



Faculty of Design

2020

## Car-Free City Life

Haugvik, Kristian, Cypriak, Agata, Czupryniak, Vel, Ehrenberg, Kevin, Brabrand Urfjell, Vilde, Siegel, Lisa and Villa, Hans Kristian

---

### Suggested citation:

Haugvik, Kristian, Cypriak, Agata, Czupryniak, Vel, Ehrenberg, Kevin, Brabrand Urfjell, Vilde, Siegel, Lisa and Villa, Hans Kristian (2020) Car-Free City Life. In: Proceedings of Relating Systems Thinking and Design (RSD9) 2020 Symposium., 9-17 Oct 2020, Ahmedabad, India. Available at <http://openresearch.ocadu.ca/id/eprint/3709/>

*Open Research is a publicly accessible, curated repository for the preservation and dissemination of scholarly and creative output of the OCAD University community. Material in Open Research is open access and made available via the consent of the author and/or rights holder on a non-exclusive basis.*

*The OCAD University Library is committed to accessibility as outlined in the [Ontario Human Rights Code](#) and the [Accessibility for Ontarians with Disabilities Act \(AODA\)](#) and is working to improve accessibility of the Open Research Repository collection. If you require an accessible version of a repository item contact us at [repository@ocadu.ca](mailto:repository@ocadu.ca).*

# Bilfritt byliv i Oslo sentrum

Byliv er definert som **summen av menneskelig tilstedeværelse i byen**. Dette rommer et vidt spekter av ulike former for aktivitet og bevegelse i byen.

Bilfritt sentrum er definert som «fritt for personbiler». Byrådet har blitt enige om å gjøre sentrum «**tilnærmet bilfritt**», med nødvendige unntak for utrykningskjøretøy, bevegelsehemmede, varelevering og håndverkere.



673 469 innbyggere  
Areal 454,09 km<sup>2</sup>



**Sentrum innenfor Ring 1** er definert som det «bilfrie området». Det inkluderer ikke cruiseskipkaia, eller Oslo S.

Konkretiseres videre som samspillet mellom sju bylivsfaktorer:  
**Byøkonomi, kunst & kultur, mobilitet, folk, arkitektur, innovasjon og natur.**

