



**TØI notat  
1097/1998**

# **Estetikk i nærmiljøet**

**Beboernes opplevelse av de visuelle forholdene i  
Ekeberg/Gamle Oslo**

**Aslak Fyhri**

---

**Tittel:** Estetikk i nærmiljøet. Beboernes opplevelse av de visuelle forholdene i Ekeberg/Gamle Oslo

**Forfatter(e):** Aslak Fyhri

TØI notat 1097/1998  
Oslo, 1998-05  
46 sider  
ISSN 0806-9999

**Finansieringskilde:**

Vegdirektoratet; Statens vegvesen Oslo

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

**Prosjektleder:** Marika Kolbenstvedt

**Kvalitetsansvarlig:** Marika Kolbenstvedt

**Emneord:**

Bomiljø; Estetikk; Trafikkforhold; Intervjuundersøkelse; Registrering gaterom

**Sammendrag:**

Notatet beskriver beboernes opplevelse av de visuelle forhold i gatene i Vålerenga/Gamlebyen-området før og etter åpningen av Ekeberg-tunnelen.

Hensikten med undersøkelsen var å etablere et verktøy for objektiv og subjektiv registrering av visuelle forhold. Basert på en pilotstudie i 1994 ønsket vi også å se på hvilken rolle vegetasjon, bygninger og gategulv spiller i dannelsen av totalinntrykket til en gatestrekning.

Undersøkelsen viste at det å redusere trafikkmengden ikke hadde noen direkte effekt på de visuelle forhold. De opprustningene som man gjennomfører i gater hvor trafikken er blitt redusert, har derimot stor betydning. Strømsveien og Galgeberg var de gatestrekningene som hadde forbedret seg mest fra 1994 til 1996.

**Title:** Aesthetics in the Local Environment - the experience of visual aesthetics in Ekeberg/Gamle Oslo

**Author(s):** Aslak Fyhri

TØI working report 1097/1998  
Oslo: May 1998  
46 pages  
ISSN 0806-9999

**Financed by:**

Norwegian Public Roads Administration

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

**Project manager:** Marika Kolbenstvedt

**Quality manager:** Marika Kolbenstvedt

**Key words:**

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

**Summary:**

This report describes the inhabitants' experience of the visual qualities of their neighbourhood in the Ekeberg/Old Oslo town area before and after the opening of the Ekeberg-tunnel. The aim of the study was to develop a tool for the objective and subjective registration of visual qualities. With basis in a pilot study from 1994, we wanted to look at which role vegetation, buildings and roadway play in forming an overall impression of a street. The study showed that reducing the traffic had no direct influence on visual qualities. The physical improvements, made possible by the traffic reductions, did however have an effect. Strømsveien and Galgeberg were the streets that had seen the largest improvements from 1994 to 1996.

**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

TØI har siden 1987 organisert en rekke systematiske miljøundersøkelser for å kartlegge de ulike miljøvirkningene av hovedvegutbygningene i Gamlebyen/Ekebergområdet. De to siste undersøkelsene ble gjennomført i 1994 og 1996, dvs før og etter at Ekeberg tunnelen ble åpnet for trafikk.

TØI har gjennom dette arbeidet kommet frem til at det er viktig å se på miljøet som en totalitet, og at visuelle forhold er en viktig del av denne totaliteten. Vi har derfor ønsket å utvikle et verktøy for å beskrive visuelle forhold basert på folks egne opplevelser. Basert på en pilotstudie i 1994 stilte vi derfor i 1996-undersøkelsen en del spørsmål om folks opplevelse av visuelle forhold i nærmiljøet. I tillegg gjennomførte vi en objektiv registrering av de visuelle forholdene som var basert på de svarene folk hadde gitt i pilotstudien. Notatet beskriver opplegget for registreringen og spørreundersøkelsen, samt resultatene fra disse.

Notatet er skrevet av forsker Aslak Fyhri. Avdelingsleder Marika Kolbenstvedt er prosjektleder for undersøkelsen, og har sammen med forskningsleder Ronny Klæboe bidratt med nyttige kommentarer underveis. Avdelingsekretær Jannicke Eble har stått for den endelige utformingen av notatet.

Prosjektet er finansiert av Statens vegvesen Vegdirektoratet (VD) og Statens vegvesen Oslo (SVO). Kontorsjef Sidsel Kålås (VD), og overingeniør Wenche Kirkeby (SVO) er oppdragsgivers kontaktpersoner.

Notatet ble skrevet sommeren 1997, men har avventet den samlede publisering oppdragsgiverne har ønsket.

Oslo, mai 1998  
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

*Marika Kolbenstvedt*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1. Bakgrunn for studien.....</b>	<b>1</b>
1.1 Miljøundersøkelser i området gjennom 10 år .....	1
1.2 Vegmyndighetene ønsker også bedre kunnskap om estetiske forhold .....	1
1.3 Utgangspunkt i folks daglige opplevelser.....	2
1.4 Problemstillinger i TØI's undersøkelser av visuelle forhold.....	2
1.5 Pilotstudien ga tre dimensjoner for estetiske kvaliteter .....	3
1.6 Temaer i 1996 undersøkelsen .....	4
<b>2. Metode og undersøkelsesopplegg .....</b>	<b>5</b>
2.1 Sammenlikning mellom folks vurderinger og «objektiv» registrering.....	5
2.2 Intervjuundersøkelsens spørsmål om visuelle forhold.....	5
2.3 «Gate» er ikke noe entydig begrep .....	6
2.4 Registreringen av estetiske forhold er «objektiv».....	7
2.5 Undersøkelsen er gjennomført i 14 delområder .....	9
2.6 Trafikkutviklingen i området .....	11
<b>3. Beboernes vurderinger .....</b>	<b>13</b>
3.1 Visuelle forholds betydning for opplevelse av bomiljøet.....	13
3.2 Opplevelse av gatene i området .....	15
3.3 Beboernes opplevelse av egen gate .....	17
3.4 Små endringer i folks vurdering fra 1994 til 1996.....	19
3.5 Ulike gruppers vurdering av gatene.....	21
<b>4. Betydningen av gatens ulike elementer.....</b>	<b>23</b>
4.1 Beboernes vurderinger av bygninger, vegetasjon og gategulv .....	23
4.2 Enkeltelementenes betydning for total karakteren .....	26
4.3 Et skille mellom utforming og vedlikehold er unødvendig for en sammenlikning av beboere-ekspert .....	28
4.4 En enkel objektiv totalvurdering er nesten like god som en komplisert modell .....	30
<b>5. Vegtrafikkens betydning for visuelle forhold.....</b>	<b>32</b>
5.1 Områder med lav trafikkbelastning får best karakter .....	32
5.2 ÅDT-kombi som mål på trafikken .....	33
5.3 De mest trafikkerte gatene er de styggeste .....	33
5.4 Trafikken har betydning for folks vurdering av bolig gatens visuelle kvaliteter .....	34
5.5 Trafikkendringene fra 1994 til 1996 har ikke ført til konsistente endringer i beboernes vurderinger .....	35
5.6 Faktiske forbedringer av gaterommet er viktig.....	37
<b>Litteratur .....</b>	<b>39</b>
<b>Vedleggstabeller .....</b>	<b>41</b>



**Sammendrag:**

# **Estetikk i nærmiljøet**

## **Beboernes opplevelse av de visuelle forholdene i Ekeberg/Gamle Oslo**

### **Bakgrunn**

Transportøkonomisk institutt har siden 1987 organisert en rekke systematiske miljøundersøkelser for å kartlegge de ulike miljøvirkningene av hovedveg-utbygningene i Gamlebyen/Ekebergområdet. De to siste undersøkelsene ble gjennomført i 1994 og 1996, dvs før og etter Ekeberg tunnelen ble åpnet for trafikk.

Det har i den senere tid vært øket interesse for estetikk som en viktig faktor i folks dagligliv, og vegmyndighetene har ønsket å sette fokus på visuelle forhold i sitt planarbeid. TØI ønsker å se visuelle forhold som en del av et totalt miljøbilde, og ønsker gjennom disse undersøkelsene å se på hva visuelle forhold betyr for folk i deres nærmiljø, hvordan man kan beskrive dem både objektivt og subjektivt, og om det er noe samsvar mellom den objektive og den subjektivt målte visuelle estetikken.

### **Undersøkelsen er basert på pilotstudien fra 1994**

I 1994-undersøkelsen ble det gjennomført et pilotstudie som tok sikte på å utvikle begreper og verktøy for å studere folks opplevelser av visuelle forhold knyttet til veger og trafikk. I denne undersøkelsen fikk vi også et bilde av den relative betydningen til visuelle forhold sammenlignet med andre miljøfaktorer i folks boligområder.

1996-undersøkelsen hadde følgende problemstillinger:

- Vi ønsket å se om det hadde skjedd endringer i folks opplevelse av det visuelle miljø etter at Ekeberg tunnelen var blitt åpnet.
- Vi vil finne en måte å spørre folk om hvordan de opplever omgivelsene.
- Vi ønsket å finne en metode for objektiv registrering som samsvarer mest mulig på folks egen opplevelse.

### **Spørsmål om visuelle forhold**

I pilotstudien i 1994 kom vi frem til at vegetasjon, bygninger og gategulv var de aspektene som hadde størst betydning for den total karakteren respondentene ga på gatene. I 1996-undersøkelsen, ba vi, i tillegg til en total karakter, om at respondentene vurderte sin gate på disse tre elementene, på en

---

*Notatet kan bestilles fra:*

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo*

*Telefon: 22 57 38 00    Telefax: 22 57 02 90*

skala fra 1 til 5. Respondentene fikk også et åpent spørsmål om hva de hhv satte pris på og mislikte ved gaten der de bodde, samt et spørsmål om å nevne en pen og en stygg gate i området.

## **Opplegg for visuell registrering**

For å speile de spørsmålene som ble stilt til respondenten ble det også utviklet et enkelt registreringsopplegg hvor vegetasjonen, bygningene og gategulvet ble vurdert for både vedlikehold og utforming. Det ble også registrert en total karakter.

## **Beboernes opplevelse av egen gate**

Resultatene viste at det visuelle fortsatt betyr en del for folks opplevelse av det totale bomiljøet, men at det som et problem ikke kan konkurrere med trafikken i betydning. Det har vært en liten økning i andelen som opplever det visuelle som en kvalitet fra 1994 til 1996.

Når vi ser på hvordan folk vurderer sin egen gate, ser vi at det er relativt få som gir karakterer over 4 (bra), og at det er noe flere som gir under 2 (dårlig). Egnehjemveien, Svingen og Totengata er de gatene som fikk høyest gjennomsnittskarakter av sine beboere. Hagegata, Konows gate og Kjølberggata fikk lavest.

Sammenlignet med situasjonen i 1994 er det Strømsveien og Galgebergkrysset som har opplevd den største forbedringen av karakterene. Dette har sammenheng med at selve gategulvet og de faste installasjonene i disse to gatene er blitt godt opprustet. Munkegata og Kjølberggata har opplevd en liten forverring.

## **Forholdet mellom vegetasjon, bygninger, gategulv og total karakter**

Hvis man ser på enkeltgater kan man se at Egnehjemveien har styggest gategulv, men er penest penest totalt sett – dette skyldes at den har de peneste bygningene og den peneste vegetasjonen. Strømsveien på den annen side har det peneste gategulvet, men der er bygningene til gjengjeld de styggeste i studieområdet.

Totalt sett viser bedømmingen av gategulv, bygninger og total karakteren en normalfordeling med flest karakterer på 3, mens vegetasjon er skjevt fordelt med flest karakterer på 1. Bygninger er det som i størst grad virker inn på total karakteren folk gir, deretter følger vegetasjon, mens gategulv er den av de tre faktorene som har minst innflytelse.



## **Sammenhengen mellom subjektive og objektive mål**

Det å dele opp de tre elementene i utforming og vedlikehold hadde liten betydning for å øke sammenhengen mellom den objektive og subjektive vurderingen. Vi oppnådde nesten like god prediksjonskraften på respondentenes total karakter ved bare å bruke den enkle objektive total-karakteren. Her viste imidlertid resultatene at det er behov for grundigere analyser for å få et bilde av strukturen i folks vurderinger og for å klarlegge nærmere hvordan denne best kan sammenlignes med den objektive registreringen.

## **Vegtrafikkens betydning for visuelle forhold**

En grov inndeling i områder viste at områdene med høyest trafikkbelastning er de styggeste. Grundigere analyser viste at dette stemte også på individnivå: de som er utsatt for mest trafikk gir dårligst karakter på sin gate, også når man kontrollerer for hvilken karakter de gir på vegetasjon, gategulv og bygninger.

Vi kunne imidlertid ikke se noen direkte effekt av endringene i trafikkbelastning fra 1994 på folks bedømming av gatene. En sannsynlig forklaring på dette er at trafikkendringene i de gatene hvor det bodde folk var relativt små. De største endringene hadde skjedd i forkant av undersøkelsen. De reduksjonene som tidligere hadde skjedd i trafikkmengdene muliggjorde imidlertid at noen gater var blitt rustet opp i løpet av undersøkelsesperioden, og denne opprustningen ga tydelige utslag på folks karaktergiving.



# 1. Bakgrunn for studien

## 1.1 Miljøundersøkelser i området gjennom 10 år

Transportøkonomisk institutt har siden 1987 organisert en rekke systematiske miljøundersøkelser for å kartlegge de ulike miljøvirkningene av hovedveg-utbyggingene i Gamlebyen/ Ekebergområdet. Undersøkelsene spenner seg over nær 10 års periode fra 1987 til 1996, med separate undersøkelser i 1987, 1990, 1994 og nå i 1996. Undersøkelsene er unike i internasjonal sammenheng gjennom at de følger et byområde over såvidt lang tid og fordi de har en såvidt bred tilnærming. Spesielt har en lyktes i å få flere fagmiljøer å arbeide parallelt i det samme studieområdet. Dette har tillatt analyser som har gitt muligheter for å vurdere ulike miljøeffekter hver for seg og i sammenheng. Disse analysene har spesielt sett på virkningene av trafikkstøy, luftforurensing, utrygghet og barrierer på folks trivsel, daglige ulemper og helse.

## 1.2 Vegmyndighetene ønsker også bedre kunnskap om estetiske forhold

En svakhet med de første studiene i 1987 og 1990 var imidlertid vi ikke fikk inkludert spørsmål om folks opplevelse av gatene som element i bylandskapet og visuelle/estetiske forholds betydning i relasjon til øvrige miljøspørsmål. Estetiske kvaliteter har stor betydning for hvor folk ønsker å bo og vurderingen av bomiljøet. I 1994-undersøkelsen så vi blant annet at hele 20 prosent av de spurte nevnte visuelle estetiske verdier som kvaliteter ved boområdet som de satte pris på.

