



NORSKE BYER

Regionale utfordringer

BOBY 20.10.2014
Dag Tvilde, cth

Macro – Micro
Top Down – Bottom up
Modeller – Abstraksjoner
- Facts on the ground
Regionale forskjeller



Akershus kan få nye byer

Statistisk Sentralbyrå forventer at Oslo og Akershus vil få over 400.000 nye innbyggere innen 2040. Hvor skal alle sammen bo? Helt nye byer i Akershus er et forslag.



Folk vil bo i Oslo – ikke på Hønefoss



Victor Norman mener vi må tenke nytt for å få en god utvikling i storbyene med stadig flere innbyggere. Berit Roald NTB scanpix

Victor Norman mener byplanleggingen må ta mer hensyn til hva folk vil, og ikke hva de bør.

Ruter vil ha miljøbyer

Ruter har også tenkt på befolkningsveksten i sin plan for Oslo-regionen i 2060. Der ser de for seg nye banestrekninger og det de kaller miljøbyer, som blant annet skal ligge i Nittedal, på Ask i Gjerdrum og på Nesodden.



Prosjekt for by- og tettstedsutvikling

Byutvikling, næringsutvikling og miljø må sees i sammenheng

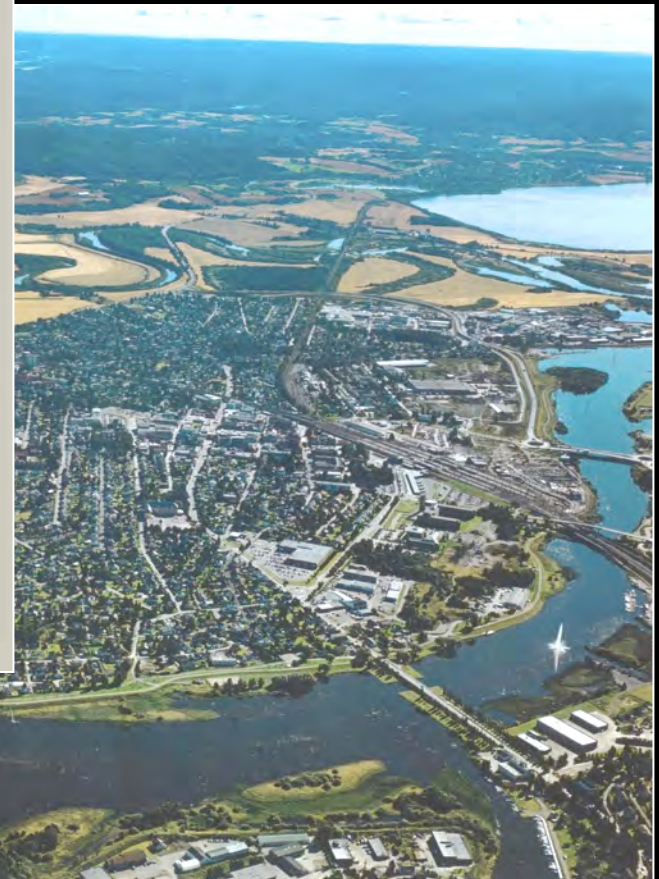
**TALENT
TEKNOLOGI
TOLERANSE**

OM CITISENSE
OM RICHARD FLORIDA
PROGRAM
PÅMELDING
PRESSE
VIDEO
TRANSPORT OG OVERNATTING
OM FRAMTIDENS BYER

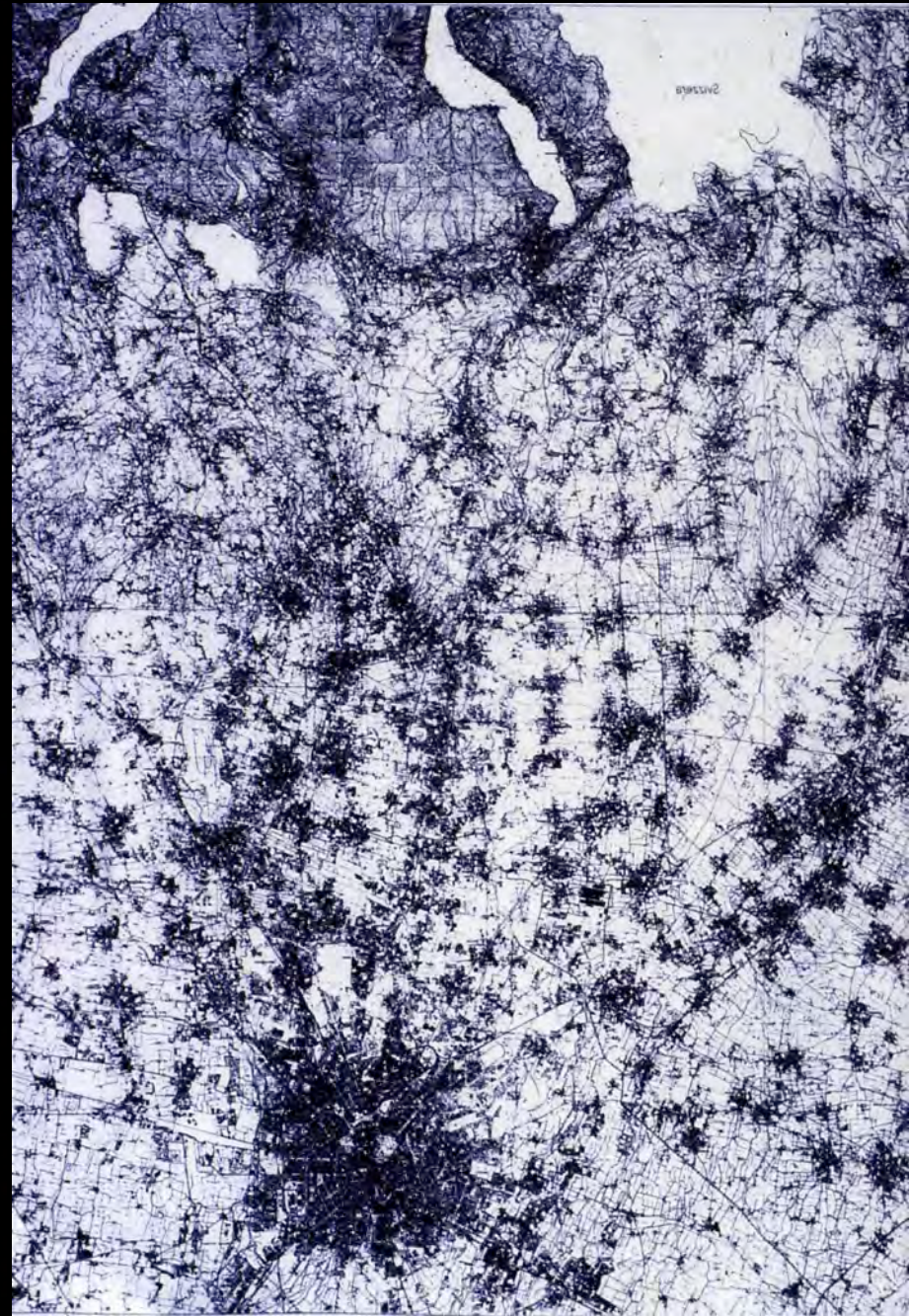
CitiSense

Norges førende konferanse om
**FRAMTIDENS BY- OG
NÆRINGSUTVIKLING**

CitiSense 08: Nasjonal konferanse med internasjonale perspektive
i Larvik 18.-19. september 2008



The transformation of a territory





CALEDONIAN
FOLD BELT

BALTIC SHIELD
(FENNOSCANDIA)

The Oslo rift

EASTERN EUROPEAN PLATFORM

Historical trade routes



871-1030
Vikingtida



1150-1250
Middelalder



ca år 1600

Middelalder / Hansatid



1850-1914
Industrialisering



1914-1970
Modernisering



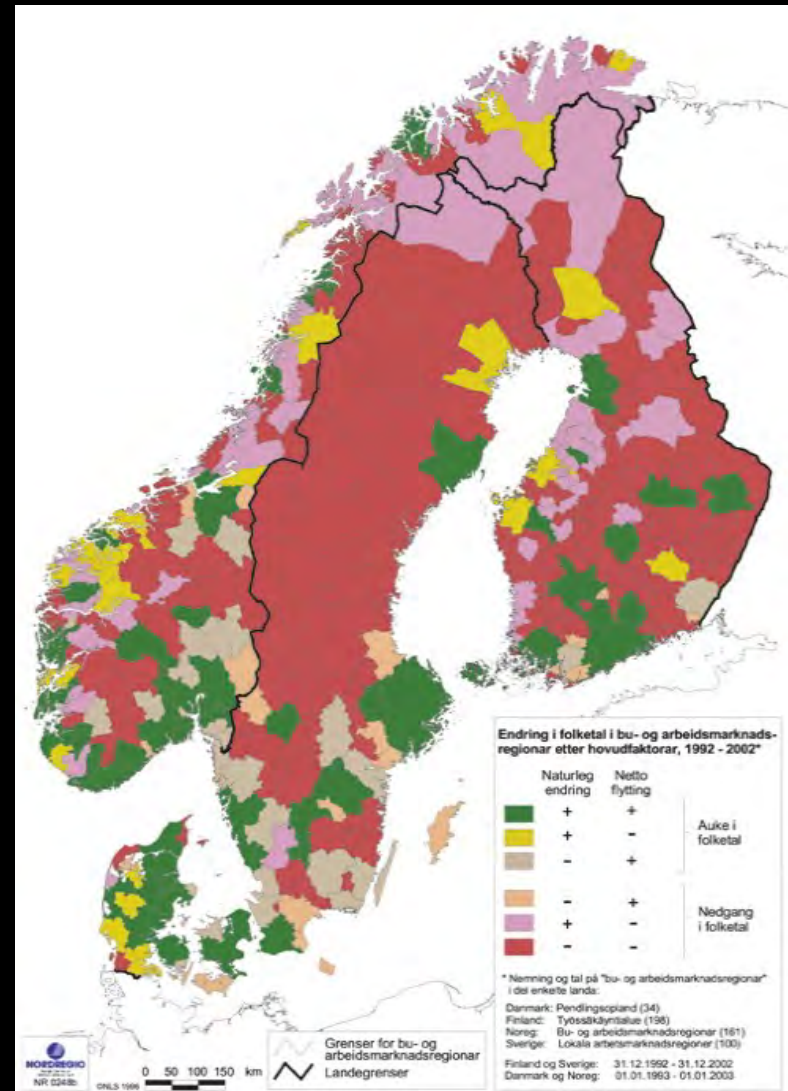
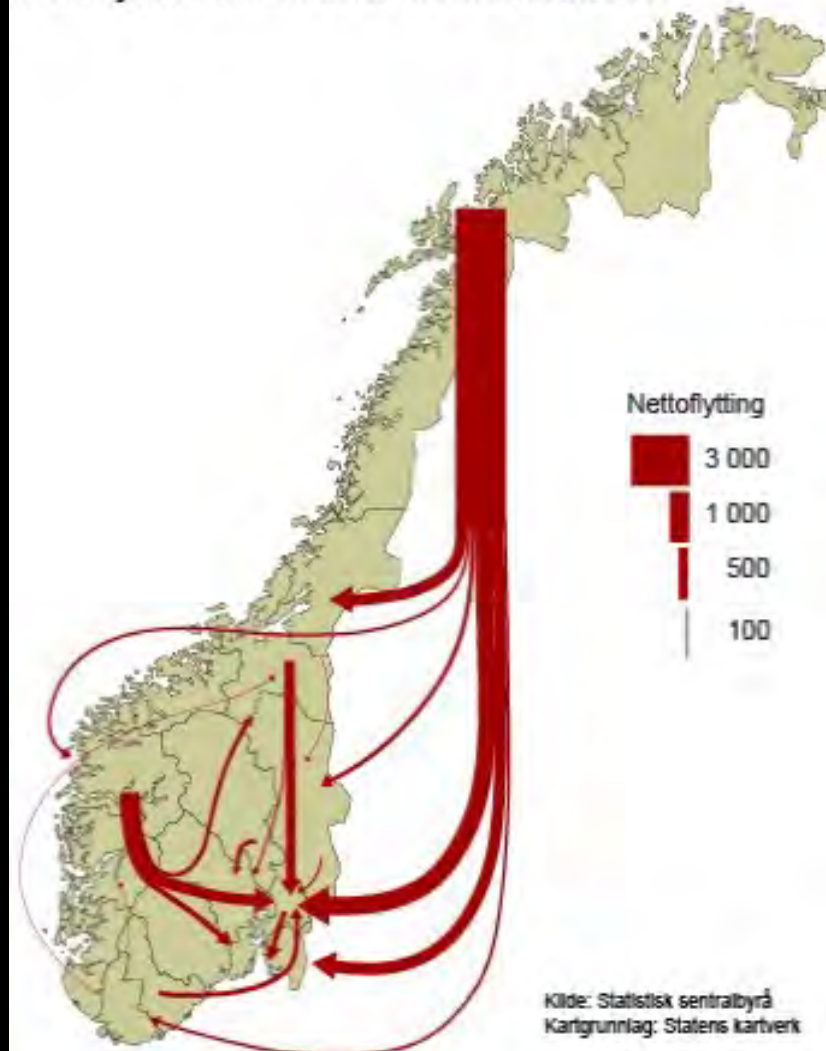
2012
Idag

