

# Undergrunnen og Byrommet

Peter Kleven

AAR 4853

---

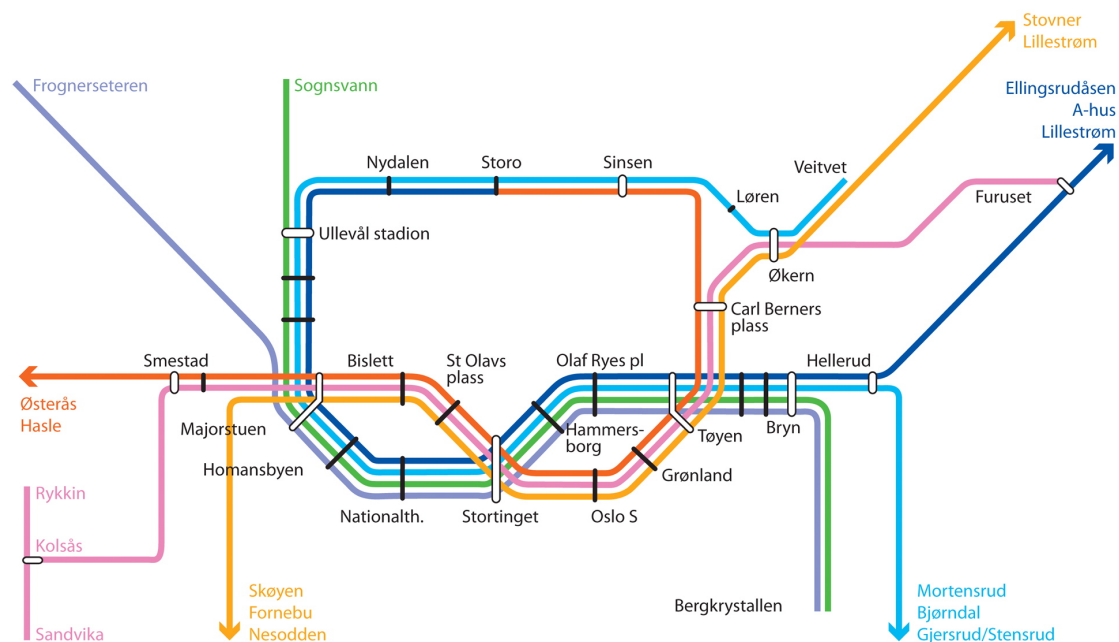
Parallelt med industrialiseringen på 1800-tallet fulgte en eksplosiv byvekst. Produksjon og arbeidsplasser, som tidligere hadde ligget utenfor byene, ble flyttet inn til sentrum, og immigrasjonen økte kraftig. Muligheten til arbeid og økt velstand, førte til at svært mange flyttet inn til byene i denne perioden. I England økte den urbane populasjonen fra 17 % i 1801, til 72 % i 1891 ([en.wikipedia.org/wiki/Urbanization](http://en.wikipedia.org/wiki/Urbanization)). Den hurtige urbaniseringen var utfordrende for byene på mange måter, men spesielt utfordrende var transportbehovet. Utviklingen på dette området gikk i sin tid svært raskt. I 1863 åpnet verdens første undergrunnsbane i London, som da var verdens største by ([en.wikipedia.org/wiki/London\\_Underground](http://en.wikipedia.org/wiki/London_Underground)). Store deler av byen ble knyttet sammen, og transportsystemet gjennomgikk en høyst nødvendig effektivisering. I dag er undergrunnsbanen en naturlig del av transportsystemet i de fleste større byer. Det er en avgjørende faktor for byenes funksjonsdyktighet og for en videre bærekraftig byutvikling.

Tema for min diplom, som jeg vil gjøre i samarbeid med Sixten Stavelin, er utvikling av friområdet Lille Bislett, sør for Bislett stadion, med utgangspunkt i den kommende T-banestasjonen på området. Det er en problemstilling med både bymessig og lokal skala, som legger opp til undersøkelser og diskusjon rundt kollektivtransportens- og byrommets rolle, i en stadig fortettet bystruktur.