Myndighetene stiller i økende grad krav til at løsninger og tiltak ikke bare tilfredsstillende krav til funksjon og økonomi, men også bidrar til å fremme estetiske kvaliteter. Vegdirektoratets veileder for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser tar således spesifikt for seg landskapsbildet og kriterier for vurdering av dette (Vegdirektoratet 1995).

Skjønnhetens betydning har også i økende grad stått i fokus for den offentlige debatt om hvordan vi vil at Oslo skal se ut, og mere spesielt til utviklingen av områdene i indre Oslo Øst, tiltak innenfor rammen av byutviklingen og Miljøbyen Gamle Oslo. Vegmyndighetene er direkte involvert gjennom utformingen av vegene i forbindelse med nyanleggene, trafikkomleggingene i området og gjennom satsingen på miljøprioritert gjennomkjøring i Schweigaards gate. Det mangler imidlertid kunnskap om hvilken betydning utformingen av vegene har og hvilken effekt tiltakene har for folks oppfatninger.

For å bedre kunnskapen om betydningen av de visuelle/estetiske kvalitetene som del av bomiljøet har vegmyndighetene derfor bedt Transportøkonomisk institutt å

gjennomføre egne undersøkelser om de visuelle og estetiske kvalitetene knyttet til gatene i dette sentrale byområdet.

Som del av miljøundersøkelsen i Ekeberg/Gamle Oslo i 1994, gjennomførte vi derfor en egen pilotundersøkelse knyttet til folks opplevelse av gatenes estetikk. Dette dokumentet presenterer oppfølgingen av denne pilotstudien i 1996-undersøkelsen av samme byområde.

### 1.3 Utgangspunkt i folks daglige opplevelser

Både psykologer og landskapsarkitekter har gjort forsøk på å kartlegge hva som kjennetegner bygninger og landskap folk synes er henholdsvis stygge og pene (Wilson 1996, Herzog et al 1982, Fyhri 1994). Fra disse faggruppene er det utviklet ulike måter å definere og karakterisere estetiske kvaliteter knyttet til bygninger og gaterom.

Innen miljøpsykologien har en ofte gjennomført studier av estetisk smak eksperimentelt, og bedt folk vurdere bilder av enkeltbygninger, eller gater (Wilson 1997). Etersom studier har påvist at kjennskap til bygninger har mye å si for bedømming av deres estetiske kvaliteter (Young 1978) forsøker man å standardisere respondentenes kjennskap og bruk av bygningene som presenteres for å kunne trekke ut den «rene» estetiske opplevelsen.

Vi har imidlertid valgt å ta utgangspunkt i dagliglivets estetikk, som er forskjellig fra en mer abstrakt og analytisk tilnærming til estetikken slik den er referert ovenfor. Vi tar utgangspunkt i folks daglige omgang med sine omgivelser som blant annet kjennetegnes ved at de har gjentatte erfaringer av de samme objektene, og er blitt vant til dem. Måten man opplever omgivelsene varierer også med hvordan man bruker dem. Den gaten man går søndagstur i vil gjerne vies mer oppmerksomhet og vurderes forskjellig fra den gaten man løper etter bussen i.

### 1.4 Problemstillinger i TØI's undersøkelser av visuelle forhold

Hovedproblemstillingene for TØI's undersøkelser av visuelle forhold har vært:

1. Hvilken rolle spiller den visuelle estetikken i det daglige for beboerne i forhold til andre lokale miljøproblemer?
2. Hvordan virker vegtrafikken, og endringer av denne inn på estetiske kvaliteter?

Det finnes lite samfunnsvitenskapelig litteratur om hvilken rolle estetiske forhold betyr for folks opplevelse av sitt eget bomiljø. Behandlingen av disse spørsmålene i miljøundersøkelsene er derfor en del av et nybrottsarbeid med sikte på å få ny kunnskap og på sikt integrere denne kunnskapen med annen kunnskap om vegtrafikkens ulike sider, for på den måte å bli i stand til å gi en mere samlet vurdering av veg- og boligmiljø. En tredje problemstilling kan derfor formuleres som:

3. Hvordan kan man måle opplevelsen av, og utformingen av, visuelle forhold på en hensiktsmessig måte?

Vi gjennomførte den første undersøkelsen i 1994 om folks oppfatning av estetiske og visuelle kvaliteter som en pilotundersøkelse. Blant annet ønsket vi å kartlegge dimensjoner og begreper som kunne brukes for å beskrive folks opplevelser av visuelle forhold i gatemiljøet.

Pilotstudien i 1994 fokuserte altså på den sistnevnte problemstillingen, mens vi i 1996-undersøkelsen også har sett på de to førstnevnte.

## 1.5 Pilotstudien ga tre dimensjoner for estetiske kvaliteter

Pilotstudien, som ble gjennomført i 1994 (Omenås 1995) hadde til hensikt å kartlegge hvilke begrep folk selv brukte i sin omtale av omgivelsenes estetiske kvaliteter, samt hvilken rolle den visuelle estetikken spilte sammenlignet med andre miljøforhold. Den skulle også danne basis for etterundersøkelsen ved å kartlegge hvilke reaksjoner folk hadde på de visuelle forholdene i studieområdene, samt å undersøke hvordan man «objektivt» kan registrere de visuelle forholdene. Disse problemstillingene ble søkt belyst ved:

1. En analyse av det generelle åpne spørsmålet om kvaliteter ved bomiljøet.
2. Et spørsmål om hva folk forbandt med hhv. stygge og pene gater som en del av intervjuundersøkelsen.
3. En visuell helhetsvurdering av gatene i studieområdet som en del av intervjuundersøkelsen.
4. En «objektiv» registrering av enkelte av gatenes visuelle karakterer.

Etter en gjennomgang av de kategoriene som folk selv brukte for å beskrive om en gate var stygg eller pen, fant vi fram til et sett med kategorier som dekket de ulike svarene. Det viste seg at folks estetiske vurdering av gatene, beskrevet med deres egne ord, stort sett falt i følgende hovedkategorier

- \* Vegetasjon
- \* Bygninger
- \* Selve gatelegemets/gaterommets vedlikehold

I miljøundersøkelsene har vi sett det viktig å se folks reaksjoner i forhold til objektive mål på den belastningen eller de kvaliteter som de reagerer på. Vi har derfor vært interessert i å komme fram til objektive måter å kartlegge de kvalitetene som folk selv anser som viktige for sin bedømming av gatestrekninger, slik at det er mulig å se på samsvaret mellom en slik registrering og folks subjektive oppfatninger.

Det ble derfor laget egne klassifiseringsskjema for å kunne foreta en inndeling av ulike gater langs disse dimensjonene. Deretter ble de ulike vegene gitt karakterer på hvert av delkriteriene på basis av en objektiv gjennomgang av gatestrekningene.

Det viste seg at den objektive vurderingen av de ulike gatene som ble foretatt på basis av disse registreringskriteriene svarte rimelig godt til folks egen helhetsvurdering av ulike gater i området.

## **1.6 Temaer i 1996 undersøkelsen**

Med bakgrunn i de funnene som ble gjort i pilotstudien utarbeidet vi følgende opplegg for etterundersøkelsen:

1. Utprøve anvendbarheten av et klassifiserings-/registreringsopplegg for gatens delelementer
2. Undersøke sammenhengen mellom folks totalvurdering og den objektive registreringen
3. Undersøke om folks totalvurdering av estetikk i nærmiljøet bygger på deres oppfatning av delelementer i gaten
4. Se hvilken betydning vegtrafikkmengden har for totalvurderingen av gatens estetikk

Tema 1 bli til dels behandlet i beskrivelsen av undersøkelsesopplegget i kapittel 2, men ligger også inne som en del av analysen i kapittel 3 og 4. Tema 2 blir behandlet i kapittel 3 og 4. Tema 3 blir hovedsakelig behandlet i kapittel 4, mens tema 4 blir behandlet i kapittel 5.

## 2. Metode og undersøkelsesopplegg

### 2.1 Sammenlikning mellom folks vurderinger og «objektiv» registrering

Undersøkelsesopplegget går ut på at man på den ene siden stiller spørsmål som effektivt fanger opp respondentenes opplevelser av de estetiske kvalitetene, eller mangel på sådanne, i nærmiljøet. Parallelt med dette har foretas en «objektiv» registrering av gatas estetikk (Fyhri 1996). Ved å sammenligne disse to typer data vil man kunne se hvilke trekk ved gata folk setter pris på eller misliker og om denne objektive registreringen kan brukes som et valid mål på estetisk kvalitet i bomiljøundersøkelser.

I undersøkelsen baserer vi oss på de faktorene som folk selv anser som viktige. På det åpne spørsmålet om dette i pilotstudien var det som nevnt vegetasjon, bygninger og gategulv som kom opp som de mest sentrale i sammenheng med pene og stygge gater.

Fordi man allerede i 1994-undersøkelsen hadde fått etablert hvilke aspekter som ble ansett som betydningsfulle for at en gate skulle være hhv. stygg og pen var spørsmålet om man skulle utelate dette spørsmålet i 1996 undersøkelsen.

En analyse som fordeler folk med hensyn til bo-område indikerte visse forskjeller mellom gruppene i svaravgivelsen, men disse forskjellene følger ikke noe konsistent mønster og kan dermed synes å være resultat av tilfeldig variasjon.

Med bakgrunn i dette besluttet vi å utelate det åpne spørsmålet om visuelle kvaliteter i etterundersøkelsen. Man kan nemlig forvente at den konsistens som eksisterte på tvers av grupper også vil eksistere over tid. De kategoriene av kriterier som ble dannet i pilotstudiet dannet dermed bakgrunn for opplegget i etterundersøkelsen.

Spørsmålene i etterundersøkelsen skulle på den ene side bygge på de funnene vi gjorde i 1994-undersøkelsen. På den annen side skulle vi også være i stand til å sammenligne resultatene i for- og etterundersøkelsen. Derfor hadde vi ikke anledning til å forandre for mye på spørsmålsstillingen.

Basert på dette besluttet vi å lage tilleggsspørsmål om folks opplevelse av de elementene av gatas visuelle hovedkarakter, og å la de andre spørsmålene forbli uendret.

### 2.2 Intervjuundersøkelsens spørsmål om visuelle forhold

Intervjuundersøkelsene i Ekeberg/Gamlebyen-området er gjennomført i form av telefonintervjuer med et representativt utvalg av befolkningen. Spørsmålene om

estetiske kvaliteter er tatt med som del av hovedundersøkelsen, og ble stilt før man gikk inn på spørsmål om miljøproblemer og opplevelsen av disse.

Etter å ha innledet med "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:

- *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?*

Dette spørsmålet er identisk med det som ble stilt i 1994. Basert på funnene fra 1994, hvor vegetasjon, bygninger og utforming og vedlikehold av gaten fremsto som de tre mest sentrale aspektene ved en pen gate, ble deretter følgende spørsmål stilt

- *Hvis du i denne tenkte konkurransen bare skulle gi gaten din poeng for dens **grøntarealer**, hvor mange poeng ville du gitt den da?*
- *Hvis du i denne tenkte konkurransen bare skulle gi gaten din poeng for dens **bygninger**, hvor mange poeng ville du gitt den da?*
- *Hvis du i denne tenkte konkurransen bare skulle gi **selve gategulvet** poeng for hvordan det ser ut og vedlikeholdes, hvor mange poeng ville du gitt den da?*

Deretter fikk respondenten, i likhet med i 1994, anledning til å angi om det var noen gater i omgivelsene som stakk seg ut som spesielt pene eller stygge. Opptil tre gater kunne nevnes:

- *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?*

### 2.3 «Gate» er ikke noe entydig begrep

I spørsmålene ble det som vist spurt om folks bedømming av ulike sider ved gata de bor i, eller de ble spurt om å nevne en eller flere pene/stygge gater i nabolaget. «Gate» er imidlertid ikke uten videre noe entydig begrep.

For det første består en gate av mange elementer. Dette vil til en viss grad bli ivaretatt gjennom spørsmålene om å bedømme gatas vegetasjon, bygninger og gategulv for seg. Dette er imidlertid grove mål, og i mange tilfeller er det ikke uten videre klart hvilke bygninger eller hvilken vegetasjon som tilhører en gate. Der det f.eks. ligger en park inntil gata, skal parken vurderes som en del av gatas vegetasjon? Eller der bygninger har adresse til en gate, men utgang til en annen, er det gata man har adresse i eller gata man har utgang til som er «sin» gate (eller er det gata man har vindu mot)?

Det som er sentralt her er hva er det folk ser «i sitt indre vindu» når de blir bedt om å bedømme. Folks referanseramme er sterkt avhengig av hvordan de bruker sine omgivelser. Vi har likevel valgt å benytte oss av hele gater som grunnlag for



beboernes estetiske bedømming, utfra antagelsen om at når antallet respondenter blir stort nok vil disse forskjellene utlignes.

Et annet og beslektet problem, som er litt enklere å takle metodologisk, er at samme gate kan ha ulike gatestrekninger, med helt ulik karakter. Særlig gjelder dette for lange gater som Tøyengata og Konows gate, som snor seg gjennom store områder, noen ganger som sterkt trafikkerte hovedfartsårer, andre ganger som stille gågater eller villagater. I disse tilfellene har vi valgt å dele opp gatene i gatestrekninger basert på den oppdeling som foreligger i lenkeregisteret (Hanssen 1996).

## 2.4 Registreringen av estetiske forhold er «objektiv».

Basert på de erfaringene som ble gjort i pilotstudien ble det utviklet et skjema for registrering (Fyhri 1996). Registreringen ble gjort ved befarings. Skjemaet som ble benyttet var utarbeidet på forhånd basert på de svarene folk hadde gitt. Vi besluttet å bruke den samme inndeling som skulle benyttes i intervjuundersøkelsen (vegetasjon, bygninger og gategulv), men findelte disse i en analyse av **utforming** og **vedlikehold**. I tillegg ble det gjort en vurdering av helhetsfølelsen av gaterommet, samt en objektiv totalvurdering av hele gata.

Selv om kategoriene som brukes på skjemaet er gjort så objektive som mulig, er det verdt å merke seg at estetikk og skjønnhetsvurdering i seg selv er svært subjektive fenomen. Registreringen ble også foretatt av kun én person, noe som videre øker graden av subjektivitet involvert. En vurdering helt fri for subjektivitet har derfor ikke vært ønskelig eller mulig å gjennomføre. Begrepet «objektiv» blir derfor i høy grad plassert mellom to gåseøyne i omtalen av registreringen.