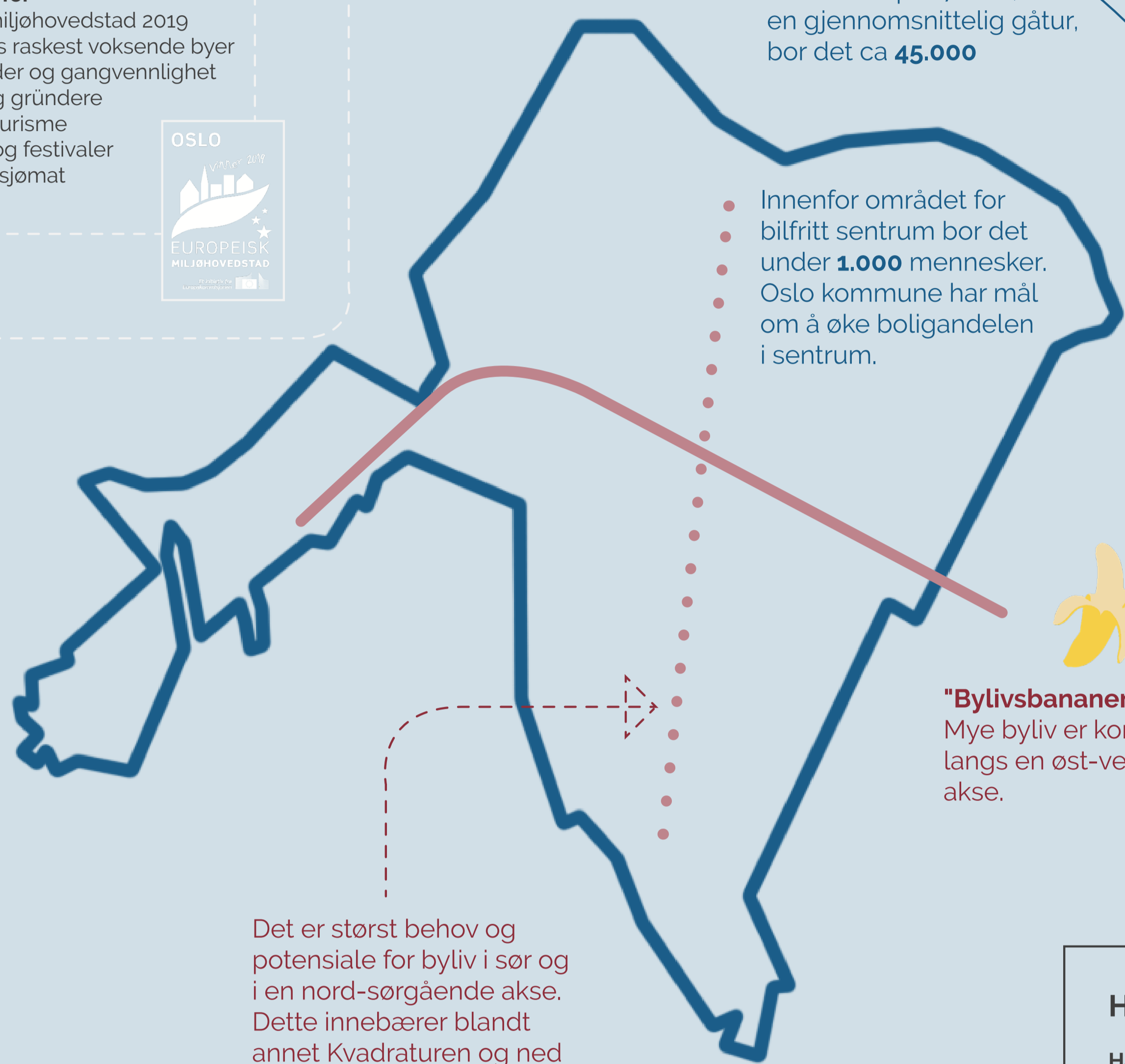
Bilfritt Oslo sentrum i tall

- 2-3 ganger så mye gågate
- 5 ganger så mye torg
- 2-5 gjennomgående sykkelanlegg gjennom sentrum
- 114 h-c-parkeringsplasser
- 1300 kvadratmeter mer kulturmiljø merket for bevaring

I en radius på 3200m, en gjennomsnittlig sykkelturn, bor det ca **190.000**

I en radius på 1700m, en gjennomsnittlig gåtur, bor det ca **45.000**

**Oslo er kjent for**  
Europaisk miljøhovedstad 2019  
En av Europas raskest voksende byer  
Korte avstander og gangvennlighet  
Innovasjon og gründere  
Sterk vekst i turisme  
Mye musikk og festivaler  
God mat- og sjømat  
Arkitektur



Det er størst behov og potensiale for byliv i sør og i en nord-sørgående akse. Dette innebærer blant annet Kvadraturen og ned mot Vippetangen.

**Hvorfor drar folk til sentrum?**

**Handel, servering og kulturopplevelser** er de viktigste besøksgrunnene. Deretter kommer jobb og bytte mellom transportmidler.  
**De fleste kombinerer ulike aktiviteter i sentrum**, noe som betyr at sentrum må dekke mange ulike aktiviteter.

## Oslo og verden

Internasjonale nettverk Oslo er med i

**Carbon Neutral Cities Alliance**

Mål om **80-100% reduksjon av drivhusgasser** i byen innen 2050

**C40**

Oslo er med som innovatorby, og deltar blant annet i arbeidsgruppene for **lavutslippskjøretøy og matforbruk**