Oslo er en av de raskest voksende byene i Europa. Byen har per i dag det foreløpig eneste T-banenettet i Norge, med 221 000 reisende daglig ([no.wikipedia.org/wiki/T-banen\\_i\\_Oslo](http://no.wikipedia.org/wiki/T-banen_i_Oslo)). Som den største aktøren i kollektivtransporten vil T-banen være et svært viktig satsningsområde i de kommende årene, i en tid der ideen om bærekraftige byer står sterkt.

Tradisjonelt har utbyggingen av T-banenettet i Oslo fokusert på å knytte de omkringliggende områdene nærmere sentrum. De fleste stasjonene ligger derfor over bakken, i områder med relativt lav befolkningstetthet. Ifølge Ruters rapport *K2012* (2011), er behovet i dag stort for en utbygging, og da hovedsakelig ikke utover, men innover. Kapasiteten er sprengt i den eksisterende sentrumstunellen, og ønsket er å bygge to nye tunneller gjennom

indre by. På denne måten vil tett befolkede områder som Bislett og Grünerløkka knyttes opp mot T-banenettet, som et viktig ledd i en bærekraftig byutvikling.



Kart som viser utbedret T-banenett med nye tunneller gjennom indre by. (K2012, Ruter)

Dette scenariet åpner for mange interessante tanker og utfordrende problemstillinger. Nye stasjoner i indre by vil uten unntak etableres under bakken, da en tett bystruktur ikke tillater noe annet. Det vil også være naturlig å tro at de permanente inngrepene over bakken vil bli små, da det er begrenset med plass nær sentrum. Likevel vil det kunne innebære store endringer for de nærliggende områdene, noe som gjør diskusjonen om plassering svært viktig. Ruters rapport K2012 (2011) anslår at den kommende T-banestasjonen på Bislett vil bli en av de travleste stasjonene i indre by. Boligmassen er svært tett, og hensynet til eksisterende og fremtidig flyt av mennesker bør være stort.

Historisk sett har det vært vanlig å legge slike knutepunkt i nærheten av offentlige plasser eller friområder. I sentrumsnære boligområder er det sparsomt med slike byrom, som i tillegg brukes av mange barn og unge. Spørsmålet om utrygghet og sosiale kontraster er derfor helt sentralt. Steder der mange mennesker ferdes, og oppholder seg midlertidig, kan ofte oppleves som mindre trygge. En stor T-banestasjon vil dessuten tiltrekke seg personer fra alle samfunnslag, på godt og vondt.

Dagens urbane befolkningsvekst gjør stadig flere byer avhengig av T-bane som transportmiddel. Vurdert fra et transportmessig ståsted er utbygging av T-

banenett et positivt tilskudd til enhver storby i vekst. På en annen side vil en slik utbygging kunne føre til utfordringer lokalt, da nye knutepunkter vil utfordre eksisterende sosialt miljø, og skape nye premisser for sosialt liv. Etter norsk målestokk er dette et nytt og lite undersøkt tema, på tross av at dagens situasjon gjør dette svært aktuelt. Å undersøke dette fra et vurderende arkitektonisk ståsted tror jeg derfor har stor verdi;

### ***Hvordan vil etableringen av en T-banestasjon kunne påvirke det offentlige rom i en tett og urban bystruktur?***

#### **...med byen som målestokk**

For å få en best mulig framstilling av de mulige endringene, vil jeg begynne med det store bildet og deretter jobbe meg gradvis innover. Det er viktig å huske på at en sentral T-banestasjon vil påvirke byen som helhet og ikke bare sitt nærmiljø. I større byer med et velutviklet T-banenett vil innbyggerne ofte definere byen rundt dette nettverket. Når brorparten av kollektivreisene foregår under bakken, og ikke på overflaten, påvirker dette hvordan den reisende oppfatter byen. Det vil gjøre det vanskelig å vurdere retning og avstand for reisen. Dette vil føre til at byen oppfattes som mindre, og at stasjonene langs T-banenettet vil spille en sentral rolle i det mentale bykartet.

For å illustrere dette nærmere vil jeg sammenlikne et nærliggende eksempel; avstand fra Majorstua til forholdsvis Bislett og Nasjonalteateret. Strekningene i luftlinje for de to eksemplene er for Bislett ca. 900 meter og for Nasjonalteateret ca. 1800. Det er altså en betydelig forskjell. Undersøker man så Ruters reiseplanlegger på nett (*22.09.2014*), vil man oppdage at raskeste vei fra Majorstua til Bislett kollektivt, innebærer minst 4 minutter med buss og deretter 4 minutter med trikk, pluss tilleggstid for bytte. Det er oppgitt ca. 10 avganger i timen. For strekningen Majorstua – Nasjonalteateret er det oppgitt en reisetid på 2 minutter med T-banen, med 28 avganger i timen. Selv om den fysiske avstanden til Nasjonalteateret er det dobbelte av avstanden til Bislett, er den faktiske avstanden langt kortere.

