



**TØI notat  
1028/1996**

# **Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994**

**Beboernes opplevelse av visuelle forhold i gatemiljøet  
- et pilotprosjekt**

**Ola Omenås  
Marika Kolbenstvedt  
Ronny Klæboe**

---

**Tittel:** Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994  
: beboernes opplevelse av visuelle forhold i  
gatemiljøet - et pilotprosjekt

**Forfatter(e):** Ola Omenås; Ronny Klæboe; Marika  
Kolbenstvedt

TØI notat 1028/1996  
Oslo, 1996-03  
35 sider  
ISSN 0806-9999

**Finansieringskilde:**

Vegdirektoratet; Statens vegvesen Oslo

**Prosjekt:** 2010 Trafikk- og miljøundersøkelser -  
Ekeberg/Gamle Oslo

**Prosjektleder:** Marika Kolbenstvedt

**Kvalitetsansvarlig:**

**Emneord:**

Bomiljø; Trafikkmiljø; Visuelle forhold;  
Intervjuundersøkelse; Registrering gaterom

**Sammendrag:**

I 1994 ble det gjennomført en førundersøkelse for Ekeberg tunnelen. Undersøkelsen omfattet også en pilotundersøkelse med sikte på å utvikle begreper og verktøy for å studere folks opplevelse av visuelle forhold knyttet til veger og trafikk. 1078 beboerne ble intervjuet om hva de opplever som stygt og pent og hvordan de karakteriserer gater i nærmiljøet. En av fem beboere nevner eksplisitt visuelle forhold som en kvalitet ved å bo i området, og de aller fleste har klare meninger om hva de oppfatter som vakkert og stygt. Vegetasjon er det element som betyr mest for en positiv visuell opplevelse. Dårlig vedlikehold av gaterom og bygninger samt mye trafikk virker omvendt. Med utgangspunkt i de begreper beboerne brukte om stygt og vakkert har vi laget kriterier som er brukt i en enkel registrering av gaterommes karakter. Resultatene av denne registreringen samsvarer godt med beboernes vurderinger av egen gate og gater i nabolaget.

**Title:** Environmental Studies of Ekeberg/Gamle Oslo  
1994. People's attitudes to visual qualities of  
residential streets - a pilot study

**Author(s):** Ola Omenås; Ronny Klæboe; Marika  
Kolbenstvedt

TØI working report 1028/1996  
Oslo:  
35 pages  
ISSN 0806-9999

**Financed by:**

Norwegian Public Roads Administration

**Project:** 2010 Studies of Traffic and the Environment -  
Ekeberg/Gamle Oslo

**Project manager:** Marika Kolbenstvedt

**Quality manager:**

**Key words:**

Neighbourhood quality; Traffic; Environment; Visual  
qualities; Survey; Community study

**Summary:**

In 1994 a study of the Ekeberg/Gamle Oslo town area was undertaken in order to ascertain the different impacts of a new road system with its tunnels on neighbourhood quality - also containing a pilot study of the visual qualities of people's residential streets and the streets in their neighbourhood. A fifth of the 1078 persons interviewed mention visual aspects spontaneously as a neighbourhood quality. When asked what they associate with a beautiful and an ugly street, people have clear opinions. 80 per cent mentioned vegetation/trees/lawns as something they associate with a beautiful street. Lack of road maintenance, derelict buildings and heavy traffic are associated with ugly streets. An independent survey utilising people's own categories to characterise different streets, show that the categories give a good picture of their qualities and match people's own beauty scores.

**Language of working report:** Norwegian

---

Notatet kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gautstadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

The working report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gautstadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Høsten 1994 ble det gjennomført en miljøundersøkelse i området Ekeberg/Gamle Oslo. Undersøkelsen er en førundersøkelse for Ekeberg tunnelen, som ble åpnet i juli 1995, og skal følges opp med en etterundersøkelse i 1996. Undersøkelsen er et viktig ledd i en serie før- og etterundersøkelser som skal klarlegge miljøkonsekvenser av ulike etapper av utbyggingen av hovedvegnettet i Oslos indre by øst.

En svakhet med de tidligere undersøkelsene er at de ikke hadde med data som kunne belyse folks opplevelse av vegen som element i bylandskapet og visuelle/estetiske forholds betydning. I tilknytning til 1994-undersøkelsen ble det derfor gjennomført en pilotundersøkelse der hensikten har vært å finne fram til begreper og kriterier som beskriver folks opplevelser av visuelle forhold i gatemiljøet. Notatet beskriver resultatene fra pilotundersøkelsen.

Arbeidet med pilotundersøkelsen er i hovedsak utført av forsker Ola Omenås som har skrevet notatet sammen med forsker Ronny Klæboe og avdelingsleder Marika Kolbenstvedt, alle ved TØI. Forsker Turid Nondal deltok i forberedelsene av prosjektet og avdelingssekretær Kari Tangen har stått for tekstbehandling.

Flere fagmiljøer har deltatt i diskusjonen av opplegget; Kine Halvorsen Thorén og Anne Katrine Geelmeuyden fra Institutt for landskapsplanlegging, NLH, Ingeborg Magerøy og Nina Witoszek, Senter for utvikling og miljø, UiO, Inger Lise Amundsen, Statens vegvesen Buskerud, Amund Vik, Vegdirektoratet, og Inge Dahlmann ved Statens vegvesen Oslo.

Arbeidet er finansiert av Statens vegvesen, Vegdirektoratet (VD) og Statens vegvesen Oslo (SVO). Overingeniør Sidsel Kålås (VD) og overingeniør Wenche Kirkeby (SVO) er oppdragsgivernes kontaktpersoner og har bidratt med kommentarer sammen med overingeniør/arkitekt Amund Vik (VD).

Oslo, mars 1996  
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

*Knut Østmoe*  
instituttjef



# Innhold

## Sammendrag

<b>1. Bakgrunn og problemstillinger.....</b>	<b>1</b>
1.1 Miljøundersøkelser av hovedvegomleggingen i Oslo øst.....	1
1.2 Pilotundersøkelse om visuelle miljøvirkninger .....	2
1.3 Undersøkelse av miljøsituasjonen i 14 delområder .....	2
1.4 Visuelle forhold er en integrert del av bomiljøet.....	4
<b>2. Beboernes opplevelse av stygt og vakkert .....</b>	<b>6</b>
2.1 Få metoder og empiriske undersøkelser om opplevelse av visuelle forhold.....	6
2.2 Vanskelig å etablere objektive mål for visuelle forhold .....	6
2.2 Pilotundersøkelsens åpne spørsmål om stygt og vakkert .....	7
2.3 Gruppering av svarene i sju hovedkategorier .....	7
2.4 Folks vurdering av «stygt» og «vakkert» er knyttet til flere forhold.....	8
2.5 Oppfatningen av hva som er stygt og vakkert varierer lite mellom ulike grupper ...	10
2.6 Beboerne i de ulike områder legger litt forskjellig vekt på hva som er stygt og vakkert.....	11
2.7 Oppsummering.....	15
<b>3. Visuell vurdering av gatene i området .....</b>	<b>16</b>
3.1 Åpne spørsmål om de enkelte gaters visuelle karakter.....	16
3.2 Hovedkarakteristikk av egen gate.....	16
3.3 Vakre og stygge gater i området.....	19
3.4 Oppsummering.....	22
<b>4. Kriterier for å beskrive visuelle dimensjoner.....</b>	<b>23</b>
4.1 Ulike tilnæringsmåter for å beskrive en gates visuelle karakter.....	23
4.2 Skjønnsmessige kriterier basert på beboernes definisjon av stygt og vakkert.....	24
4.3 En enkel utprøving og modifisering av kriteriene .....	25
4.4 Oppsummering.....	27
<b>5. Test av kriterier i forhold til beboernes vurdering .....</b>	<b>28</b>
5.1 Sammenveining av de ulike kriterier er vanskelig .....	28
5.2 Liten sammenheng mellom trafikkbelastning og folks klassifisering av egen gate som stygg eller vakker .....	28
5.3 Vurdering av enkelte gater .....	29
5.4 Oppsummering.....	31
<b>6. Referanser .....</b>	<b>32</b>
6.1 Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo .....	32
6.2 Litteratur om visuelle forhold .....	33

Vedlegg 1: Visuell/opplevelsesmessig karakteristikk av bebyggelse

Vedlegg 2: Eksempler på svar på spørsmålet om hva som kjennetegner en vakker hhv en stygg gate



**Sammendrag:**

# **Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994**

## **Beboernes opplevelse av visuelle forhold i gatemiljøet - en pilotundersøkelse**

### **Bakgrunn - lite kunnskap om visuell opplevelse**

Høsten 1994 ble det gjennomført en miljøundersøkelse i området Ekeberg/Gamle Oslo. Undersøkelsen er en førundersøkelse for Ekebergtunnelen, som ble åpnet i 1995, og er et viktig ledd i en serie før- og etterundersøkelser av ulike etapper av utbyggingen av hovedvegnettet i Oslos indre by øst. Undersøkelsen omfattet intervjuer med 1078 beboere og ble gjennomført i 14 delområder. I hovedsak består delområdene av bebyggelse langs en bestemt gatestrekning med ulike trafikkmengde og utforming.

En svakhet med de tidligere undersøkelsene er at de ikke hadde med data som kunne belyse folks opplevelse av vegen som element i bylandskapet og visuelle/estetiske forholds betydning i relasjon til øvrige miljøspørsmål. I tilknytning til 1994-undersøkelsen ble det derfor gjennomført en pilotundersøkelse der hensikten har vært å prøve ut dimensjoner og begreper som kan brukes for å beskrive folks opplevelser av visuelle forhold i gatemiljøet.

### **Problemstillinger og metode**

Gjennom pilotundersøkelsen ønsket vi å belyse følgende problemstillinger:

- Hvordan kan vi beskrive folks opplevelse av visuelle/estiske forhold knyttet til veger og vegtrafikk?
- Hva betyr visuelle forhold knyttet til veger og vegtrafikk for beboerne, er det et stort eller lite problem i forhold til andre lokale miljøproblemer?
- Hvordan kan en beskrive den faktiske visuelle situasjonen langs en veg/gatestrekning?
- Er det samsvar mellom folks opplevelse og den faktiske situasjonen?

For å belyse disse problemstillingene ble det i spørreundersøkelsen i 1994 stilt spørsmål om hvordan folk generelt definerer det som kjennetegner en vakker henholdsvis en stygg gate. På bakgrunn av svarene på disse spørsmålene ble det laget et forslag til kriterier for å beskrive visuelle forhold i gatemiljøet som vi deretter brukte til å karakterisere en del gatestrekninger i området. Vår vurdering

---

*Notatet kan bestilles fra:*

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo*  
*Telefon: 22 57 38 00    Telefax: 22 57 02 90*

ble så testet mot beboernes egne konkrete vurderinger av gater i området for å se om kriteriene egner seg for videreutvikling i nye studier.

## **Visuelle forhold er viktige for folk**

Som grunnlag for å vurdere de visuelle forholds betydning så vi på i hvilken grad denne type problemer kommer fram når beboerne gir en samlet vurdering av sitt bomiljø. Gjennom et åpent spørsmål om hva beboerne liker respektive ikke liker ved å bo i området, framtrer særlig sentral beliggenhet og gode utearealer som viktige kvaliteter, mens trafikken og dårlige sosiale forhold/kriminalitet oppleves som de største miljøproblemene. Én av fem nevner eksplisitt visuelle forhold som en kvalitet ved å bo i området. At området er pent nevnes like ofte som en kvalitet ved boområdet som at det er lite støy og forurensning, at kommunikasjonene er gode og at det er gode sosiale forhold. Det er imidlertid få som nevner at området er stygt som noe de ikke liker ved å bo i området.

Undersøkelsen viser at folk har klare meninger om hva de oppfatter som vakkert og stygt og at vi kan få fram ulike dimensjoner i denne opplevelsen. Bare 5 prosent av de spurte trakk ikke fram noen egenskaper av betydning for gatens visuelle karakter.

## **Vegetasjon og godt vedlikehold gjør det vakkert**

Vegetasjon er det elementet som i særlig grad er av betydning for en positiv visuell opplevelse. Utforming av gaterommet, spesielt vedlikeholdet av gategulvet, og selve trafikken er elementer som slår relativt sterkt ut begge veger. Dårlig vedlikehold, forsøpling og mye trafikk gjør at folk opplever gata som stygg. Bra vedlikehold og lite trafikk virker omvendt. Bygningmessige forhold som arkitektur og vedlikehold har særlig betydning for om en ser på gatemiljøet som vakkert. Manglende vedlikehold bidrar sterkt til at gata oppleves som stygg.

Oppfatningen om hva som generelt sett er stygt og vakkert varierer lite mellom kjønnene og mellom ulike aldersgrupper. Beboere i ulike delområder uttrykker i hovedsak samme oppfatning selv om områdene de bor i er relativt ulike i visuell sammenheng. Beboernes vurdering av egen boliggenes «skjønnhet» viser at gater med lite trafikk, godt vedlikeholdt bebyggelse og vegetasjon kommer godt ut. Dette tyder på at de generelle kriterier beboerne mener er viktige for om en gate er stygg eller vakker kan brukes for å beskrive folks vurdering av ulike områders visuelle karakter.

## **Anvendbare kriterier basert på folks begreper om stygt og vakkert**

Med utgangspunkt i de begreper beboerne har brukt for å karakterisere stygt og vakkert har vi laget et kriteriesett for å beskrive en gates visuelle karakter. En utprøving på en del gater av ulike karakter i området viser at det lar seg gjøre å bruke de fire hovedkriterier som er framkommet gjennom intervjuundersøkelsen, dvs natur/vegetasjon, bygningmessige forhold, gateromutforming og trafikkmessige



forhold. Det byr heller ikke på problemer å skille ut hvilke gater som skal få en høy, middels eller lav score på skalaen for hver dimensjon.

