÅ LANGS RING 1

Registreringen ble gjennomført torsdag 13.juni 2013 mellom 08.00-09.00. Hver målingen er et gjennomsnitt av bilenens minimumstøy over 30 sekunder. Det gjennomsnittlige maksimum og absolutte maksimum er også en gjennomsnittsregning av bilens støy over 30 sekunder. Alle målingene er gjennomført med desibelmåler.



* Fotgjengertelling, høst 2012, tirsdag, klokken 08-22



Sykkelveiene er godt markert...



...men fremkommeligheten hindres av lyskryss.



Bilene kjører fortest (og lager mest støy) på vei inn og ut av tunnelene.

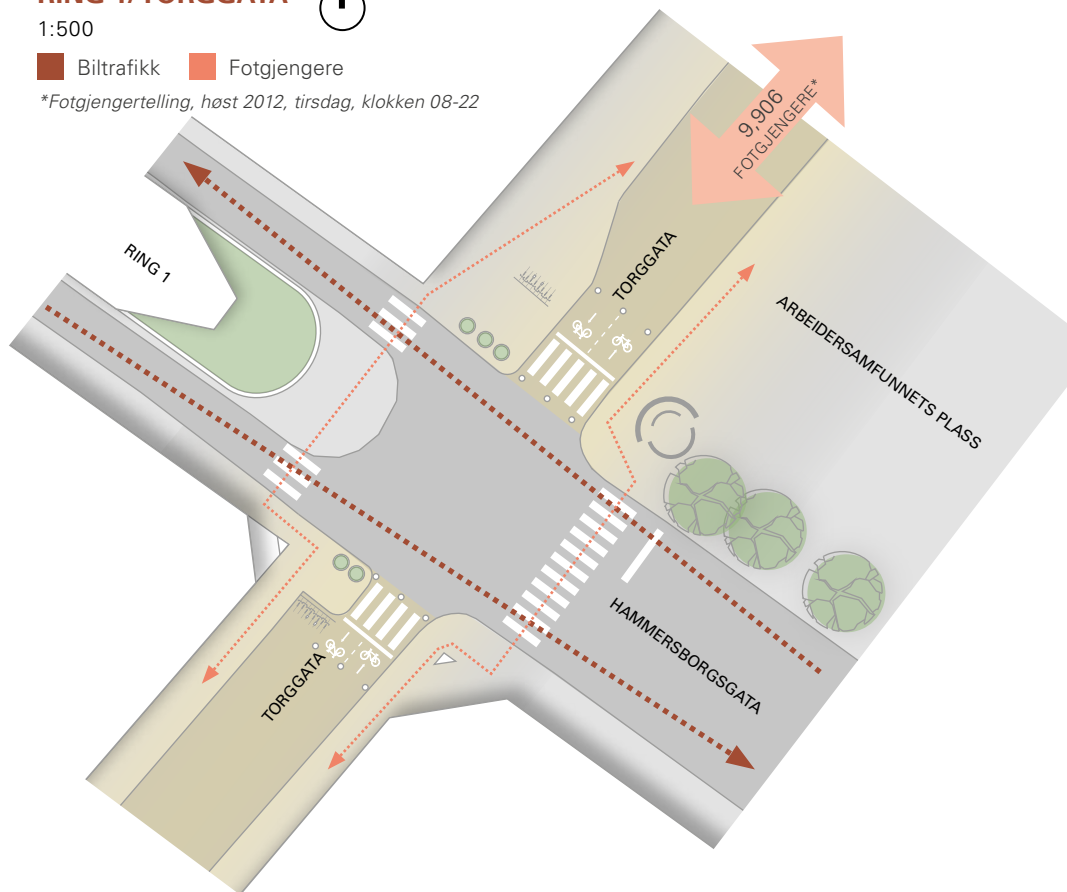
RING 1/TORGGATA

1:500



■ Biltrafikk ■ Fotgjengere

*Fotgjengertelling, høst 2012, tirsdag, klokken 08-22



RING 1 EN GRØN BOULEVARD

BEDRE OPPLEVELSE AV KVALITET LANGS RING 1

Ring 1 foreslås oppgradert med trebeplantning for å skape en bedre visuell opplevelse. Gatetrær kan dessuten virke fartsreduserende på trafikken og skaper "hvit støy" som reduserer noe av ubehaget ved trafikkstøyen.