0-55.000
55-70.000
70-80.000
80-150.000
150-200.000
200-300.000
300-600.000



Ny Nasjonal Romlig Struktur - Sentralisering

Netto flyttestrømmer mellom landsdeler. 2009



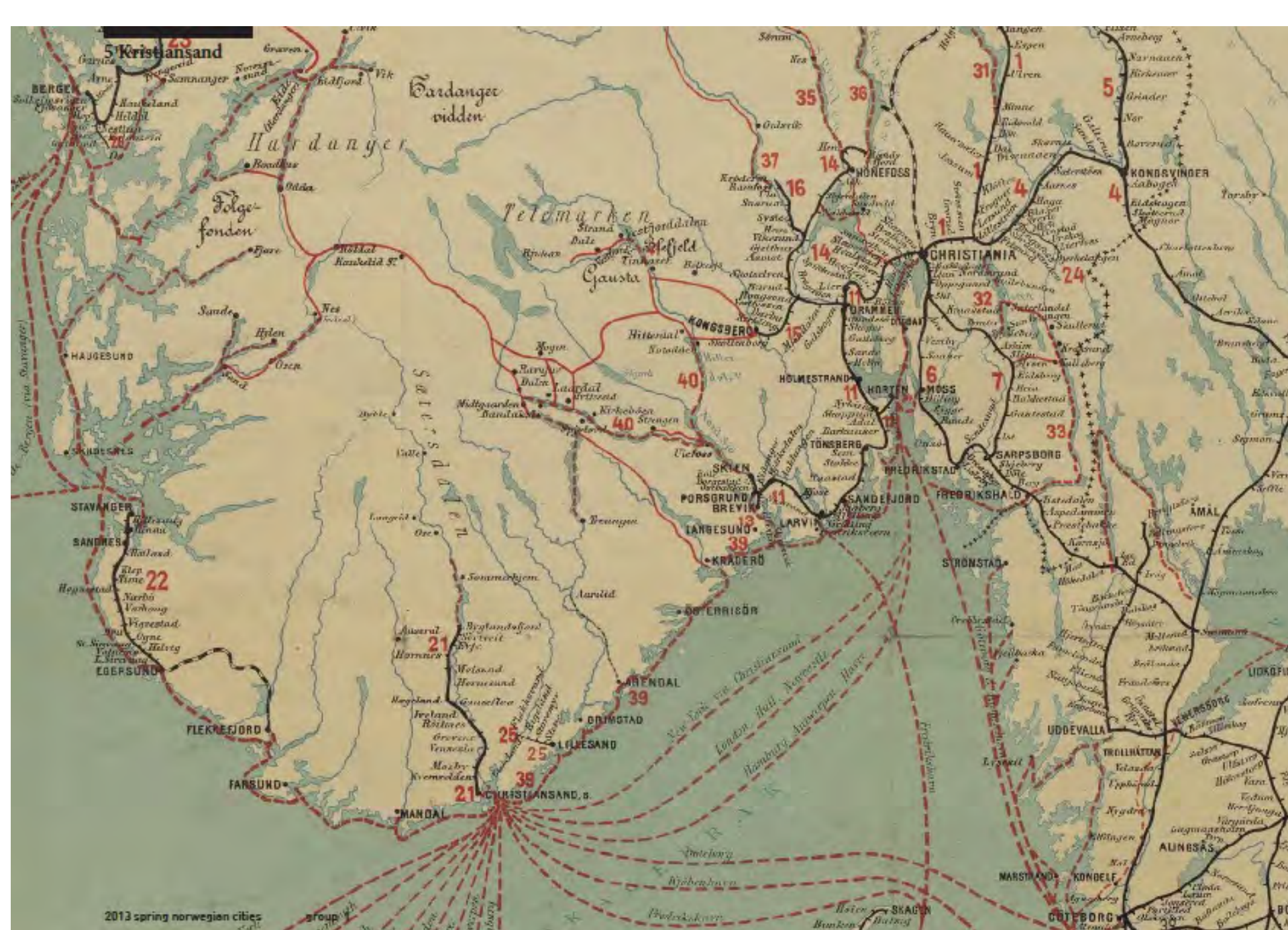
vekst/nedgang – spesialisering/segregering