Hvordan er så dette relevant? For det første har tilgjengeligheten som T-banen tilbyr tydelig påvirket Majorstuas og Nasjonalteaterets posisjon i byen. De

rommer knutepunktstasjoner, med en svært høy grad av offentlig karakter. Det er områder befolkningen kjenner godt til og bruker, hovedsakelig som følge av sin sentrale posisjon i kollektivsystemet. Med dette i bakhodet synes jeg det er veldig interessant å se fremover, med fokus på de kommende T-banetunellene, som vil inkludere både Bislett og Grünerløkka i nettverket.

Det er ingen tvil om at disse tett befolkede områdene vil få en enda viktigere plass i byen. Ifølge Ruters rapport *K2012* (2011) er det forventet at linjene fra Bislett og Grünerløkka til sentrum vil være to av de travleste strekningene i form av antall reisende. Med sammenlikningen fra tidligere i bakhodet, vil reisetiden fra Majorstua til Bislett reduseres til snaue ett minutt, ned fra 10 minutter. Dette kan føre til at Bislett gradvis overtar Nasjonalteaterets posisjon som viktigste T-banestasjon fra vest mot sentrum.

Jeg vil videre fokusere på Bislett og tilsluttende områder i dette essayet, da det er mest relevant for min diplom. Tema som diskuteres vil stort sett også være gyldig for Grünerløkka, og andre kommende stasjoner i indre by.



Flyfoto over Bislett med området Lille Bislett rett sør, og rundkjøringen nord-vest, for stadion.  
(Finn.no 26.10.2014)

Bislett er i dag, etter norsk målestokk, et boligområde med høy tetthet. De offentlige byrommene brukes mye, men av personer som selv bor i nærområdet. Dette vil trolig endre seg når den nye stasjonen bygges, og her er det lett å trekke paralleller til Kevin Lynch, og hans observasjoner om "*mental mapping*" i *Image of the City* (1960). Rundkjøringen på Bislett er i dag en *node*, det vil si et referansepunkt for området. Denne noden er likevel av relativt lokal karakter. Ruters rapport K2012 (2011), anslår stor sannsynlighet for at T-banestasjonen vil legges i nærheten av Bislett Stadion. Analyser underbygger at den vil plasseres nær det åpne friområdet sør for stadion, populært kalt Lille Bislett. Den nøyaktige plasseringen er ikke for meg på dette tidspunktet relevant, da endringene for området vil bli de samme. Stasjonen vil bli en ny *node* i området, ikke bare for nærmiljøet, men for store deler av byen. Oslo by vil få et annet forhold til Lille Bislett, og som et resultat vil området oppleve større aktivitet og trafikk enn tidligere. Som et viktig referansepunkt i byen, kan derfor Bislett med sine fastboende bli nødt til å "dele" sine offentlige byrom, i større grad enn tidligere. Det vil by på utfordringer.

### **...med trygghet som faktor**

Det er mange antagelser om sikkerhet og kriminalitet på T-banen og i nærheten av stasjoner. I mange tilfeller vil de også være riktige; New York er et eksempel på dette. Byens underjordiske nettverk av uoversiktlige stasjoner, kombinert med en stor og sammensatt befolkning, førte tidligere til at T-banen var utrygg. Viktigere enn den faktiske kriminaliteten på T-banen, er kanskje likevel den mentale avstanden mange føler til sine medpassasjerer, når de er nede i T-banesystemet. Man ønsker av forskjellige grunner ikke å tiltrekke seg oppmerksomhet fra fremmede, da man ikke med sikkerhet kan vite hvilke typer mennesker man omgir seg med. Flere velger derfor å isolere seg, noe som er naturlig når man befinner seg på et avgrenset område, med mange ukjente personer. Dette har gjort mange T-banestasjoner til steder for fremmedgjøring, som vanskelig lar seg integrere som en del av det offentlige rom. Det er synd, da stasjoner ofte er sentrale knutepunkt i byen, og i kraft av dette har mye potensiale utover sin hovedfunksjon.