For å skape bedre overgang for fotgjengere og syklister anbefales det å skape en bred overgang som ligger i forlengelse av de eksisterende fotgjengerlinjer i Torggata og dermed inviterer de gående til å passere trafiksikkert over Ring 1.

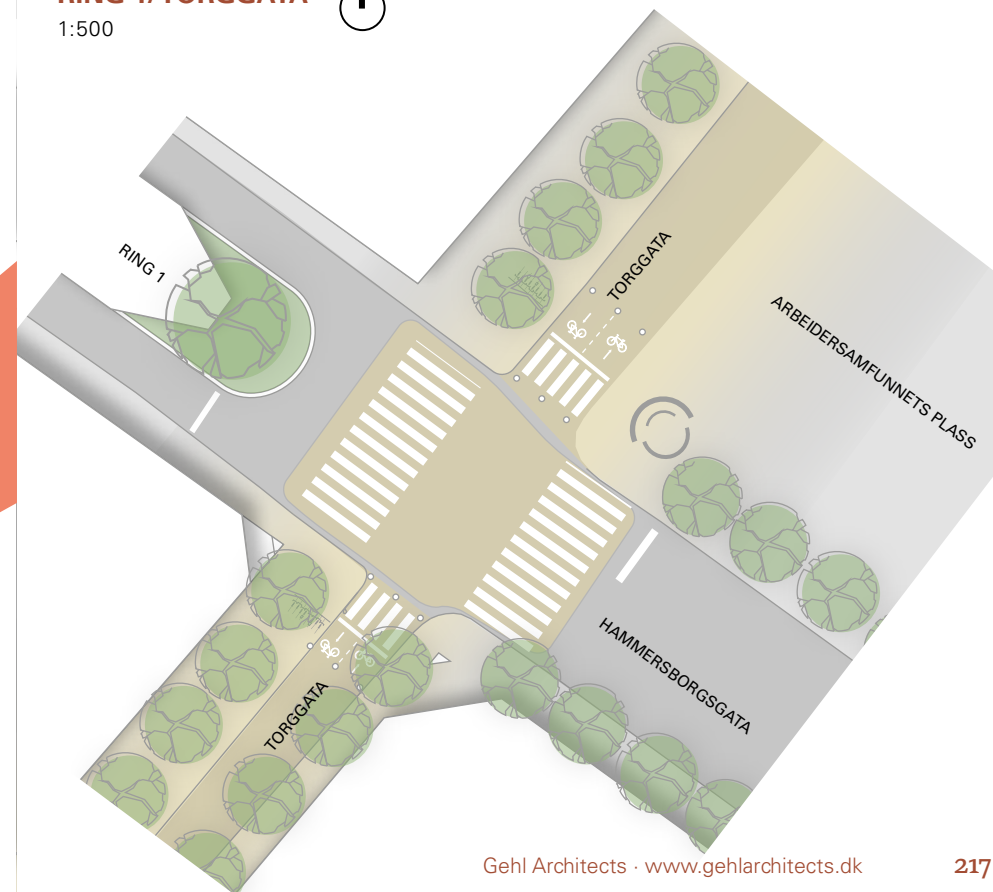
RING 1/TORGGATA

1:500



VISJON

EKSEMPLER



VISJON

EKSEMPLER

MARKVEIEN BLIR "KVALT" AV POPULARITET

EN ATTRAKTIV HANDELSGATE

Markveien er en av de mest populære gatene i Oslo, og gaten har en fin skala med mange gode handlemuligheter i mindre butikker, servering, forbindelser til grønne rom og en god gjennomstrømning av fotgjengere, syklistar og bilister.