Vi kunne i stedet for "objektiv registrering" brukt begrepet "ekspertvurdering". Den som vurderer alle gatene blir jo en ekspert i kraft av å ha sett alle gatene i området, og får derved et sammenligningsgrunnlag og et rammeverk å vurdere gatene ut fra. For å skille vårt "sannhetsvitne" fra en ekspert slik det vanligvis forstås, i form av en person med formelle kvalifikasjoner til å foreta slike vurderinger som f.eks. en landskapsarkitekt e.l., velger vi imidlertid bevisst å unngå å bruke begrepet "ekspert" i denne rapporten.

Siden de gatene som inngår i studieområdet kan ha forskjellig karakter på ulike deler av gatestrekningen, ble det foretatt registrering av visuelle forhold for hver enkelt lenke. Der gaten har lik utforming over flere lenker ble dette påført skjemaet.

Som veileder for å fylle ut de enkelte cellene i skjemaet benyttet vi noen stikkord hentet fra det mer omfattende skjemaet som ble utarbeidet i 1994 (tabell 2.1).

Tabell 2.1: De ulike elementene i registreringen og stikkord som forklarer i hvilken retning vurderingen går

Kriterium	Elementer som trekker i retning av en positiv vurdering	Elementer som trekker i retning av en negativ vurdering
<i>Gategulvets utforming</i>	Innslag av benker, gjerder, gatelys, heller, kantstein o l; bevisst formgivning - gir gata et innbydende preg,	Enkeltelementer skjømmer eller dominerer negativt, mangel på bevisst utforming og helhet på gateplanet
<i>Bygningenes utforming</i>	Bygningene er vakre og bærer preg av formingsglede og -bevissthet	Bygningene er stygge, ensformige, fremmedgjørende
<i>Vegetasjonens utforming</i>	Gata har både trær og blomster, variasjon, hele gata bærer preg av grønt, (både andel grønt og utforming veies)	Ingen innslag av grønt, (gater med svært begrensede grønne lommer havner mellom ytterpunktene på skalaen)
<i>Gategulvets vedlikehold</i>	Gatelegemet er velholdt og helt, rent og ryddig	Hull, ujevnheter, forsøpling
<i>Bygningenes vedlikehold</i>	Bygningene er velholdte, hele og rene. God fargebruk trekker opp	Forfall, tagging, plakater
<i>Vegetasjonens vedlikehold</i>	Velstelt, frodig	Det grønne er overgrodd, mye ugress, søppel
<i>Gaterommet som helhet</i>	Gaterommet gir et helhetlig, men ikke monotont preg, bygningsmasse og form er i overenskomst, menneskelig skala, god romfølelse	Mangel på helhet, kaotisk inntrykk, lite romfølelse, føles enten for trangt eller for nakent

Det ble også utarbeidet følgende presisering av de ulike elementer i registreringen:

#### GATEROM-HELHET<sup>1</sup>

En vurdering av gaterommet som helhet, dvs om bygninger er proporsjonale, om det skapes en 'romfølelse', om gaten fremstår som en enhet, om den har 'en menneskelig skala'.

#### GATENS UTFORMING

En vurdering av selve gateplanet utforming, dvs om gateplanet er bevisst hensiktsmessig og estetisk utformet. Detaljer som brostein, heller, gjerder, lyktestolper, benker, sykkelstativ mv trekker opp.

#### GATENS VEDLIKEHOLD

En vurdering av hvordan selve gateplanet er vedlikeholdt og renholdt. Hull i asfalten og søppel trekker ned.

#### BYGNINGENES UTFORMING

En vurdering av bygningenes estetiske kvaliteter, om man kan se en bevissthet i utformingen.

#### BYGNINGENES VEDLIKEHOLD

En vurdering av om bygningene er godt vedlikeholdt eller forfalt. Tagging, nedfallen murpus og knuste vinduer trekker ned. Ny maling og nye vinduer trekker opp.

<sup>1</sup> Dette aspektet ble registrert på befaringen, men er ikke behandlet videre i dette notatet.

#### VEGETASJONENS UTFORMING

Både en vurdering av mengden vegetasjon og om vegetasjonen er plassert bevisst ut fra estetiske hensyn.

#### VEGETASJONENS VEDLIKEHOLD

En vurdering av om den vegetasjonen som finnes fremstår slik den opprinnelig er tenkt, om busker som trenger det er beskåret osv. Sjøppel i blomsterbed trekker ned.

#### TOTAL

En samlet, men separat vurdering av alle de ovenstående. Totalinntrykket kan være 'mer enn summen' av alle de andre.

Karakterene som gatene fikk på de ulike aspektene ble lagt inn i lekeregisteret sammen med de andre grunnlagsvariablene, trafikkmengder osv (Usterud Hanssen 1996).

## 2.5 Undersøkelsen er gjennomført i 14 delområder

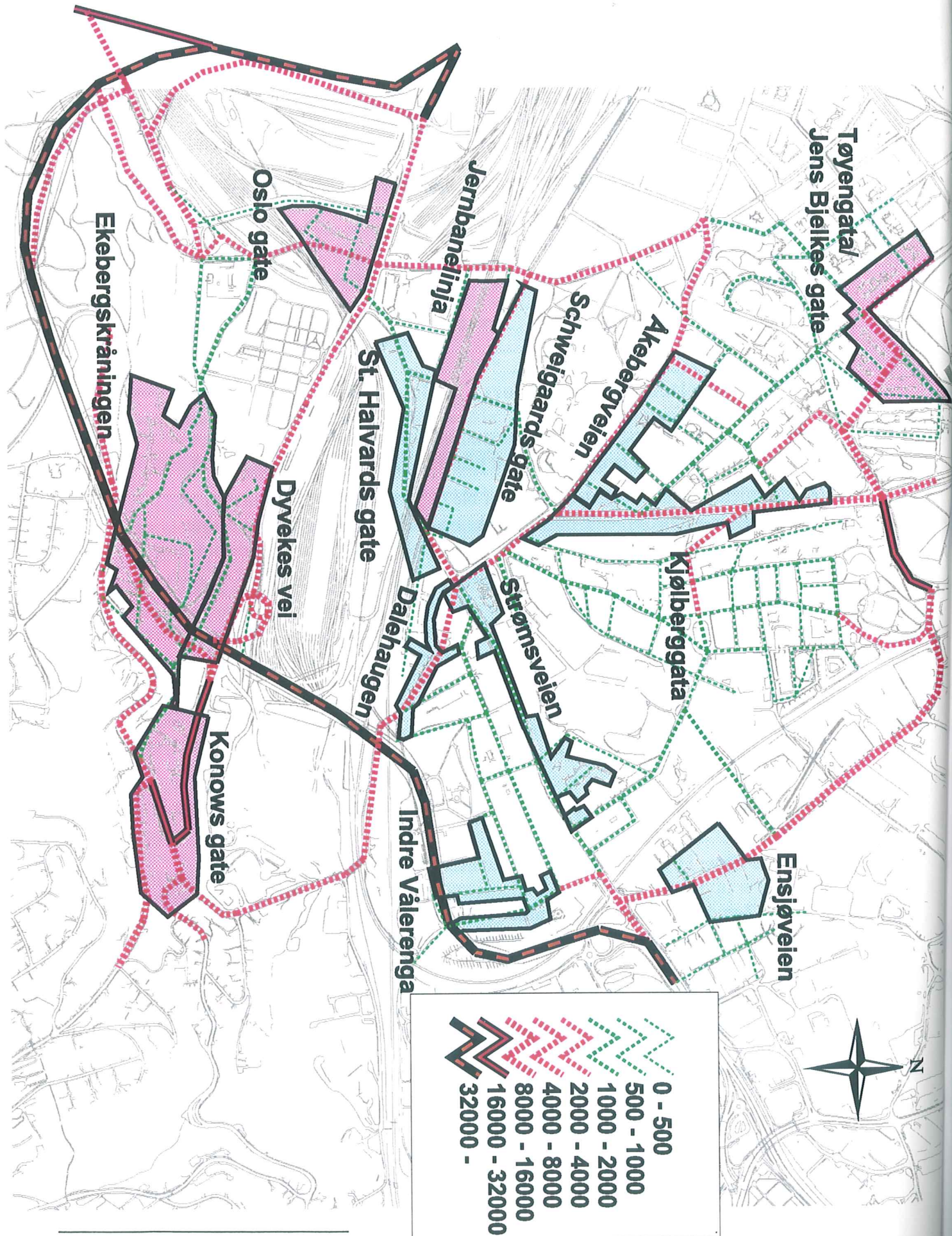
Undersøkelsene i 1994 og 1996 ble gjennomført i 14 delområder, i hovedsak definert som bebyggelse langs en bestemt gatestrekning (se kart på neste side).

Valget av delområder eller gatestrekninger ble opprinnelig gjort for å få med områder der en kunne forvente trafikkreduksjon, trafikkøkning eller en uendret situasjon som følge av de ulike faser i hovedvegomleggingen. I mange delområder har vi intervjuet beboere både i den gatestrekning som definerer området og gater som ligger inntil denne.

Det er viktig å påpeke at utvalget ble trukket med sikte på å få med nok personer fra områder med ulik trafikkbelastning. Resultatene er derfor først og fremst representative for hvert delområde og ikke for studieområdet eller bydelene som helhet. I tillegg kan det være geografiske skjevheter internt i utvalget. De aktuelle delområdene inneholder flere gater og også boliger med ulike forhold til nærliggende trafikkerte veier. Det er derfor ikke gitt at utvalget av intervjupersoner i de ulike år representerer eksakt samme belastning. Dette vil vi se nærmere på i egne analyser. Det er således ikke tatt hensyn til slike skjevheter i dette notatet.

Områdene ligger i bydelene 6, 7 og 14. Studieområdet i 1994- og 1996-undersøkelsene er utvidet i forhold til de tidligere undersøkelsene. Område 1–8 var også med i 1987-undersøkelsen, mens område 10–13 er nye områder der en forventet at Ekeberg tunnelen ville ha virkninger. Område 9 er tatt med av hensyn til Miljøbyprosjektet, og område 14 av hensyn til utviklingen av togtrafikken i området.

Samtlige delområder, med unntak av 11, 12, og 13, omfatter kun blokker eller bygårder. I område 11, 12 og 13, Dyvekes vei og Konows gate, har vi både med blokker og småhus. Vi har således ikke intervjuet beboere i småhusbebyggelsen i område 2, Indre Vålerenga. Vi kan allikevel anta at respondentene i dette området tar med denne bebyggelsen i betraktningen når de skal vurdere gatene de bor i.





## 2.6 Trafikkutviklingen i området

Ettersom vi tror at folk kan ha vanskelig for å vurdere de visuelle/estetiske kvalitetene ved en gate uten å bli påvirket av vegtrafikkmengden, støyen og luftforurensingen knyttet til trafikken, er det nødvendig å ha en oversikt over vegtrafikkbelastningen i området og endringene i denne. Denne oversikten vil senere danne grunnlaget for å sammenligne folks vurderinger i 1994 til 1996 i de gatene der det har skjedd større forandringer av vegtrafikkmengden. Det kan imidlertid være vanskelig å isolere virkningene av endringene fra 1994 til 1996 fra den betydelige reduksjonen i trafikkbelastningen som åpningen av Vålerengtunnelen og stengningen av Strømsveien.

Tabell 2.2 viser trafikkutviklingen på en del viktige gater i studieområdet. Fra 1987 til i dag er trafikken kraftig redusert i samtlige gater i området med unntak av Ensjøveien og Oslo gate. Ensjøveien ble etter åpningen av Vålerengtunnelen en atkomstveg til tunnelen. Økningen i Oslo gate skyldes trolig at gjennomkjøringsforbudet her er opphevet. I de fleste gatene er det også noe mindre trafikk i 1996 enn i 1994. Dette selv om det har vært en generell trafikkvekst i Oslo-området i denne perioden.

*Tabell 2.2: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo. Trafikkutviklingen fra 1987–1994 på ulike gatestrekninger i området. ÅDT. For gatestrekninger/delområder som inngikk i intervjuundersøkelsene de ulike år er ÅDT-tallene markert med sort skrift*

Område/gatestrekning	ÅDT 1987	ÅDT 1989	ÅDT 1992	ÅDT 1994	ÅDT 1996
1. Ensjøveien	<b>6 200</b>	<b>6 200</b>	12 400	<b>10 000</b>	<b>10 850</b>
2. Indre Vålerenga/flere gater	<b>300-1 000</b>	<b>300-800</b>		<b>300-800</b>	<b>300-800</b>
3. Strømsveien	<b>34 500</b>	<b>17 000</b>	1 340	<b>1 750</b>	<b>1 350</b>
4. St Halvards gate	<b>23 000</b>	<b>6 200</b>	2 000	<b>2 000</b>	<b>1 400</b>
5. Schweigaards gate	<b>9 300</b>	<b>9 000</b>	4 400	<b>3 500</b>	<b>2 500</b>
6. Åkebergveien – ved Jordalgata	<b>22 600</b>	18 900	7 890	<b>7 500</b>	<b>7 300</b>
– ved Sigurds gate	<b>10 300</b>	10 200		<b>4 900</b>	<b>4 900</b>
7. Kjøllberggata	<b>11 900</b>	11 400		<b>7 500</b>	<b>6 900</b>
8. Dalehaugen	<b>9 600</b>	<b>9 950</b>	8 370	<b>8 500</b>	<b>7 100</b>
9. Tøyengata/Jens Bjelkes gate	18 000	18 000	19 200	<b>16 200</b>	<b>16 000</b>
10. Oslo gate	2 750	1 700	1 900	<b>2 150</b>	<b>3 850</b>
11. Dyvekes vei	18 100	40 100	48 500	<b>61 700</b>	<b>4 400</b>
12. Konows gate		16 300		<b>17 200</b>	<b>17 300</b>
13. Ekebergskråningen/flere gater	200-800	200-800	200-800	<b>200-800</b>	<b>200-800</b>
14. Jernbanelinja/Arups gate				<b>1 000</b>	<b>1 000</b>

De første store endringene kom som en følge av at Vålerengtunnelen ble åpnet i 1989. Neste trinn i utviklingen var effekter av de trafikkreguleringer som ble muliggjort av tunnelen. I juli 1992 ble Strømsveien og andre gjennomkjøringsmuligheter på Vålerenga stengt fysisk for vanlig biltrafikk med en bom ved Galgeberg. Tyngden av gjennomkjøringstrafikken ble overført til Konows gate/Dyvekes vei. Dette var en midlertidig situasjon inntil Ekeberg-tunnelen ble åpnet for trafikk i 1995, noe som medførte at trafikken i Dyvekes vei ble kraftig redusert. Rivingen av Loengbrua har også hatt betydning. De relativt små endringene i andre gater fra 1994-1996, tyder på at trafikken nå er stabilisert på det nye nivået.