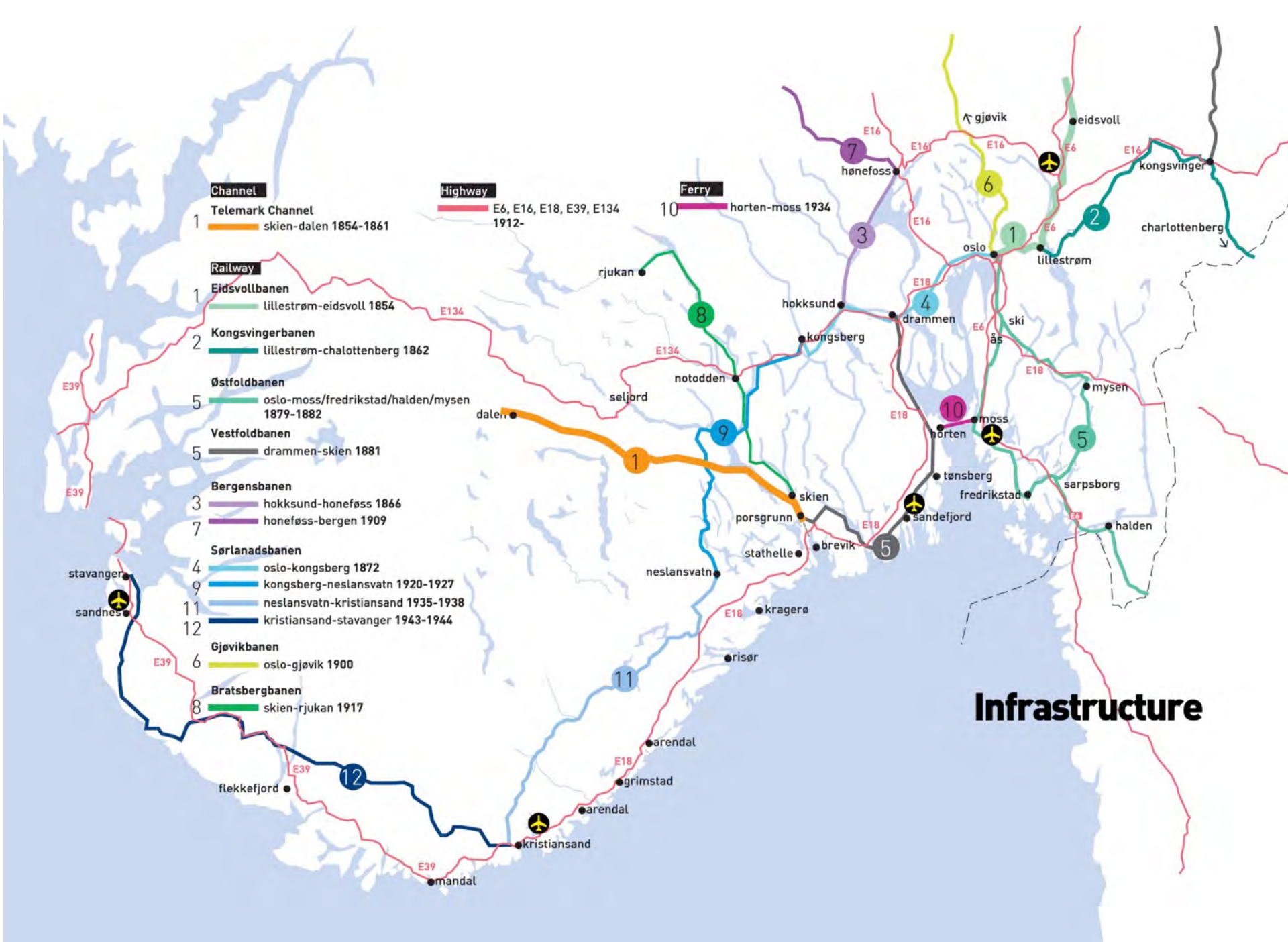
Endring i Befolkningsstruktur

- Høyere utdanning
- Lengre levetid
- Nye befolkningsgrupper
 - SINK/DINK
 - Eldregenerasjon
 - Innvandrere
- Endret livsstil
 - Høyere mobilitet
 - Nye boligpreferenser