MANGEL PÅ Plass Til Gatens Brukere

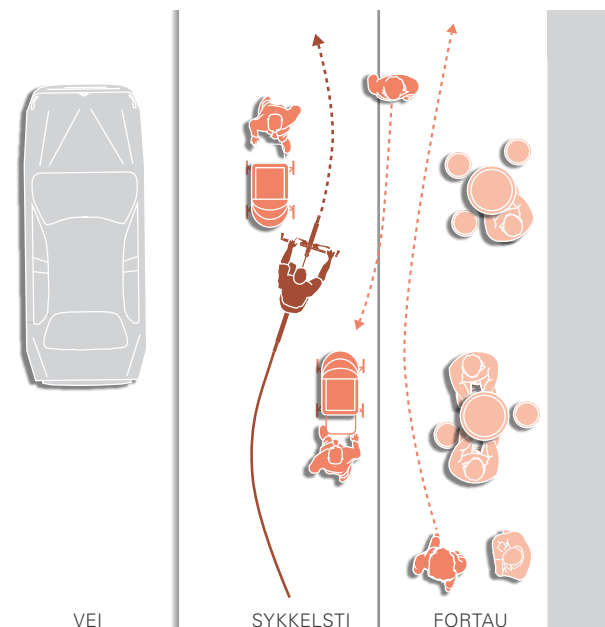
Populariteten til gaten setter den begrensede plassen i området under press. Det smale fortauet inneholder både utstillinger av varer, kaféstoler og fotgjengere. Mange av fotgjengerne tar med barnevogn, noe som indikerer at gaten ligger i et område med mange barnefamilier. Dette stiller helt egne krav til utformingen av gaterommet, og på nåværende tidspunkt passer gateutformingen ikke til behovet.

1/10 av de gående på Markveien har en barnevogn

Registrert data: 16 barnevogner/ 164 fotgjengere, torsdag den 13/6 2013 kl 12

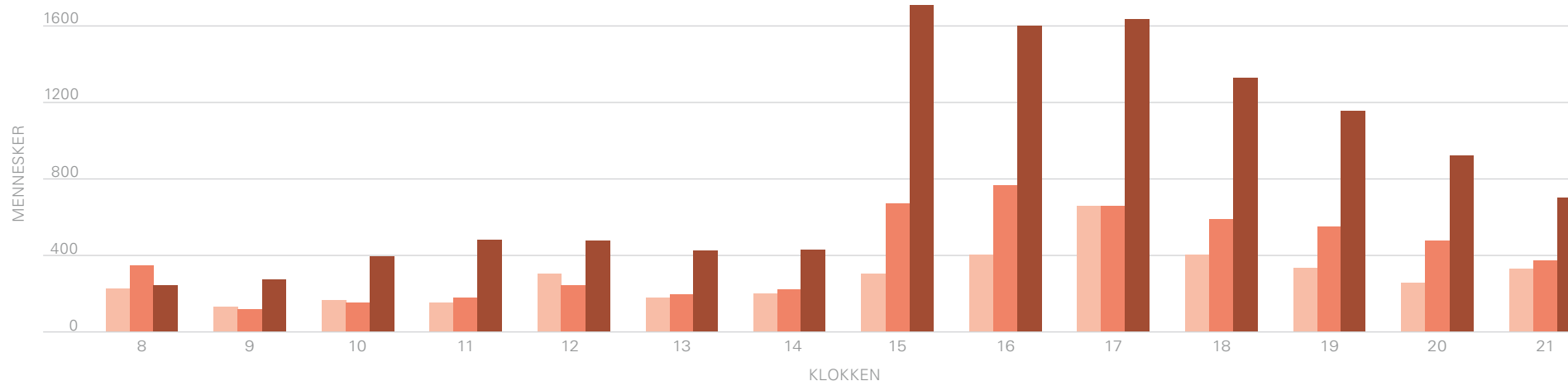


KONFLIKT MELLOM TRANSPORTFORMENE



FOTGJENGERE TIRSDAG

■ Høst ■ Vinter ■ Sommer



FIN SKALA OG GOD TILGJENGELIGHET

Markveiens bygninger har en svært fin og menneskelig skala. Det gjør at gaten oppleves variert og stimulerende for fotgjengere, da det gir rom for mange forskjellige inntrykk. Tilbudet har stor variasjon mellom restauranter og forskjellige butikker, så forskjellige behov dekkes innenfor relativt korte distanser.



Handlegaten har et stort potensiale som oppholdssted på dagtid. **Markveien**



Gaten har enkel adgang for biler og parkeringsplasser for handlende.



En oppdeling i mindre enheter skaper et større mangfold.

KONFLIKT MELLOM HANDLENDE, GÅENDE OG SYKLENDE PÅ SMALE GATER

De smale fortauene på Markveien dekker dessverre ikke gatens plassbehov. Det skyldes i stor grad at mange av beboerne i området har med seg barnevogner. Det er ikke plass til både barnevogner, butikkenes vareutstillinger og kaféstolene på fortauene - og dette fører til at barnevognbrukerne tvinges ut i sykkelstien.