**Eurocities**

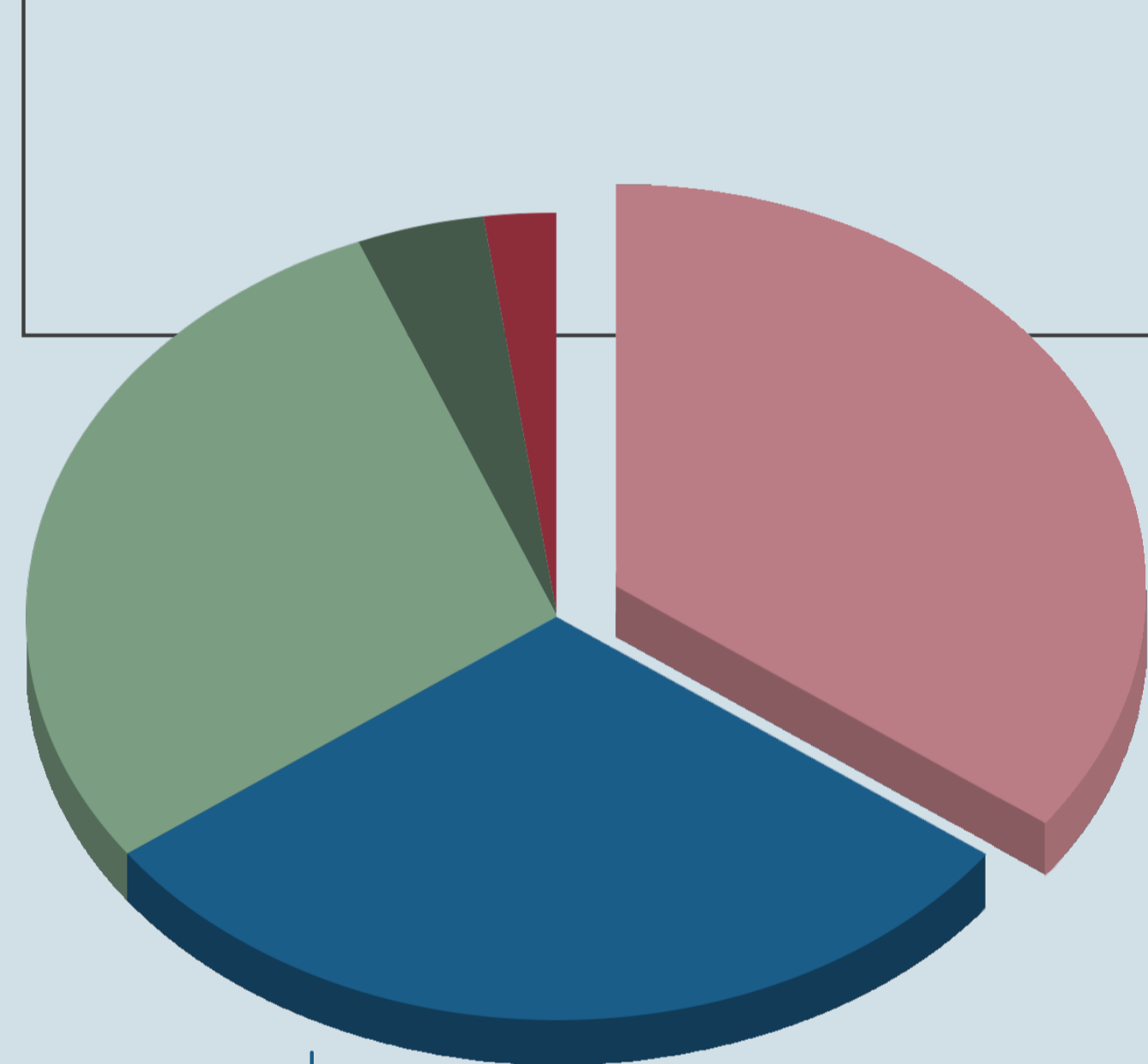
Her er Oslo med i en rekke arbeidsgrupper, inkludert **luftkvalitet og klima, avfall og støy**.

Andre byer med bilfrie sentrum

Brüssel	Belgia
Gent	Belgia
München	Tyskland
Nürnberg	Tyskland
Freiburg	Tyskland
København	Danmark
Stockholm	Sverige
Göteborg	Sverige
Venezia	Italia
Krakow	Polen
Madrid	Spania
Strasbourg	Frankrike
Zürich	Sveits
Groningen	Nederland
Utrecht	Nederland
Dublin	Irland
Glasgow	Skottland
Helsinki	Finland
etc	etc

De tre byene med **størst kompetanseoverføringsverdi** for arbeidet med bilfritt Oslo sentrum.

