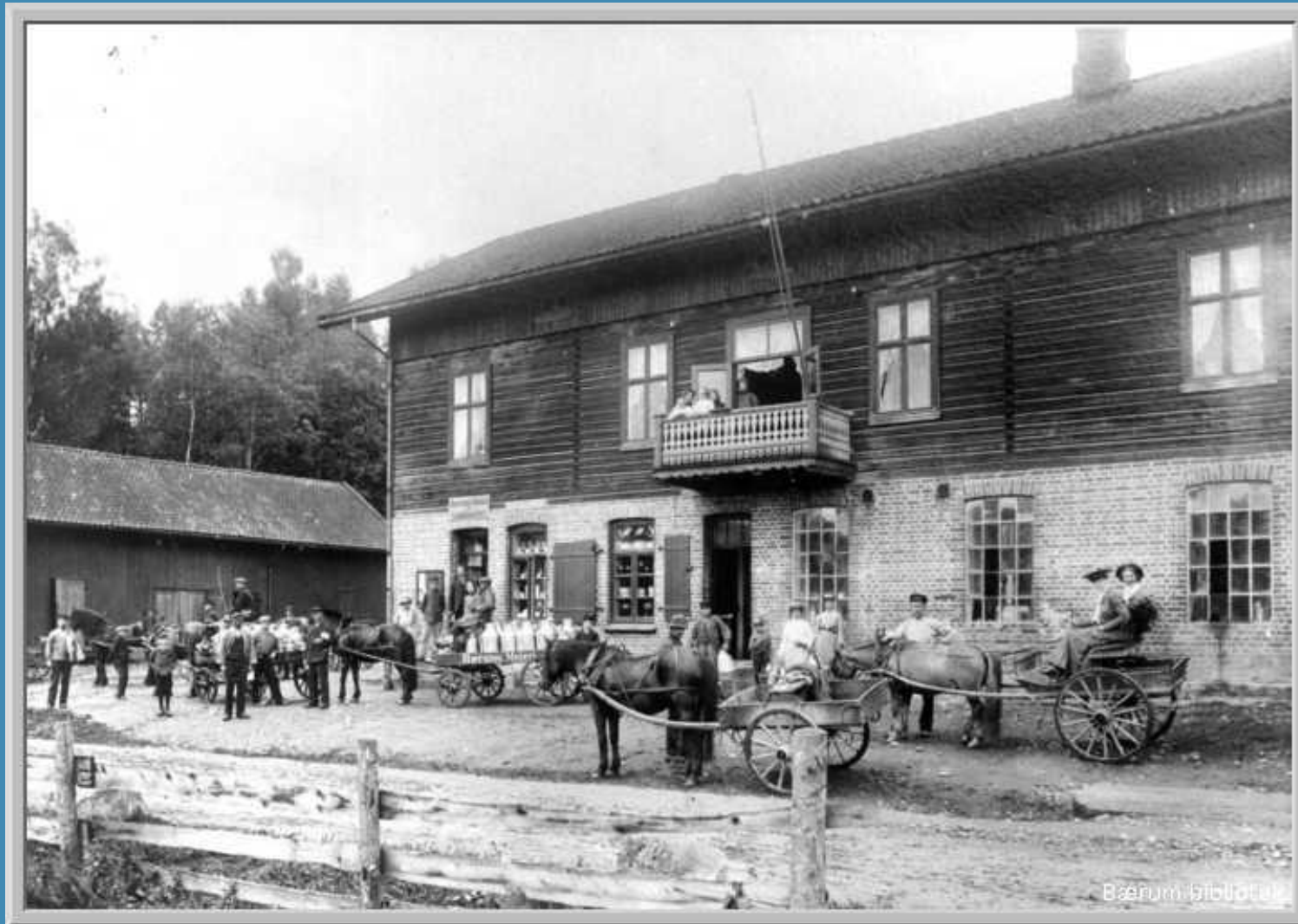


ET LAND PÅ FIRE HJUL

HVORDAN BILEN VANT OVER BY, BUSS, OG BANE



Skui
utenfor
Sandvika
ca 1910

DE FØRSTE BILISTENE

- Den typiske norsk bilisten anno ca 1920:
- Seiler fra Oslo vest
- Ingeniør, gründer og industrieier
- En mann med teknisk interesse og på fremtidens parti
- I dag ville han vært blant de første til å kjøpe Tesla



Foto: ukjent person

AUTOMOBILENES MINDRETALLSDIKTATUR

- Gaten hadde til alle tider tilhørt fotgjengerne.
- Fortauet var bygget opp av dreneringstekniske, mer enn trafikkmessige årsaker: Et tilfluktsted for overvann, hestemøkk og gjørme.
- Blant fotgjengerne fantes direktører, byråkrater og advokater.
- De krevde retten til gaten tilbake fra bilen.