Gatens utforming og dimensjon er ikke tilpasset brukere på fire hjul. Dette skaper potensielt mange farlige situasjoner hvor fotgjengere og rullestolbrukere tvinges ut på sykkelstien.



DÅRLIG BELEGNING SVEKKER OPPLEVELSEN AV HANDLEGATEN

Asfalten på Markveien er på flere steder ødelagt, for så å ha blitt lappet sammen igjen, noe som skaper en ujevn og humpete overflate. For fotgjengerne skapes det en egen hinderløype på gangfeltet av dammer i regnvær. Fremkommeligheten nedsettes og dette er spesielt utfordrende for rullestolbrukere, personer med barnevogner og eldre. Til sammenligning er sykkelstien jevn og fin, noe som igjen lokker disse ut på sykkelstien.



På tross av at belegget i Markveien er relativt nytt er det store problemer med ansamlinger av vannet. Vannsamlingene bidrar til frostskafer som ødelegger belegget. **Markveien**



Gatebelysningen retter seg mot bilistene og ikke mot de gående. **Markveien**



Vestre Voldgade, **København, Danmark**

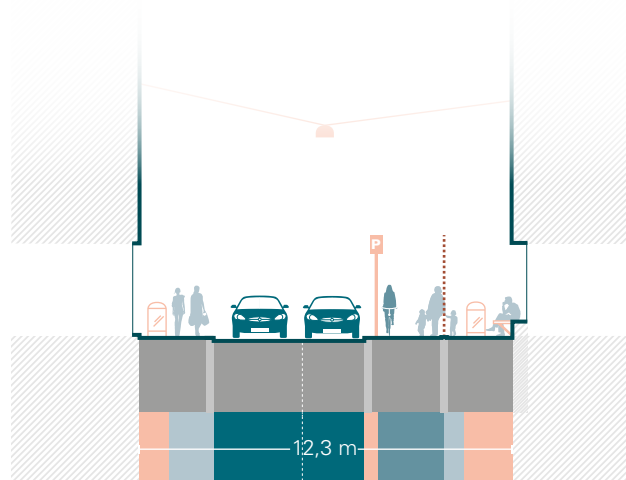
MARKVEIEN - ALT MANTRENGER I HVERDAGEN

Markveien er en populær gate, og det er mange mennesker som benytter seg av den hver dag, men gatens kvaliteter som handlegate bør forbedres med følgende tiltak:

1. Tryggheten for fotgjengere bør sikres ved at det skilles fysisk mellom de forskjellige trafikkformene. Gang- og sykkelvei bør separeres tydelig ved bruk av nivåforskjeller.
2. Markveiens kvalitet som strøgsgate kan forbedres gjennom å arbeide med gatedekket, både på fortauene og sykkelstien. Kvaliteten på dekkene må være god og slitesterke, estetiske granittheller som er med til å gi gaten en egen karakter.
3. Antallet parkeringsplasser bør reduseres til fordel for beplantning. Her kan det også tilbys både oppholdsrom og sekundære sitteplasser.
4. Dagens høyt plasserte belysning bør senkes og festes på fasadene nærmere bakken. Belysningen vil på den måten tilpasses bedre bevegelsen på torget og den vil skape et mer intimt og trivelig oppholdsrom.

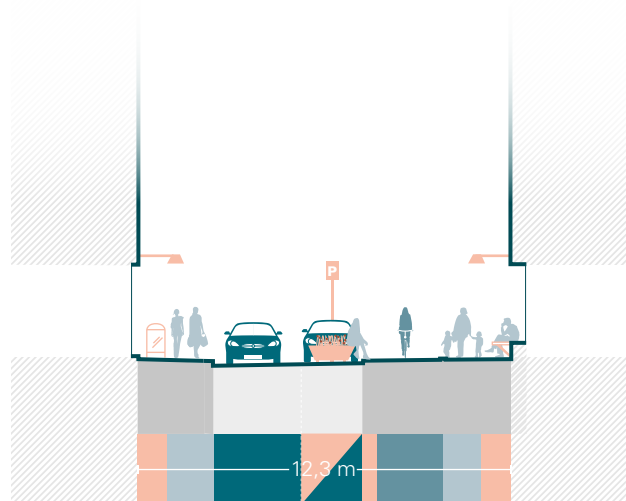
SNITT MARKVEIEN I DAG

1:250



SNITT MARKVEIEN VISJON

1:250



REFERANSER

BAKGRUNNSMATERIALE

Levende Oslo, prosjektgruppen, samt styregruppens medlemmer og Plan- og Bygningsetaten har vært behjelpelige med innsamling av materiale og grunnlaget i forarbeidet til bylivsundersøkelsen.