Typisk eksempel på hvordan personer isolerer seg på metroen. (eget bilde, Beijing høsten 2012)

Det er viktig å huske på at det stor forskjell på byer som New York og Oslo. For et boligområde som Bislett vil likevel den moderate økningen i menneskelig trafikk kunne utfordre eksisterende rammer for sosialt liv. Dette gjelder nødvendigvis ikke for alle beboere, men jeg tror at blant annet barnefamilier vil bli påvirket. Tar man utgangspunkt i at den kommende stasjonen havner ved friområdet Lille Bislett, vil dette være en aktuell problemstilling, da området aktivt brukes av barn og unge. Det vil bli større sosiale kontraster, og en mer heterogen brukergruppe, som et resultat av økt aktivitet rundt knutepunktet. Dette er en problemstilling man må ta hensyn til. Ikke nødvendigvis fordi den nye situasjonen representerer en reell fare, men fordi de nye sosiale rammene potensielt kan true den opprinnelige funksjonen og kvaliteten til stedet.

På dette feltet har det vært gjort en del undersøkelser. *Moving Safely: Crime and Percieved Safety in Stockholms Subway Stations* av Ceccato (2013) tar for seg problemstillingen i en setting som er kvantifiserbar for Oslo. Funnene nevner blant annet at det er trygt på Stockholms T-bane og tilhørende stasjoner, men at det ikke overraskende vil være mest kriminalitet på de største stasjonene, der store folkemengder venter på overgang til andre linjer. Det er på tross av dette en tendens til at mange av de spurte under- eller overvurderer

trusselnivået på de forskjellige stasjonene, som følge av fordommer. Jeg tror dette poenget er spesielt viktig når man analyserer den kommende T-baneutbyggingen i Oslo. Bislett som område har for eksempel ligget veldig avskåret fra T-banen, beliggenheten tatt i betraktning. Beboere i området har ikke nødvendigvis et hverdagslig forhold til T-banen som transportmiddel, og dette gjelder spesielt de yngste. Jeg snakker av egen erfaring fra oppvekst i samme området, der trikken fra tidlig av var det "trygge" alternativet, og T-banen svært sjelden ble benyttet. For at dette forholdet skal etableres tror jeg samspillet mellom stasjonen og nærområdet blir veldig viktig, noe som krever en dypere analyse av sosiale forhold og befolkningens sammensetning.

Ceccato nevner forøvrig også, at type kriminalitet på og rundt stasjoner varierer sterkt med tid på døgnet. Tyveri forekommer hyppigst midt på dagen, da aktiviteten er størst, vandalisme stort sett på kvelden, og vold hovedsakelig sent på natten. Disse funnene er nyttige for hvordan utforming på best mulig måte kan forhindre en gitt kriminell handling. En bok som støtter opp under dette fokuset er *Crime and Planning: Building Socially Sustainable Communities* av Paulsen (2013). Han nevner utforming av bevegelsesårene til og fra stasjonen som det viktigste, da kriminaliteten som regel er høyere her enn på den faktiske stasjonen. Jeg synes dette er et veldig interessant poeng. Det underbygger viktigheten av å ikke bare plassere en fremtidig T-banestasjon som en øy i bybildet, men å tenke på utformingen som en helhetlig byromsoppgave.

### **...med fokus på nærmiljøet**

Det er utvilsomt en del utfordringer knyttet til etableringen av en større T-banestasjon i et tettbygd strøk. Tar man likevel utgangspunkt i at dette er noe kommer til å skje i nær fremtid, blir man tvunget til å ta stilling til de positive sidene ved saken. Med utbyggingen på Bislett som utgangspunkt, vil jeg drøfte effektene dette kan ha på nærmiljøet.

Det vi vet med sikkerhet, er at områdene på og rundt stasjonen vil oppleve høyere aktivitet og større flyt av mennesker. En god strategi vil derfor være å legge stasjonen på et allerede sentralt sted. Det finnes på tross av dette eksempler der en har plassert en stasjon på et mindre sentralt sted, som i etterkant har hatt en eksplosiv utvikling. Ifølge Jay Shuffield gjelder dette blant

annet Times Square. Stedet var uinteressant som offentlig byrom før T-banen ble anlagt i 1904. Dette eksempelet er kanskje ekstremt, og i norsk sammenheng lite relevant, men det understreker et viktig poeng. Allmenne teorier og brukbare undersøkelser er imidlertid gjort på dette feltet av Jan Gehl i boka *Life Between Buildings: Using Public Space* (1987).