Det er en klar sammenheng mellom beboernes og våre vurderinger av de enkelte gater. De kriterier vi har funnet gjennom intervjuene bør derfor kunne brukes i nye undersøkelser. Samtidig er det vanskelig å sammenholde en generell «total vurdering» av en gates visuelle kvaliteter med registreringer av flere forskjellige enkeltdimensjoner. Det blir derfor ut fra materialet i pilotundersøkelsen likevel vanskelig å vurdere om de kriterier vi har brukt for å beskrive områdene er de best egnede.

For å videreutvikle metodikken, må en etter vår oppfatning stille beboerne mer detaljerte spørsmål om hver enkelt gate/del av gate som en så kan teste registreringene mot. En kan be dem å gi både en helhetsvurdering og en vurdering av de enkelte kriterier. Først når vi kan vurdere helhet og detaljer i sammenheng blir det mulig å vurdere potensialet for sammenveiging av ulike kriterier.

I et videre arbeid bør en også å bringe inn og teste kriterier/dimensjoner som fagfolk mener er viktige. Dette vil både gi grunnlag for å oppdage eventuelle forskjeller mellom beboere og fagfolk og å gjøre metodikken mer operativ til framtidig bruk i planlegging.



# 1. Bakgrunn og problemstillinger

## 1.1 Miljøundersøkelser av hovedvegomleggingen i Oslo øst

Høsten 1994 ble det gjennomført en miljøundersøkelse i området Ekeberg/Gamle Oslo. Undersøkelsen er en førundersøkelse for Ekebergtunnelen (åpnet i 1995) og er et viktig ledd i en serie før- og etterundersøkelser av ulike etapper av utbyggingen av hovedvegnettet i Oslo indre by øst. Tilsvarende undersøkelser ble gjennomført i 1987 og 1991, og en ny etterundersøkelse planlegges gjennomført i 1996.

Hensikten med disse miljøundersøkelsene er å klarlegge sammenhenger mellom trafikk- og miljøbelastning og beboernes opplevelser av situasjonen samt å dokumentere effekter av ulike miljøforbedringstiltak. Spesielt ser vi på miljøeffekter av hovedvegomleggingen i denne del av byen der Vålerengtunnelen og Ekebergtunnelen er de mest omfattende tiltakene. Studiemrådet består av ulike gatestrekninger/delområder innenfor bydelene 06, 07 og 14.

Undersøkelsene omfatter intervjuer med beboerne og registrering av forhold knyttet til trafikkbelastning, utforming av gatene og støy- og forurensningsnivå. De ulike registreringene som ble gjort i 1994 er nærmere beskrevet i egne notater, se referanser i avsnitt 6.1. Det fins også et notat med hovedresultater fra intervjuundersøkelsen (Klæboe og Kolbenstvedt 1995).

Vegtrafikken medfører en lang rekke lokale miljøproblemer. I Vegdirektoratets veileder for Konsekvensanalyser (Statens vegvesen 1995) opererer en med følgende hovedgrupper av miljøeffekter: støy, vibrasjoner, luftforurensning, vann-/jordforurensning, arealforbruk, arealdeling/barriere og endring i terreng/byform.

Hensikten med å ta opp forskjellige typer miljøvirkninger i samme undersøkelse er å kunne:

- gi et bilde av hva ulike miljøproblemer betyr relativt sett.
- få fram eventuelle samspillseffekter mellom ulike miljøproblemer.
- gi et grunnlag for å kunne vurdere de samlede effekter av ulike tiltak.

Gjennom Trafikk og miljø-undersøkelsene i områdene Ekeberg/Gamle Oslo er det etter hvert utviklet gode måleinstrumenter for å beskrive og vurdere virkninger av støy, forurensning, utrygghet og barrierer. Dette gjelder både mål for den fysiske situasjonen og mål for folks opplevelse av miljøproblemene og disses betydning for folks helse og dagligliv.

## 1.2 Pilotundersøkelse om visuelle miljøvirkninger

En svakhet med de undersøkelser som ble gjennomført i 1987 og 1991 er at vi ikke hadde med data som kunne belyse folks opplevelse av vegen som element i bylandskapet og visuelle/estetiske forholds betydning. I tilknytning til 1994-undersøkelsen ble det derfor gjennomført en pilotundersøkelse der hensikten har vært å prøve ut dimensjoner og begreper som kan brukes for å beskrive folks opplevelser av visuelle forhold.

Gjennom pilotundersøkelsen ønsket vi å belyse følgende problemstillinger:

- Hva betyr visuelle forhold knyttet til veger og vegtrafikk for beboerne i forhold til andre lokale miljøproblemer?
- Hvordan kan vi beskrive folks opplevelse av visuelle/estiske forhold knyttet til veger og vegtrafikk?
- Hvordan kan en beskrive den faktiske visuelle situasjonen langs en veg/gatestrekning?
- Er det et samsvar mellom folks opplevelse og den faktiske situasjonen?

For å belyse disse problemstillingene ble det i spørreundersøkelsen i 1994 også stilt spørsmål knyttet til folks generelle opplevelse av visuelle forhold i veg- og gatemiljøet og om deres vurdering av konkrete gater i området. På bakgrunn av svarene på disse spørsmålene har vi laget et forslag til vurderingsliste for visuelle forhold. Denne lista er så testet mot beboernes egne konkrete vurderinger av gater i området for å se om vurderingslista kan legges til grunn for å utvikle et generelt verktøy for visuell vurdering av gater/vegmiljøer. Som grunnlag for å vurdere de visuelle forholds relative betydning har vi også sett på i hvilken grad denne type problemer kommer fram når beboerne gir en samlet vurdering av sitt bomiljø.

Resultatet av pilotundersøkelsen presenteres i dette notatet. De enkelte problemstillinger behandles i hvert sitt kapittel. Her drøfter vi den metode vi har brukt og de resultater pilotundersøkelsen har gitt og hvordan arbeidet kan videreføres i nye studier. Undersøkelsens formål er å få fram beboernes vurderinger av stygt og pent. I hvilken grad dette samsvarer med kriterier som fagfolk benytter, tas ikke opp her.

## 1.3 Undersøkelse av miljøsituasjonen i 14 delområder

Undersøkelsen i 1994 omfatter intervjuer blant beboere i 14 delområder som ligger ved bestemte gatestrekninger. I alt ble 1140 personer intervjuet. På grunn av ufullstendige opplysninger ble 62 intervjuer tatt ut av materialet, dvs at utvalget for analyser består av 1078 personer. Da intervjuene ble foretatt, var stengningen av Strømsveien (unntatt for busser) etablert.

Spørreskjemaet inneholdt i alt 90 spørsmål fordelt på åtte hovedgrupper. Spørsmål knyttet til «*Opplevelse av gatemiljøets visuelle kvaliteter*» er en av disse åtte hovedgruppene. Intervjuundersøkelsens opplegg, frafall mv er beskrevet i eget notat (Klæboe 1995).

De ulike områdene og respektive gater som inngår i 1994-undersøkelsen fremgår av tabell 1.1 og figur 1.1. Tabell 1.1 viser også antall intervjupersoner og trafikkmengden i de aktuelle gater i hvert delområde. Videre angis den karakteristikk av trafikkmengden vi har brukt i andre analyser av Ekeberg-undersøkelsen og som vi her vil bruke ved beskrivelse av gatenes visuelle karakter. I denne sammenheng bruker vi et mål (ÅDTk) som også tar hensyn til trafikken i omkringliggende gater, se nærmere beskrivelse i Klæboe og Kolbenstvedt (1995).

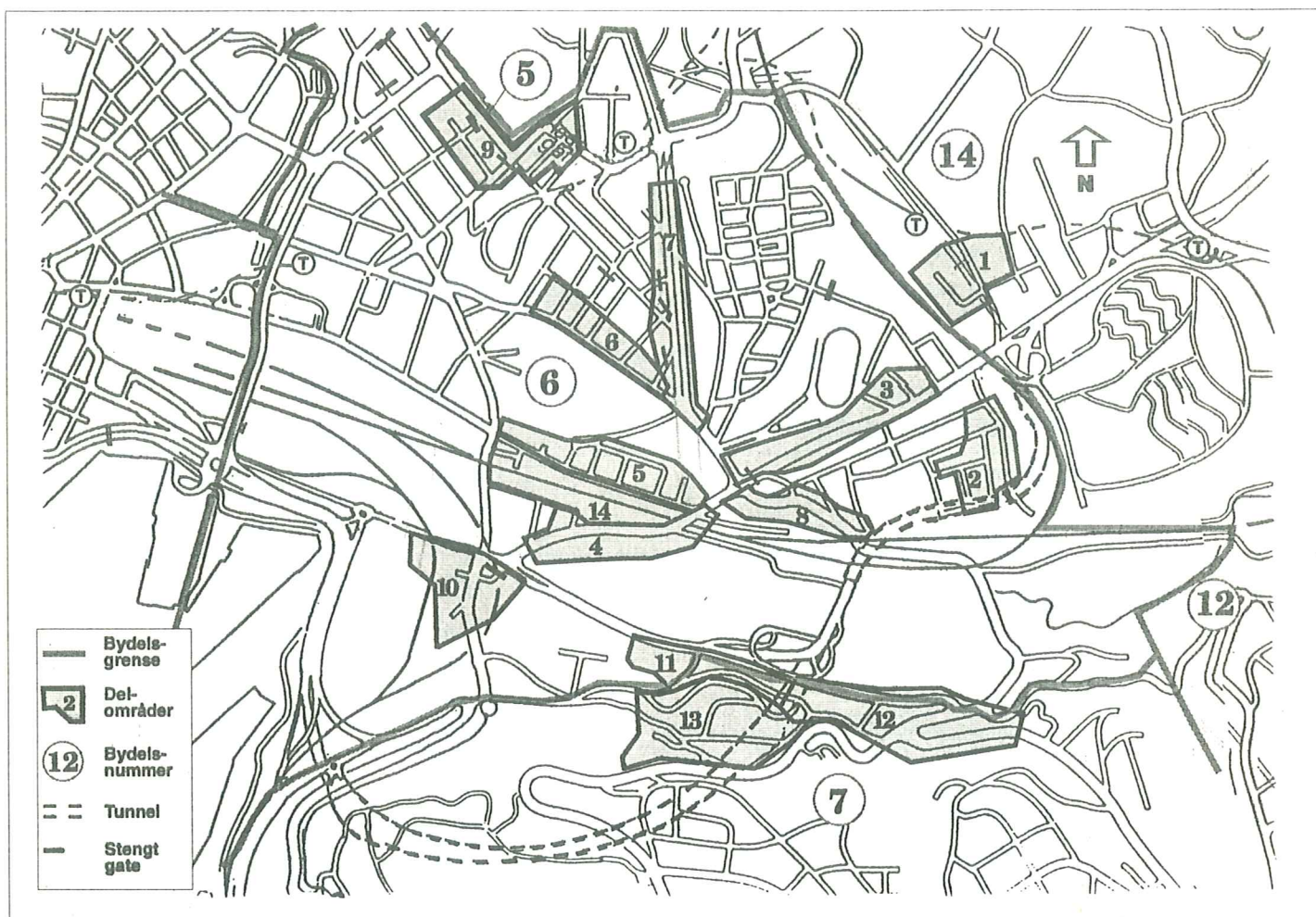
Tabell 1.1: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Oversikt over i hvilke gater det er foretatt intervjuer i de ulike delområdene. Antall intervjupersoner og trafikkmengde i disse områdene/gatene.

Område	Gatestrekninger	Antall intervjupersoner	Trafikkmengde ADT	Grad av trafikkbelastning ADTk
1	Ensjøveien	69	10.000	Middels
2	Indre Vålerenga: Elterstadgata, Islandsgata, Orknøygata, Sveriges gate	108	300–800	Meget lav
3	Strømsveien	108	1.750	Lav
4	St Halvards gate	34	2.000	Middels
5	Schweigaards gate (lengst unna jernbanelinja)	112	3.500	Lav
6	Åkebergveien: - ved Jordalgata - ved Sigurds gate	42	7.500 4.900	Middels
7	Kjøllberggata	112	7.500	Høy
8	Dalehaugen	48	8.500	Høy
9	Tøyengata/Jens Bjelkes gate	127	16.000	Alle grader <sup>1</sup>
10	Oslo gate	24	2.150	Alle grader <sup>1</sup>
11	Dyvekes vei	16	57.000	Høy
12	Konows gate: + Erlings gate, Ingers gate, Ryenbergveien, Valhallveien	42	17.200	Høy
13	Ekebergskråningen: Egnehemveien, Ekebergveien, Konows gate, Oppegårdsgata, Ribbungsgata, Svingen, Utsikten	109	200–800	Meget lav
14	Jernbanelinja: Arups gate Schweigaards gate (nærmest jernbanelinja)	123	1.000 3.500	Middels

<sup>1</sup> I disse områdene har vi gatestrekninger med både lav, midlere og høy trafikkbelastning, dog med overvekt av midlere og høy belastning

Område 1–8 var også med i 1987-undersøkelsen. Område 10–13 er nye områder der åpningen av Ekeberg-tunnelen i 1995 forventes å føre til endringer. Område 9 er tatt med av hensyn til Miljøby-prosjektet og område 14 av hensyn til utviklingen av togtrafikken (bl a Gardermobanen) i området.