PLANDOKUMENTER

- Notat; Prosjektplan over pågående og planlagte byggeprosjekter i Oslo sentrum
- Sammendrag; Relevante publikasjoner eller planer som er relevante for utviklingen av Oslo sentrum; Bymiljøetaten, 03. April 2012
- Designhåndbok for hovedstadsaksjonen del 1 (gjennomføringsprosessen); Samferdselsetaten
- Designhåndbok for hovedstadsaksjonen del 2 og 3 (forvaltning, drift og vedlikehold); Samferdselsetaten
- Gateopprustningsprogram for Oslo sentrum; Oslo Kommune 2010
- Gatebruksplanen, Oslo Kommune 2012
- Kollektivbetjening av Bjørvikabyen og Oslo S, Ruter AS, 2011-2013
- Bysykel 2011-årsrapport
- Handlingsplan for sykkeltrafikk 2010-2014; Samferdselsetaten, 2010
- Plan for hovedsykkelveinettet; Statens Vegvesen Oslo, 1998
- Handlingsplan for trafiksikkerhet for perioden 2011-2014
- Årsberetning trafikkulykker 2010
- Oslos bærekraft og vekst - overordnet arkitekturpolitikk for byen og hovedstaden; Oslo kommune plan- og bygningsetaten, 2009
- Byen i landskapet rommene i byen konklusjon og flere forslag pdf
- Kommuneplan 2013, planstrategi og planprogram – byrådet – 2013
- Kommunedelplan for indre Oslo, infrastruktur, bystruktur, bymiljø (prinsipp for buss og trikkesystem) - Plan- og bygningsetaten – ?
- Fastsatt program for planarbeidet – Fjordtrikken - Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
- Oslo S - områdeprogram. Infrastrukturtiltak og ny bebyggelse. Sentrum og bydel gamle Oslo – byrådet – 2011
- Filipstad områderegulering, kortversjon - Plan- og bygningsetaten – vinter/vår 2012
- Fjordbyplanen - Plan- og bygningsetaten – 2005 (vedtatt 2008)

SAMMENDRAG; PLANER- OG FØRINGER UTARBEIDET AV-, ELLER I SAMARBEID MED PLAN- OG BYGNINGSETATEN:

- Belysningsplan for Oslo sentrum vedtatt av bystyret 13.04.2011, Sak 104
- Skilt- og reklameplan for Oslo med vedtekt og juridisk bindende retningslinjer vedtatt i bystyret 17.06.2009, Sak 200
- Estetisk plan 2005 - Designhåndbok Oslo sentrum vedtatt i bystyret 22.04.2009.
- Ny giv i Kvadraturen - handlingsplan 2009-2014-2024 vedtatt i byrådet 04.06.2009.
- Forslag til Grøntplan for Oslo (kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone)
- Kommuneplan 2013
- Kommunedelplan for byutvikling og bevaring
- Fjordbyplanen, 2005
- Filipstad, forslag til områderegulering
- Gatebruksplanen
- Nasjonalmuseet på vestbanen og trekanttomten
- Områdeprogram Oslo S
- K2012 - Ruters strategi for kollektivtransportplan
- Estetisk plan 2005, Designhåndbok Oslo sentrum – byrådet – 2005 (vedtaget 2009)
- Hovedstadsaksjonen designhåndbok del ii, gjennomføring – Samferdselsetaten - 2005
- Hovedstadsaksjonen designhåndbok del iii, drift og vedlikehold – Samferdselsetaten – 2005
- Gateopprustningsprogram for Oslo sentrum - samferdselsetaten og eiendoms- og byfornyelsesetaten – sommer 2012
- Belysningsplan for Oslo sentrum - Plan- og Bygningsetaten – sommer 2009
- Skilt- og reklameplan for Oslo med vedtekt og juridisk bindende retningslinjer - Plan- og bygningsetaten – høst 2010
- Grøntplan for Oslo, kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone - Plan- og bygningsetaten – vår 2010
- Brosjyre; Oslo green city, City of Oslo
- "Fremtid med fortid" kommunedelplan for

byutvikling og bevaring i indre Oslo 2009 til 2025 - Plan- og Bygningsetaten – sommer 2009