Gehl (1987) vektlegger tydelig at det i byrom der mange ferdes, er langt bedre grobunn for aktiviteter, fordi folk i aktivitet er en inspirasjonskilde for andre. Vi vil alltid søke kontakt i en stimulerende setting. En sentral T-banestasjon vil med andre ord kunne gi svært mye gratis til et område, da folk er i konstant bevegelse til og fra knutepunktet. For å utnytte situasjonen best mulig, kreves det ifølge Gehl (1987) en bevisst holdning til utforming av de offentlige byrommene. Målet er at rommene skal invitere til spontane og sosiale aktiviteter, i tillegg til den nødvendige bevegelsen til og fra stasjonen. Som et viktig grep nevnes blandet bruk. Gehl (1987) mener at når et byrom legger opp til dette, vil det på sikt påvirke byrommet positivt. Det bør inkluderes områder for lek og spill, men også gode sittemuligheter i form av utekafeer og servering. Slik aktivitet vil gjøre stedet mer attraktivt, men også tryggere.

Ved en direkte tilnærming til situasjonen på Bislett, ser jeg at en T-banestasjon kan ha flere positive effekter på området. Lille Bislett er, som tidligere nevnt, et friområde som brukes hyppig av barn og unge. Inntil nylig var plassen kun asfaltert, med muligheter for ballspill om sommeren og skøyter om vinteren. I dag er det gjort noen forbedringer, i form av lekestativer og en ballbinge. Hvis det etableres en T-banestasjon, vil det være naturlig å anta at området vil bli viktigere for byen, både økonomisk, kulturelt og sosialt. T-banen vil kunne fungere som en motor, i spørsmålet om utvikling og bevaring av eksisterende kvaliteter og funksjoner på området. Den vil i tillegg kunne bidra med store funksjonelle forbedringer i møtet med logistikken rundt Bislett stadion. Mye av plassen rundt stadion er i dag forbeholdt bussparkering i forbindelse med midlertidige arrangement, som Bislett Games. T-banen vil kunne frigjøre plass i sentrale områder, og på samme tid redusere biltrafikken, til fordel for hele området.



### **...med utforming som utgangspunkt**

Det er vanskelig å etablere fungerende offentlige rom på steder folk bevisst unngår. Stasjonstypologien har mange utfordringer i form av sin karakter og funksjon. Stasjonsområdet er for det første ikke et fullverdig offentlig rom, da man i praksis bare kan oppholde seg her med gyldig billett. Når stasjonen i tillegg ligger under bakken, blir den fysiske avgrensningen sterkere, og det er i nettopp dette noen av de største utfordringene ligger. Under bakken vil synslinjene og oversikten være kraftig begrenset. Samtidig vil området ofte være preget av mye støy, dårlig lys, og som tidligere nevnt, store folkemasser. Dette kan, som de fleste kjenner til, fremkalle en klaustrofobisk følelse.



*The Subway* av George Tucker, 1950

Shuffield skriver at denne følelsen lettest kan forklares med en enkel sammenlikning. I en bygning vil man i praksis være like innestengt som på en underjordisk T-banestasjon, men man føler likevel større frihet og oversikt. Han tilskriver dette hovedsakelig den visuelle kontakten man har med omverden, når man befinner seg i bygningen. Vinduene er et blikkfang man kan hvile øynene på, og de gjør det mulig for personer å orientere seg i forhold til området utenfor. Jeg tror dette har en sammenheng med den helt banale følelsen av ro og oversikt man føler når man står på en fjelltopp og ser ut over landskapet. Et godt

eksempel der dette har vært bearbejdet i arkitekturen, er Piazza del Campo i Siena, som med sin skjellformede helning gir god oversikt over et potensielt uoversiktlig område. Hvis det var mulig å måle denne opplevelsen av romlig oversikt og ro, tror jeg situasjonen på fjelltoppen ville kommet høyt opp på skalaen, og T-banestasjonen ville havnet i motsatt ende, nær bunnen.