I samtlige delområder – med unntak av 2, 11, 12 og 13 – omfatter intervjuene kun beboere i blokker eller bygårder. I område 11, 12 og 13 har vi med beboere i både blokker og småhus.



Figur 1.1: Oversikt over delområder som inngår i miljøundersøkelsen på Ekeberg/Gamle Oslo i 1994 og oversikt over bydelsgrenser i området: bydel 5 (Grünerløkka-Sofienberg), 6 (Gamle Oslo), 7 (Ekeberg-Bekkelaget), 12 (Manglerud) og 14 (Helsfyr-Sinsen).

#### 1.4 Visuelle forhold er en integrert del av bomiljøet

Som grunnlag for å få innsikt i hva ulike typer miljøproblemer betyr for folk, pleier vi å stille spørsmål om hva intervjupersonene liker/ikke liker i det området de bor i. Spørsmålene kommer tidlig i intervjuet, og intervjupersonene står helt fritt med hensyn til hva de kan svare. Svarene blir plassert i et sett av hovedkategorier. I 1994-undersøkelsen hadde vi etablert en egen kategori for svar som gikk på visuelle forhold. Dette gir en mulighet til å se på hva visuelle kjennetegn betyr i forhold til andre typer miljøproblemer.

Som vi ser av tabell 1.2, er det særlig sentral beliggenhet og gode utearealer som blir sett på som viktige kvaliteter i dette byområdet, mens trafikken og dårlige sosiale forhold/kriminalitet oppleves som de største miljøproblemene.

Når det gjelder visuelle forhold, nevner 1 av 5 eksplisitt dette som en kvalitet ved å bo i området. At området er pent har like stor betydning som at det er lite støy og forurensning, at kommunikasjonene er gode og at det er gode sosiale forhold. Det

er imidlertid få som nevner at området er stygt e l som noe de ikke liker ved å bo i området.

Tabell 1.2: Miljøkvaliteter og miljøproblemer i området Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Flere svar kunne oppgis. Prosent av alle spurte. (N=1078)

Miljøkvalitet – hovedgrupper	Andel som nevner %	Miljøproblemer – hovedgrupper	Andel som nevner %
Sentral beliggenhet, kort veg til arbeid	59	Usentral beliggenhet, lang veg til arbeid, bysentrum mv	1
Visuelle kvaliteter, pent område	19	Stygge omgivelser/stygg gate	6
Etablert godt bystrøk/lokalmiljø	8	Dårlig bystrøk/lokalmiljø, mange flytter, forfall/manglende vedlikehold	10
Gode boligforhold	10	Dårlige boligforhold	6
Lite trafikkbelastet område	13	Trafikkbelastet område	50
Lite støy og forurensning ellers	23	Mye støy og forurensning ellers	25
Gode utearealer	31	Dårlige utearealer	5
Bra tilbud på kultur og privat service	12	Dårlig tilbud på kultur og privat service	4
Gode offentlige servicetilbud	4	Dårlig offentlig servicetilbud	2
Gode offentlige kommunikasjoner	20	Dårlige offentlige kommunikasjoner	1
Gode sosiale forhold, naboforhold	24	Dårlige sosiale forhold/kriminalitet mv	32

For å få et fullstendig bilde av de visuelle forholdenes betydning kan vi ikke bare se på hvor mange som eksplisitt sier at området/gaten er stygg henholdsvis vakker. Som vi skal se i kapittel 2, assosierer folk begrepene stygt og vakkert med en rekke andre miljøkvaliteter og -problemer knyttet til natur, bygninger, gaterom og sosiale forhold. Disse forhold vil på spørsmålet om hva en liker/ikke liker være plassert under kategorier som behandler strøkets karakter, trafikkbelastningen, utearealenes karakter og de sosiale forhold. Uten at vi kan gi noen eksakt størrelse, mener vi at dette viser at langt flere enn 20 prosent legger vekt på visuelle kvaliteter i bomiljøet.

## 2. Beboernes opplevelse av stygt og vakkert

### 2.1 Få metoder og empiriske undersøkelser om opplevelse av visuelle forhold

Som grunnlag for pilotprosjektet ble det i 1991 gjennomført en litteraturstudie (Kolbenstvedt 1991). Denne konkluderte med at det er gjennomført få intervjuundersøkelser eller andre empiriske studier om folks opplevelse av estetiske/visuelle/landskapsmessige forhold eller om vegen som element i bylandskapet. Hovedtyngden av litteraturen er knyttet til arkitekturteori om opplevelse av rom/fysisk form eller landskapsteori om naturelementenes betydning og vegen som landskaps-element. Det fins således få utprøvde metoder å holde seg til hvis en skal undersøke befolkningens opplevelse av visuelle forhold.

De undersøkelser som er gjennomført har ofte brukt en metode der en lar folk vurdere bilder ved hjelp av et sett på forhånd oppsatte begreper. De variable som er brukt er stort sett lite handlingsrettede og gir først og fremst en semantisk utdypning av hvilke andre begreper som kan assosieres til stygt og pent. Et illustrerende eksempel er tatt med i vedlegg 1.

En ajourføring av litteraturgjennomgangen i 1995 gir samme hovedinntrykk. Det er imidlertid kommet flere veiledere som grunnlag for en bedre kartlegging og vurdering av situasjonen. Dette kommer vi tilbake til i kapittel 4. De elementer og begreper som disse veilederne gir er gjerne myntet på et oversiktsnivå og ikke direkte anvendbare som grunnlag for å utvikle metoder eller spørsmål for å få tak i folks vurderinger av bestemte gater.

### 2.2 Vanskelig å etablere objektive mål for visuelle forhold

At en ikke har kommet så langt på dette feltet henger klart sammen med at det er vanskelig å gi entydige definisjoner av hva som gir positive og negative opplevelser av et miljøes visuelle karakter. De begreper en bruker kan gjerne tillegges både positive og negative betydninger, f eks:

<i>Begrep:</i>	<i>Positiv tolkning:</i>	<i>Negativ tolkning:</i>
- monotoni	stillefullt	kjedelig
- mangfold	variasjon	uryddig
- nytt	berikende	fremmedelement
- gammelt	tradisjonsrikt	utilpass

Dessuten har mange slike begreper klart subjektive elementer. Mens luftforurensning på ulike nivåer kan måles og defineres som positivt eller negativt i forhold til



for eksempel virkninger på helse, er opplevelsen av visuelle trekk ved omgivelsene langt mer avhengig av øyet som ser. Viktige spørsmål her vil være om faglige vurderinger hos dem som har ansvaret for utforming av omgivelsene samsvarer med befolkningens, og om det lar seg gjøre å utvikle operasjonelle kriterier på dette området som kan brukes i planleggingssammenheng og som grunnlag for kvalitetsvurderinger i f eks miljøundersøkelser.

## 2.2 Pilotundersøkelsens åpne spørsmål om stygt og vakkert

Fordi det ikke fantes vel utprøvde spørsmål om folks opplevelse av visuelle forhold, ble det utarbeidet nye spørsmål til denne pilotundersøkelsen som tillegg til den vanlige intervjuundersøkelsen. Spørsmålene ble utformet i samarbeid med fagfolk i Vegdirektoratet og fra Norges Landbrukshøgskole.

I motsetning til tidligere undersøkelser, der folk har blitt bedt om å bruke på forhånd oppsatte begreper, ønsket vi å få fram folks egne beskrivelser av hvordan de opplever visuelle forhold. Vi valgte her å ta utgangspunkt i de alminnelig brukte begrepene *stygt* og *vakkert*, som i daglig tale gjerne viser til vår visuelle opplevelse av ulike ting eller omgivelser.

Etter følgende innledning "*Vi skal nå stille deg noen spørsmål om hvordan det ser ut i gata og omgivelsene du bor i og hva du mener gjør gata/vegen din og omgivelsene dine stygge eller vakre*", stilte vi følgende spørsmål:

- *Hva tenker du på når du hører ordet vakker om ei gate eller en veg?*
- *Hva tenker du på når du hører ordet stygg om ei gate eller en veg?*

Hensikten med pilotundersøkelsen var å finne fram til dimensjoner og begreper som kan brukes for å beskrive folks opplevelse av visuelle forhold. Det ble derfor brukt åpne svarkategorier, dvs at folk fritt kunne svare det de ville. Alle svar på spørsmålene ble notert og deretter kategorisert.

Folks svar på spørsmålene om hva som er stygt og pent var i stor grad svært konkrete. Svarene vi fikk på denne måten ser dermed ut til å være mer handlingsrettet og brukbare som grunnlag for å vurdere tiltak enn tidligere undersøkelser der folk har måttet bruke et på forhånd gitt sett av begreper.

## 2.3 Gruppering av svarene i sju hovedkategorier

En gjennomgang av samtlige svar viste at de kunne grupperes i sju hovedkategorier som dekker variasjonsbredden i svarene:

1. Miljømessige forhold generelt
2. Natur/forhold til natur
3. Byplan/helhet
4. Bygningsmessige forhold
5. Gaterom, vedlikehold
6. Trafikkmessige forhold
7. Kulturelle/sosiale forhold.

De sju hovedkategoriene ble inndelt i opptil fem underkategorier. Svarene viste at vi kunne bruke samme kategorier for pent og stygt, men med motsatt fortegn. Eksempler på svar i de ulike kategoriene fins i vedlegg 2. Resultatet av kodingen er vist i tabell 2.1. På øverste linje for hver hovedgruppe i tabellen vises andel som har oppgitt ett eller flere svar innen hovedgruppen.

En del svar kunne vært gruppert under flere kategorier, men vi har valgt å legge hvert svar til bare en kategori. Vi har eksempelvis valgt å kode «allé» som en del av gaterommet, men dette kunne også vært kodet under natur. Mer uspesifiserte angivelser av trær og grønt ellers kodes inn under natur. Siden vi har tilgang til de opprinnelige nedtegnede svarene, er det er mulig å rekode dataene dersom dette viser seg ønskelig.

## 2.4 Folks vurdering av «stygt» og «vakkert» er knyttet til flere forhold

Spørsmålene om hva folk forbinder med vakre/stygge gater eller veger er generelle. Svarene er altså ikke knyttet til noe bestemt område eller situasjonen i den gate der de spurte bor. Hvorvidt folk vektlegger de ulike forhold forskjellig avhengig av bosted, alder, kjønn m v vil vi komme tilbake til i avsnitt 2.5 og 2.6.

Tabell 2.1 viser at vegetasjon er det element som i særlig grad er av betydning for en positiv visuell opplevelse. Utforming av gaterommet, spesielt vedlikeholdet av gategulvet, og selve trafikken er elementer som slår relativt sterkt ut begge veger. Dårlig vedlikehold og forsøpling og mye trafikk gjør at folk opplever gata som stygg, mens bra vedlikehold og lite trafikk virker omvendt. Bygningsmessige forhold som arkitektur og vedlikehold har betydning for om en ser på gatemiljøet som vakkert.

De kategoriene vi har definert som «*Miljømessige forhold generelt*», «*Byplan/helhet*» og «*Kulturelle/sosiale forhold*» har få svar og vil derfor ikke bli tatt med i de videre analyser.

Som tabell 2.1 viser, er det bare 5 prosent av de spurte som ikke har trukket fram noen egenskaper av betydning for gaterommets visuelle karakter. Undersøkelsen viser at folk har klare meninger om hva de oppfatter som vakkert og stygt og at vi kan få fram ulike dimensjoner i denne opplevelsen.

Tabell 2.1: Egenskaper ved gatemiljøet som kjennetegner en vakker hhv stygg gate. Andel av alle spurte som nevner ett eller flere forhold innen hovedgruppen hhv delkategoriene. Flere svar kunne oppgis. (N = 1078)

Egenskaper ved gatemiljøet	Andel som nevner som trekk ved vakker gate %		Andel som nevner som trekk ved stygg gate %	
	Hovedgruppe	Delkategori	Hovedgruppe	Delkategori
<b>Miljømessige forhold generelt</b>	<b>8</b>		<b>1</b>	
<b>Natur/forhold til natur</b>	<b>76</b>		<b>15</b>	
Vegetasjon/grønt		72		10
Lysforhold/sol		5		3
Skjøtsel/vedlikehold grøntområde		5		1
Helhet		3		-
Dyr		1		-
<b>Byplan/helhet</b>	<b>9</b>		<b>4</b>	
Helhet/harmoni		7		1
Strøkskarakter		3		3
<b>Bygningsmessige forhold</b>	<b>34</b>		<b>51</b>	
Arkitektur/historikk		13		5
Bygningsmessig vedlikehold		13		33
Fasader/detaljer/utstyr		9		5
Farger		2		8
Materialer		2		3
Hærverk, reklame, skilting		1		1
<b>Gaterom</b>	<b>51</b>		<b>51</b>	
Gulv/renhold/forsøpling		28		42
Gulv dekke		7		8
Gulv vedlikehold		6		14
Tak/vegg – høye bygninger/trær		6		2
Fasiliteter		6		-
Romfølelse		5		3
Møblement		4		2
Kanter, gjerder, hekker		1		1
<b>Trafikkmessige forhold</b>	<b>30</b>		<b>38</b>	
Trafikkmengde, støy, forurensning		27		30
Sikkerhet, trygghet, skjerming		3		4
Trafikkeстетiske forhold		2		-
Hindringer		1		6
<b>Kulturelle/sosiale forhold</b>	<b>9</b>		<b>5</b>	
Liv, mennesker		6		1
Liv bygninger		3		1
<b>Annet</b>	<b>2</b>		<b>6</b>	
<b>Ikke svart/vet ikke</b>	<b>5</b>		<b>6</b>	



Kjølberggata (område 7) med Ekebergskrånningen i bakgrunnen

## 2.5 Oppfatningen av hva som er stygt og vakkert varierer lite mellom ulike grupper

Når det gjelder folks opplevelse av miljøproblemer, er det vanlig at det er klare forskjeller mellom folk i ulike livssituasjoner. Vi har derfor sett på hva menn og kvinner og folk i ulike aldersgrupper mener kjennetegner en stygg respektive vakker gate.