- *Ny giv i Kvadraturen!* Handlingsplan 2009-2014-2024 - Plan- og Bygningsetaten – vedtatt sommer 2009
- *Handlingsplan for trafikksikkerhet* – Samferdselsetaten – vinter 2011
- *Oslo sentrum, Prinsippplan for gatebruken* - samferdselsetaten – vinter 2010
- Utleie av offentlig grunn i Oslo sentrum - Levende Oslo – høst 2010
- Sluttrapport arbeidsgruppen; utleie av offentlig grunn i Oslo sentrum - Levende Oslo – vår 2012
- *Oslos bærekraft og vekst* - overordnet arkitekturpolitikk for byen og hovedstaden - Oslo kommune Plan- og Bygningsetaten
- *Oslo kommunes befolkningsfremskrivninger 2012-2030*, Utviklings- og kompetanseetaten ved Avdeling for statistikk, analyse og datavarehus.
- *Statistisk årbok for 2013*, Utvikling- og kompetanseetaten, Oslo Kommune

TRAFIKK, PENDLING, INNENRIKSREISER

- *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen*, nøkkelrapport - Transportøkonomisk Institutt - 2009
- *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen*, nøkkelrapport (tekstdokument) - Transportøkonomisk Institutt – 2009
- Notat; diverse informasjon om trafikken i Oslo
- Kart; kollektivbetjeningen av Bjørvikabyen og Oslo - rapport 19
- Kart; kollektivbetjeningen av Bjørvikabyen og Oslo - rapport 21
- Powerpoint om reisevaneundersøkelse for Oslo og Akershus
- Kraftfulle fremkommelighetstiltak hovedrapport pdf
- 100 Tiltak (for bedre fremkommelighet) vedleggsrapport pdf
- Årsberetning trafikkulykker 2011 pdf

- Vedleggsrapport årsberetning trafikkulykker 2011 pdf

PARKERING

- *Parkeringsundersøkelse i rød og gul avgiftssone* – trafikketaten, planseksjonen – høst 2006
- Notat; konsekvens av endring fra tre til to timers maksimal parkeringlengde – trafikketaten, planseksjonen – vår 2007
- Notat; evaluering av prøvestrekninger med maksimal parkeringstid på 30 minutter – trafikketaten, planseksjonen – vår 2007
- *Parkeringsundersøkelse i rød og gul avgiftssone* – trafikketaten, planseksjonen – vår 2007
- Notat fra workshop; helhetlig parkering, Oslo sentrum - Bos, Eby, Ohf, pbe, ruter, sam, Tet, Vos, sekretariat ved trafikketaten, ledet av byfolk Oslo sentrum - 2009
- *Helhetlig parkeringstilbud i Oslo sentrum* – 2010
- Parkeringstelling av p-hus innenfor Ring 1 i Oslo sentrum – byfolk – vinter 2010
- Presentasjon av parkeringsundersøkelser – trafikketaten – vår 2010
- Dekningsgrad i parkeringshus 2012 (diagram i wordfils-format)

SYKKEL

- *Sykeltrafikk*, handlingsplan 2010-2014 – samferdselsetaten – høst 2012
- Notat; sykkelprosjekter 2013
- Kart; hovedsykkelveinettet i Oslo kommune, status – Oslo kommune og Statens Vegvesen - vinter 2010
- Kart; hovedsykkelveinettet i Oslo kommune, status for utbygging – Oslo kommune og Statens Vegvesen – vinter 2010
- Kart; *Sykelkart* – Oslo kommune og Statens Vegvesen – 2013

HANDEL

- Omsetningsanalyse Kirkegata, Byfolk Oslo Sentrum, mars 2012
- Handelsanalyse; *Handle i sentrum eller på kjøpesenter?* Hvilken betydning har biltilgjengelighet og parkering for sentrumshandelen – Byfolk – sommer 2011
- Besøkstall for kjøpesentrene i Oslo sentrum – Oslo handelstandsforening – vinter 2013
- Kvadraturen. Det blir ingen utvikling, - eller den går i feil retning. *Ny giv i Kvadraturen!* og *Gatebruksplanen* følges ikke opp – Byfolk
- *Handelsanalyse for Oslo sentrum*, valg av transportmiddel – Institutt for Baneanalyse as – vår 2012
- Artikel, *Sykelstier - en katastrofe for handelen*, Oslo handelstands forening, høst 2012