Foto: ukjent person

1920 – ET ANNUS HORRIBILIS FOR BILEN.

- Antall biler i Oslo tredoblet på få måneder, fra rundt 600 til drøyt 2000
- 15 fotgjengere drept
- Omtrent hver 130. sjåfør i Kristiania drepte en gående i 1920
- Mange av dem var barn fordi gaten var deres eneste lekeplass



Foto: Holmsen, Johannes Markus

BILEN MOT BYEN

- Byen var ikke skapt for bilbruk
- Fortauene var smale
- Gatene var trange
- Mange uoversiktlige kryss



FORSTADSBANENE

- Alle førkrigs forstadslinjer er basert på følgende kommersielle prinsipp:
- Kjøpe billige tomter
- Bygge forstadslinje
- Regulere og selge eiendommene langs linjen til en langt høyere pris
- Holmenkollbanen (1898) og de øvrige forstadslinjene til Smestad (1912), Ekeberg (1917), Lilleaker (1919) og Østensjø (1926) og Gråkallbanen i Trondheim (1924)



Foto: Gran, S.

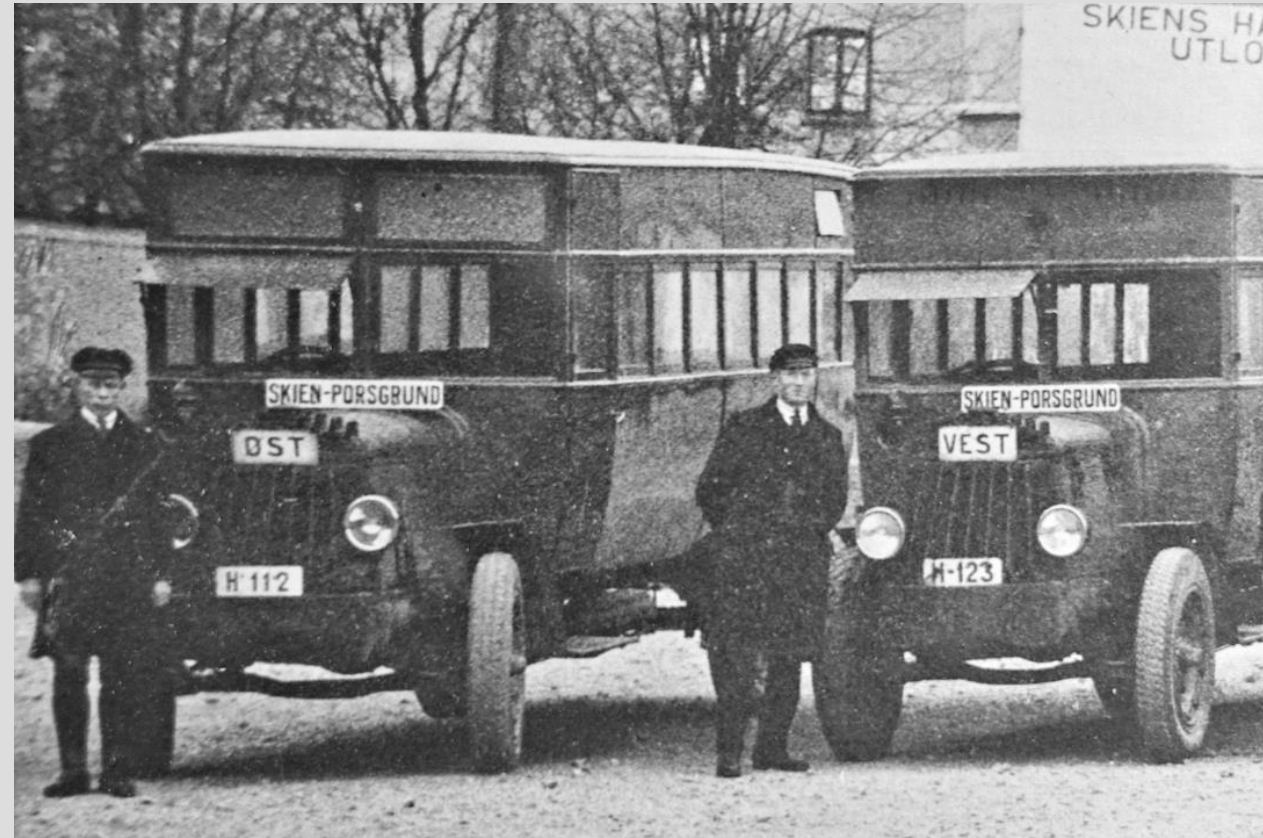
DEN GRØNNE BYEN

- Harald Hals byplansjef i Oslo fra 1926 – 1947
- Bilen kunne realisere Hals' visjon for en fundamentalt ny type by.