Tabell 2.2 viser at det er små forskjeller mellom kvinner og menn i synet på hva som er stygt og vakkert i gatemiljøet. Det er en svak tendens i retning av at kvinner legger noe mer vekt på vegetasjon og renhold i gaterommet, mens menn i noe større grad synes å legge vekt på arkitektur og bygningsmessig vedlikehold. Det er også noe flere menn enn kvinner som mener trafikken bidrar til å gjøre en gate stygg. Forskjellene er imidlertid små og ikke statistisk signifikante.

Tabell.2.2: Kvinners og menns opplevelse av hvilke egenskaper ved gatemiljøet som kjennetegner en vakker hhv stygg gate. Flere svar kunne oppgis. Andel av alle spurte som nevner ett eller svar innen hovedgruppen. Prosent (N=1078)

Egenskaper ved gatemiljøet	Andel som nevner som trekk ved vakker gate %			Andel som nevner som trekk ved stygg gate %		
	Mann	Kvinne	Snitt	Mann	Kvinne	Snitt
Natur/forhold til natur	72	79	76	14	15	15
Bygningsmessige forhold	36	33	34	50	52	51
Gaterom, vedlikehold mv	50	52	51	50	52	51
Trafikkmessige forhold	31	29	30	39	36	38
Ikke svart/vet ikke	5	5	5	5	6	6
(N)	(505)	(573)	(1078)	(505)	(572)	(1078)

Tabell 2.3 viser hva folk i ulike aldre mener om hva som er stygt og vakkert. Stort sett avtar andel svar innen de enkelte aldersgrupper med økende alder. Dette kan tyde på at «meningsstyrken» om slike spørsmål avtar noe med alder. Det gjelder for eksempel natur, som henholdsvis 81 og 31 prosent av 16-19 åringene mener kjennetegner en vakker respektive stygg gate. De eldre årsklassene peker ikke fullt så hyppig på naturforhold som en kvalitet eller et problem. Synet på bygningsmessige forhold og gaterom/vedlikehold følger samme mønster. Trafikkmessige forhold trekkes sterkest inn av 20-24-åringene, for deretter å følge samme mønster som nevnt ovenfor.

Tabell 2.3: Ulike aldersgruppers opplevelse av hvilke egenskaper ved gatemiljøet som kjennetegner en vakker hhv stygg gate. Flere svar kunne oppgis. Andel av alle spurte i aldersgruppen som nevner ett eller svar innen hovedgruppen. Prosent (N=1078)

	Andel som nevner som trekk ved vakker gate %								Andel som nevner som trekk ved stygg gate %							
	16-19	20-24	25-34	35-49	50-66	67-74	75-99	Snitt	16-19	20-24	25-34	35-49	50-66	67-74	75-99	Snitt
Natur/forhold til natur	81	82	75	76	77	67	62	76	31	16	16	16	5	14	4	15
Bygningsmessige forhold	35	37	36	40	25	19	9	34	54	56	52	51	46	40	47	51
Gaterom, vedlikehold mv	62	53	52	50	46	55	43	51	62	53	52	50	46	55	43	51
Trafikkmessige forhold	23	39	34	32	22	14	11	30	27	43	43	40	25	14	19	38
Ikke svart/vet ikke	-	4	2	6	8	7	17	5	4	4	2	7	7	19	15	6
(N)	26	136	444	256	116	42	53	1078	26	136	443	256	116	42	53	1078

En må her være oppmerksom på at det er en relativt høy andel av de spurte over 67/75 år som ikke har besvart dette spørsmålet og at antall spurte i aldersgruppen 16-19 år er lavt (N=26).

## 2.6 Beboerne i de ulike områder legger litt forskjellig vekt på hva som er stygt og vakkert

Selv om ikke alder og kjønn i så stor grad synes å påvirke folks oppfatning av hva som er stygt og pent, skulle en kunne tro at deres bosituasjon gjør det. Tabell 2.4 og 2.5 viser hva folk i de ulike områdene legger vekt på i sin vurdering av henholdsvis vakre og stygge vegger og gater. Denne variabelen tar bare hensyn til nåværende bosituasjon og ikke tidligere erfaringer, som også kan antas å påvirke denne type vurderinger.



*Schweigaards gate (område 5). Beboerne her er bevisst på gaterommets utforming og vedlikehold.*



*Etterstadgata (område 2) med Ekeberg i bakgrunnen. Etterstadsområdet er preget av blandet bebyggelse, men intervjuene er blant dem som bor i blokker. Svarene tyder på at disse beboerne legger stor vekt på bygningsmessige forhold som en visuell kvalitet.*

Tabell 2.4: Opplevelse av hvilke egenskaper ved gatemiljøet som kjennetegner en vakker gate i de ulike delområdene. Områdene er gruppert etter trafikkbelastning (ÅDTk). Flere svar kunne oppgis. Andel av alle spurte som nevner ett eller flere svar innen hovedgruppen. Prosent (N = 1078)

Egenskaper ved gatemiljøet	Delområde/gatestrekning etter trafikkbelastning														Snitt
	Meget lav		Lav		Alle grader		Midlere				Høy				
Område	2	13	3	5	9	10	1	4	6	14	7	8	11	12	
Natur/forhold til natur	70	81	82	80	72	71	73	76	76	74	75	83	44	67	76
Bygningsmessige forhold	48	38	41	36	31	38	17	26	38	37	25	35	44	17	34
Gaterom, vedlikehold mv	50	53	42	65	50	54	54	41	55	42	50	54	56	55	51
Trafikkmessige forhold	23	23	29	30	39	17	31	32	31	32	33	35	31	36	30
Ikke svart/vet ikke	6	5	4	5	7	4	3	6	5	5	4	2	6	5	5
(N)	108	111	102	112	127	24	71	34	42	123	112	48	16	42	1078

Tabell 2.5: Opplevelse av hvilke egenskaper ved gatemiljøet som kjennetegner en stygg gate i de ulike delområdene. Områdene er gruppert etter trafikkbelastning (ÅDTk). Flere svar kunne oppgis. Andel av alle spurte som nevner ett eller flere svar innen hovedgruppen. Prosent (N= 1078)

Egenskaper ved gatemiljøet	Delområde/gatestrekning etter trafikkbelastning														Snitt
	Meget lav		Lav		Alle grader		Midlere				Høy				
Område	2	13	3	5	9	10	1	4	6	14	7	8	11	12	
Natur/forhold til natur	7	12	18	24	13	13	14	15	14	20	11	15	19	7	15
Bygningsmessige forhold	65	48	54	53	47	58	41	44	64	55	43	65	38	31	51
Gaterom, vedlikehold mv	50	53	42	65	50	54	54	41	55	43	50	54	56	55	51
Trafikkmessige forhold	29	35	43	34	48	38	41	41	26	33	40	46	38	38	38
Ikke svart/vet ikke	4	7	6	6	7	4	3	12	-	7	6	2	6	12	6
(N)	108	111	108	112	127	24	71	34	42	122	112	48	16	42	1078

Det er visse forskjeller mellom områdene for samtlige av de kriterier som har betydning for om et område er vakkert eller ikke, men variasjonene kan synes tilfeldige. Det er ingen områder som gjennomgående scorer høyt eller lavt på samtlige kriterier. Dessuten er antallet svar i enkelte områder så lavt at vi ikke kan tolke resultatene.

Enkelte av forskjellene kan trolig knyttes til situasjonen i den gate folk bor i. Forklaringene her kan imidlertid gå to veier:

- De som har en kvalitet i sitt område framhever denne som et viktig element.
- De som mangler en bestemt kvalitet savner kanskje den og trekker den derfor fram som viktig.



*Dalehaugen, i retning Galgebergkrysset. Beboerne i Dalehaugen (område 8) peker på natur og trafikkmessige forhold som viktige egenskaper ved gatemiljøets visuelle karakter.*



*Konows gate mot Ekeberg (område 12). Ribbungsgata m m i bakgrunnen.*

Et eksempel på det førstnevnte er at de som bor på Indre Vålerenga (område 2) med nærhet til pittoresk småhusbebyggelse legger i større grad enn andre vekt på bygningsmessige forhold som viktig for et områdes visuelle kvalitet. Tilsvarende er beboerne i Schweigaards gate (område 5), der en har gjennomført et miljøgateprosjekt, mer bevisst på gaterommets utforming og vedlikehold enn andre.



Vi har gruppert områdene etter trafikkbelastning, fra meget lav til høy. Det er en svak tendens til at de som bor i områder med høy trafikk legger mer vekt på dette kriteriet enn andre. Dette er et eksempel på at mangler i området kan påvirke ens oppfatning av hva som er pent eller stygt. Tendensen er imidlertid ikke gjennomgående.

At natur er viktig for et vakkert område nevnes både i områder med utpreget grønne omgivelser, som Ekebergskråningen (område 13), og områder der dette mangler, som f eks Strømsveien (område 3) og Dalehaugen (område 8).

## 2.7 Oppsummering

Det synes som om det er relativt små forskjeller i oppfatningen om hva som er stygt og vakkert – mellom kjønnene og mellom ulike aldersgrupper. Det er heller ikke store variasjoner mellom ulike delområder til tross for at de er relativt ulike i visuell sammenheng. Dette mener vi er en brukbar indikasjon på at vi kan bygge videre på de kategorier eller dimensjoner som er framkommet som en tilnærming for å utvikle en metodikk for å beskrive ulike områders visuelle karakter.

Selv om vi har funnet variasjoner i svarmaterialet, mener vi det vil være mulig å bruke de kategorier som er framkommet som prekodete svaralternativer i nye undersøkelser om visuelle forhold.

## 3. Visuell vurdering av gatene i området

### 3.1 Åpne spørsmål om de enkelte gaters visuelle karakter

I tillegg til de generelle spørsmålene om hva som kjennetegner en stygg henholdsvis vakker gate, ble beboerne i 1994-undersøkelsen også stilt følgende spørsmål:

- *Forestill deg at de nærmeste kvartalene i din boliggate deltar i en skjønnhetskonkurranse der den kan få fra 1–5 poeng. Karakteren 1 betyr ikke spesielt vakker, mens 5 er meget vakker. Hvor mange poeng ville du gi gata di?*
- *Er det noen gater eller deler av gater i ditt nærmiljø som du synes er spesielt vakre?*
- *Er det noen gater eller deler av gater i ditt nærmiljø som du synes er spesielt stygge?*

Svarene på disse spørsmålene kan både brukes til vurdere hva visuelle forhold betyr som miljøkvalitet og til å vurdere i hvilken grad det er et samsvar mellom folks oppfatning av en gates visuelle karakter og en eller annen form for fysisk beskrivelse av gaten. Det sistnevnte kommer vi tilbake til i kapittel 5.

### 3.2 Hovedkarakteristikk av egen gate

Som nevnt ble beboerne bedt om å vurdere sin egen gate på en skala fra 1–5. Svarene på dette spørsmålet kan illustrere om visuelle forhold er et stort eller lite miljøproblem. Der mange mener at gata de bor i er pen, vil problemet være lite, og der mange mener den er stygg, er problemet stort.

Tabell 3.1 viser hvordan beboerne i de ulike områdene og i de gatestrekninger der vi har foretatt intervjuer karakteriserer sin egen boliggate. I en del av gatene er antall svar så få at vi ikke kan foreta en fullverdig analyse av enkeltgater. Her vil vi derfor bare se på de gatene der minst 20 personer er intervjuet. Vi har dessuten i tabell 3.1 slått sammen verdiene 5 og 4 samt 1 og 2, slik at vi kun får tre verdier.

Hvis vi først ser på beboernes vurdering områdevis, så er det særlig i Ekebergskråningen (område 13), Jernbanelinja (område 14), Strømsveien (område 3), Schweigaards gate (område 5) og på Indre Vålerenga (område 2) at forholdsvis mange opplever at gata de bor i er vakker. I alle disse områdene er vegtrafikkbelastningen forholdsvis lav.

Tabell 3.1: Beboernes karakteristikk av egen gate etter om den er vakker, middels vakker eller stygg. Vurdering i delområdene som helhet og av enkeltgater innen områdene der vi har intervjuet minst 20 personer. Prosent.