Trafikkomleggingen i området har åpnet for flere miljøforbedringsprosjekter i gatene i området. Schweigaards gate er etablert som miljøgate med vegetasjon, utbedring av gatelegemet, fortauer og spesielt Harald Hårfagres plass. I tillegg har Strømsveien fått en klar oppgradering miljømessig og estetisk med fortau, beplantning og sykkelfelt. I begge gater er busstrafikken kraftig redusert etter at den regionale busstrafikken nå er pålagt å benytte Ekeberg tunnelen. Langs begge gater har det også kommet ny bebyggelse og store deler av den gamle bebyggelsen er pusset opp og utbedret.



*Trafikksystemet rundt munningen av Ekeberg tunnelen*

## 3. Beboernes vurderinger

### 3.1 Visuelle forholds betydning for opplevelse av bomiljøet

I begynnelsen av intervjuet ble respondentene spurt et åpent spørsmål om hva de likte og ikke likte i området de bodde i. 1994 var det 19 prosent som nevnte estetiske forhold som en kvalitet ved boligområdet (tabell 3.1). Samtidig var det 6 prosent som nevnte at det var stygt som et miljøproblem.

Tabell 3.1: Miljøundersøkelser i Ekeberg/Gamle Oslo 1994 og 1996. Kvaliteter ved boområdet som folk setter pris på. Flere svar kunne oppgis. Prosent av alle intervjuede

Miljøkvaliteter – hovedgrupper	1994 %	1996 %
Ligger sentralt, kort vei til arbeid mv	59	51
Gode sosiale forhold	24	25
Gode utearealer/lekearealer/kort vei til friarealer	31	25
Lite støy og forurensning ellers	23	21
Visuelle kvaliteter	19	21
Pen utsikt	8	8
Vakre omgivelser/gater	12	15
Lite trafikkbelastet	20	17
Gode kommunikasjoner	20	16
Bra privat servicetilbud (butikker, bank m m)	12	15
Godt område, mye forbedring i området, rehabilitering	8	10
Gode boligforhold/standard/ bokostnader m v	10	8
Bra offentlig service (Skole/barnehager/eldreomsorg m m)	4	3
Ikke fornøyd med noe forhold	4	4
Ubesvart/vet ikke	2	1
Antall	1 045	1097

Andelen som trekker frem det estetiske som en kvalitet har økt fra 1994 til 1996. Denne lille økningen skyldes at flere av respondentene nevner at omgivelsene/gatene er vakre (15 prosent mot 12 prosent i 1994). Det er 8 prosent som nevner pen utsikt som en kvalitet ved området både i 1994 og 1996.

Hvis man ser på hvordan respondentene i 1996 "rangerer" de visuelle forhold i forhold til andre kvaliteter ser man at det er den sentrale beliggenheten som utmerker som den store fordelen ved å bo i Ekeberg/Gamlebyen-området (51 prosent nevner dette). Omtrent halvparten så mange trekker frem de visuelle forholdene (21 prosent). Dette er omtrent like mange som nevner de gode sosiale forholdene (25 prosent), de gode uteområdene (25 prosent), og mangelen på forurensning (21 prosent).

Man kan si at de visuelle forholdene skårer sånn omtrent midt på treet i forhold til andre kvaliteter i undersøkelsesområdet. Det er særlig beboerne i Ekebergåsen (områdene 11, 12 og 13) som er fornøyd med områdets utseende (tabell 3.2). En nærmere analyse av delsvarene viser at dette for en stor del skyldes den gode

utsikten ut over byen (25-29 prosent av beboerne i disse områdene trekker frem dette som en kvalitet).

*Tabell 3.2: Miljøundersøkelse i Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Andel av befolkningen som oppgir at gaten/omgivelsene er vakre som en kvalitet ved området de bor i. Prosent av alle intervjuede*

Delområde/Gatestrekning	Andel %
1. Ensjøveien	16
2. Indre Vålerenga	18
3. Strømsveien	20
4. St Halvards gate	15
5. Schweigaards gate	15
6. Åkebergveien	6
7. Kjøllberggata	10
8. Dalehaugen	16
9. Tøyengata/Jens Bjelkes gate	11
10. Oslo gate	16
11. Dyvekes vei	13
12. Konows gate	11
13. Ekebergskråningen	23
14. Jernbanelinja/Arups gate	13

Ekebergskråningen er det området hvor den største andelen av beboerne (23 prosent) oppgir at gatene/omgivelsene er vakre. Deretter følger Indre Vålerenga (20 prosent), og Strømsveien (18 prosent).

Andelen som nevnte at det var stygt som svar på spørsmålet om hva de var misfornøyde med er uendret fra 1994 til 1996 (6 prosent), se tabell 3.3.

At andelen som trekker frem vakre omgivelser er økt, mens andelen som nevner pen utsikt, og andelen som synes omgivelsene er stygge, er konstante kan tyde på at det har foregått en liten standardhevning rent estetisk i undersøkelsesområdet i disse to årene.

Område 6, Åkebergveien, som var det området hvor den laveste andelen oppga at det var pent, er også det området hvor den høyeste andelen (13 prosent) oppga at det er stygt som et miljøproblem (se vedleggstabell V1).

Det at få oppgir at det er stygt i området kan tolkes på flere måter.

1. Som et uttrykk for en slags terskel-effekt. Det vil si at når et problem er veldig stort tar det fokus vekk fra andre problemer. I dette tilfellet er det altså trafikken som stjeler all fokus (43 % nevner dette som et problem).
2. Som et uttrykk for faktiske forhold. Det vil si at de estetiske forholdene i området ikke er problematiske.
3. Som et uttrykk for at det er vanskeligere å være kritisk om estetiske forhold enn det er å være positiv.

Man kan si at punkt 2 følger naturlig av punkt 1. De estetiske forholdene er per definisjon ikke problematiske før noen opplever dem som problematiske.



Tabell 3.3: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994 og 1996. Miljøproblemer i boområdet som folk nevner at de ikke liker. Flere svar kunne oppgis. Prosent av alle intervjuede

Miljøproblemer - hovedgrupper	1994 %	1996 %
Trafikkbelastet område	49	43
Dårlige sosiale forhold	32	21
Annen støy og forurensning	25	18
Dårlige boligforhold	6	8
Dårlig område/forfall, forslumming	10	6
Stygge omgivelser/stygg gate	6	6
Dårlig tilbud privat service (butikker, bank m v)	4	5
Dårlige uteområder	5	3
Dårlig offentlig servicetilbud	2	2
Beliggenhet usentralt	1	1
Dårlige kommunikasjoner	1	0
Ikke misfornøyd med noe forhold	15	18
Ubesvart/vet ikke	4	3
<b>Antall spurte</b>	<b>1 065</b>	<b>1097</b>

### 3.2 Opplevelse av gatene i området

På spørsmålet om å nevne en gate som var spesielt pen i nabolaget var det hele 23 prosent som sa at det ikke var noen. Vålerenggata var den som ble nevnt av flest av alle i hele området med 8 prosent, deretter fulgte Danmarks gate og Schweigaards gate med 6 prosent. På spørsmålet om å nevne stygge gater var det 19 prosent som oppga at det ikke var noen. Her var det Oslo gate som fikk flest svar, med 7 prosent. Deretter fulgte Schweigaards gate og Strømsveien med 5 prosent.

Hvis vi ser på hvilke gater som oftest nevnes utenfor eget nærområde, ser vi at beboere på Ensjø og i Tøyen-området nevner Kampen. Beboerne i Gamlebyen nevner Schweigaardsgate, beboerne i nærheten av Vålerenga nevner Vålerenggata og beboerne i Ekebergåsen oppgir Egnehjemveien. Dette understreker poenget med at respondentene har en slags definisjon av hva som er nabolaget, og hva som er utenfor, og at de foretar sine vurderinger ut fra dette.

Det har imidlertid liten mening å se på svarene for hele området under ett. Studieområdet er stort og strekker seg fra Ekebergskråningen til Ensjø i Helsebyen bydel, dvs at intervjupersonene har svært ulike nabolag. Dessuten har vi ikke et tilfeldig utvalg blant alle som bor i studieområdet, men for hvert delområde. Hvis vi ser på de enkelte delområdene (tabell 3.4), er beboerne på Indre Vålerenga svært positive til Danmarksgate (35 prosent). 21 prosent av beboerne langs Jernbanelinja trekker frem Harald Hårdrådes plass som en pen gate i nærmiljøet. I Ekebergåsen er det Svingen (som for øvrig er rett som en snor) som blir trukket frem av 20 prosent av beboerne.

Tabell 3.4 : Miljøundersøkelse Ekeberg/Gamle Oslo 1996. De gatene som oftest oppgis som pene i de ulike studieområdene. Flere svar kunne oppgis. Prosent av alle intervjuede

Område	Den vakreste gata i eget område	Andel som nevner	Den vakreste utenfor (nevnt av mer enn 10 %)	Område	Andel	N
1.	Malerhaugveien	12	Kampen		17	60
2.	Danmarks gate	35				183
3.	Strømsveien	7	Vålerenggata	2	16	102
4.	Klostergata	2	Schweigaards gate	5	10	41
5.	Schweigaards gate	17				155
6.	Åkebergveien	4	Kampen		11	81
7.	Brinken	2	Kampen		21	138
8.	Strømsveien	5	Vålerenggata	2	23	77
9.	Tøyengata	9				151
10.	Oslo gate	11	Schweigaards gate	5	14	28
11.	Konows gate	3	Egnehjemveien	13	32	19
12.	Valhallveien	7	Egnehjemveien	13	10	42
13.	Svingen	20				131
14.	Harald Hårdrådes plass	21				136

Det virker som det er mer enighet blant beboerne om hvilke gater som er stygge. Det er i hvert fall gjennomgående flere som oppgir stygge enn pene gater i de ulike områdene (tabell 3.5). 45 prosent av respondentene i område 11, Konows gate, oppgir nettopp denne gaten til å være spesielt stygg. 38 prosent av beboerne langs Jernbanelinja nevner Oslo gate som stygg.

Tabell 3.5: Miljøundersøkelse Ekeberg/Gamle Oslo 1996 De gatene som oftest oppgis som stygge i de ulike studieområdene. Flere svar kunne oppgis. Prosent av alle intervjuede

Område	Den styggeste gata i eget område	Andel som nevner	Den styggeste utenfor (nevnt av mer enn 10 %)	Område	Andel	N
1.	Ensjøveien	23	Gladengveien		10	60
2.	Etterstadgata	12	Strømsveien	3	18	137
3.	Strømsveien	27				85
4.	St Halvards gate	29	Oslo gate	10	12	42
5.	Schweigaards gate	20	Oslo gate	10	18	167
6.	Åkebergveien	15				85
7.	Kjøberggata	20				144
8.	Enebakkveien	22	Strømsveien	3	10	58
9.	Tøyengata	18				169
10.	St Halvards gate	22				27
11.	Konows gate	45	Ekebergveien	12	10	20
12.	Konows gate	29				41
13.	Konows gate	26 <sup>1</sup>				133
14.	Oslo gate	38	Grønslandsleiret		10	136

<sup>1</sup> 36 prosent av beboerne oppga at ingen gater i området var stygge.

Det at Schweigaards både oppgis som en av de peneste og de styggeste gatene illustrerer noe av hovedproblemet med denne type vurdering. De største og mest kjente gatene dukker lettest opp i folks bevissthet. Mindre gater, stygge eller pene, blir som oftest ikke nevnt. Fordi studieområdet er relativt stort vil det også ha en betydning hvor i området man bor for hvilke gater man oppgir. Den gata som er

nær der flest mennesker bor eller ferdes daglig, vil dermed også ha en «fordel» fremfor de andre.

### 3.3 Beboernes opplevelse av egen gate

Folk ble også bedt om å karakterisere den gaten de selv bor i. Ved å se på beboernes vurdering av sin egen boliggate, heller enn av gatene i nabolaget, kan man kontrollere for det faktum at noen gater er mer kjente enn andre, og lettere blir nevnt. Tabell 3.6 viser hvilke gater som får en særlig positiv og negativ vurdering av dem som bor i disse gatene.

Fordelingen av karakterene langs skalaen fra 1 til 5 er litt skjev. Ingen av gatene skåret 4 eller over i gjennomsnitt, mens flere av gatene ligger under 2. Intervjupersonene har altså i liten grad benyttet seg av den øvre delen av tallskalaen. Dette skiller seg fra det som er gjort i den objektive totalvurderingen, avsnitt 3.4.

*Tabell 3.6: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. De fem peneste og de fem styggeste gatene i hele studieområdet i følge beboernes rangering av egen boliggate på en skala fra 1-5\**

Område/gatenavn	Beboernes totalvurdering	(N)
13. Egnehjemveien	3,9	10
13. Svingen	3,55	20
2. Totengata	3,47	16
3. Galgeberg	3,35	40
12. Ryenbergv. (over 35)	3,29	11
14. Munkeg.	2,07	14
11. Ryenbergv. (til 35)	1,92	10
9. Hageg. (til 5)	1,8	10
11. Konows g (55 til 79)	1,79	14
7. Kjøllbergg.	1,74	66

\* 5 er penest og 1 styggest

Egnehjemveien, Svingen og Totengata er de gatene som blir oppfattet som penest av beboerne, mens Munkegata, Kjøllberggata og Konows gate blir oppfattet som styggest.

Det er også verdt å merke seg at beboerne i område 13, 2 og 3 var de som oftest oppga at gaten sin var pen som en kvalitet ved bomiljøet (tabell 3.2).



*Kjøllberggata, den styggeste gata i studieområdet i følge beboernes egne vurderinger.*

For å lette sammenligningen med den objektive registreringen, og for tydeligere å vise spredningen i datamaterialet har vi sett på andelen som har bedømt gatene som hhv dårlig, middels eller bra, tabell 3.7.

*Tabell 3.7 Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. De seks peneste, et utvalg av seks av de midterste og de seks styggeste gatene i hele studieområdet i følge beboernes egne vurderinger og den objektive registrering. Karakter og prosent.*

Gatenavn	Objektiv vurdering	Beboernes karaktergivning			N
		Dårlig (1 og 2)	Middels (3)	Bra (4 og 5)	
Egnehjemveien	5	10	20	70	10
Totengata	5	24	18	59	17
Svingen	5	0	55	45	20
Sveriges gate	5	19	36	44	36
Galgeberg	4	18	43	40	40
Klostergata	2	18	45	36	22
Ryenbergveien	5 og 3	60	10	30	20
Schweigaards gt	4 og 1	21	54	24	168
Hagegata	3 og 2	62	19	19	37
Oslo gate	1	58	25	17	12
Islands gate	2	22	67	11	18
Kjøllberggata	1	83	12	5	66
Eiriks gate	3	64	32	4	25
Konows gate	3*	68	29	3	31
Åkebergv.	1	67	30	3	33
Håkons g	2	62	39	0	13
Munkeg.	2	79	21	0	14

\* Kun data for deler av gaten

Oppfatningene av hva som er pent korresponderer godt med den objektive vurderingen av gatene (tabell 3.7). Unntaket er Klostergata, som fikk karakteren 2 i den objektive registreringen, men som de fleste av respondentene var middels eller godt fornøyd med.