Enkle grep gir god oversikt, som den skjellformede utformingen av Piazza del Campo i Siena her demonstrerer. (Bilde: Martha de Jong-Lantink)

Hvordan kan man så nyttiggjøre seg av denne observasjonen? Man er først å fremst nødt til å ta tak i den underjordiske stasjonen som desorienterende element. Ved å gjøre stasjonen lys og åpen vil det bli lettere å orientere seg, men kanskje viktigere er det å jobbe med transparens og utsyn. Bryt følelsen av desorientering og usikkerhet, ved å gi de reisende klare hint om hvor de er, og hvor de er på vei, i forhold til området utenfor.

I en diskusjon om hvorvidt T-banestasjonens utforming kan styrke byrommet utenfor, vil området rundt nedgangen spille en avgjørende rolle. T-banen vil være et sentralt støtteelement for viktige institusjoner i nærområdet, med tanke på transport og attraktivitet. Det vil derfor lønne seg å spille på denne gjensidige avhengigheten. I Bislett sitt tilfelle, tror jeg det er mye å hente på å knytte Bislett Stadion og T-banestasjonen tett sammen gjennom nøye

planlegging og utforming, noe som vil komme byen til gode. Lille Bislett på sin side, legger opp til at stasjonen kan knyttes opp mot hverdagslig bruk, og slik styrke de mindre, lokale funksjonene i området.

### **...med tanke på lærdom**

*Hvordan vil etableringen av en T-banestasjon kunne påvirke det offentlige rom i en tett og urban bystruktur?*

Etter å kortfattet ha drøftet denne problemstillingen, begynner det å tegne seg et sammensatt bilde. Svaret avhenger i stor grad av hvem du spør, og hvilket synspunkt de representerer. På den ene siden er det byen som helhet, representert ved den midlertidige bruker. Denne personen vil få et forhold til stedet gjennom stasjonen som knutepunkt, ikke bare fysisk, men også mentalt. Området rundt stasjonen vil bli en viktigere del av det offentlige bybildet. I den sammenheng vil det være naturlig å tro at disse byrommene også vil kunne miste noe av sin lokale karakter og funksjon. Dette er likevel ikke ensidig negativt.

Sett fra nærmiljøets side vil det kunne utfordre det eksisterende sosiale miljøet, og legge nye premisser for sosialt liv. Spesielt for de som er i en fase av livet der sikkerhet og forutsigbarhet er styrende. Det er en rasjonell tanke å ha fordommer overfor det ukjente, når nye elementer introduseres i et kjent miljø. Jeg tror likevel at en T-banestasjon med tiden vil bidra positivt til utvikling og bevaring av det offentlige rom, i kraft av sin stilling som sosial, kulturell og økonomisk katalysator - gitt at de rette hensyn blir tatt med tanke på utforming.

Dette er et spørsmål planleggere og arkitekter i Oslo må ta stilling til i nær fremtid. Det er en naturlig del av problematikken rundt fortetting og bærekraft i raskt voksende byer. Det viktige er at problemstillingen åpner for mange spennende muligheter. Når man avveier hvilke hensyn som skal tas i en planleggingsprosess, mener jeg hensynet til det eksisterende offentlige rom skal veie svært tungt. Det er her nøkkelen til mange av utfordringene og mulighetene med en ny T-banestasjon ligger, tror jeg. Det er en vanskelig oppgave, som fordrer samspill mellom svært ulike funksjoner, men som kunstneren Lydia Deutsche sier; *"removing conflict from space undermines its public role"*

**Kilder:**

Lynch, K. (1960) *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge MA.

Gehl, J. (1987) *Life Between Buildings: Using Public Space*, Danish Architectural Press, Copenhagen.

Paulsen, D. (2013) *Crime and Planning: Building Socially Sustainable Communities*, CRC Press, New York.

Ceccato, V. (2013) *Moving Safely: Crime and Percieved Safety in Stockholms Subway Stations*, Lexington, Lanham MD.

Shuffield, J. *Subway as Intermediary Public Space*. Available at:  
<http://www.urbanresidue.com/theory/subway.html> (Accessed 20. Sept. 2014)

Ruter AS (2011) *K2012: Ruters Strategiske Kollektivtrafikkplan 2012-2060*, Oslo (2011:10)