BYLIV & BOLIG

- Notat; byliv i Kvadraturen; problemstillinger og forslag - Civitas / Norsam / In'by – vår 2012
- Notat; ti på topp, eiendomspriser – Malling & Co – 2012

TURISME

- *Oslo escape routes*, opplev Oslos mange kontraster - The Thief, Doga norsk design- og arkitektursenter og Vulkan – vår 2012

KULTURMINNE

- Byantikvarens gule liste, infoark – Byantikvaren – høst 2008
- *Martim kulturminneplan for Oslo havn* – Oslo havn kf – høst 2011

ARRANGEMENTER

- Liste; arrangementer 2012

KREDITERINGER

GEHL ARCHITECTS



KONSULENT

GEHL ARCHITECTS - Urban Quality Consultants

PROSJEKTTEAMET:

Henriette Vamberg, Partner, Director, Architect MAA
Camilla van Deurs, Partner, Architect MAA, PhD
Lærke Jul Gagner, Architect MAA
Anna Modin, Arkitekt SAR
Axel Bohlemark, Landskapsarkitekt LAR
Camilla Siggaard Andersen, Stud Arch. MAA
Johan Stoustrup, Stud Arch.

EKSTERN KONSULENT (spørreundersøkelsen):

Patrick O'Neill - GLOBAL RESEARCH

OVERSETTER:

Hans Iver Odenrud
Beatrice Rossebø Danielsen

BILDER

Referansebildene fra analysedelen er kun fra Oslo, mens det i strategidelen er hentet inspirasjon fra hele verden. Bilderrettigheter tilfaller Gehl Architects.

KLIENT

SEKRETARIATET FOR LEVENDE OSLO

PROSJEKTANSVARLIG: Yngvar Hegrenes
PROSJEKTLEDER: Mariken Landstad Helle
Lena Nasset, Kommunikasjonsrådgiver
Torild Bakke, Sekretariatsmedarbeider

PROSJEKTGRUPPE:

BYMILJØETATEN
Eli Maria Eeg-Henriksen, Utviklingsdivisjonen
Elin Lindal, Utviklingsdivisjonen
Heidrun Hansen Kolstad, Utviklingsdivisjonen
Jenny Ann Flø, Utviklingsdivisjonen
Linda Janette Mørk, Utviklingsdivisjonen
Vigdis Johansen, Bypatrulien

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Johan Borchgrevink, Byutviklingsavdelingen
Gunnar Berglund, Byutviklingsavdelingen
Dag Bjørnland, Ressurssenteret
Jan Olof Ulander, Avdeling for områdeutvikling

STYRINGSGRUPPE:

Knut O. Gabestad, Bymiljøetaten
Erik Dahl, Plan- og bygningsetaten
Glenn Eikbråten, Foreningen Byfolk Oslo Sentrum
Ingvild Eriksen, NHO Reiseliv Oslo og Akershus
Lars Fredriksen, Oslo Handelsstands Forening
Yngvar Hegrenes, Sekretariatet for Levende Oslo

SAMMARBEIDSPARTNERE:

Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB)
Studieår: LA 1 (2012-13) Kursus: LAA 116-2013
Ansvarlig: Professor Ola Bettum

STUDENTER

Caroline Lytskjold
Deisy Cabezas
Dobryana L. Daskalova
Hannah Tryggestad
Kristian Olsen Aarseth
Ninel Golubeva
Nora Sopp
Ragnhild Augustesen
Sander Olsen

EKSTERNE

STUDENTER (HØSTTELLINGER):

Ajanthan Siva
Amir Hussein
And Julie Befring
Anett Rosenvold
Anette Opsahl
Ann Mari Øiongen
Anniken E. Fiskvik
Anton Ohammar
August Sestak
Axel Trottein
Camilla Sommerfeldt
Davia Janiskevicicite
Deisy Cabezas
Diava Januskeviciute
Dobryana Deskalova
Eddie Nyström
Elin Hoslemo
Espen Andersen
Finn Albert Aurbakken
Hans Pete Jakobsen
Helle Hobbelhagen
Hhussain Ali Khani
Ida Gulliksen
Jenny Pallwitz
Jesper Åsend
Julianna Tesla
Karina Lederman
Karolina Hovstad
Knud Erik Gården
Kristin Nordhøy
Kristina Opsahl
Linnea Palmgren