The Regional Development



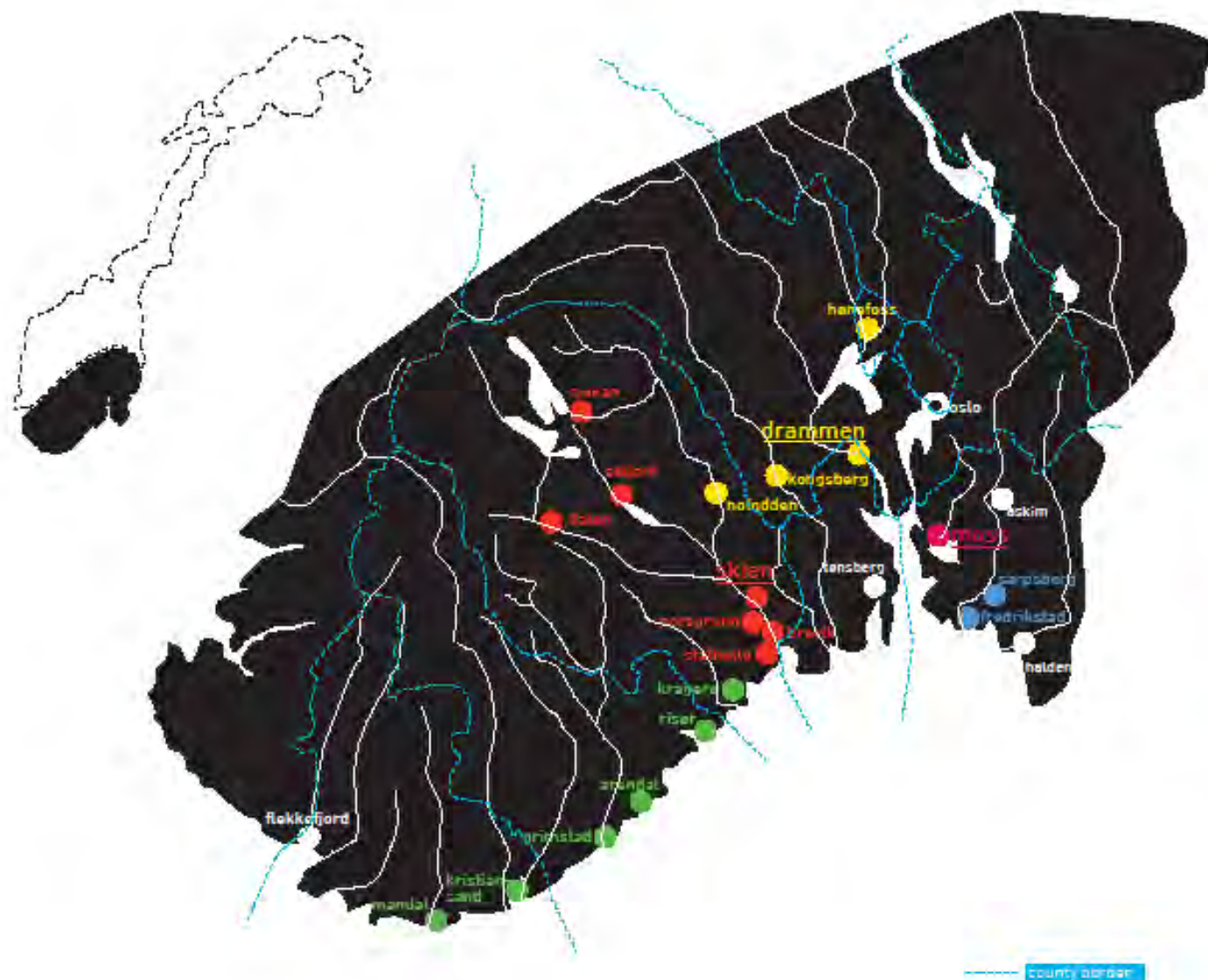




Infrastructure

territory 2

With the exception of Trondheim and of Stavanger to some extent, the cities of the Western land Northern part of Norway are characterized, i



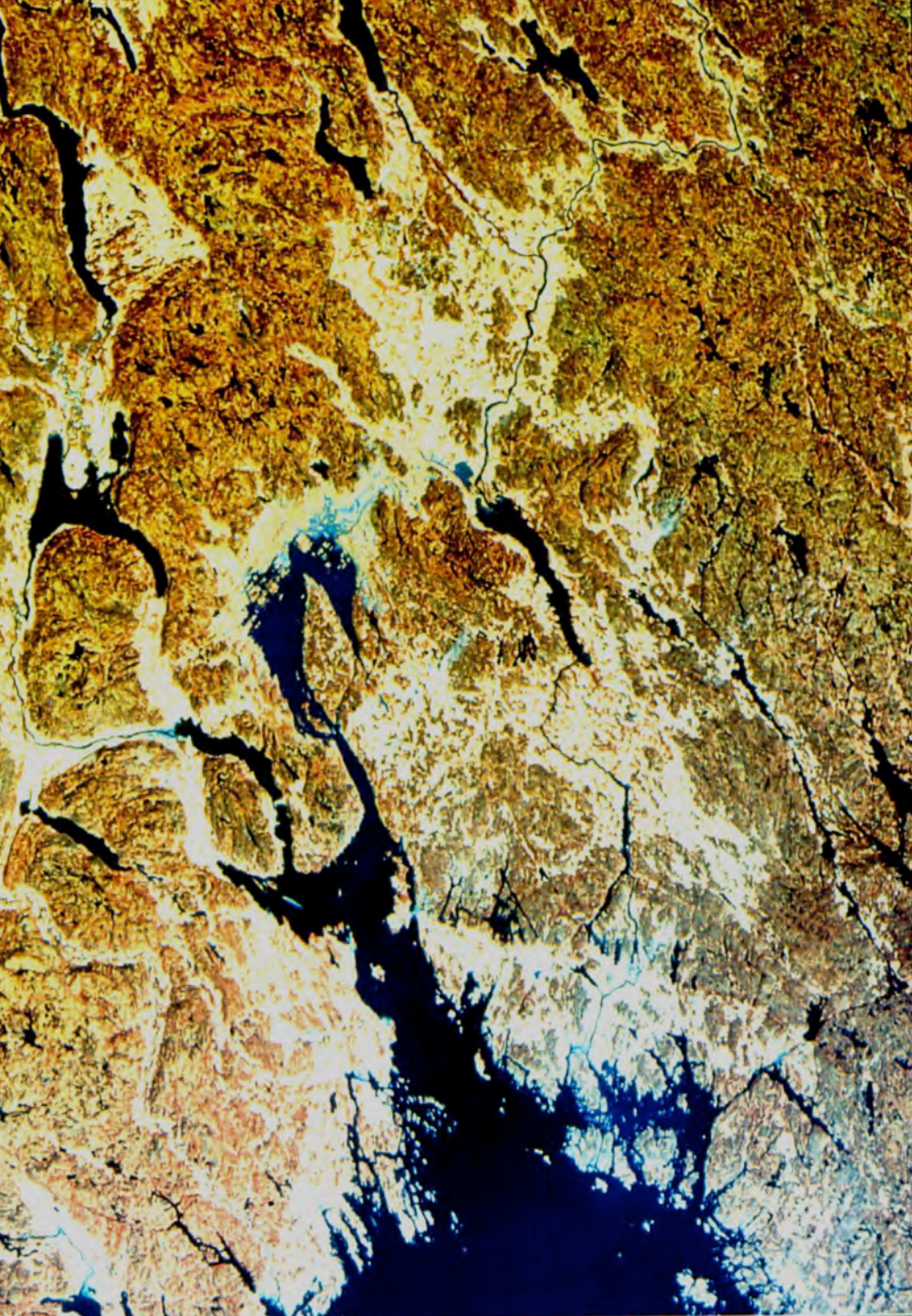
brick
 paper
 timber
 saw
 drammen
 kongsberg
 notodden
 hanevoss