Vi ser at Oslo gate, som var den styggeste av gatene ut fra den objektive registreringen (hvis man også tar hensyn til karakterene på vegetasjon, bygninger og gategulv), skåret sånn midt på treet hos beboerne. Det samme gjelder for Islands gate. Den objektive registreringen av Konows gate kan synes å ikke være i samsvar med beboernes responser, men det er viktig å påpeke at den objektive registreringen kun ble gjort i den nedre del av gaten. Fordi intervjudata for alle deler av gaten her er slått sammen, er også respondenter i den øvre delen av gata inkludert. Disse var noe mer negative enn de som bodde i den nedre delen (se vedleggstabell V2).

Den objektive totalvurderingen av den øvre del av Schweigaards gate er svært negativ (karakteren 1). I denne tabellen er svarene fra de som bor i øvre og nedre del av Schweigaards gate slått sammen. Gjennomsnittsfordelingene for de ulike deler av gata (se vedleggstabell V2) viser at respondentene i øvre del er langt mer positive enn den karakter den objektive registreringen ga. Dette kan ha sammenheng med at beboerne i mye større grad har vært orientert mot det nylig opparbeidede parkområdet langs St Halvards gate rett ved boligene, enn det som ble definert som selve boliggangen, en dårlig vedlikeholdt asfaltstubb med relativt pregløse 50-talls blokker.

### 3.4 Små endringer i folks vurdering fra 1994 til 1996

Det her skjedd en del endringer i beboernes vurdering av sin boliggate, tabell 3.8. Den innsatsen som er gjort for å ruste opp området rundt Galgebergkrysset og langs Strømsveien har gitt tydelige resultater. Det er her de største positive endringene fra 1994 finnes. Den første delen av Etterstadgata er en sidegate til Strømsveien og vil naturligvis også nyte godt av den innsatsen som er gjort.

*Tabell 3.8: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo. Beboernes vurdering av egen gate i 1994 og 1996. Kun gaternevnt av over 10 respondenter er inkludert. Gater med størst endring. Gjennomsnittlig karakter\**

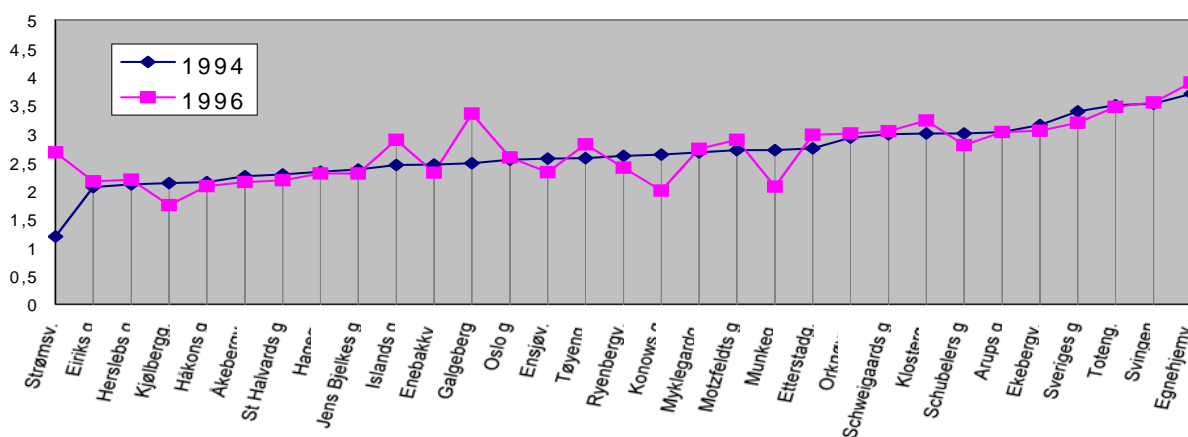
	Totalkarakter 96	Totalkarakter 94	Endring	Antall spurte 1996
Strømsveien	1,19	2,67	1,48	12
Galgeberg	2,48	3,35	0,87	40
Islands gate	2,45	2,89	0,44	18
Tøyengata	2,57	2,81	0,24	48
Etterstadgata	2,74	2,98	0,24	43
Ryenbergeveien.	2,61	2,4	-0,21	20
Ensjøveien	2,56	2,32	-0,24	50
Kjøllberggata.	2,13	1,74	-0,39	66
Konows gate	2,63	2	-0,63	31
Munkegata.	2,71	2,07	-0,64	14

\* Gatene er vurdert på en skala fra 1-5 der 5 er best



*Det bygges i Strømsveien, slik at gaten, som altså har opplevd den største forbedringen fra 1994 til 1996, blir enda vakrere.*

Den første delen av Ryenbergveien og Konows gate har opplevd en forverring i beboernes vurderinger siden 1994. Dette kan ha sammenheng med økt trafikkstøy fra innløpet til Ekeberg tunnelen, selv om disse boligene er litt for langt unna til at de skulle påvirkes i noen særlig grad av dette. En mer sannsynlig forklaring er at disse to gatene, sammen med Hagegata er blitt oppdelt på en litt annen måte i datamaterialet i 1994 enn i 1996. I Munkegata er det opprettet en parkeringsplass tiden siden 1994, noe som kan forklare forverringen av denne i.



*Figur 3.1: Spredningsdiagram over de enkelte gatenes gjennomsnittskarakterer i 1994 og 1996.*

Figur 3.1 viser et spredningsdiagram for de gatene som har mer enn 10 respondenter (jfr tabell 3.7), men her sortert etter total karakter begge år. Med

noen unntak, som er kommentert ovenfor, ligger karakterene fra 1994 relativt nær karakteren for 1996.

En sammenligning mellom 1996 resultatene og 1994 resultatene kan også brukes til å gi et grovt mål på reliabiliteten i undersøkelseopplegget, dvs hvor robust det er for faktorer som kan bidra til «støy» i datamaterialet. Det er bl a. relativt få respondenter i hver gate, slik at individuelle forskjeller vil kunne spille en relativt sterk rolle.

En regresjonsanalyse, som også inkluderer de gatene som har mindre enn 10 respondenter, understreker at det er et relativt godt samsvar mellom folks vurdering i de to undersøkelsene,  $R^2$  er på 0,42, dvs en korrelasjon på 0.64.

### 3.5 Ulike gruppers vurdering av gatene

Estetisk smak blir populært oppfattet som uttrykk for personlige forskjeller. Man snakker om den personlige smak, mer folkelig uttrykt gjennom ordtaket: «Smaken er som baken - den er delt». Disse forskjellene er til en viss grad sosialt betinget, og til en viss grad helt personlige. Tabell 3.8 viser forskjeller mellom ulike grupper av befolkningen i studieområdet mht vurderingen av sin egen boliggate.

Tabell 3.8: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Ulike gruppers gjennomsnittlige vurderinger av egen boliggate. Skala fra 1-5

Kjennetegn		Gjennomsnittskarakter
Kjønn	Mann	2,69
	Kvinne	2,65
Alder	16-24	2,56
	25-39	2,60
	40-66	2,83
	67-79	2,88
	80+	3,25
Utdanning	Grunnskole (9 år)	2,80
	Videregående (10 - 12 år)	2,76
	Høyskole (12-16 år )	2,57
	Universitet (17 år +)	2,70
Nasjonalitet	Norsk	2,67
	Nordisk	2,57
	Vest Europeisk	2,33
	Øst Europeisk	2,33
	Afrikansk	3,50
	Asiatisk	3,09
	USA	3,00
Resten	2,62	

Det er vanskelig å finne noen konsistens i forskjellene mellom ulike grupper i befolkningen. Vi ser at jo eldre man er jo mer fornøyd er man med det estetiske ved gaten man bor i. Vi vet imidlertid ikke om dette skyldes

1. At de eldre bor i penere strøk
2. At de eldre «er mer fornøyd med det de har».

Vi kan anta at det er forskjeller mht hvor de ulike gruppene bor. Det vil f eks være flere med norsk bakgrunn, og flere med høy utdanning i såkalt «penere» strøk. For alder ser vi ingen umiddelbart klare skjevheter i utvalget basert på bydeler (Fyhri 1996).

De med lavest utdanning synes de bor i de peneste gatene. Rent hypotetisk kan vi si at dette er en samvariasjon med alder, de eldste har gjerne lavere utdanning enn de yngste. De med aller høyest utdanning synes gatene sine er penere enn de med kun videregående. Dette kan imidlertid være et resultat av at de, pga mer økonomiske ressurser, bor i penere strøk.

Det er større spredning (1.29 i std avv) blant de med lav utdanning enn i de andre gruppene (1.01, 1.03 og 1.05 i std avv). Når man fordeler svarene etter alder ser man at standardavviket er lavest for de under 24 år (0.90) mens de mellom 67 og 79 har den høyeste spredningen (1.31). Variasjonen i folks smak øker altså med alderen, og minsker med utdanningsnivået. Dette er viktig informasjon fordi det sier noe mulighetene til å predikere ulike gruppers estetiske vurderinger.

Det kreves imidlertid mer omfattende multivariate analyser der en kontrollerer for bosted for å konkludere mht ulike gruppers vurderinger av estetiske forhold. Slike analyser ligger utenfor rammen av dette prosjektet.



*Danmarks gate på Vålerenga, som mange av respondentene trakk frem som eksempel på en pen gate.*



## 4. Betydningen av gatens ulike elementer

### 4.1 Beboernes vurderinger av bygninger, vegetasjon og gategulv

Som nevnt, ba vi også beboerne vurdere gatens ulike elementer hver for seg. Svarene er vist i tabell 4.1 – 4.3.

*Tabell 4.1: Miljøundersøkelse Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Beboernes vurdering av egen gates vegetasjon\*. De tre beste og de fire dårligste. Kun gater med 10 eller flere beboere er inkludert. Gjennomsnitt*

Gate	Karakter	Antall respondenter
Egnehjemveien	3,89	10
Svingen	3,7	20
Totengata	3,53	16
Munkegata	1,79	14
Sveriges gate	1,79	37
Kjøllberggata	1,58	66
Eiriks gate	1,33	25

\* En skal fra 1-5 ble brukt, der 5 er best

Gatene i Ekebergåsen, Svingen og Egnehjemveien, utmerker seg med mange fine små hager i tilknytning til de enkelte boligene. Dette er vegetasjon av typen rosebusker og blomsterbed. Totengata har et svært frodig og godt opparbeidet felles uteareal, hvor grønne busker dominerer. I motsetning til mange av de andre fellesarealene i studieområdet utmerket dette seg ved å være svært godt vedlikeholdt. Ikke uventet er det typiske bygater som Eiriks gate og Kjøllberggata som skårer aller dårligst på vegetasjonen (tabell 4.1). Dette er gater som helt og holdent mangler vegetasjon snarere enn å ha spesielt stygg vegetasjon.

Også når det gjelder bygningene, er det en gate i Ekebergåsen som utmerker seg med de desidert peneste bygningene. Egnehjemveien, som stort sett består av murhus i Engelsk hagebystil, er altså en form for arkitektur som respondentene setter stor pris på (tabell 4.2 på neste side).

Karakteristikkene av Myklegardgata er litt vanskeligere å forklare ut fra en «objektiv» vurdering. I og med at dette er en typisk bygate, er det noe overraskende at den skårer så høyt som den gjør. Det er nemlig svært få andre slike gater blant de best likte gatene når det gjelder bygninger.

Tabell 4.2: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Beboernes vurdering av egen gates bygninger\*. De tre beste og de tre dårligste. Kun gater med 10 eller flere beboere er inkludert. Gjennomsnitt

Gate	Bygninger	Antall respondenter
Egnehjemveien	4,5	10
Myklegardgata	3,65	22
Sveriges gate	3,61	37
Islands gate	2,39	18
St Halvards gate	2,16	43
Strømsveien	1,5	12

\* En skala fra 1-5 ble brukt, der 5 er best



Eksempel på den type arkitektur som faller i smak hos respondentene. Danmarks gate på Vålerenga.

Småhusbebyggelsen på Vålerenga appellerer også, noe som illustreres med Sveriges gates gode plassering. Samtidig ser vi at Islands gate og Strømsveien like ved skårer dårlig. Særlig Strømsveien skiller seg ut. Her var situasjonen den at gaten skjemtes av bygninger som hadde stått fraflyttet i mange år. Noen av dem var i realiteten rivningstomter. De bygningene som folk bodde i var heller ikke noe oppløftende syn, med fraflyttede butikklokaler i første etasje og dårlig vedlikehold. Siden intervjuene ble gjennomført har denne gaten blitt fullstendig endret, med oppussing av de gamle bygningene, og tetting av hullene i bygningsrekka med nye tre etasjes småblokker i tre.

Tabell 4.3 viser beboernes bedømming av egen gates gategulv. Det som er interessant her er at Strømsveien skiller seg såvidt klart ut med det peneste gategulvet og de desidert styggeste bygningene, mens for Egnehjemveien er situasjonen motsatt. Førstnevnte har, sammen med Galgebergområdet fått ny asfalt, brede fortau, nye gatelamper, busslommer, trær osv. Egnehjemveien har ikke fortau i det hele tatt og asfalten er svært hullete og ujevn. Dette er noe beboerne faktisk setter stor pris på fordi det holder trafikkmengden lav/farten nede.

*Tabell 4.3: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Beboernes vurdering av egen gates gategulv\*. De tre beste og de tre dårligste. Kun gater med 10 eller flere beboere er inkludert. Gjennomsnitt*

Gate	Gategulv	Antall respondenter
Strømsveien	4,5	12
Galgeberg	4,4	40
Totengata	3,56	16
Ryenbergveien	2,29	21
Schubelers gate	2,18	11
Egnehjemveien	1,7	10

\*En skala fra 1-5 ble brukt der 5 er best



*Eksempel på nylig opprustet gategulv på Harald Hårdrådes plass.*

## 4.2 Enkeltelementenes betydning for total karakteren

Det er også interessant å se vurderingen av gatens ulike elementer i forhold til beboernes totalvurdering. Egnehemveien blir oppfattet som den peneste totalt sett, og har også de peneste bygningene og den peneste vegetasjonen (tabell 4.4). Alle gatene i Ekebergområdet var i den nederste enden av respondentenes vurderingsskala når det gjaldt gategulvet, uten at dette spiller sterkt inn på den total karakter gatene får.