Malin Walz
Mari Olimstad
Maria Culbrandsen
Marie Wang
Marthe Hagen
Martin Refseth
Minda Krosby
Monnika Temmen
Muhammad Manzoor
Mukhar Hassam
Nasrudin Mire
Nina Enrusten
Oystein Øksenvång
Sara Bruun
Synne Freberg
Solve Skreslet
Tefay Araya
Ulf A. Berg
Vera Grønvold
Virginia Støen
Zuzanna Solska

STUDENTER UMB (VINTER/SOMMERTELLINGER):

Alexander Bakke Henriksen
Ane Hekne
Anne Merete Klashaugen
Anne Norvee Semb
Aurora R. Johansen
Balèn Jawad Yousef
Beate Beheim
Brita Underdal
Carol Wong
Caroline Lytskjold
Cecilie Espedokken Vik
Guro Grimnes
Halvor Alexander Olsen
Hanna Tryggestad
Hannah Øksendal
Hege Vorkinn Sletten
Helene Hoel Oppegaard
Ida Fröjmark
Inger Beate Arnevik
Ingvild Fossheim
Kathrine Vorren
Kjersti Njaa
Kristian Olsen Årseth
Kristine Holte
Lars Petter Hermansen
Lars Røstad
Ludvig Alexander Olsen
Magnus Øydvin
Maja Melberg
Mari Rotvold
Maria Hougaard Storaker
Maria Lillienkjold

Marta S. Jonsdottir
Nora Sopp
Ole Martin Jøraholmen
Pavel Sagen
Rebecca Krogevoll
Roy Anders Hesjedal
Signe Egeland Sanda
Taran Aanderaa
Tora Grøstad
Vaar Bothner
Viktoria Jakobsen
Vårin Huser

STUDENTER (SPØRREUNDERSØKELSEN):

Caroline Lytskjold
Deisy Cabezas
Dobryana L. Daskalova
Hannah Tryggestad
Kristian Olsen Aarseth
Ninel Golubeva
Nora Sopp
Ragnhild Augustesen
Sander Olsen

*Gehl Architects vil gjerne takke alle samarbeids-
partnere fra styringsgruppen, prosjektgruppen,
handelsforeningen, reiselivet og studenter fra
UMB i sine bidrag til bylivsundersøkelsen.*

DELTAGERLISTE WORKSHOP 8. - 10. MAI

LEVENDE OSLO

Yngvar Hegrenes
Mariken Landstad Helle
Torild Bakke
Ingvild Kvalheim
Lena Nasset

BYMILJØETATEN

Eli Maria Eeg-Henriksen
Jenny-Ann Flø
Heidrun Kolstad
Vigdis Johansen
Ingrid Ruud
Linda Mørk

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Johan Borchgrevink
Gunnar Berglund
Dag Bjørnland
Øivind Aamodt

NHO

Ingvild Moe Havaas Eriksen

RADISSON SCANDINAVIA

Lars Listhaug

BONDEHEIMEN

Hans-Jul Mikkelsen

KING FOOD AS

Sven Hars

THON EIENDOM

Øyvind Larstorp

OHF

Lars Fredriksen

ROM EIENDOM AS

Tor Saghaug

BYFOLK

Glenn Eikebråten
Elisabeth Brochmann
Jan Møllebak
Carl Erik Krefting
Petter Krohnstad

VISIT OSLO

Synne Myhre
Tord Baklund
Eva-Britt Kornfeldt
Ellen O. Mæhle
Karianne Lund

KULTURETATEN

Else Haavik

BYMILJØETATEN

Anne Farseth

VELFERDSETATEN

Anne Katrine Sivesind

NORGES HANDIKAPFORBUND OSLO

Birger Nymo
Ingunn Eidhammer

SYKLISTENES LANDSFORBUND

Tineke de Jong

GEHL ARCHITECTS

Camilla van Deurs
Henriette Vamberg
Johan Stoustrup
Claire Munkergee



Gehl Architects

Gl. Kongevej 1, 4.tv · DK-1610 Copenhagen V

Tel: +45 32 950 951 · Fax: +45 32 950 958

mail@gehlarchitects.dk · www.gehlarchitects.dk