saw
 timber
 runde

saw
 paper
 timber
 skien
 kongsberg
 notodden
 arendal
 risør
 stathelle

saw
 timber
 fredrikstad
 sarpsborg

saw
 timber
 kristiansand
 mandal
 grimstad
 arendal
 risør
 kragene

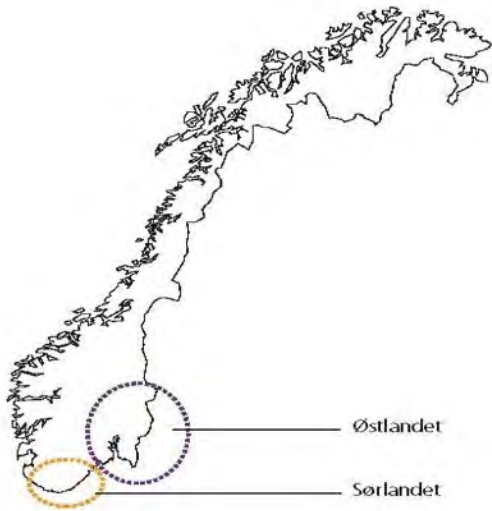


BUSKERUD

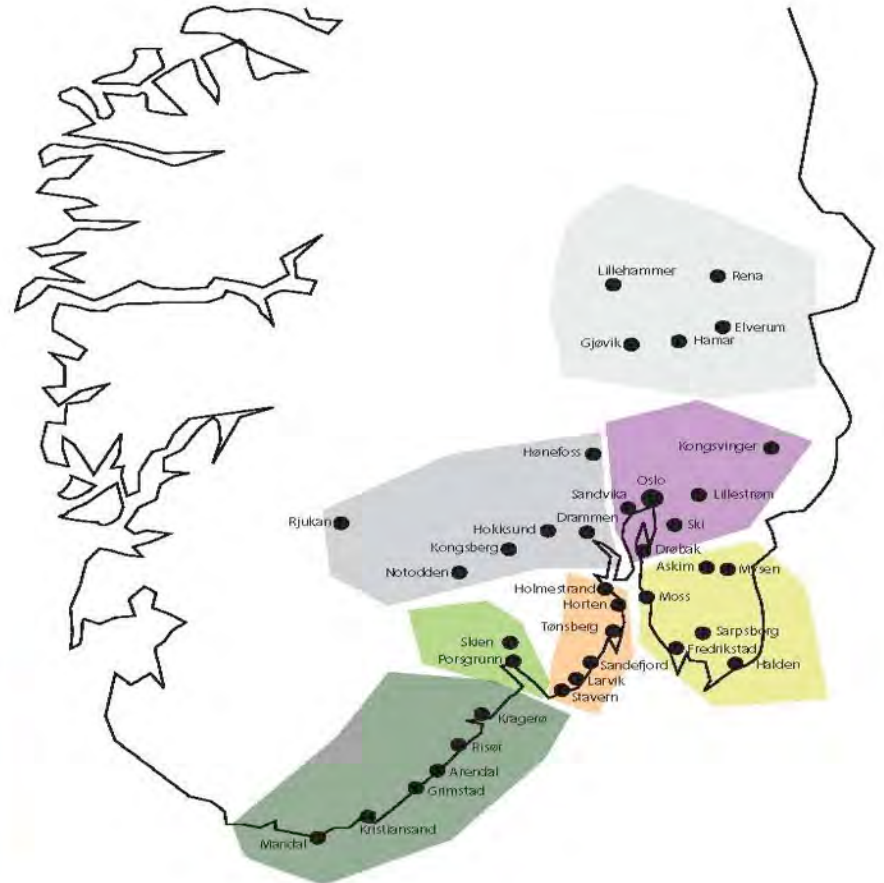
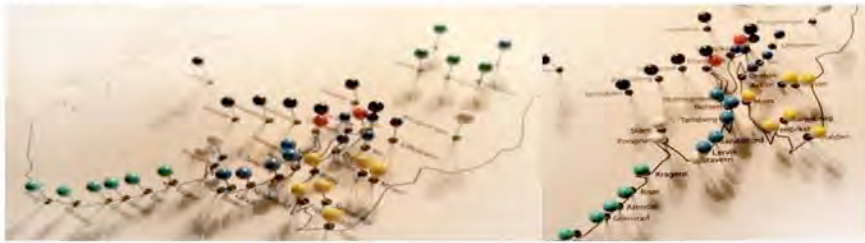