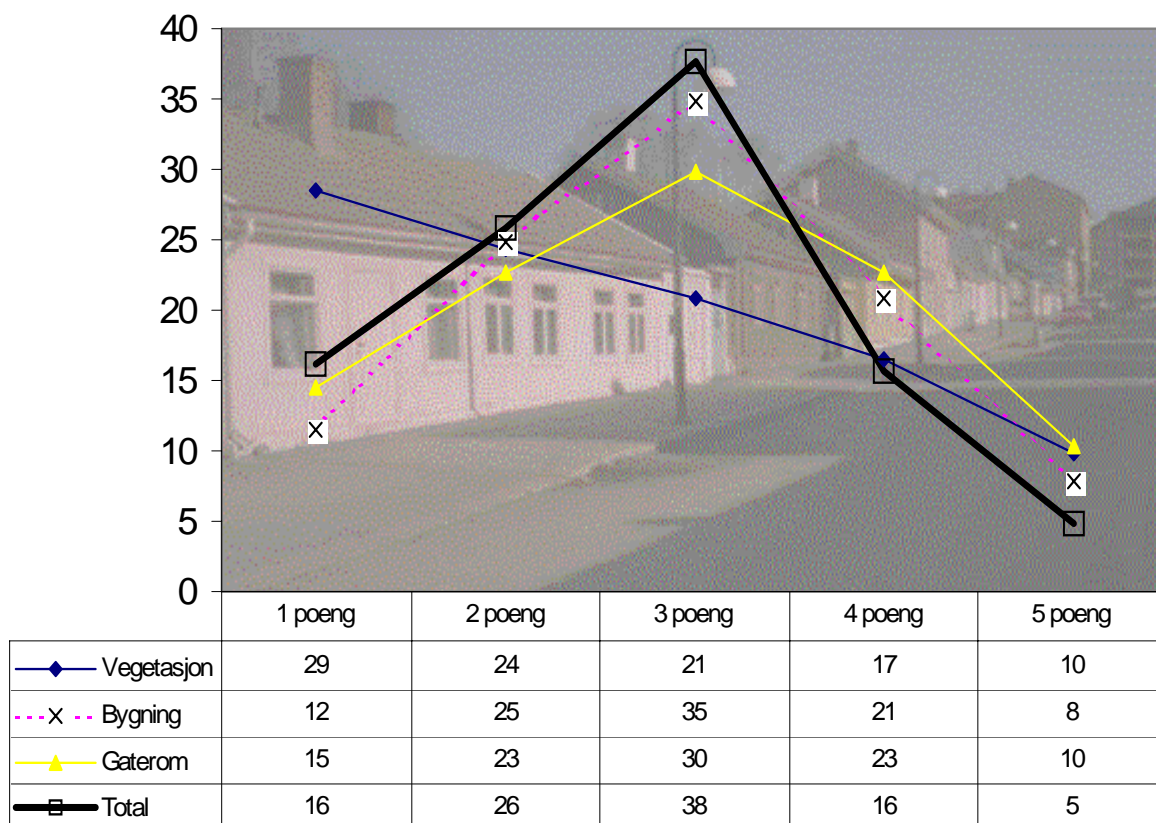
*Tabell 4.4: Miljøundersøkelse Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Den gjennomsnittlige vurdering av egen gates vegetasjon, bygninger og gategulv og total vurdering\*. De ti peneste og de ti styggeste gater der minst 10 beboere er intervjuet*

Gatenavn	Vegetasjon	Bygninger	Gategulv	TOTAL	Antall respondenter
Egnehemveien	3,89	4,5	1,7	3,9	10
Svingen	3,7	3,4	2,35	3,55	20
Totengata	3,53	3	3,56	3,47	16
Galgeberg	3,37	2,77	4,4	3,35	40
Klostergata	2,9	3,32	2,73	3,23	22
Sveriges gate	1,79	3,61	2,62	3,19	37
Ekebergveien	3,2	2,75	2,34	3,05	56
Schweigaards gate	2,63	3,21	3,5	3,04	168
Arups gate	2,89	3,3	3,14	3,03	37
Orknøygata	3,1	2,73	2,55	3	11
Hagegata	1,97	2,59	2,76	2,3	37
Jens Bjelkes gate	2,48	2,91	3	2,3	33
Herslebs gate	1,94	2,44	2,5	2,19	16
St Halvards gate	2,09	2,16	2,91	2,18	43
Eiriks gate	1,33	2,96	2,4	2,16	25
Åkebergveien	2,76	2,64	2,97	2,15	33
Håkons gate	2,08	2,46	3,23	2,08	13
Munkegata	1,79	2,71	2,5	2,07	14
Konows gate	2,06	2,65	2,61	2	31
Kjøllberggata	1,58	2,41	3,05	1,74	66

\* En skala fra 1-5 ble brukt, der 5 er best

For flere av de typiske «bygatene» i Gamlebyen/Tøyen-området er situasjonen den motsatte. Her har ressurser blitt brukt på opprustning av selve gategulvet, med nye lyktestolper, kantsteiner, brolegninger osv. Dette reflekteres til en viss grad i den bedømmingen beboerne gir av gategulvet, men det reflekteres ikke i like stor grad av total karakteren. I avsnitt 3.4 så vi likevel at den innsatsen som er blitt gjort i Strømsveien og Galgeberg-området har ført til en forbedring av beboernes totalvurdering av bolig gatene.

En enkel oppstilling av gjennomsnittsfordelingene for de fire spørsmålene gir et innblikk i hvordan karakterene fordeler seg for respondentene samlet sett se figur 4.1. Det er en viss grad av samsvar mellom gjennomsnittsfordelingen på de tre delmålene og totalmålet. Vegetasjon skiller seg imidlertid litt ut fordi det er langt flere som gir gata si karakteren 1 på vegetasjon, og færre som gir den 3, enn for de andre aspektene.



Figur 4.1: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Fordeling av delkarakterer og totalkarakterer (skala 1-5) for alle respondentene i undersøkelsen. Prosent av alle

For å se nærmere på sammenhengen mellom de fire variablene har vi gjennomført en regresjonsanalyse (vedleggstabell V3). Denne viser også at det er en sammenheng mellom faktorene vegetasjon, bygninger, gategulv og folks totale bedømming av gatens visuelle estetikk. Det er bygninger som har størst innvirkning på totalbedømmingen, deretter følger vegetasjonen og til sist gategulvet. I pilotstudien (Omenås m fl 1994) var vegetasjon den faktoren som oftest ble assosiert med en pen gate. Men, når vi her ser hvordan folk i praksis bedømmer en bestemt gate har altså vegetasjon en mindre innflytelse enn bygningsmessige forhold.

Disse tre faktorene forklarer til sammen ca 50 prosent av variasjonen i datamaterialet. Det er altså halvparten av variasjonen i folks totalvurdering som må forklares av noe annet enn vegetasjon, bygninger eller gategulv.



*Selv om asfalten er hullete og stygg, er det altså beboerne i dette området som synes gaten de bor i er penest.*

### **4.3 Et skille mellom utforming og vedlikehold er unødvendig for en sammenlikning av beboere-ekspert**

For å vurdere validiteten av den objektive registreringen må denne sammenlignes med beboernes karakteristikk av egne gater. Fordi det er gatene som er enheten her, og ikke den enkelte respondent, ble dette gjort med gatenes gjennomsnittskarakter som mål. Vi konsentrerer oss altså i dette avsnittet om elementene vegetasjon, bygninger og gategulv. Vi kommer nærmere inn på total karakterene i neste avsnitt.

En korrelasjonsanalyse av forholdet mellom utforming og vedlikehold av hhv bygninger, vegetasjon og gategulv og respondentenes egne vurderinger viser at det å skille mellom vedlikehold og utforming skaper visse skiller i de objektive bedømmingene. Som tabell 4.5 viser, er det imidlertid ikke så mye å hente i et slikt skille, annet enn for bedømmingen av gategulvet. For både bygninger og vegetasjon er korrelasjonene mellom hvert av de to objektive målene og det subjektive målet relativt like. Når det gjelder gategulvet ser vi nemlig at den objektive vurderingen av gategulvets vedlikehold samvarierer bedre med respondentenes vurderinger enn den objektive vurderingen av gategulvets utforming.

Tabell 4.5: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Sammenhengen mellom respondentenes egne vurderinger og de objektive registreringene i hver gate. Korrelasjonsfaktor

Objektive mål	Respondentenes vurderinger		
	Vegetasjon	Bygninger	Gategulv
Vegetasjonens utforming	0,56		
Vegetasjonens vedlikehold	0,48		
Bygningenes utforming		0,37	
Bygningenes vedlikehold		0,43	
Gategulvets utforming			0,40
Gategulvets vedlikehold			0,53

For vegetasjon og bygninger gjelder det altså at den objektive vurdering av utforming og vedlikehold samvarierer like mye med respondentenes egne oppfatninger. Det som er viktig i forhold til gategulvet er altså at det er rent og velholdt. For bygninger og vegetasjon er det en større grad av estetisk vurdering av utformingen som spiller inn.

Særlig i vurderingen av bygninger vil man kunne se at kulturelle forskjeller og forskjeller i erfaring spille inn. Noen vil f.eks. si at «alt gammelt er pent», uavhengig om det er snakk om falleferdige hus, andre vil kun være opptatt av hvor velholdte byggene er. Arkitektonisk stil vil også spille inn, Funksjonalistiske bygninger vil erfaringsmessig score lavere enn mer "klassiske" bygg med ornamenterte og bearbejdede fasader, hos folk flest.

Som vi så i forrige avsnitt var respondentenes vurderinger av vegetasjonen "mer kritisk" enn for de andre aspektene. Dette kan tyde på at vegetasjon noe lettere kan måles kvantitativt. Selv om noen blomsterbed er mer velholdte enn andre, kan man lettere enn for de andre elementene si at jo større mengde det er av den, jo penere er det. Som analysen viser er det likevel et visst element av estetisk smak som spiller inn. Vegetasjon er også det elementet i gaten hvor det er størst samsvar mellom den objektive og den subjektive bedømmingen.

For gategulv er det også enklere å måle estetiske kvaliteter. Her vil en enkel vurdering av vedlikeholdsgraden, om det er hull i asfalten, om kantsteinen er hele osv. fortelle mye om respondentenes opplevelse. Beboernes positive vurdering av gategulvet i Schweigaards gate og Strømsveien forteller at en generell opprusting, med beplantning og lyktestolper «betaler seg». Samtidig er folk negative i sin vurdering av noen av de «pene gatene» i Ekebergåsen, så som Egnehjemveien og Svingen. Dette er gater uten fortauskanter, og med svært dårlig forfatning på gatelegemet.

Vi ser at korrelasjonene mellom den objektive og den subjektive bedømmingen for alle tre elementene ligger under 0.50 (unntatt for Vegetasjonens utforming). Vil den bli bedre ved at vi finner gjennomsnittet av utforming og vedlikehold? Vi gjennomførte både en regresjonsanalyse og en korrelasjonsanalyse med gjennomsnittet av de to. Disse viste ikke klarere sammenhenger enn utforming og vedlikehold hver for seg. Dette er forklarlig, siden man ved et gjennomsyn av dataene kan se at det er liten forskjell på utforming og vedlikehold for de fleste av gatene.



For fremtidige undersøkelser blir konklusjonen at det er mest hensiktsmessig å bedømme gatens tre elementer, gategulv, vegetasjon og bygninger, uten å skille mellom utforming og vedlikehold. I vurderingen av bygninger og vegetasjon bør man legge like mye vekt på vedlikehold som på utforming, mens på gategulvet bør man legge mest vekt på vedlikeholdet.

#### 4.4 En enkel objektiv totalvurdering er nesten like god som en komplisert modell

Vi finner altså at det ikke uten videre går an å beregne seg frem til folks vurdering av ulike delelementer ved gatens estetikk ut fra en objektiv registrering. Men er det dermed ikke mulig å si noe om respondentenes totalvurdering? Eller er det en annen metode for å gjøre dette, basert på de registreringene vi har gjort?

For å teste dette gjorde vi fire regresjonsanalyser, se tabell 4.6. I den første brukte vi gjennomsnittet av vedlikehold og utforming for hver av de tre delaspektene, og testet disses sammenheng med folks totale vurdering. Den andre analysen så på forholdet mellom gatens/vegetasjonens/bygningenes utforming og folks totalvurdering. I den fjerde så vi på sammenhengen mellom den objektive totalvurdering og deltagernes totalvurdering. I den siste analysen så vi på hver enkelt av de objektive delkarakterene og den subjektive totalkarakteren. Også disse analysene ble gjort med gatene som enheter.

*Tabell 4.6: Miljøundersøkelsen Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Ulike typer objektive måls forklaringsstyrke i forhold til beboernes subjektive opplevelse av gaten de bor i. Resultater av regresjonsanalyser*

Type sammenheng (uavhengig variabel)	Forklaringsstyrke $R^2$
Utforming og vedlikehold - gjennomsnitt	0,21
Kun utforming av de tre aspektene	0,34
En objektiv totalvurdering av hele gaten	0,41
Utforming og vedlikehold	0,48

Vi ser altså at det å stykke opp den objektive bedømmingen av gatene medfører en økt forklaringsstyrke av folks totalopplevelse av gatens skjønnhet i forhold til det å gi gaten en enkelt objektiv totalkarakter. Forskjellen er imidlertid ikke så stor, en forskjell i  $R^2$  på 0,7 vil si at 7 prosentpoeng mer av variasjonen forklares av "den kompliserte" modellen med alle delkarakterene enn av den enkle modellen med kun totalkarakteren.

For å kunne komme praktisk til nytte, i forbindelse med vegplaner osv, bør imidlertid delkarakterene oppsummeres eller forenkles på en eller annen måte i ett enkelt tall. Som vi ser av tabellen er det ikke hensiktsmessig å lage et gjennomsnitt av utforming og vedlikehold, eller å kun trekke ut utformingen.

Det er her nærliggende å spørre seg om del-elementene må vektas på en eller annen måte, eller om andre del-elementer enn de vi har funnet gir en bedre forklaringsstyrke. Når det gjelder vektning, så ble det gjort noen forsøk på regresjonsanalyser hvor de ulike elementene ble tillagt ulik vekt. Disse ga ingen konkluderende svar. Når det gjelder muligheten for at andre del-elementer gir bedre forklaring, minner vi om at de del-elementene vi har brukt er basert på de



folks egne responser på hva som betyr noe i vurderingen av stygt og pent (Omenås m fl 1996).