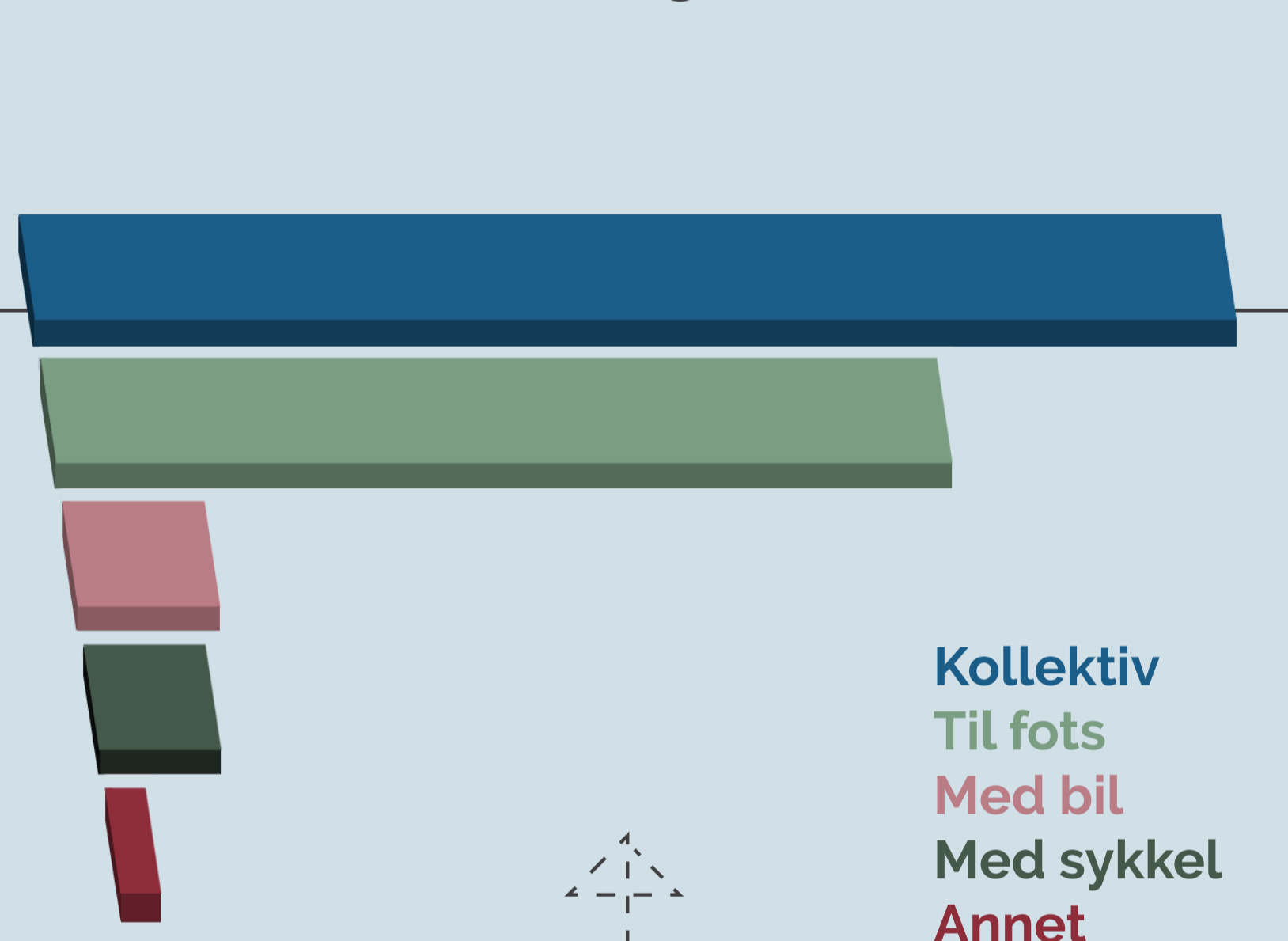
## Trafikkfordelingen i Oslo



**Med bil** 35%  
**Kollektiv** 30%  
**Til fots** 29%  
**Med sykkel** 4%  
**Annet** 2%

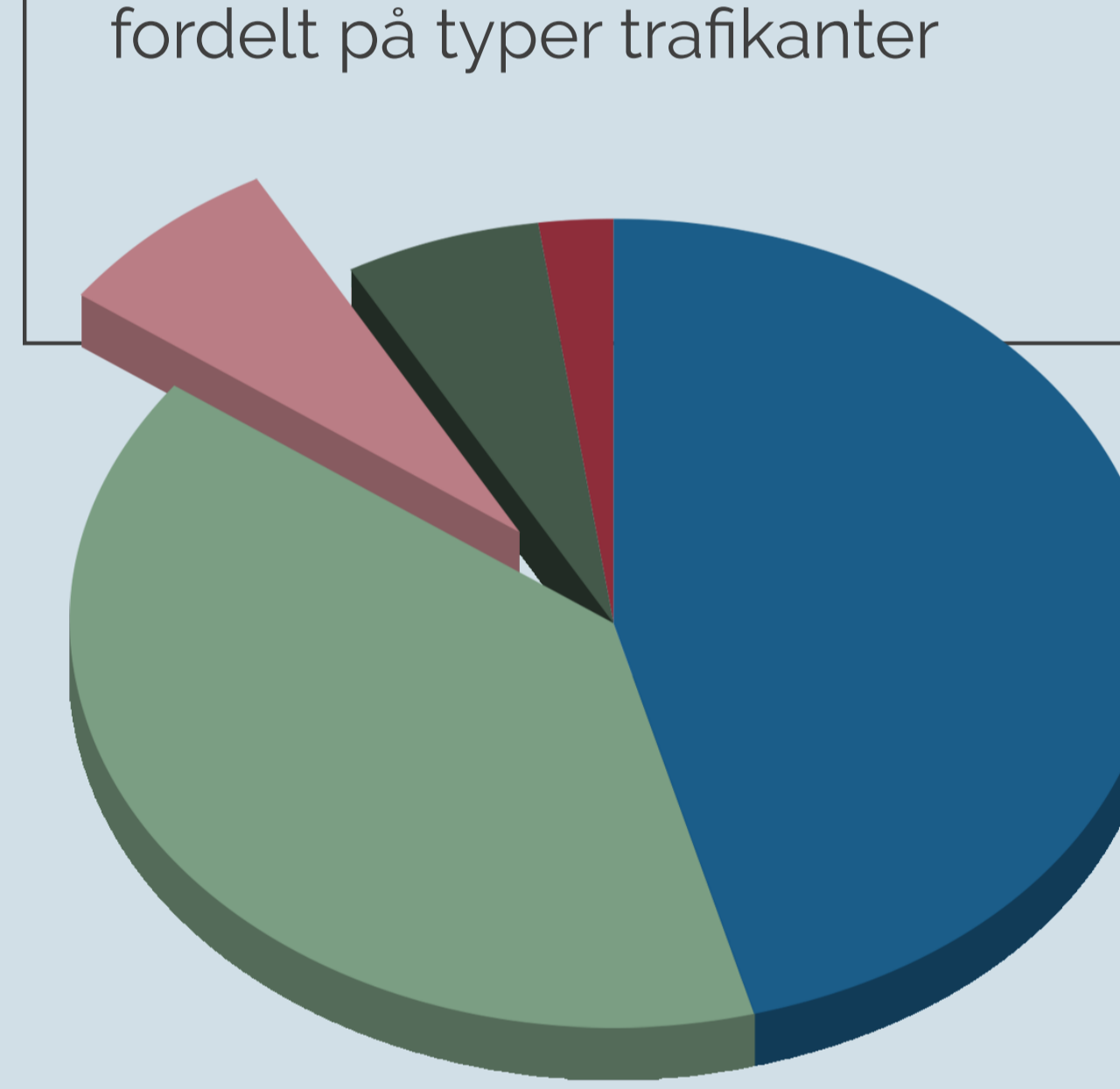
Bilkjøring står for 35% av trafikkfordelingen i Oslo, men det er få som bruker bilen for å komme seg inn til sentrum. **De fleste tar kollektivtransport eller går til sentrum**