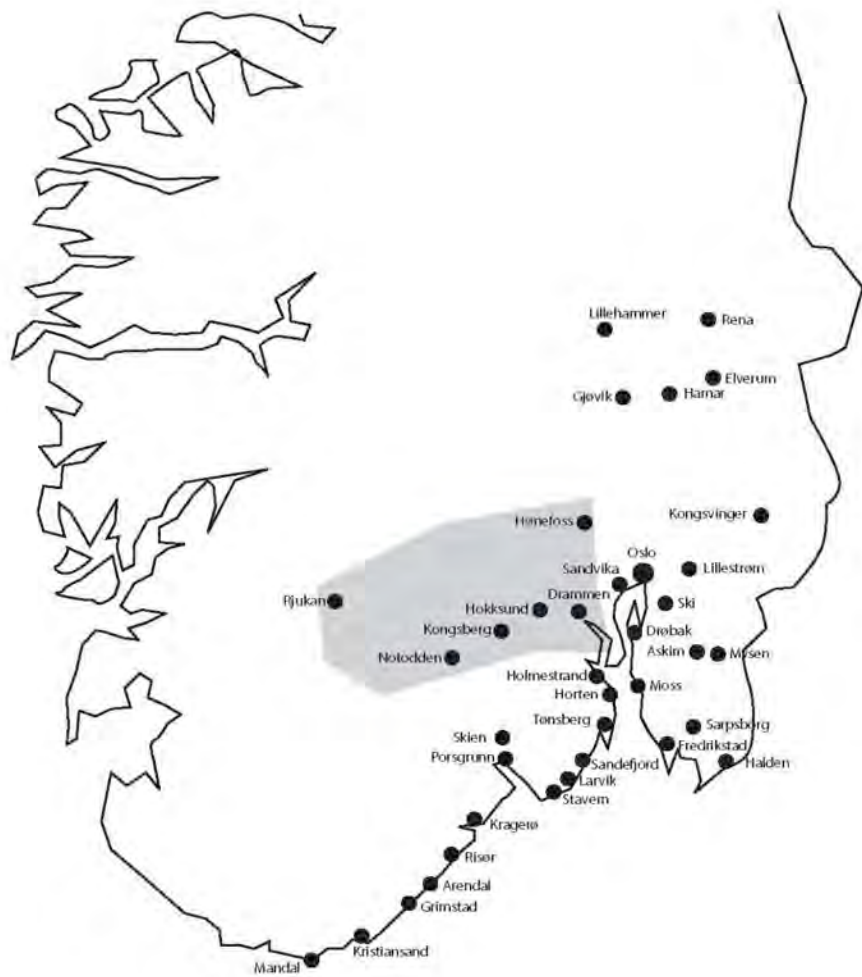
Den regionale konkurransen

Urbaniseringen av byer på Øst- og Sørlandet

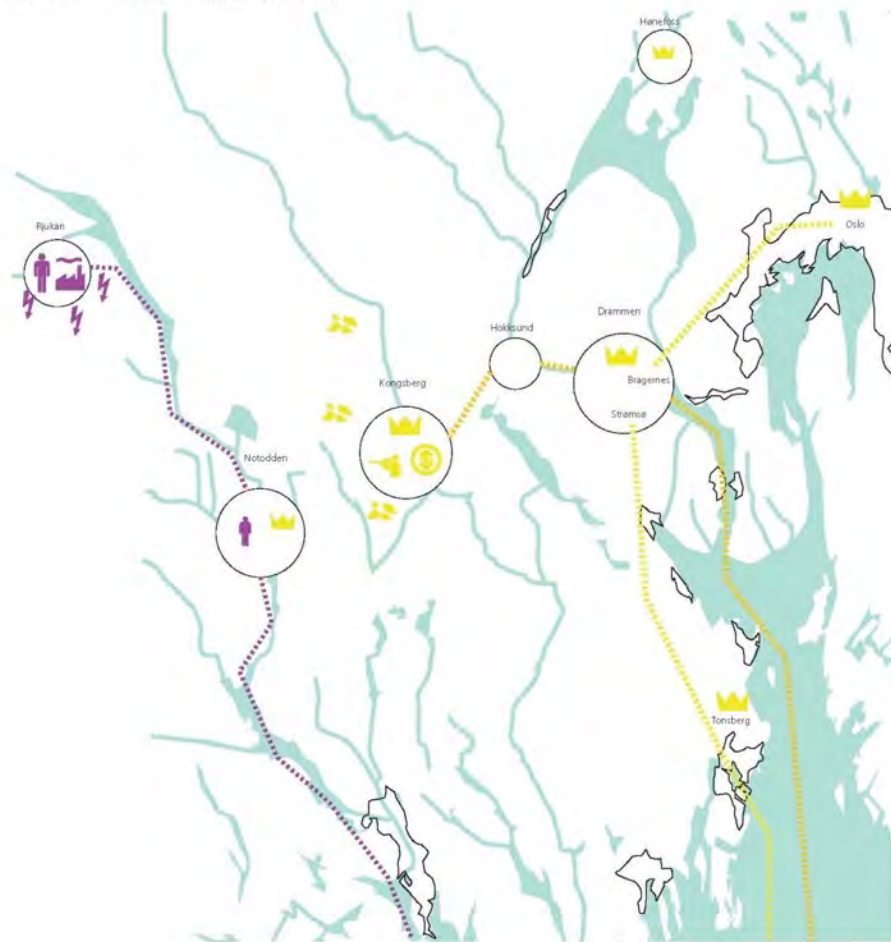


Innledende fase

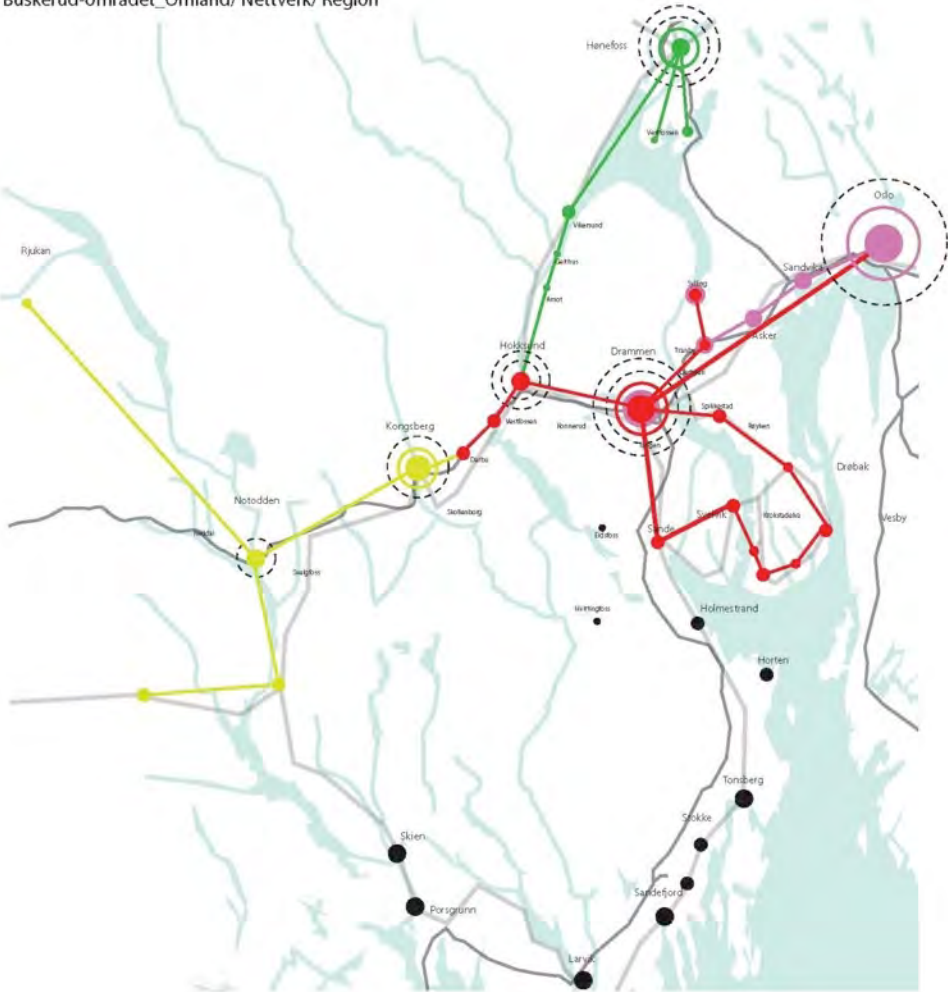