- Bo i det grønne
- Opplevelser og jobb i sentrum



BUSS MOT BANE

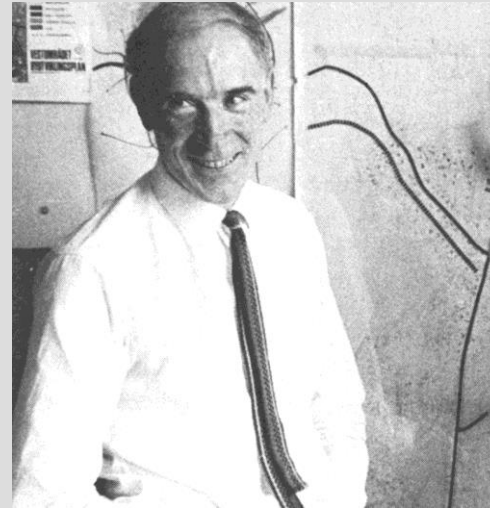
- Store teknologiske forbedringer gjorde nye rutebiler langt mer attraktive fra 1920.
- Busser passerte tog i antall personkilometer i 1934.
- Arbeidsfolk hadde ingenting å tape på at skinner mistet markedsandeler og absolutt alt å vinne på at busser fikk fritt spillerom.



ROLFSEN VS ANDERSSON



Erik Rolfsens banebaserte drabantbyløsning for Oslo



Per Anderssons bilbaserte båndby for Stavanger (og siden resten av landets byområder).

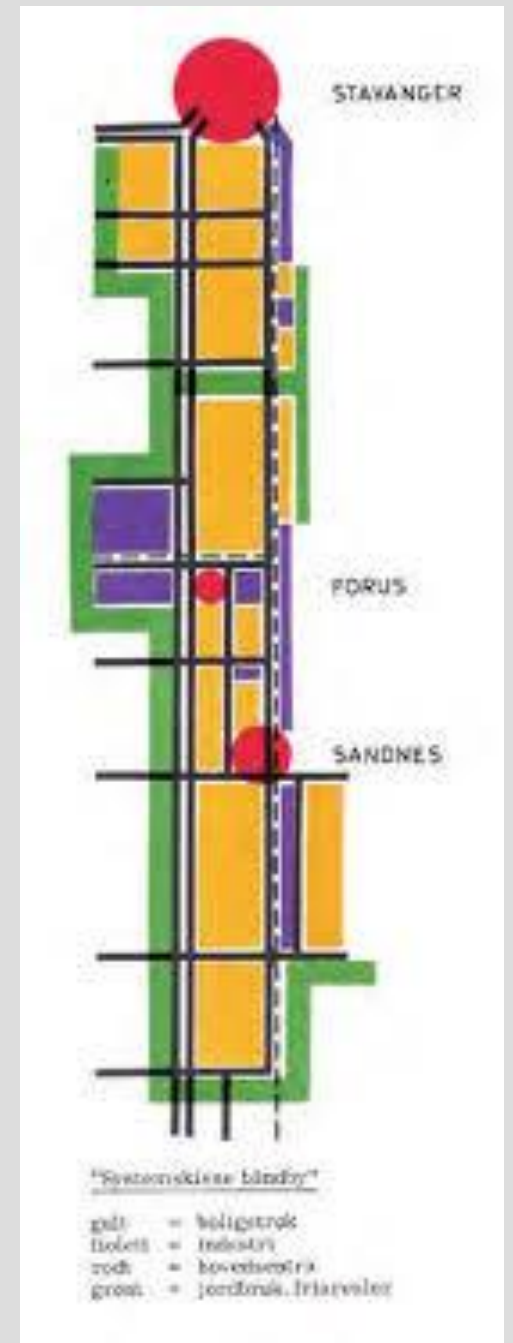
OSLOS TUNNELBANER

- Oslos T-bane vedtatt i 1954, rett før de fleste forsto hvor allmenn bilen ville bli i de kommende tiårene.
- Avgjørende for Oslos skjebne
- På slutten av 1950-tallet representerte bil og motorvei fremtiden, mens skinnegående kjøretøy fremsto håpløst dyrt og gammeldags.
- Hadde Oslo drøyd beslutningen med kun noen få år, ville hovedstaden sett radikalt annerledes ut enn i dag.