## Hvordan kommer folk seg inn til sentrum?



**Kollektiv** 59%  
**Til fots** 39%  
**Med bil** 7%  
**Med sykkel** 6%  
**Annet** 2%

## Omsetningen i sentrum fordelt på typer trafikanter



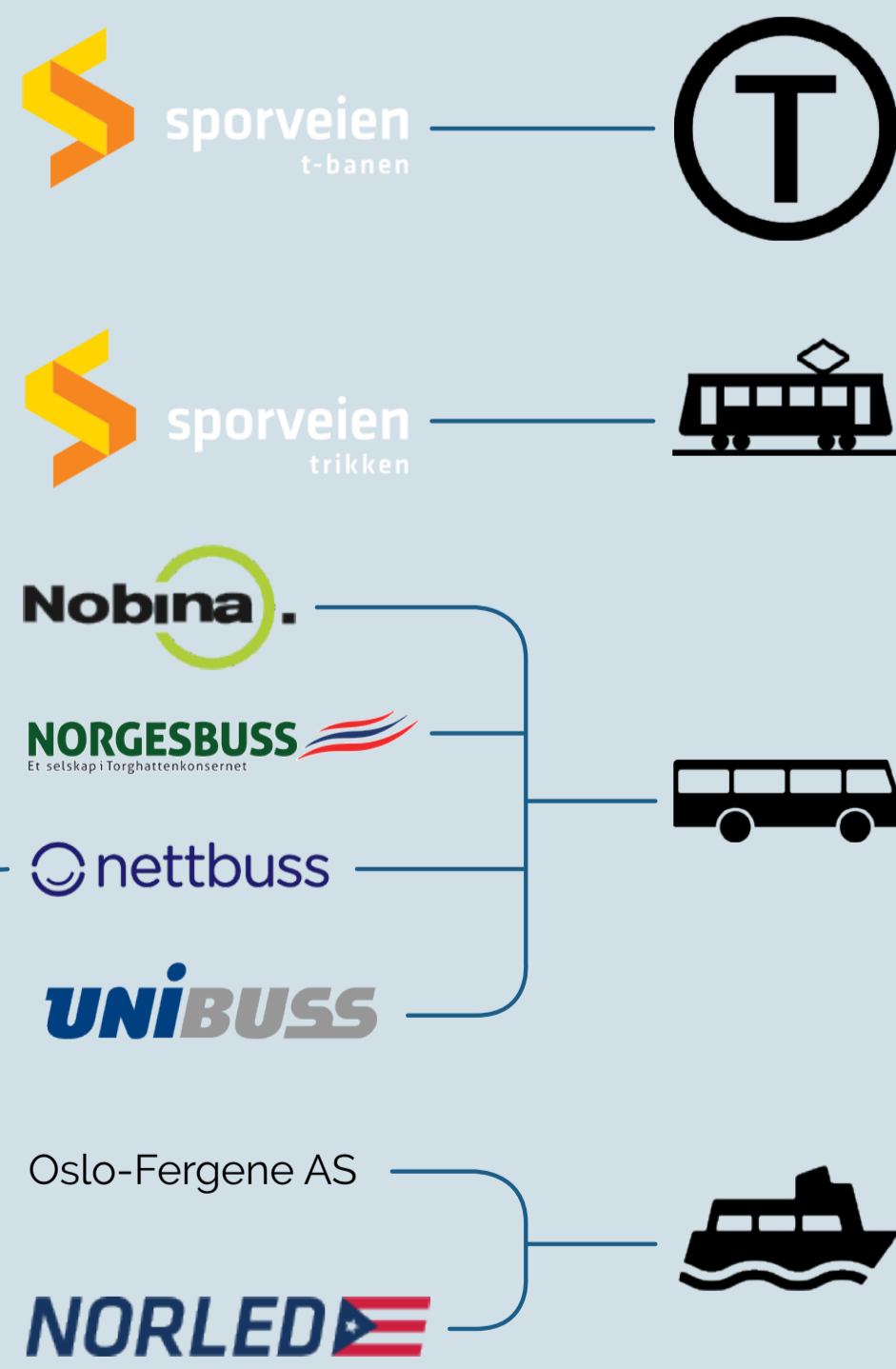
**Kollektiv** 46%  
**Til fots** 39%  
**Med bil** 7%  
**Med sykkel** 6%  
**Annet** 2%

Selv om reisende med bil i gjennomsnitt bruker 20% mer per person enn gående, bidrar de likevel med kun **7% av omsetningen i Oslo sentrum**. Det store antallet kollektivreisende og gående bidrar derimot med til sammen **85% av omsetningen i Oslo sentrum**.

## Kollektivtransport i Oslo

### Ruter#

Ruter planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. De eier ingen transportmidler selv. **All transport utføres av ulike operatørselskaper som kjører på kontrakt for Ruter.**



NSB-KONSERNET



**NSB persontog** har ansvar for togtrafikken. Bane NOR for skinneganger og stasjoner, mens Norske tog har ansvar for togsettene

**BANE NOR**



Norske tog

av gresk: autós = «selv, egen»  
nómos = «lov, regel»  
betyr fullstendig eller delvis selvstendighet, selvstyre eller selvbestemmelse.