Område/gate		Karakteristikk av egen gate			
		Vakker (4-5)	Middels (3)	Stygg (1-2)	(N)
1	<b>Ensjøveien</b>	<b>10</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>(69)</b>
2	<b>Indre Vålerenga</b>	<b>24</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>(108)</b>
	- Etterstadgata	13	53	34	(38)
	- Islandsgata	10	48	43	(21)
	- Sveriges gate	33	53	13	(30)
3	<b>Strømsveien</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>47</b>	<b>(108)</b>
	- Galgeberg	18	31	51	(45)
4	<b>St. Halvards gate</b>	<b>3</b>	<b>36</b>	<b>61</b>	<b>(34)</b>
5	<b>Schweigaards gate</b>	<b>25</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>(112)</b>
	- Schweigaards gate <sup>1</sup>	30	36	34	(126)
	- Myklegaards gate	19	37	44	(27)
6	<b>Åkebergveien</b>	<b>5</b>	<b>38</b>	<b>57</b>	<b>(42)</b>
7	<b>Kjølberggata</b>	<b>25</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>(112)</b>
8	<b>Dalehaugen</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>62</b>	<b>(48)</b>
9	<b>Tøyengata/Jens Bjelkes gate</b>	<b>10</b>	<b>33</b>	<b>58</b>	<b>(127)</b>
	- Tøyengata	13	31	56	(48)
	- Jens Bjelkes gate	8	25	68	(40)
	- Hagegata	8	31	62	(39)
10	<b>Oslo gate</b>	<b>9</b>	<b>35</b>	<b>57</b>	<b>(24)</b>
11	<b>Dyvekes vei</b>	<b>6</b>	<b>44</b>	<b>50</b>	<b>(16)</b>
12	<b>Konows gate</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>62</b>	<b>(42)</b>
	- Konows gate	16	20	64	(25)
	- Ryenbergveien	15	44	41	(27)
13	<b>Ekebergskråningen</b>	<b>37</b>	<b>48</b>	<b>15</b>	<b>(109)</b>
	- Egnehjemveien	63	32	5	(20)
	- Ekebergveien	29	53	17	(58)
	- Svingen	47	53	-	(20)
14	<b>Jernbanelinja<sup>1</sup></b>	<b>29</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>(123)</b>
	- Arups gate	30	33	37	(30)
<b>Gjennomsnitt alle</b>		<b>19</b>	<b>36</b>	<b>44</b>	<b>(1078)</b>

<sup>1</sup> Schweigaards gate nærmest Jernbanelinja er her inkludert i område 5

Enkeltgater som peker seg ut som spesielt vakre i beboernes øyne er Egnehjemveien og Svingen i Ekebergskråningen. Disse gatene ligger i et velstelt småhusområde med lite trafikk og mye grønt. De er med andre ord gater som fyller alle de kriterier beboerne generelt mener kjennetegner en pen gate, jfr kapittel 2.

Områder eller gatestrekninger der de visuelle forhold ser ut til å være et større miljøproblem enn gjennomsnittet, er Kjølberggata (område 7), Dalehaugen (område 8), Konows gate (område 62) og St Halvards gate (område 4). I alle disse gatene var det ved tidspunktet for undersøkelsen relativt høy trafikkbelastning. I enkelte av disse gatene er dessuten bebyggelsen preget av dårlig vedlikehold.



*Danmarks gate*



*Vålerenggata*

*Danmarks gate og Vålerenggata (område 2) er begge godt likt av egne beboere og folk i nærliggende områder.*

### 3.3 Vakre og stygge gater i området

Beboerne ble også stilt spørsmål om det er noen gater eller deler av gater i nabolaget som de syntes er spesielt vakre eller stygge. 30 prosent har ikke svart på spørsmålet om vakre gater, og 22 prosent har ikke svart på spørsmålet om stygge gater. 9 prosent mener at det ikke er noen vakre gater i området, og 5 prosent mener at det ikke er noen stygge.

Når vi skal se på hvilke gater i området som oppleves som vakre, har det liten hensikt å se på gjennomsnittstall for hele studieområdet. Området er såpass stort at mange gater utenfor eget delområde ikke vil være kjent for intervjupersonene. Vi har derfor tatt utgangspunkt i vurderinger innen hvert delområde. Tabell 3.2 gir en oversikt over gater som minst 10 prosent av intervjupersonene i minst ett delområde mener er spesielt vakker. Tilsvarende oversikt for hvilke gater som oppleves som stygge er gitt i tabell 3.3. Stort sett er det en høyere andel innen det området gata ligger i som gir karakteristikken vakker eller stygg enn i andre områder.

Tabell 3.2: Gater i studieområdet som oppleves som spesielt vakre av minst 10 prosent i minst ett av delområdene. Vurdering i eget område og andre delområder.

Område	Gatenavn	Andel i eget område som mener gata er vakker	Andel (minst 10%) i andre områder som mener gata er vakker	Andre områders beliggenhet i forhold til gata
2	Danmarks gate*	58	31 - område 8 Dalehaugen	Meget nær
2	Vålerenggata*	52	42 - område 8 Dalehaugen 23 - område 3 Strømsveien	Meget nær Meget nær
2	Sveriges gate	18		
2	Vålerengaområdet	5	13 - område 3 Strømsveien 13 - område 8 Dalehaugen	Meget nær Meget nær
5	Schweigaards gate	29	26 - område 4 St Halvards gt 22 - område 14 Jernbanalinja 17 - område 10 Oslo gate 6 - område 6 Åkebergveien	Meget nær Meget nær Meget nær Relativt nær
5	Harald Hårdrådes plass*	15	21 - område 14 Jernbanelinja	Meget nær
9	Jens Bjelkes gate	1	10 - område 6 Åkebergveien	Relativt langt
10	Oslo gate	13	19 - område 11 Dyvekes vei	Meget nær
13	Svingen	20		
13	Egnehjemveien	19	44 - område 11 Dyvekes vei	Relativt nær
13	Ekebergveien	11		
-	Kampenområdet	-	38 - område 7 Kjøllberggata 21 - område 3 Strømsveien 19 - område 8 Dalehaugen 17 - område 1 Ensjøveien 14 - område 6 Åkebergveien 10 - område 5 Schweigaardsgt	Meget nær Meget nær Relativt nær Relativt nær Meget nær Relativt nær
-	Malerhaugveien	-	13 - område 1 Ensjøveien	Meget nær

\* Disse gatene er ikke tatt med i tabell 3.1 fordi det er gjort få intervjuer i disse gatene.



*I Svingen på Ekeberg (område 13) synes beboerne at gaten deres er vakker.*



*Ulike meninger om Schweigaards gate (område 5): Mange mener den er vakker, og mange mener den er stygg. NB: Disse synspunktene refererer ikke bare til den strekningen som er avbildet her. Se for øvrig teksten i kap 3.3.*

Som vi ser av tabell 3.2, har de som ble intervjuet holdt seg til gater som ligger nær der de selv bor. De to gater som skiller seg klart ut er Danmarks gate og Vålereng-gata, begge på Indre Vålerenga. Over halvparten av beboerne i området utpeker disse gatene med lav trehusbebyggelse og lite trafikk som vakre. Kampen har et trivelig småhusmiljø og lite trafikk, mens Schweigaards gate de senere år er utbedret som miljøgate med beplantning og gatemøblering, særlig østre del.

Tabell 3.3: Gater i studieområdet som oppleves som spesielt stygge av minst 10 prosent i minst ett av delområdene. Vurdering i eget område og andre delområder.

Område	Gatenavn	Andel i eget område som mener gata er stygg	Andel (minst 10%) i andre områder som mener gata er stygg	Andre områders beliggenhet i forhold til gata
1	Ensjøveien	20		
3	Strømsveien	61	38 - område 8 Dalehaugen 36 - område 2 21 - område 1 Ensjøveien	Meget nær Meget nær Meget nær
4	St Halvards gate	24	17 - område 10 Oslo gate	Relativt nær
5	Schweigaards gate	28	28 - område 14 Jernbanelinja 21 - område 4 St Halvards gate	Meget nær Meget nær
			13 - område 8 Dalehaugen 13 - område 10 Oslo gate 11 - område 3 Strømsveien	Relativt nær Meget nær Meget nær
6	Åkebergveien	10	16 - område 7 Kjølberggata	Meget nær
8	Dalehaugen	10		
8	Enebakkveien	31		
9	Tøyengata	27		
9	Jens Bjelkes gate	13	11 - område 7 Kjølberggata	Relativt langt
10	Oslo gate	38	32 - område 4 St Halvards gate 31 - område 11 Dyvekes vei 24 - område 14 Jernbanelinja 22 - område 5 Schweigaardsgt 16 - område 13 Ekebergskrån	Relativt nær Meget nær Meget nær Meget nær Relativt langt
11	Dyvekes vei/bro	13		
11	Bispegata	6	21 - område 10 Oslo gate	Meget nær
12	Konows gate	26	56 - område 11 Dyvekes vei 32 - område 13 Ekebergskrån	Meget nær Meget nær
13	Ryenbergveien	4	17 - område 12 Konows gate	Meget nær
13	Ekebergveien	12		
13	Oppegårdsgata	11		

Det ser ut til at det er noe flere beboere som har pekt ut stygge enn vakre gater i området. Særlig mange er det som mener at Strømsveien og Oslo gate er stygge gater. Trafikkmengden er ikke lenger så høy i disse gatene, men deler av bebyggelsen er preget av dårlig vedlikehold.

Enebakkveien, Schweigaards gate og Tøyengata nevnes også av relativt mange som stygge gater. Det er interessant å merke seg at det er like mange som mener at Schweigaards gate er vakker som stygg. Dette skyldes trolig at denne gata er lang og har en uensartet karakter øst og vest for Oslogate. Folk har derfor ulik referanse når de svarer. Svarene kan også tyde på at miljøforbedringene slår positivt ut, men at en del tiltak fortsatt gjenstår.

### 3.4 Oppsummering

Som nevnt i avsnitt 1.4, nevner 20 prosent visuelle forhold eksplisitt som ett av de trekk de liker ved å bo i området.

Beboernes vurdering av egen gates «skjønnhet» viser at gater med lite trafikk, godt vedlikeholdt bebyggelse og forekomst av vegetasjon kommer godt ut. Dette kan ses som en bekreftelse på at de kriterier som er laget på bakgrunn av deres egne generelle utsagn, jfr kapittel 2, også har gyldighet når de skal vurdere sin egen gate. Disse kriteriene bør således kunne utvikles og brukes i videre arbeid på dette området.



## 4. Kriterier for å beskrive visuelle dimensjoner

### 4.1 Ulike tilnæringsmåter for å beskrive en gates visuelle karakter

Selv om det fins mange ulike metoder for å beskrive miljøsituasjonen i et område, er det forholdsvis stor enighet blant fagfolk om hvordan en beskriver f eks støy- og luftforurensningsnivå. Når det gjelder visuelle forhold, fins ingen slike allment aksepterte metoder. Hvis en skal kunne se folks opplevelse av bestemte gates visuelle karakter i forhold til situasjonen, må en imidlertid foreta en beskrivelse av denne. Vi har vurdert ulike måter å gjøre dette på:

- Bruke de elementer eller kriterier som er gitt i veiledere for gateutforming.
- Bruke de elementer som framkom i folks svar på spørsmålet om hva som kjennetegner stygge hhv pene gater, jfr kapittel 2.

Som nevnt, jfr avsnitt 2.1, er det etter hvert utviklet en del veiledere for utforming av bylandskap og gaterom. Et eksempel er Vegdirektoratets NVVP-veileder «Kartlegging av landskapstilstand» som viser hvordan en skal verdiklassifisere landskapsbildet i byer og tettsteder. Tabell 4.1 viser de kriterier og verdier som her brukes.

Tabell 4.1: Kriterier og verdier som kan brukes for å beskrive landskapsbildet i byer og tettsteder (Vegdirektoratet 1995).

Verdi \ Kriterier	Spesielt verdifullt	Verdifullt	Forringet verdi
Mangfold/ variasjon	Bybilde preget av variert terrengform. Harmonisk sammensatt bebyggelsesstruktur med stor variasjon og historisk spennvidde. Mangfold av særpregede byrom, gateløp og innslag av park og grønt.	Mindre variert terrengform. Sammensatt bebyggelsesstruktur med begrenset variasjon og historisk spennvidde. Noen særpregede byrom, gateløp og innslag av park og grønt.	Ensformig terreng og bybilde uten særpreg. Uinteressant og dårlig tilpasset bebyggelse. Ingen byrom eller gateløp av verdi.
Helhet/ kontinuitet	Dominerende landskapsrom. Helhetlig bebyggelsesstruktur av stor estetisk og historisk verdi. Markerte byrom og gateløp med enhetlig karakter. Sammenhengende park- og grøntstruktur.	Middels dominerende landskapsrom. Mindre helhetlig bebyggelsesstruktur av middels estetisk og kulturhistorisk verdi. Lite markerte byrom og gateløp. Ikke sammenhengende park- og grøntstruktur.	Flatt landskap. Bybilde uten særpreg og uten viktige gateløp eller byrom. Usammenhengende bebyggelse preget av dårlig tilpasning av anlegg og bygg.
Inntrykksstyrke/ intensitet	Bybilde dominert av storslagen terrengform, elv, fjord eller havn. Dominerende fjernvirkning eller utsikt. Særpregt verneverdig bebyggelsesstruktur med innslag av monumentale bygg. Byrom og gateløp med høy visuell opplevelse og med stort innslag av bebyggelse av stor estetisk verdi.	Mindre dominerende terrengform. Noe særpregt bebyggelsesstruktur uten innslag av monumentale bygg. Noen byrom og gateløp med mindre opplevelsesverdi.	Flat terrengform uten utsikt. Bebyggelse uten særlig interesse eller særpreg. Udefinerte byrom og fragmentariske gateløp uten opplevelsesverdi.

Det er vanskelig å omsette begrepene i tabell 4.1 til et enkelt redskap for å beskrive situasjonen i den enkelte gate. Vi har derfor valgt å bruke de dimensjoner som folks svar på spørsmålet om hva som kjennetegner stygge og pene gater ga, jfr kapittel 2, som utgangspunkt for et registrerings- og klassifiseringssystem.

## 4.2 Skjønnsmessige kriterier basert på beboernes definisjon av stygt og vakkert

Vi har tatt for oss de forholdene som ble hyppigst nevnt av beboerne i forbindelse med vakre og stygge gater, jfr kapittel 2, nemlig dimensjonene:

- natur/vegetasjon
- bygningsmessige forhold
- gaterom/vedlikehold
- trafikkmessige forhold

Med dette utgangspunkt laget vi et utkast til vurderingskriterier og tilhørende skala, se tabell 4.2. Under de enkelte hovedkategoriene definerte vi fra 1 til 4 underkategorier. Trinnene i skalaen ble valgt fra 1 og oppover til 5, og ikke symmetrisk omkring et nullpunkt. Dette ble gjort fordi det synes vanskelig å knytte en negativ karakteristikk til mange av de aktuelle temaene. I situasjoner der disse kommer «dårlig ut», synes det mer naturlig å karakterisere dem med 1 enn med et minustegn.