Det å gjennomføre den objektive registreringen med flere enn en ”dommer” vil antageligvis øke presisjonen betraktelig. En sammenligning av den karakteren som blir gitt av flest av respondentene og den objektive registreringen for hver gate vil også kunne skape bedre sammenhenger enn de gjennomsnittsmålene vi her har brukt.

Til tross for noen uavklarte spørsmål synes det som at vi kan komme med følgende konklusjon:

For å predikere publikums visuelle opplevelse av en gate er det praktisk hensiktsmessig å foreta en objektiv totalvurdering av gaten. En slik objektiv totalvurdering må likevel være basert på en slags rettledning eller veileder som sikrer at observatøren tar hensyn til gitte kriterier i bedømmingen. Hvis observatøren gir karakterer for Gategulvets, Vegetasjonens og Bygningenes utforming og vedlikehold hver for seg, gir dette bedre samsvar med beboernes vurderinger, men er vanskeligere å oppsummere.

## 5. Vegtrafikkens betydning for visuelle forhold

### 5.1 Områder med lav trafikkbelastning får best karakter

I forundersøkelsen i 1994 ble det gjort enkle analyser av forholdet mellom vegtrafikkmengde og estetikk. Disse indikerte at denne sammenhengen var liten eller fraværende. Vi så imidlertid i avsnitt 4.2 at respondentenes opplevelse av bygninger, vegetasjon og gategulv ikke kunne forklare alt mht totalvurderingen av gaten. Vi ønsker derfor i dette kapitlet å se nærmere på sammenhengen mellom trafikkmengde og estetisk vurdering av gatene. Vi ønsker også å se på om de endringene som har skjedd i trafikken kan ha virket inne på beboernes vurdering av gatene.

Først skal vi se på sammenhengen mellom trafikkbelastningen i de enkelte delområdene og beboernes vurderinger (tabell 5.1) Vi deler her områdene grovt inn etter hvor sterk trafikkbelastning de har. Inndelingen er basert på andelen beboere i delområdet som blir utsatt for ulike trafikknivåer i sin boliggate (Kolbenstvedt 1998).

Tabell 5.1: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Beboernes karakteristikk\* av gaten de bor i fordelt på områder etter trafikkbelastning

Trafikk-belastning	Område	Gjennomsnittskarakter	Antall
LAV	2. Indre Vålerenga	3,10	115
	13. Ekebergskråningen	3,15	109
	4. St Halvards gate	2,35	34
MIDLERE	14. Jernbanelinja	2,88	136
	5. Schweigaards gate	3,08	134
	10. Oslo gate	2,36	25
	3. Strømsveien	3,27	75
HØY	11. Dyvekes vei	2,25	16
	6. Åkebergveien	2,19	70
	8. Dalehaugen	2,27	49
MEGET HØY	7. Kjølberggata	2,02	111
	1. Ensjøveien	2,32	50
HØY	9. Tøyen gt/Jens Bjelkes gt	2,65	135
	12. Konows gate	2,03	38
<b>Hele studieområdet</b>		<b>2,70</b>	<b>1097</b>

\* En skala fra 1-5 ble brukt, der 5 er best

Ut fra tabell 5.1 kan det virke som det er en viss sammenheng mellom vegtrafikk og estetikk. Områdene 2, 3, 5 og 13 som får de høyeste karakterene er alle blant de områdene med minst trafikk. Områdene 6, 7, 8 og 12 som har høy og meget høy trafikk får de dårligste gjennomsnittskarakterene.

## 5.2 ÅDT-kombi som mål på trafikken

Ved å ta for oss hver enkelt respondents individuelle trafikkbelastning blir bildet klarere. Men først noen ord om måling av trafikkbelastning.

I disse analysene ønsker vi å se folks svar i relasjon til de vegtrafikkmengdene som de er utsatt for. Vi bruker her vegtrafikkbelastningen ved boligen som mål. Det er imidlertid ikke bare trafikken i boligkata som bestemmer folks opplevelse av vegtrafikken der de bor. Vegtrafikken i nærliggende gater har også betydning. Vi har derfor i miljøundersøkelsene tatt i bruk et kombinert mål på vegtrafikkbelastning som også tar hensyn til trafikkmengden i nærliggende gater når disse har mer trafikk enn boligkata. Målet ble utviklet og evaluert i forbindelse med Trafikk og miljø-programmet (Klæboe 1991) og er senere benyttet i forbindelse med lokale miljøundersøkelser i ulike bydeler (Klæboe og Kolbenstvedt 1994). Disse studiene viser at det er en klarere samvariasjon mellom folks reaksjoner på trafikken og et kombinert mål på vegtrafikkbelastning enn mellom plager og trafikkmengden i boligkata.

Ved hjelp av trafikkdataene i lenkeregistret og koordinater for intervjuerpersonenes boligadresse beregnes både et mål for trafikkmengden i boligkata ( $\text{ÅDT}_{\text{bo}}$ ) og et mål for trafikkbelastning på den vegen innenfor en radius på 50 meter fra intervjuerpersonens bolig som har mest trafikk ( $\text{ÅDT}_{\text{max}}$ ). På grunnlag av disse to lages et mål for kombinert belastning, slik:

$$\text{ÅDT}_{\text{kombi}} = (2 * \text{ÅDT}_{\text{bo}} + 1 * \text{ÅDT}_{\text{max}}) / 3.$$

Det kombinerte målet innebærer at trafikkbelastningen i boligkata får et tillegg som tilsvarer en tredjedel av den delen av vegtrafikkbelastningen i maxgaten som overstiger vegtrafikkbelastningen i boligkata.

## 5.3 De mest trafikkerte gatene er de styggeste

Tabell 5.2 viser hvordan de tre ulike typene trafikk mål «påvirker» gjennomsnittskarakteren for gatens visuelle forhold.

Tabell 5.2: Miljøundersøkelsen Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Gjennomsnittskarakter for egen gate gruppert etter gatens trafikkbelastning etter tre ulike typer trafikk mål. Beboernes karakteristikk\*

Trafikkmengde	ÅDT Max	ÅDT i Boligkata	ÅDT Kombi
Under 2000	2,91	2,81	2,91
2000 til 3999	2,97	2,86	2,69
4000 til 5999	2,66	2,18	2,63
6000 til 9999	2,32	2,37	2,38
Over 10000	2,43	2,26	2,22

\* Det ble brukt en skala fra 1-5, der 5 var best

Hvis man bare ser på trafikken i boligkata er det en tendens, om enn noe uklar, til at økt trafikk betyr dårligere visuelle forhold. Hvis man ser på kombinasjonsmålet, og dermed tar hensyn til trafikken i nærliggende gater, blir denne tendensen mye klarere.

Vi ser altså at der det er mye trafikk gir folk generelt sett lavere karakterer på boligkatas estetikk. Vi kan imidlertid ikke si noe om årsaksammenhenger her,

dvs vi vet ikke om det er trafikken i seg selv som gir de negative resultatene eller om vegtrafikken tilfeldigvis er høyere i de områdene som i utgangspunktet har lavest estetisk verdi. Man vet ikke ut fra dette om de minst trafikkbeltede områdene rett og slett er penere enn de andre. Det er rimelig å anta at mye trafikk i et område fører til fraflytning og forfall, noe som igjen fører til lavere estetisk verdi.

#### 5.4 Trafikken har betydning for folks vurdering av bolig gatens visuelle kvaliteter

For å kontrollere for effekten av trafikk på total karakteren la vi til den gjennomsnittlige årsdøgntrafikken (ÅDT bo) i tre av de lineære regresjonsmodellene som ble brukt i avsnitt 4.4 for beregning av respondentenes total karakter. Tabellen nedenfor viser hvor stor økningen i forklaringskraft var for de ulike modellen når trafikkmengden ble lagt til.

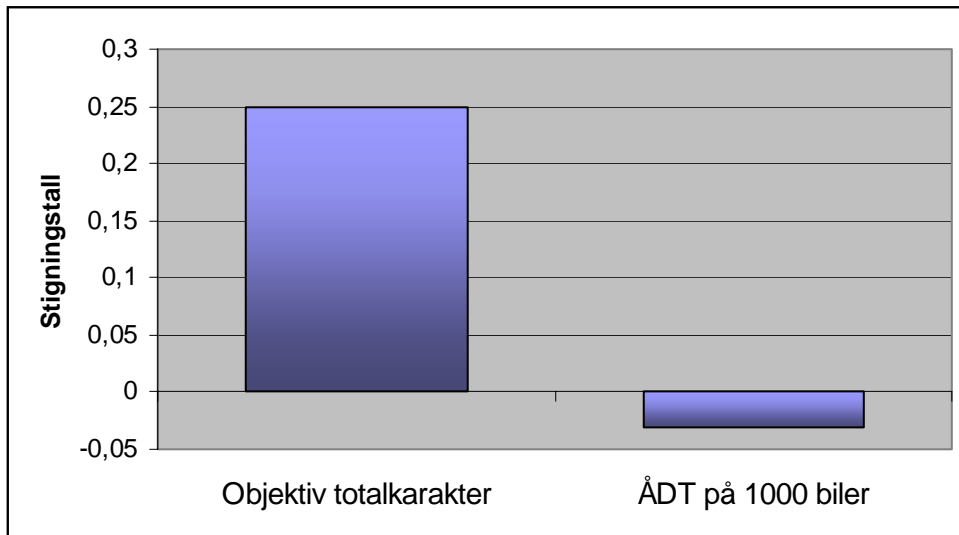
*Tabell 5.3: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo. Forklaringsstyrken til tre lineære regresjonsmodeller som alle har respondentenes total karakterer som avhengig variabel*

Type sammenheng (uavhengig variabel)	R <sup>2</sup> uten ÅDT	R <sup>2</sup> med ÅDT	Økning i R <sup>2</sup>
Respondentenes delkarakter	0,7	0,70	0,005
Objektive delkarakterer	0,48	0,51	0,030
Objektive total karakterer	0,41	0,45	0,044

Tabellen viser at trafikkmengden bidro mest til å forklare forholdet mellom registrert total karakter og respondentenes totalvurdering. Ved å inkludere ÅDT-mengden i denne modellen ble 4,5 prosent mer av variansen i beboernes totalvurdering av egen gate forklart.

Den første konklusjonen man kan dra av dette er at siden trafikkmengden bidrar til å øke den objektive registreringens forklaringsstyrke i forhold til beboernes responser kan det virke som beboerne i større grad enn "eksperten" lar seg påvirke av trafikkmengdene.

Videre viser selve modellen at koeffisienten eller stigningstallet for ÅDT er ca 1/8 av koeffisienten for den objektive total karakteren (se figur 5.1, selve modellen er gjengitt i Vedleggstabell V.7). Dette innebærer at en nedgang i ÅDT på 8300 biler innebærer en økning i respondentenes total karakter med 1 poeng.



Figur 5.1: Hvor mye respondentenes total karakter endres ved en økning på 1 i enten objektiv total karakter eller ÅDT.

I lys av dette kan man anslå at den opprustningen som har skjedd av Strømsveien, og som altså førte til en forbedring av gjennomsnittskarakteren på 1,5 poeng, tilsvarer en reduksjon i trafikkmengden på ca 12 500 biler i døgnet.

Et problem med denne analysen er at den ikke tar hensyn til hva slags type trafikk som går i de ulike gatene. Selv om tungrafikkandelen er relativt konstant i de fleste gatene, finnes det visse unntak, som f.eks. Schweigaards gate som har en stor andel busstrafikk. I disse gatene kan man anta at trafikken vil spille mer negativt inn enn det ÅDT indikerer.

Det er viktig å påpeke at denne analysen ikke ser på de faktiske endringene som har vært i trafikkbelastninger fra 1994 til 1996. Vi ser her kun på forskjellene i trafikkmengde mellom de ulike gatene i datamaterialet på ett tidspunkt, dvs i 1996.

## 5.5 Trafikkendringene fra 1994 til 1996 har ikke ført til konsistente endringer i beboernes vurderinger

Vi ser altså at de forskjellene som eksisterer mellom gatene i datamaterialet når det gjelder trafikk tall forteller litt om hvordan respondentene bedømmer dem estetisk. Hvordan er det så med de endringer som har skjedd i trafikken fra 1994 til 1996? Har de hatt noen betydning for hvordan det ser ut?

Tabell 5.4: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo. Endring fra 1994 til 1996 i gjennomsnittlig vurdering av egen gate i områder med ulik grad av trafikkendring i største gate i delområdene

Delområdets navn	Trafikkutvikling ÅDT 94 - 96	Endring i karakter*	(N)
1. Ensjøveien	800	-0,35	50
2. Indre Vålerenga	0	0,16	115
3. Strømsveien	-400	0,67	75
4. St Halvards gate	-600	-0,06	34
5. Schweigaards gate	-1000	0,25	134
6. Åkebergveien	0	0,02	69
7. Kjøllberggata	-600	-0,15	111
8. Dalehaugen	-1400	-0,16	49
9. Tøyengata/Jens Bjelkes gate	0	0,16	134
10. Oslo gate	1700	-0,1	25
11. Dyvekes vei	-55000	-0,25	16
12. Konows gate	0	-0,4	38
13. Ekebergskråningen	0	-0,11	109
14. Jernbanelinja	-300	-0,1	134

\* En skala fra 1-5 ble brukt, der 5 var best

En enkel analyse av endringen i beboernes vurdering av egen gate fra 1994 til 1996 og endring i trafikkmengde viser at det er liten konsistens i resultatene. Området rundt Konows gate har hatt den største forverringen i de estetiske forholdene. Selve Konows gate har imidlertid ikke hatt noen endring i trafikken målt med et rent ÅDT-mål. En oversikt over andelen beboere i delområdet som har en ÅDTkombi på over 6000 (se vedleggstabell V6) viser riktignok at denne andelen har økt fra 57 til 68 prosent fra 1994 til 1996.

Strømsveien, som har hatt den største forbedringen når det gjelder beboernes vurdering, har hatt en liten nedgang i antall biler. Dette området har faktisk hatt en økning i andelen respondenter med mer enn 6000 ÅDTkombi fra 1994 til 1996 (vedleggstabell V6). Dette skyldes at en større andel av intervjuene er foretatt nær de sterkt trafikkerte gatene Åkebergveien og Dalehaugen i 1996 enn i 1994. Den absolutte trafikkmengden i hele området har gått noe ned siden 1994. Den største endringen her skjedde imidlertid i tiden før 1994 da hovedvegen (gamle E6) ble lagt ned i Vålerengatunnelen. Den forbedringen vi ser i Strømsveien og i Schweigaards gate, er mest sannsynlig et resultat av den generelle opprustningen som er foregått i disse områdene, se avsnitt 5.5.