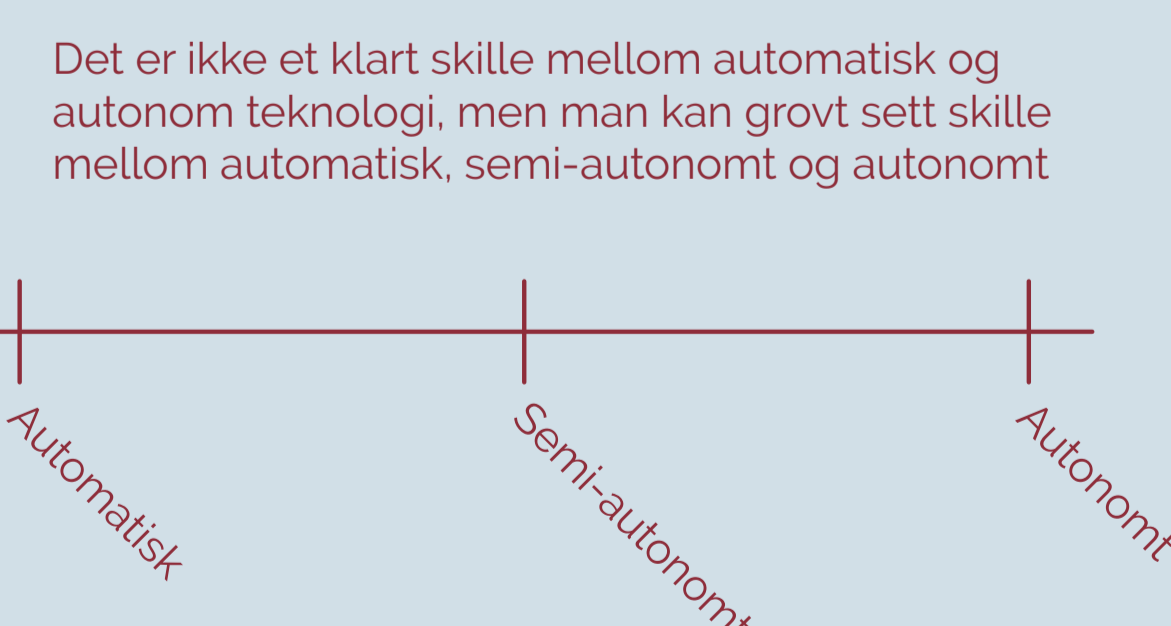
Når vi snakker om autonomi hos mennesker, møter vi på ideer som **fri vilje og moral** på et individnivå. Vi kan også snakke om autonomi som et **grunnleggende psykologisk behov**. Vi kan se på grupper av mennesker, der autonomi på en arbeidsplass handler om **tilatelse til å ta valg**, eller i en politisk dimensjon der autonomi handler om **selvstyre**.

Autonom teknologi betyr ganske enkelt **maskiner som kan ta avgjørelser selv**. Det vil si at maskinen må først kunne **sanse** omgivelsene sine, deretter **tolke** dem, og så **velge** mellom ulike responser.

I denne oppgaven mener vi med persontransport alle måter å transportere folk på, inkludert gange.

**Andre typiske kvaliteter er at de kan:**

- arbeide i lengre perioder selvstendig.
- bevege seg eller dele av seg selv
- unngå farlige situasjoner
- lære gjennom erfaring
- sanse egen kropp og tilstand
- være fleksibel til endringer i omgivelser
- være fleksibel til endringer i mål
- imitere mennesker



Det er ikke et klart skille mellom automatisk og autonom teknologi, men man kan grovt sett skille mellom automatisk, semi-autonomt og autonomt

En utfordring ved å la en maskiner ta avgjørelser, er at de ikke kan forklare **hvorfor de velger det de gjør**, og det kan ofte være praktisk umulig å forstå eller finne ut av, spesielt når kompleksitetsnivået er høyt.

Mye autonom teknologi henger tett sammen med maskinlæring, som oftest innebærer informasjonsinn-samling, som igjen reiser spørsmål rundt **personvern og GDPR**.

Når Ruter legger rutene sine fokuserer de i hovedsak på **jobb- og skolereiser**. De legger opp ruten der de ser at folk vil, altså etter allerede eksisterende ønsker og bevegelses-mønstre.

Det ligger et teoretisk paradoks i vår søken etter autonom teknologi. Typisk vil vi at teknologien skal støtte opp vår egen autonomi. Vi gir flere og flere arbeidsoppgaver til maskinene slik at vi skal slippe å gjøre det og heller kan gjøre det vi helst er vil. Hva skjer når vi også outsourcer valgene våre? Når algoritmene tar valgene for oss, har vi da blitt mer frie?

Selvkjørende kjøretøy kan **øke sikkerheten og effektiviteten, og redusere kostnader og forurensing**. Det muliggjør nye systemer som ikke baserer seg på rutetider, men som kan kjøre mye mer etter **den enkelte passasjerers ønsker og behov**