Hvorvidt skalaen skal gå fra 1 til 3 eller fra 1 til 5 vil avhenge av i hvilken grad en i praksis kan beskrive nyansene for de ulike elementene. Vi har med vilje latt være å formulere ut hver enkelt celle i tabellen. Det viktigste i første omgang er å få fram skalaens ytterpunkter for å anskueliggjøre spennvidden. For noen temaer synes det dessuten hensiktsmessig å få på plass en «middelvei».

Når det gjelder trafikkforholdene har vi en rekke data gjennom det øvrige registreringsarbeidet (se f eks Hanssen og Grue 1995). Her har vi bare brukt trafikkmengde (ÅDT). Denne dimensjonen kan i videre arbeid detaljeres med data om støy, forurensning, andel tungtrafikk osv. I lenkeregisteret knyttet til trafikkforholdene har vi også en rekke opplysninger som kan koples til gateromdimensjonen, som f eks gatebredde, forekomst av fortau m v.

Tabell 4.2: Tematisk skala for vurdering av visuelle forhold i et gaterom basert på folks angivelse av hva som kjennetegner en stygg hhv pen gate

1 NATUR/FORHOLD TIL NATUR				
1	2	3	4	5
<b>1a Vegetasjon/grønt</b>				
Gata har ingen innslag av grønt.				Gata fremstår med et fyldig/markant grønt preg, med både trær og blomster
<b>1b Lysforhold/sol</b>				
Gata ligger stort sett i skygge. Bygningsrekkene skaper et rel. mørkt gaterom.				Gata har mye sollys. Bygningene skaper rel lite dominerende skygger i gaterommet
<b>1c Skjøtsel/vedlikehold grøntområde</b>				
Grøntområdene preges av forsøpling. Arealene brukes til andre formål.				Grøntområdene er frodige og velstelte.
2 BYGNINGSMESSIGE FORHOLD				
1	2	3	4	5
<b>2a Arkitektur, historikk</b>				
Eстетiske hensyn synes å være tillagt liten vekt				Bygninger og plasser er særpregede, enhetlige og vakre, og har en naturlig tilhørighet til området. Se også 4 f).
<b>2 b Fasader/detaljer/utstyr</b>				
Fasader, detaljer m.v. oppleves som kjedelig, lite påaktet				Fasader, detaljer m.v bærer preg av formingsglede og formingsbevissthet
<b>2 c Bygningsmessig vedlikehold</b>				
Bygninger, gjerder m.v. er malingslitte og dårlig vedlikeholdt				Bygninger, gjerder m.v er i hovedsak godt vedlikeholdt
3 GATEROM				
1	2	3	4	5
<b>3a Gulv: renhold, forsøpling</b>				
Gaterommet er tilsølt og forsøplet				Gaterommet er ryddig og velstelt
<b>3b Gulv: dekketilstand</b>				
Gatelegemet er forfallent, ujevnt og oppstykket				Gatelegemet er godt vedlikeholdt, har jevn overflate og regelmessig profil.
<b>3c Tak/vegg – høye bygninger/trær</b>				
Vegger og takflater o.l. bidrar ikke til å skape et gaterom				Vegger og takflater m.v. gir gaterommet et helhetlig og vakkert preg.
<b>3e Fasiliteter/Gateutstyr</b>				
Enkeltelementer i gaterommet virker fremmede/skjemmende, preges av dominerende stolper og skilt				Plassdannelser , skulpturer, sitte/lekemuligheter m.v. gir gaterommet et helhetlig, innbydende og vakkert preg.
4 TRAFIKKMESSIGE FORHOLD				
1	2	3	4	5
<b>4a Trafikkmengde</b>				
Høy (10 000 ÅDT eller mer)				Lav (Under 1000 ÅDT)

### 4.3 En enkel utprøving og modifisering av kriteriene

For å teste ut hvordan kriterieskalaen i tabell 4.2 kan fungere som praktisk verktøy, gjorde vi en enkel registrering i noen tilfeldig valgte gater i området. Erfaringene fra dette tilsa en del forenklinger. Dels bør vurderingene uttrykkes mer «trinnløst» enn det tabell 4.2 viser og og dels bør dimensjonene ikke deles opp fullt så detaljert. Ytterpunktene/«ekstrem»-verdiene for de ulike deltema bør kunne brukes som referanseramme. Som utkast til et praktisk registreringskjema i denne sammenheng laget vi derfor en forenklet mal som vist i tabell 4.3.

Tabell 4.3: Enkelt registreringsskjema for vurdering av visuelle forhold i et gaterom basert på folks angivelse av hva som kjennetegner en stygg hhv vakker gate.

	Dårlig 0-1	Middels 2-3	Mye/Bra 4-5
Natur/vegetasjon			
Bygningsmessige forhold			
Gaterom			
Trafikk			

De tre første kriteriene vurderes skjønnsmessig ved synfaring, mens trafikk karakteriseres ved ÅDTk, som også tar hensyn til trafikken i omkringliggende gater, jfr avsnitt 1.3.

Med dette som grunnlag gjennomførte vi en vurdering av noen av gatene i området, jfr tabell 4.4. Valg av gater og registrering ble gjort av en forsker som ikke kjente beboernes vurdering av de ulike gatene. Det ble valgt gater med antatt ulik bebyggelseskarakter og trafikkmengde.

Et problem ved vurdering av hele gater, er at deler av gata kan ha ulik karakter. Siden våre vurderinger skal sammenholdes med beboernes vurderinger som gjelder hele gater, har vi brukt hele gater. For enkelte gater med varierende karakter på ulike deler av gaten, har vi imidlertid angitt flere tall i tabellen. I nye undersøkelser bør en sikre at beboernes vurdering knyttes til bestemte deler/kvartaler av gatene.

Tabell 4.4: Registrering av visuelle forhold i noen gater i områdene Ekeberg/Gamle Oslo.

Område	Gatestrekning	Natur/ vegetasjon	Bygnings- messige forhold	Gaterom	Trafikk- mengde ADT
7	Kjølberggata	1	2	3	1-2
8	Dalehaugen	3	2	1	1-2
13	Ekebergskrånningen				
	- Egnehjemveien,	5	4	5	5
	- Ekebergveien,	4	4	3	5
	- Ribbungsgata,	2	3	2	5
	- Svingen,	3	4	5	5
	- Utsikten	3	3	3	5
14	Jernbanelinja				
	- Arups gate,	2, 4	3	4	5
	- Schweigaards gate (nærmest Jernbanelinja)	2	4	4	4-5

De verdier vi her har funnet for de ulike visuelle dimensjoner vil vi i kapittel 5 bruke til å se om folks vurdering av ulike gater samsvarer med vår beskrivelse av disse gatene - basert på folks generelle kriterier for hva som er stygt og vakkert.

#### 4.4 Oppsummering

Vi har brukt de dimensjoner beboerne definerer som særlig viktige for å karakterisere stygt og vakkert for å lage et system for å beskrive en gates visuelle karakter. Dette har vi prøvd på en del gater av ulik karakter i området. Hovederfaringen er at et slikt registreringssystem ikke må ha for mange dimensjoner eller delkategorier og heller ikke for mange verdinivåer.

Erfaringene er at det vil kunne la seg gjøre å bruke de fire hovedkriterier som er framkommet gjennom intervjuundersøkelsen, dvs natur/vegetasjon, bygningsmessige forhold, gateromutforming og trafikkmessige forhold. Det synes heller ikke å by på vesentlige problemer å skille ut hvilke gater som skal få en høy, middels eller lav score på skalaen for hver dimensjon.

Dersom deler av en og samme gate har ulik karakter, må dette i videre studier håndteres ved at gatene deles inn i kvartaler/strekninger. Tilsvarende må da beboernes vurdering knyttes eksplisitt til disse kvartalene, eller de må angi mer eksakt adresse for hvilke deler av gater de tenker på når de svarer på spørsmålene om stygt og vakkert.

## 5. Test av kriterier i forhold til beboernes vurdering

### 5.1 Sammenveining av de ulike kriterier er vanskelig

Vårt valg av kriterier for vurdering av stygt/vakkert bygger på de dimensjoner som beboerne har gitt uttrykk for. Vi har derfor brukt flere dimensjoner for å beskrive gatens karakter, jfr kapittel 4, mens beboerne når de ble bedt om å vurdere sin egen gate, bare skulle gjøre det ved hjelp av ett tall. Tilsvarende er gater i nabolaget bare klassifisert med et begrep som stygge eller vakre. For å gjøre en sammenlikning mellom vår beskrivelse og folks vurdering av bestemte gater ville det derfor være enklest å ha ett mål for visuell kvalitet, på linje med f eks ett mål for støynivå o l.

Vi må her forutsette at folk når de svarer har sine egne «kriterier», dvs de kjennetegn de har oppgitt for stygt og vakkert generelt, som bakgrunn for sin vurdering av konkrete gater. Vi forutsetter også at de på en eller annen måte veier disse kriteriene sammen når de rangerer sin gate på skalaen 1–5 eller definerer en bestemt gate som stygg eller pen.

Spørsmålet når vi ønsker å se om det er samsvar mellom folks vurdering og vår beskrivelse av de ulike gatene, er da om vi kan gjøre en tilsvarende sammenveining av de elementer vi har beskrevet. Det er trolig vanskelig å finne et *samlet* mål på gaters visuelle kvalitet, på det som er stygt og pent, som folks subjektive oppfatning kan måles mot. Rationalet bak en slik innfallsvinkel er at det finnes summerbare og likeverdige arkitektoniske eller visuelle trekk ved en gate. I praksis er det vanskelig å gi f eks vegetasjon og trafikk ulik eller «lik» verdi ved en sammenveining.

Vi vil i denne omgang ikke foreta en sammenveining av de kriterier vi har brukt ved vurdering av visuelle egenskaper ved gatene i området. Vi vil da miste forståelsen for de enkelte dimensjoners betydning. Vi vil kun bruke pilotundersøkelsen til å se på i hvilken grad vår beskrivelse av ulike dimensjoner samsvarer med folks samlede vurdering av enkelte gater.

### 5.2 Liten sammenheng mellom trafikkbelastning og folks klassifisering av egen gate som stygg eller vakker

Når det gjelder andre miljøproblemer som støy og luftforurensing har vi ofte kunnet bruke trafikkmengde som en enkelt indikator på belastningsnivå. Vi har derfor analysert folks samlede vurdering av egen gates skjønnhet i forhold til trafikkbelastning ved hjelp av en regresjonsanalyse.

Vi finner ingen klare sammenhenger mellom graden av skjønnhet og trafikkmengden. Dette gjelder hva enten vi bruker trafikkmengden i bolig-gaten eller et kombinert trafikkmål som tar hensyn til belastningen i omkringliggende gater (ÅDTk). Trafikkmengden forklarer ikke mer enn 15–20 prosent av variasjonen av materialet. Dette er i og for seg naturlig, siden en gates visuelle kvalitet ikke bare er knyttet til trafikkmengdene. Som beboernes vurdering viser, spiller også bebyggelse, vedlikehold og vegetasjon inn.

### 5.3 Vurdering av enkelte gater

Beboernes vurdering sin egen gate på en skala fra 1–5 er vist i tabell 3.1, mens vår vurdering av enkelte gater fins i tabell 4.4. Her vil bare se på de gater der vi har registrert situasjonen og der vi har en vurdering fra minst 20 beboere. Tabell 5.1 viser beboernes vurdering i forhold til TØIs registreringer.

Tabell 5.1: Kjøllberggata. Beboernes vurdering av egen gate på skalaen 1–5, sammenholdt med vår vurdering av kriteriene for natur, bygningsmessige forhold og gaterom, samt trafikkmengde (ÅDTk) fra tabell 4.4.

Gate	Beboernes vurdering %				TØIs vurdering		
	Pen (4-5)	Middels (3)	Stygg (1-2)	(N)	Bra (4-5)	Middels (3)	Dårlig (1-2)
Kjøllberggata	8	23	69	(64)	-	Gaterom	Natur Bygning Trafikk
Dalehaugen	9	30	62	(48)		Natur	Gaterom Bygning Trafikk
Schweigaards gate <sup>1</sup>	30	36	34	(126)	Bygning Gaterom Trafikk		Natur
Arups gate	30	33	37	(30)	Gaterom Trafikk	Natur Bygning	
Ekebergveien	29	53	17	(58)	Natur Bygning Trafikk	Gaterom	
Egnehjemveien	63	32	5	(20)	Natur Bygning Gaterom Trafikk		
Svingen	47	53	-	(20)	Natur Bygning Gaterom Trafikk		

<sup>1</sup> Mellom Jarlegata og St Halvards gate

Tabell 5.1 tyder på at det er en sammenheng mellom beboernes konkrete vurdering av sin egen gate og de generelle kriteriene for natur, bygningsmessige forhold, gaterom og trafikk som vi har bygd våre vurderinger på. De gater som mange beboere synes er pene, har i vår vurdering også scoret høyt på samtlige elementer. Dette gjelder f.eks. Egnehjemveien og Svingen. Omvendt er det mange som synes Kjøllberggata og Dalehaugen er stygge. Dette er gater som ligger lavere også ut fra TØIs vurderinger. Men våre vurderinger synes jevnt over å ligge høyere, dvs. gi et mer positivt bilde enn det beboerne selv gir uttrykk for.