Et problem med oversikten i tabell 5.1 er at den kun tar for seg absolutte trafikkendringer fra 1994-1996. Det er imidlertid rimelig å anta at selve trafikknivået vil ha noe å si for hvordan endringene oppleves. Der det er mye trafikk fra før av vil ikke en endring på 1000 biler i døgnet ha stor betydning. I mange av gatene i området vil en økning på 1000 biler innebære en fordobling av trafikken. Dette vil da oppleves som en større endring.

Med bakgrunn i dette gjorde vi en regresjonsanalyse hvor vi så endringen i trafikkmengde relativt til trafikknivået. Denne regresjonsanalysen av sammenhengen mellom trafikkendringen fra 1994-96 og endringen i beboernes vurdering ga imidlertid heller ingen entydige resultater, og forklarte veldig lite av variasjonen i dataene.

Ut fra de data vi har fra 1994 og 1996, der det i de fleste gater kun skjedde små endringer, kan vi ikke finne noen klar sammenheng mellom faktiske endringer i trafikknivå og respondentenes vurderinger. Som vi så i avsnitt 5.3 tyder likevel resultatene av intervjuundersøkelsen på at trafikkmengden i et område betyr noe for beboernes estetiske vurdering av gatene. I senere undersøkelser er det derfor behov for å se nærmere på forholdet mellom endringer i trafikkmengde og estetikk i områder der det skjer større endringer.

## 5.6 Faktiske forbedringer av gaterommet er viktig

Det kan argumenteres at de to årene som er gått mellom de to trafikkmålingene og de to estetiske målingene er for kort tid til å se noen effekter, man trenger mer tid for at endringene skal «sette seg». For de fleste av områdene har det også skjedd svært lite trafikalt etter 1994, mens det i tiden før dette var til dels store endringer. Kan det være at disse tidligere endringene har gitt resultater? En regresjonsanalyse som også tar hensyn trafikktutviklingen i de siste 9 årene, i stedet for bare 2 år, tyder ikke på det.

Strømsveien med Galgeberg, og Schweigaards gate er blant de gatene som har fått den mest positive endring av respondentenes vurderinger siden 1994. Dette er gater som hadde en sterk trafikkreduksjon i tiden før 1994, og som også har hatt en liten nedgang i tiden etterpå. Mer viktig er det imidlertid at dette er områder hvor det er satset mye på utbedringer av uterommet. Her har Miljøbyen Gamle Oslo stått bak opparbeidelse av små parkanlegg, og vegmyndighetene har rustet opp gaterommene med brostein, beplantning og bevisst estetisk satsning. Disse gatene er blant de som får den beste vurderingen når det gjelder gaterommet av respondentene. Her er det altså den satsningen som har fulgt i kjølvannet av en trafikkreduksjon, og ikke selve trafikkreduksjonen som har gitt resultater.

Kjølberggata, som har hatt en jevn senkning i trafikknivået helt siden 1987, ble bedømt mer negativt i 1996 enn i 1994. Dette er et område som ikke har hatt noen visuell opprustning, hvor man altså skulle forvente en forbedring av karakteren hvis trafikkendringen isolert sett skulle ha noen betydning. Dog ligger trafikken fortsatt på et ganske høyt nivå, med ca 7 000 ÅDT.



*Eksempel på at det ikke bare holder å legge om trafikken, Kjøllberggata vinteren 1995*



# Litteratur

- Fyhri, A. 1994  
*A Cross Cultural Study of Preference for Architecture*. University of Surrey.  
Ikke publisert hovedoppgave.
- Fyhri, A. 1996a  
*Etterundersøkelser Ekeberg tunnelen 1996. Fellesintervjuer - utvalg, spørreskjemaer og frekvenser*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1052/96.
- Fyhri, A. 1996b  
*Etterundersøkelsen Ekeberg tunnelen - arbeidsopplegg for visuelle forhold*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arbeidsdokument TP/1008/96.
- Hanssen, J U. 1997  
*Etterundersøkelser Ekeberg tunnelen 1996. Trafikksystem, trafikkregistreringer og lenkeregister*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1055/96.
- Herzog T. R. 1982  
*The Prediction of Preference for Unfamiliar Urban Places*. Population and Environment, vol 5 (1) 43-59.
- Klæboe, R. 1991  
*Grenseverdier og virkningskurver*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 0973/91.
- Klæboe, R, og Kolbenstvedt, M. 1994  
*Bomiljøet på Grünerløkka/Sofienberg – en intervjuundersøkelse*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 265/1994.
- Klæboe, R og Kolbenstvedt, M. 1995  
*Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Hovedresultater fra intervjuundersøkelsen*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1005/95.
- Klæboe, R. 1995  
*Miljøundersøkelsene Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Felles intervjuundersøkelse – utvalg, spørreskjema og frekvenser*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1008/95.
- Kolbenstvedt, M. 1998  
*Beboernes opplevelse av trafikkmiljøet i Ekeberg/Gamle Oslo. Noen resultater fra intervjuundersøkelser i 1994 og 1996*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1096/1998.
- Omenås, O, Kolbenstvedt, M og Klæboe, R. 1996  
*Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Beboernes opplevelse av visuelle forhold - et pilotprosjekt*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1028/96.

Vegdirektoratet. 1995

*Konsekvensanalyser, Metodikk for ikke-prissatte konsekvenser.* Oslo.  
Håndbok-140.

Wilson, M. 1996

*The Socialization of Architectural Preference.* Journal of Environmental  
Psychology, vol 16, 33-44.

Young, D. 1978

*The Interpretation of Form: Meanings and Ambiguities in Contemporary  
Architecture.* University of Surrey. Ikke publisert hovedoppgave.

# Vedleggstabeller

*Vedleggstabell VI: Miljøundersøkelse i Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Andel av befolkningen som oppgir at gaten/omgivelsene er stygge som et problem ved området de bor i. Prosent av alle intervjuede*

Delområde/Gatestrekning	Andel %
1. Ensjøveien	0
2. Indre Vålerenga	5
3. Strømsveien	7
4. St Halvards gate	6
5. Schweigaards gate	6
6. Åkebergveien	13
7. Kjøllberggata	4
8. Dalehaugen	0
9. Tøyengata/Jens Bjelkes gate	6
10. Oslo gate	4
11. Dyvekes vei	0
12. Konows gate	8
13. Ekebergskrånningen	9
14. Jernbanelinja/Arups gate	4

*Vedleggstabell V.2 : Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Den gjennomsnittlige vurdering av egen gate i alle studieområdene. Kun gater med 10 eller flere beboere er tatt med.*

Område Gatnavn	Objektiv total karakter	Beboernes totalvurdering	(N)
1 Ensjøveien	2	2,32	50
2 Etterstadgate ( til 16)	2	2,97	13
Etterstadgata(over 16)	4	3	29
Islands gate	2	2,89	18
Orknøygate	3	3	11
Sveriges gate	5	3,19	37
3 Galgeberg	4	3,35	40
Strømsveien	4	2,67	12
Totengata	5	3,47	16
4 St Halvards gate	3	2,18	43
Schweigaards gate (unntatt 94 og	4	3,01	155
5 Klostergata	2	3,23	22
Myklegardgate	2	2,73	22
5, 14 Schweigaards gate (94 og 96)	1	3,25	13
6 Eiriks gate	3	2,16	25
Håkons gate	2	2,08	13
Åkebergveien	1	2,15	33
7 Jens Bjelkes g (34 til 42)	3	2,44	25
Kjølberggata	1	1,74	66
8 Enebakkveien	2	2,31	42
9 Hagegata (over 5)	2	2,48	27
Hagegata (til 5)	3	1,8	10
Herslebs gate	2	2,19	16
Motzfeldts gate	2	2,89	19
Schubelers gate	2	2,8	11
Tøyengate (39-45, minus 40)	3	2,81	48
10 Oslo gate	1	2,58	12
11 Konows gaye (55 til 79)	*	1,79	14
Ryenbergveien (til 35)	5	1,92	10
12 Ryenbergveien (over 35)	3	3,29	11
13 Egnehemveien	5	3,9	10
Ekebergveien	4	3,05	56
Svingen	5	3,55	20
14 Arups gate	2	3,03	37
Munkegata	2	2,07	14

\*Data mangler

Vedleggstabell V3a: Resultater fra regresjonsanalyse over sammenheng mellom vegetasjon, bygninger, gategulv og total karakter

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,639(a)	,408	,406	,8209

a Predictors: (Constant), PENGATE, PENBYGN, PENVEGET

Vedleggstabell V3b: Resultater fra regresjonsanalyse over sammenheng mellom vegetasjon, bygninger, gategulv og total karakter

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,438	,093		4,730	,000
	PENVEGET	,256	,020	,315	12,747	,000
	PENBYGN	,425	,024	,440	18,012	,000
	PENGATE	,121	,021	,136	5,669	,000

a Dependent Variable: TOI26

*Vedleggstabell V.4: Beboernes vurdering av egen gate i 1994 og 1996. Kun gater over 10 respondenter er inkludert*

	Total karakter 96	Total karakter 94	Endring	Antall spurte 1996
Strømsveien	1,19	2,67	1,48	12
Galgeberggata	2,48	3,35	0,87	40
Islands gate	2,45	2,89	0,44	18
Tøyengata	2,57	2,81	0,24	48
Etterstadgata	2,74	2,98	0,24	43
Klostergata	3	3,23	0,23	22
Egnehjemveien	3,7	3,9	0,2	10
Motzfeldts gate	2,71	2,89	0,18	19
Eiriks gate	2,06	2,16	0,1	25
Herslebs gate	2,11	2,19	0,08	16
Orknøygata	2,93	3	0,07	11
Myklegardgata	2,67	2,73	0,06	22
Schweigaards gate	2,99	3,04	0,05	168
Oslo gate	2,54	2,58	0,04	12
Svingen	3,53	3,55	0,02	20
Arups gate	3,03	3,03	0	37
Totengata	3,5	3,47	-0,03	17
Hagegata	2,33	2,3	-0,03	37
Håkons gate	2,15	2,08	-0,07	13
Jens Bjelkes gate	2,37	2,3	-0,07	33
St Halvards gate	2,28	2,18	-0,1	44
Ekebergveien	3,15	3,05	-0,1	56
Åkebergveien	2,25	2,15	-0,1	33
Enebakkveien	2,46	2,31	-0,15	42
Schubelers gate	3	2,8	-0,2	10
Sveriges gate	3,39	3,19	-0,2	36
Ryenbergveien	2,61	2,4	-0,21	20
Ensjøveien	2,56	2,32	-0,24	50
Kjøllberggata	2,13	1,74	-0,39	66
Konows gate	2,63	2	-0,63	31
Munkegata	2,71	2,07	-0,64	14

*Vedleggstabell V.5: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1996. Den gjennomsnittlige vurdering av egen gates vegetasjon, bygninger og gategulv. Kun gater med 10 eller flere beboere er inkludert*

Gatenavn	Vegetasjon	Bygninger	Gategulv	TOTAL	Antall respondenter
Egnehjemveien	3,89	4,5	1,7	3,9	10
Svingen	3,7	3,4	2,35	3,55	20
Totengata	3,53	3	3,56	3,47	16
Galgeberggate	3,37	2,77	4,4	3,35	40
Klostergata	2,9	3,32	2,73	3,23	22
Sveriges gate	1,79	3,61	2,62	3,19	37
Ekebergveien	3,2	2,75	2,34	3,05	56
Schweigaards gate	2,63	3,21	3,5	3,04	168
Arups gate	2,89	3,3	3,14	3,03	37
Orknøygata	3,1	2,73	2,55	3	11
Etterstadgata	2,19	2,84	2,43	2,98	42
,Islands gate	2,83	2,39	2,61	2,89	18
Motzfeldts gate	2,42	3	3,05	2,89	19
Tøyengate	3,39	3	2,71	2,81	48
Schubelers gate	3,09	3,45	2,18	2,8	11
Myklegardgate	1,91	3,65	2,59	2,73	22
Strømsveien	2,83	1,5	4,5	2,67	12
Oslo gate	2,58	2,92	2,42	2,58	12
Ryenbergveien	2,5	3,24	2,29	2,4	21
Ensjøveien	2,7	2,46	2,74	2,32	50
Enebakkveien	2,81	2,74	3,05	2,31	42
Hagegate	1,97	2,59	2,76	2,3	37
Jens Bjelkes gate	2,48	2,91	3	2,3	33
Herslebs gate	1,94	2,44	2,5	2,19	16
St Halvards gate	2,09	2,16	2,91	2,18	43
Eiriks gate	1,33	2,96	2,4	2,16	25
Åkebergveien	2,76	2,64	2,97	2,15	33
Håkons gate	2,08	2,46	3,23	2,08	13
Munkegata.	1,79	2,71	2,5	2,07	14
Konows gate	2,06	2,65	2,61	2	31
Kjøllberggata	1,58	2,41	3,05	1,74	66

Vedleggstabell V.6: Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994 og 1996. Endring i visuelle forhold og intervjupersoner i ulike delområder/gatestrekninger etter vegtrafikkbelastning i ÅDT<sub>kombi</sub>. Prosent (N=1074 (1994) og N=1073 (1996))

Om- råde	Gatestrekning	Vegtrafikkbelastning ÅDT <sub>kombi</sub> 1994			Vegtrafikkbelastning ÅDT <sub>kombi</sub> 1996			Endring av gj.sn. karakter	(N)
		<2000 %	2000- 5999 %	6000+ %	<2000 %	2000- 5999 %	6000+ %		
1	Ensjøveien	32	55	13	29	47	24	-0,35	50
2	Indre Vålerenga	100			99	1		0,16	115
3	Strømsveien	58		42	45		55	0,67	75
4	St.Halvards gate	38	62		100			-0,06	34
5	Schweigaards gate	64	36		51	48	1	0,25	134
6	Åkebergveien	45	55		16	80	4	0,02	69
7	Kjøllberggata	1	43	56	1	39	60	-0,15	111
8	Dalehaugen		40	60		45	55	-0,16	49
9	Tøyengata/Jens Bjelkesgate	19	39	42	25	41	34	0,16	134
10	Oslo gate	33	38	29	28	72		-0,10	25
11	Dyvekes vei	44		56	56	25	19	-0,25	16
12	Konows gate	19	24	57	6	26	68	-0,40	38
13	Ekebergskråningen	99	1		97	2	1	-0,11	109
14	Jernbanelinja	41	59		45	55		-0,10	134
	Alle områder	47	31	22	45	34	21		1097

Vedleggstabell V.7: Resultater fra regresjonsanalyse over sammenheng mellom vegtrafikkmengde i 1000 ÅDT, objektiv total karakter og respondentenes total karakter.

Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardi- zed Coefficien- ts	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,048	,036		56,342	,000
	TOTAL	,250	,010	,585	24,039	,000
	AADT2	-,030	,003	-,216	-8,882	,000

a. Dependent Variable: TOTAL