BÅNDBYEN

- En by uten begynnelse og slutt, uten sentrum og periferi,
- Boliger, forretninger og industri plassert langs en kapasitetssterk hovedfartsåre.
- En byutvikling tilpasset bilismens tidsalder.
- Bilen ankom Stavanger, Bergen og Trondheim på et tidspunkt da kostnadene til kollektivtrafikken ikke lenger kunne dekkes av billettinntektene alene. Det fremsto mest kostnadsbesparende å satse på bil og vei.
- Selskapet Anderson & Skjånes fikk raskt kontrakter med blant andre Stavanger, Oslo, Bærum, Drammen, Ålesund, Bodø og Trondheim for å utarbeide nye by- og regionplaner.



ARBEIDERPARTIETS VENDING CA 1960

- Personbilen gjorde det mulig for arbeidsfolk å få større boliger og mer velstand.
- Desentralisering av byen ga mer areal til romslige boliger for folk flest, mens nye plasskrevende arbeidsplasser slapp å etablere seg på dyre tomter nær bykjernene.
- Med større utbredelse av personbilen kunne arbeidsplasser, boligområder og servicefunksjoner spres. Skillet mellom by og bygd ble mer diffust.





MOTORVEI VS BANE



- Valget mellom spor eller motorvei i by er gjensidig utelukkende for hva slags type byutvikling som er gjennomførbar.
- Motorvei:
 - Rimelig å bygge
 - Krever lite trafikk for å bli lønnsom.
 - Lav kapasitet særlig i rushtiden.
 - Velger man motorvei som byens transportåre, må ferdselen inn til byen minskes ved å dempe sentrums attraktivitet. Med andre ord en båndby.
 - Velger man motorvei, får man en desentralisert bilby.
- Forstadsbane:
 - Dyr å bygge
 - Krever mye trafikk for å bli lønnsom.
 - Enorm kapasitet særlig i rushtiden.
 - Velger man skinner, må ferdselen inn mot bykjernen økes ved å forsterke sentrums attraktivitet og intensivere forskjellen mellom sentrum og periferi.
 - Velger man spor, er en kompakt og fotgjengervennlig kollektivby mulig.

TRAFIKKRIGEN

- Innbyggertallet i bykjernene krympet til en brøkdel på 1970- og 80-tallet.
- Studenter, mindre ressurssterke og eldre ble igjen i byen.
- Byen ble nedkjørt av forstadens bilister som skulle inn til jobb eller andre byfunksjoner. Byene ble fylt av farlig eksos, køer og massiv trafikkstøy.
- Nye radikale politiske grep mot bilen lansert.



KONTRAREVOLUSJONEN

- Tre ting løste seg for bilen på 90- og 00-tallet:
- 1) Frontet som uunnværlig for folk flest, ikke minst barnefamilier som ikke fikk «hverdagen til å gå opp uten bil»
- 2) Kanalisert vekk fra bolig- og bygater ved hjelp av kapasitetssterke hovedveier og bygging av tunneler i byområdene.
- 3) Ble «miljøvennlig». Bilbransjen klarte å gjøre bilen til en del av løsningen ikke en del av problemet. De overtalte politikerne til avgiftslettelse og nye fordeler for å få flyttet salget over til mer miljøvennlige biler.



«MILJØBILEN»

- Handle og kjøre biler med god samvittighet.
- En teknologisk «løsning» på bilismens problemer
- Fordelene (parkering, bomring, kollektivfelt) ga elbilen mest appell i de områdene der bilen skapte størst ulemper og hadde flest alternativer: byene.
- Elbilene truer kollektivtrafikkens konkurransekraft, samt inntektsgrunnlag. Byene får stadig mindre inntekter fra bomringer på grunn av lave elbiltakster.
- Norge forblir et land på fire hjul



Ulrik Eriksen

Et land på fire hjul

Hvordan bilen erobret Norge



RES PUBLICA