Sveriges gate er en av gatene i område 2, Indre Vålerenga, som inngår i denne undersøkelsen. Over 30 prosent av beboerne synes dette er en vakker gate. 13 prosent mener den er stygg.

Tidligere tiders faglige vurderinger av gatemiljø kunne være bastante:



De boligstrøk som i 1880-årene ble bygget for den nye industriarbeiderklasse, har infet forsonende ved seg. De er og ble mindreverdige, d. v. s. stygge.

Arkitekt Odd Brockmann i «Den nye bok om stygt og pent» 1968.



## 5.4 Oppsummering

Det er en klar sammenheng mellom beboernes og våre vurderinger av de enkelte gater. De kriterier/dimensjoner vi har funnet gjennom intervjuene bør derfor kunne videreutvikles i nye undersøkelser.

Samtidig er det vanskelig å sammenholde en generell vurdering av en gates visuelle kvaliteter med registreringer av flere forskjellige enkeltdimensjoner. Det blir derfor ut fra materialet i pilotundersøkelsen vanskelig å vurdere om de kriterier vi har brukt for å beskrive områdene er de best egnede.

For å komme videre med å utvikle en registreringsmetodikk, må en etter vår oppfatning stille beboerne mer detaljerte spørsmål om hver enkelt gate/del av gate som en så kan teste registreringene mot. En kan be dem å gi både en helhetsvurdering og en vurdering av de enkelte kriterier, dvs vegetasjon, gaterom og bygninger. Først når vi kan vurdere helhet og detaljer i sammenheng blir det mulig å vurdere potensialet for sammenveining av ulike kriterier.

Ett av målene med denne undersøkelsen er som nevnt å få fram beboernes egne vurderinger av stygt og pent. Vi har ikke sett på i hvilken grad dette samvarer med de kriterier som fagfolk benytter.

I et eventuelt videre arbeid vil det også være viktig på en eller annen måte å bringe inn og teste kriterier/dimensjoner som fagfolk (psykolog, arkitektur-teoretiker m v) mener er viktige. Dette vil gi grunnlag for både å oppdage eventuelle forskjeller og for å gjøre resultatene mest mulig operative til framtidig bruk.

I denne pilotundersøkelsen har vi tatt for oss folks generelle syn på stygt og vakkert og deres egen konkrete vurdering av egen gate og nabolag. Resultatene tilsier etter vår vurdering at dette kan være en fruktbar måte å få med data om visuelle forhold i nye miljøundersøkelser. Vi mener også at angrepsmåten kan gi et grunnlag for å få en god dialog mellom publikum og planleggere i vedlikeholds-/fornyelsessammenheng.

Hvorvidt en slik tilnærming også kan brukes som en rettesnor for planlegging av nye områder, gir ikke dette materialet grunnlag for å ta standpunkt til. Men en slik arbeidsmåte kan etter vårt syn være interessant også når det gjelder involvering og dialog mellom fagfolk og menigmann i spørsmålet om utforming av framtidige områder.

## 6. Referanser

### 6.1 Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo

Frøysadal, E. m fl. 1991

*Lokale miljøvirkninger av Ekeberg tunnelen. Analyse basert på foreliggende data fra Trafikk og miljø-programmets undersøkelser på Vålerenga/-Gamlebyen.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 0974/1991

Hanssen, J U og Grue, B. 1995

*Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Trafikksystemet, trafikk-registreringer og lenkeregistere.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 0993/95

Klæboe, R og Kolbenstvedt, M. 1995

*Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo. Hovedresultater fra intervjuundersøkelsen.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1005/95

Klæboe, R. 1994

*Miljøundersøkelsene Ekeberg/Gamle Oslo. Koding av pene og stygge gater.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arbeidsdokument TP/0771/94

Klæboe, R. 1995

*Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Felles intervjuundersøkelse – utvalg, spørreskjema og frekvenser.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1008/95

Kolbenstvedt, M. 1991

*Litteraturgjennomgang – Veggen som element i bylandskapet.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arbeidsdokument TP/0445/91

Kolbenstvedt, M. 1995

*Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Oversikt over registreringer og kopling av data.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1007/95

Norsk Gallup. 1995

*Frafallsversikt, miljøundersøkelse Vålerenga/Gamlebyen.* Oslo, Norsk Gallup AS. Rapport prosjekt 54234

Solberg, S. 1995

*Miljøundersøkelser Vålerenga og Ekeberg. Enkel beregning av vegtrafikkstøy.* Voss, KILDE Akustikk AS. Rapport R763

Storeheier, S Å og Olsen, H. 1995

*Miljøundersøkelser Vålerenga og Ekeberg. Beregning av vegtrafikkstøy for Ekebergskråningen.* Trondheim, SINTEF DELAB. Rapport STF40 A95031

Torp, C. 1995

*Beregning av indikatorverdier for luftforurensning i Miljøundersøkelser Ekeberg-Gamle Oslo.* Kjeller, Norsk institutt for luftforskning. NILU rapport OR 35/95

## 6.2 Litteratur om visuelle forhold

- Administrasjonsdepartementet, Kulturdepartementet og Samferdselsdepartementet. 1996  
*Estetikk i statlige bygg og anlegg*. Oslo
- Amundsen, I-L. 1995  
*Vegutforming og landskapstilpasning; visuelle forhold i norsk vegbygging fra 1930 til idag*. Trondheim, dr.ing-avhandling NTH 1995:18.
- Bettum, O og Lie, T. 1995/96  
*Stedet og vegen*. Sammendragsrapport fra miljøgateprosjektet. Oslo, Vegdirektoratet
- Bjørneboe, J m fl. 1991  
*Gode utearealer i tettbygd strøk*. Veileder i planlegging og forbedring T812. Oslo, Byggforsk/Miljøverndepartementet
- Bourdieu, P. 1979/1955  
*En sosiologisk kritikk av dømmekraften*. Norsk oversettelse. Oslo, Pax forlag
- Brockmann, O. 1968  
*Den nye bok om stygt og pent*. Oslo, J.W. Cappelens forlag
- Byggekunst nr 1/93*  
Gater, veger og plasser. Oslo, Norsk arkitekturforlag
- Christophersen, J og Lorange, R. 1992  
*Nye boliger i byen. 28 boligprosjekter i indre Oslo*. Oslo, Byggforsk
- Cold, B, m fl. 1989  
*Arkitektavdelingens skriftserie nr 1/89*. Om arkitektur og kvalitet. Trondheim, Norges tekniske høyskole
- Ellefsen, K O og Hagerup, V. 1989  
*Kommunedelplan tettstedsforming - et diskusjonsnotat*. Oslo, Miljøverndepartementet, Planavdelingen
- Ellefsen, K O og Tvilde, D. 1991  
*Realistisk byanalyse*. Trondheim, NTH, Arkitektavdelingen
- Hesselgren, S, Brodin, C m fl. 1977  
*Vad vacker är. Varför vil vi ha vackra hus och städer*. Lund
- Inby m fl. 1993  
*Formgivningsprogram, Gatene i Miljøbyen Gamle Oslo. Estetisk plan for Oslo*. Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
- Institute of Environmental assessment og The Landscape institute. 1995  
*Guidelines for Landscape and Visual Impact Assessment*. London, E & FN SPON
- Jacobsen, M og Reutherborg, M. 1982  
*Gatans omgivning*. Sverige, Byggforskningsrådet
- Banerjee, T og Southworth, M. 1990  
*City sense and city design*. Writings and Projects of Kevin Lynch. London, The MIT Press

- Kiran, K. 1995  
*Fagert er landet? Kritiske reiseblikk på Norge.* Oslo, Aschehoug forlag
- Kulturdepartementet. 1992  
*Omgivelser som kultur. Handlingsprogram for estetisk kvalitet i offentlig miljø.*  
Rapport fra en arbeidsgruppe. Oslo
- Lie Christensen, A. 1995  
*Den norske byggeskikken. Hus og bolig på landsbygda fra middelalder til vår egen tid.* Oslo, Pax forlag
- Mannila, L (red). 1993  
*Elg i storm. Om kvalitet og smak.* Oslo, Norsk Form
- Miljøverndepartementet. 1993  
*Stedsanalyse – innhold og gjennomføring.* Veileder. Oslo
- NVF-rapport 12/84  
Bedre Gader – en eksempelsamling. København, Vejdirektoratet
- NVF-rapport 9/80  
Visuelle forhold – konflikt mellom trafikk og miljø. København, Vejdirektoratet
- Rasmussen, S E. 1957/1989  
*Om at oppleve arkitektur.* Århus, Arkitektskolen
- Rolness, K. 1995  
*Med smak skal hjemmet bygges. Innredning av det moderne Norge.* Oslo, Aschehoug forlag
- Selberg, K m fl. 1991  
*Byformingens historie.* Oslo, Veiledningsgruppen for TP10
- Sveen, D (red). 1995  
*Om kunst, kunstinstitusjon og kunstforståelse.* Oslo, Pax forlag
- Thiis-Evensen, T. 1992  
*Byens uttrykksformer. En metode for estetisk byforming.* Oslo, Universitetsforlaget
- Thiis-Evensen, T. 1995  
*Europas arkitekturhistorie fra idé til form.* Oslo, Gyldendal Norsk Forlag
- Thorén, A-K-H og Nyhuus, S. 1994  
*Planlegging av grønnstrukturer i byer og tettsteder.* Direktoratet for naturforvaltning. Trondheim. DN-håndbok 6
- Vegdirektoratet. 1992  
*Veg- og gateutforming.* Oslo. Håndbok 017
- Vegdirektoratet. 1994  
*Gaten som utvidet vegbegrep.* Referat fra seminar i Moss februar 1994. Oslo
- Vegdirektoratet. 1995  
*Formingveileder for trafikkanlegg i byer og tettsteder.* Høringsutgave. Oslo

Vegdirektoratet. 1995

*NVVP-veileder 3 (Mitra 1/95) Problemsoner - miljø og trafiksikkerhet langs eksisterende vegnett. Kartlegging av landskapstilstand. Oslo*

Veiledningsgruppen for TP10. 1991

*Kulturminner og transport i byområder. Veileder. Oslo. Riksantikvarens rapporter 19/1991*

Øijord, A. 1992

*Analytisk estetikk eller jakten på skjønnheten. Asker, Tell forlag*








# Vedlegg 1

## Visuell/opplevelsesmessig karakteristikk av bebyggelse

Nedenfor vises to ulike angrepsmåter fra boka *Vad vacker är. Varför vill vi ha vackra hus och städer?* (Hesselgren m fl 1977). Begge disse metodene er basert på semantiske variabler som knyttes til de konkrete plassene/gatene som vurderes:

«En redogörelse för hur de fem utvalda platserna (i Sigtuna\*) värderades (s 123):

**UPPLEVELSER AV BEBYGGELSEMILJÖER, SIGTUNA**

						
mycket	Lilla Torget	Stora Torget	Stora Gatan	Busstorget	Bostadsomr. tot.	mycket
		Trivsamt Fridfull, vennlig Vacker, personlig Lugnande	Trivsamt Fridfull, vennlig, personlig Varm, vacker, lugnande Stimulerende Hälsosam		Trivsamt Fridfull, hälsosam, vennlig Vacker, lugnande	
ganske	Trivsamt, vennlig Fridfull Personlig Hälsosam, lugnande, vacker, varm stimulerende Lätt	Varm, stimulerende Hälsosam, lätt	Lätt		Varm, lätt, stimulerende Personlig	ganske
varken eller				Tung		varken eller
				Ohälsosam, ovennlig Störrende Kall, oroende Nedsættende, ful Otrivsamt		
ganske				Opersonlig		ganske
mycket						mycket

\* Sigtuna var Sveriges hovedstad i perioden mellom Birka og Stockholm

Vurderingsprofiler for to gatestrekninger (fra kapitlet «Hur vi värderar uterummet»):

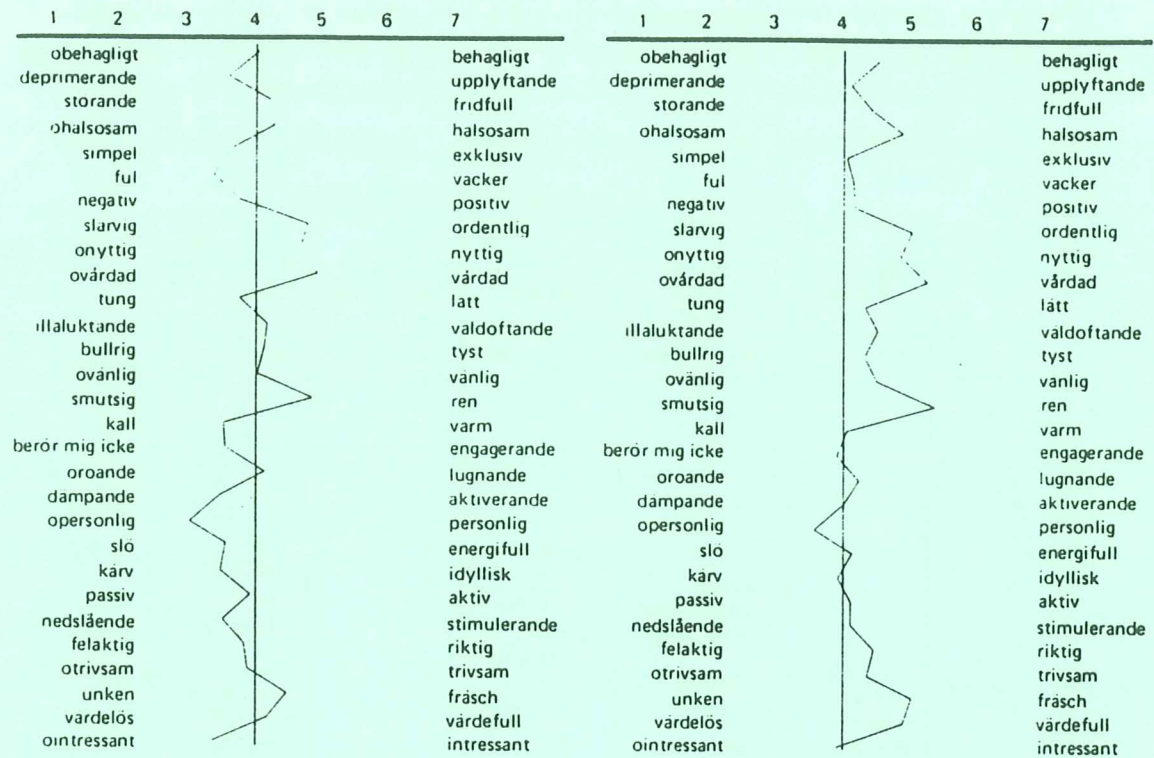


Fig. 11: 7. Värderingsprofil av bild 7.

Fig. 11: 8. Värderingsprofil av bild 10.





## Vedlegg 2

Eksempler på svar på spørsmålet om hva som kjennetegner en vakker hhv en stygg gate

Kategorier for inndeling av pene og stygge gater utarbeidet ut fra spørsmålene i Ekebergundersøkelsen

Hovedkategori	Underkategori	Eksempel pent	Eksempel stygt	
Natur/Forhold til natur	Helhet	Utsikt	Tomter som står brakk	
		Sørlandsidyll	Skiller seg ut i terrenget	
		Landlig vei		
		Romantisk		
		Malerisk		
		Lysforhold/Sol	Lyst	Mørkt
			Mye farger/fargerikt	Trist
			Opplyst om kvelden	Lite lys
			Solfyllt	Lite farger (generelt)
			Skyggefult	For sterkt lys
			Mangler sollys/lite sol/bygninger stenger for sol	
	Lukt	lukte blomster	Råtten frukt/grønnsaker (se også renhold)	
		God lukt		
	Vegetasjon/Grønt	Pent beplantet	Lite beplantning	
		Trær	Lite trær	
		Blomster	Nullbeplantning	
		Blomsterbed		
		Hager		
		Grønnvekster		
		Åker og eng		
	Plen			
	Skjøtsel/vedlikehold av grønt-område	Godt vedlikeholdt	Viltvoksende gress	
			Ugress	
			Knekte trær	
	Dyr/fugler	Fugler		
		Katter		
		Ikke hunder		
Miljømessige forhold generelt		Stille	Mye bråk	
		Ro	Kan ikke lufte	
		Fred	Bråtebrenning	
		Kan ha vinduene åpne	Dårlig luft	

**Kategorier for inndeling av pene og stygge gater utarbeidet ut fra spørsmålene i Ekebergundersøkelsen**

<b>Hovedkategori</b>	<b>Underkategori</b>	<b>Eksempel pent</b>	<b>Eksempel stygt</b>
<b>Byplan/helhet</b>	<b>Helhet/harmoni</b>	<i>Harmonisk</i>	<i>Kirke, bensinstasjon og trehus i samme gate</i>
		<i>Byplanlegging</i>	<i>Uharmonisk</i>
		<i>Harmonisk fargebruk</i>	<i>Uregelmessig</i>
		<i>Homogent</i>	<i>Uensartet bebyggelse</i>
		<i>Satt i system</i>	<i>Manglende Harmoni</i>
		<i>Strukturert</i>	<i>Disharmoni</i>
		<i>Proporsjonert</i>	
		<i>Hensiktsmessig</i>	
		<i>Koselig</i>	
		<i>Sjarm</i>	
		<i>Særpreget</i>	
		<i>Gjennomført</i>	
		<i>Ensartet byggestil</i>	
		<i>Stilrent</i>	
		<i>Variasjon</i>	
		<i>Samstemt</i>	
	<b>Strøkskarakter</b>	<i>Boligstrøk</i>	<i>Drabantby</i>
		<i>Omgivelser med status</i>	<i>Industri</i>
			<i>Bedrifter</i>
			<i>Slummen</i>
			<i>Trist og bittert</i>
			<i>Trafikkmaskiner</i>
			<i>Stygge omgivelser</i>
			<i>Slumbedrifter</i>
<b>Bygningsmessig</b>	<b>Arkitektur</b>	<i>Pent og nymalt</i>	<i>Bo-siloer</i>
		<i>Fine bygninger/Flotte hus</i>	<i>Steril arkitektur</i>
		<i>Gamle hus</i>	<i>Steril og firkantet</i>
		<i>Koselige hus</i>	<i>Arkitektonisk forslumming</i>
		<i>Ikke RIMI</i>	<i>Skjemmende</i>
		<i>Historisk arkitektur</i>	<i>Like hus</i>
		<i>Gamle bygninger</i>	<i>Slitne hus</i>
		<i>Pittoresk</i>	<i>Ingen gamle fine hus</i>
			<i>Hard og kald</i>
			<i>Livløs</i>
			<i>Brakker</i>
			<i>Symmetriske hus</i>
			<i>Ny bebyggelse</i>
			<i>Gamle blokker</i>
	<b>Materialer</b>	<i>Lite betong</i>	<i>Grå betong</i>
		<i>Trehus</i>	<i>Murbygning</i>
		<i>Teglstein</i>	<i>Naken betong</i>

Kategorier for inndeling av pene og stygge gater utarbeidet ut fra spørsmålene i Ekebergundersøkelsen

Hovedkategori	Underkategori	Eksempel pent	Eksempel stygt
<i>(Bygningsmessig..forts.)</i>	<i>Fasader/Utstyr</i>	<i>Utskjæringer</i>	<i>Stygge fasader</i>
		<i>Pene fasader</i>	<i>Reklameskilt</i>
		<i>Gesimsør og stukk</i>	<i>Husmorvinduer</i>
		<i>Smårutete vinduer</i>	<i>Svarte persiønner</i>
			<i>Uordentlige</i>
			<i>Glattstrøket og polert</i>
	<i>Farger</i>	<i>Farge på fasader</i>	<i>Grått</i>
		<i>Blomster på balkonger</i>	<i>Stygge farger</i>
		<i>Blomsterkasser</i>	<i>Svart</i>
			<i>Grell fargebruk</i>
	<i>Bygningsmessig vedlikehold</i>	<i>Oppussa hus</i>	<i>Falleferdig</i>
		<i>Ikke forfallent</i>	<i>Rønner</i>
			<i>Forfall</i>
			<i>Slitt</i>
			<i>Skader</i>
			<i>Knuste ruter</i>
			<i>Sjabby</i>
			<i>Møkkete fasader</i>
			<i>Nedsota</i>
			<i>Avskallet</i>
	<i>Hærverk/reklameskilt plakatklstring</i>	<i>Ikke grafitti vegg</i>	<i>Tagging på veggene/Tagging</i>
		<i>Ikke plakatklstring</i>	<i>Vandalisme</i>
		<i>Ikke reklame</i>	<i>Glorete plakater</i>
			<i>Reklameplakater</i>
			<i>Neonlys</i>

Kategorier for inndeling av pene og stygge gater utarbeidet ut fra spørsmålene i Ekebergundersøkelsen

Hovedkategori	Underkategori	Eksempel pent	Eksempel stygt
Gaterom	<i>Gulvdekke</i>	<i>Fortausbelegg/brolegging</i>	<i>Asfalt/Betong</i>
		<i>Natursten ikke asfalt</i>	<i>Dårlig veibane</i>
		<i>Plant</i>	<i>Grusfortau</i>
		<i>Oppmerking</i>	<i>Gjørme</i>
		<i>Brede fortau</i>	<i>Grusvei</i>
			<i>Vann-avløp</i>
			<i>Grøftegraving</i>
	<i>Gulvedlikehold</i>	<i>Jordete vei - ikke asfalt</i>	<i>Uflidd</i>
		<i>Ikke humper</i>	<i>Sprukken</i>
		<i>Ikke hull i asfalten/vedlikehold/ny</i>	<i>Ujevn</i>
		<i>Ikke oljesøl</i>	<i>Asfalt mangler</i>
		<i>Ikke sprekker</i>	
	<i>Gulvrønhold</i>	<i>Rent</i>	<i>Grus på fortau</i>
		<i>Ryddig</i>	<i>Hull</i>
		<i>Ordentlig</i>	<i>Møkkete snø om vinter</i>
		<i>Feid vei/ryddet for sand grus</i>	<i>Søppel</i>
		<i>Ingen hunde-bæsj</i>	<i>Møkkete</i>
			<i>Rot</i>
			<i>Rølpete</i>
			<i>Søppel rundt butikker</i>
		<i>Råtten frukt/grønnsaker</i>	
		<i>Ufeid</i>	
		<i>Hundedritt/bæsj</i>	
		<i>Uryddig</i>	
		<i>Knust glass</i>	
<i>Kanter</i>	<i>Hvite gjerder</i>	<i>Plakater gjerde</i>	
	<i>Kantsten</i>	<i>Stygge gjerder</i>	
	<i>Syriner/plankegjerde</i>	<i>Fengsel</i>	
		<i>Nedslitt</i>	
		<i>Tagging gjerder</i>	
		<i>Nedrivi gjerder</i>	
		<i>Ødelagt autovern</i>	
<i>Tak/Vegger</i>	<i>Bjerke-allé</i>	<i>Høye blokker</i>	
	<i>Lønne-allé</i>	<i>Høyblokker</i>	
	<i>Høye trær</i>	<i>Omringet av blokker</i>	
	<i>Kastanje alle</i>	<i>Høye hus</i>	
	<i>Hus på begge sider av veien</i>		
	<i>Små hus</i>		
	<i>Lavehus</i>		

**Kategorier for inndeling av pene og stygge gater utarbeidet ut fra spørsmålene i Ekebergundersøkelsen**

Hovedkategori	Underkategori	Eksempel pent	Eksempel stygt
(Gaterom forts.)	<b>Fasiliteter</b>	Tilrettelagt for barn/barnepark Utearealer lekeplasser Sandkasse for barn Lekeplasser Gågate/torg/gårdstun	Ingen lekeplass
	<b>Diverse</b>	Bra bakgård	
	<b>Romfølelse ut fra gatas karakter</b>	God bredde - 2 kjørebane Luftig Blindveg Tett Tett i tett Mindre gate Små trange smug Åpen plass	Smalt, trangt Tunneler Lukket For stort Flere kjørebane Firefelts Små gater med biler parkert på begge sider Smalt gateløp Boliger inntil gate
	<b>Møblement</b>	Lyktestolper/gatelys Benker/sittemuligheter Plass til sykler, barnevogner Ikke skrikende skilting i gate Skulpturer Fontene/Springvann Nok søppelkasser	Mangel på gatelys Salgsdisker på utsiden av butikker Mange vegskilt Søppelkasseoppsetting Moderne gatelys Skiltjungel (gate)
Forhold knyttet til trafikken/også utseendet	<b>Mye trafikk/støy forurensing</b>	Uten biler Lite trafikk Lav hastighet Mindre støy	Støy Støvete Eksos Kø i gata Luftforurensing
	<b>Sikkerhet/Trygghet Skjerming</b>	Opphøyde fotgjengeroverganger Kan sykle Lyskryss Trygt/sikkert Skille fotgjenger/bilist Midtrabatt Adskilte sykkelbaner Gangfelt/sikkert	Farlig å gå Hastighet Mye trafikk Trafikk-kriminalitet Smale fortau hvor bilene spruter i regnvær
	<b>Hindringer</b>	Ikke utstillinger fra butikker	Arbeid i gata Dum parkering Bilvrak Kasserte ting Brøyting Snerydding Containere fra industrien
	<b>Utseendet</b>	Ryddig parkering	Parkerte biler

**Kategorier for inndeling av pene og stygge gater utarbeidet ut fra spørsmålene i Ekebergundersøkelsen**

<b>Hovedkategori</b>	<b>Underkategori</b>	<b>Eksempel pent</b>	<b>Eksempel stygt</b>
<b>Kulturelle/sosiale forhold</b>	<b>Liv folk</b>	<i>Samhold mellom de som bor i gaten</i>	<i>Død gate</i>
		<i>Atmosfære</i>	<i>Folketomt</i>
		<i>At folk syns</i>	<i>Øde</i>
		<i>Barn</i>	<i>Mye mennesker</i>
		<i>Trivelige folk</i>	<i>Lite folk</i>
		<i>Liv</i>	
		<i>Lite mennesker</i>	
	<b>Liv bygninger</b>	<i>Bebodd</i>	<i>Stengte butikker</i>
		<i>I bruk/fikke døde butikker</i>	<i>Døde vinduer</i>
		<i>Treffepunkter</i>	<i>Goldt</i>
		<i>Nærbutikker</i>	
		<i>Cafeer</i>	
		<i>Små butikker</i>	
		<i>Gateboder</i>	
	<b>Narkomane/kriminelle/alkoholikere</b>	<i>Ikke alkoholikere/narkomane</i>	<i>Utrygt om kvelden</i>
		<i>Ikke slossing</i>	<i>Fyll</i>
		<i>Trygghet</i>	<i>Narkomane</i>
		<i>Sikkerhet</i>	<i>Fyll narkotika vold</i>
			<i>Belastede personer</i>
			<i>Uromomenter</i>
			<i>Uteliggere</i>
	<b>Andre uønskete</b>		<i>Blitzere</i>
			<i>Snuskete</i>
			<i>Innvandrere</i>