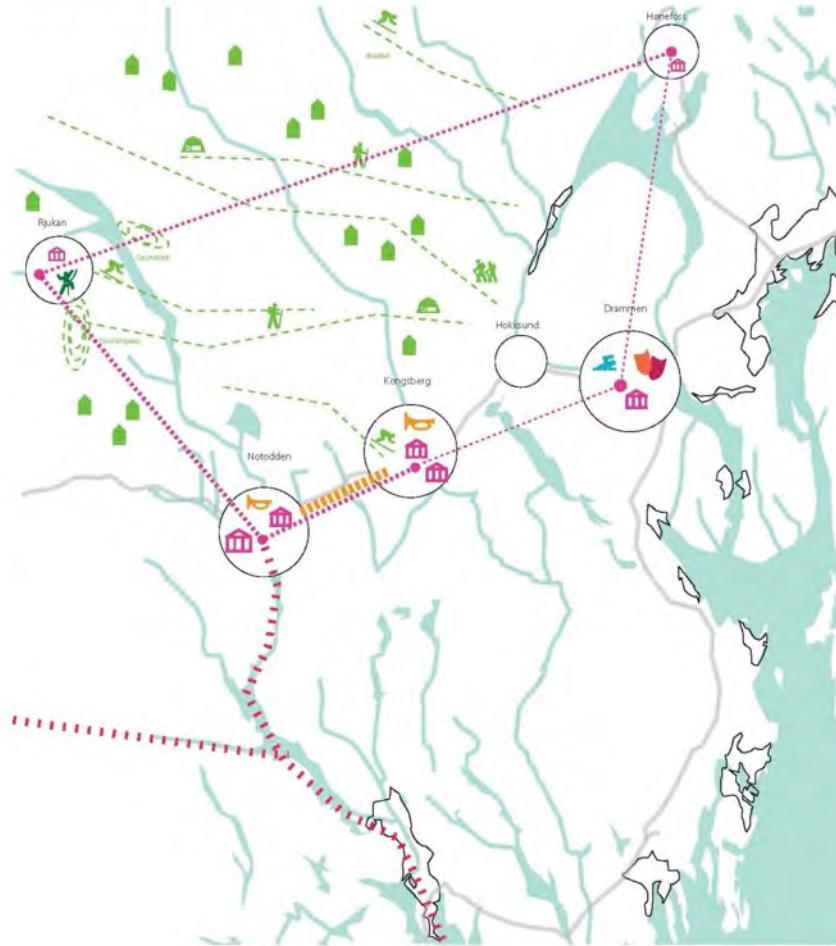
Buskerud-området Statsmakt/ Kirkemakt



Buskerud-området_Omland/ Nettverk/ Region



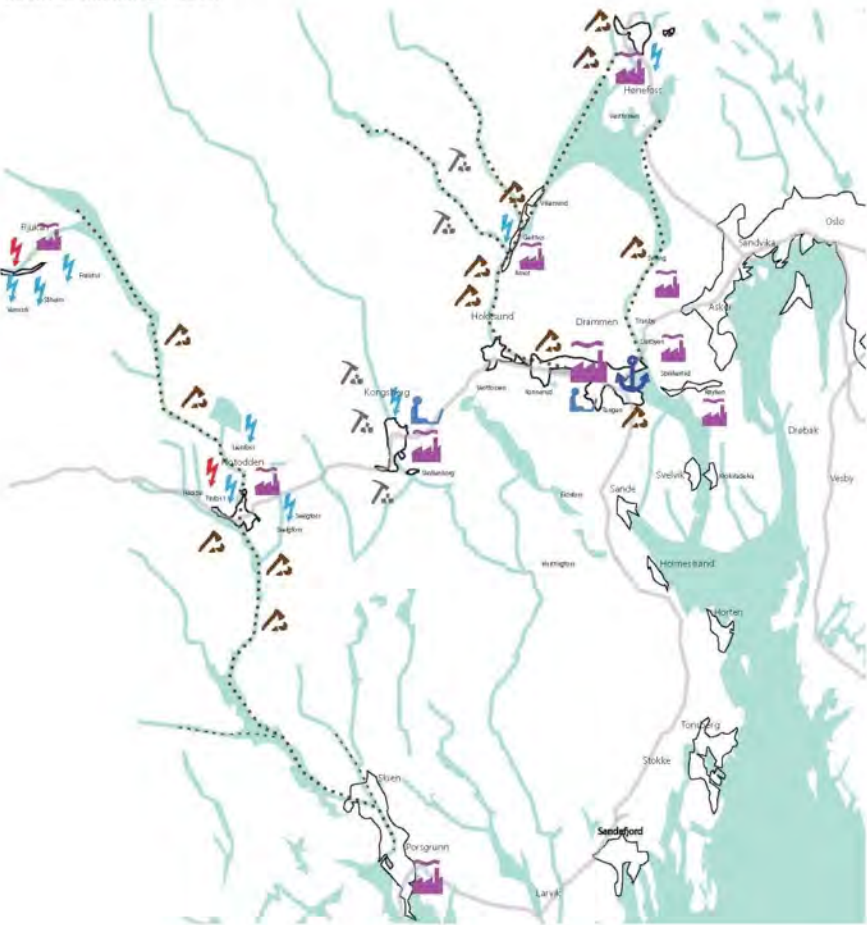
Buskerud-området_Kunst/ kultur



Buskerud-området_Handel/ Næring



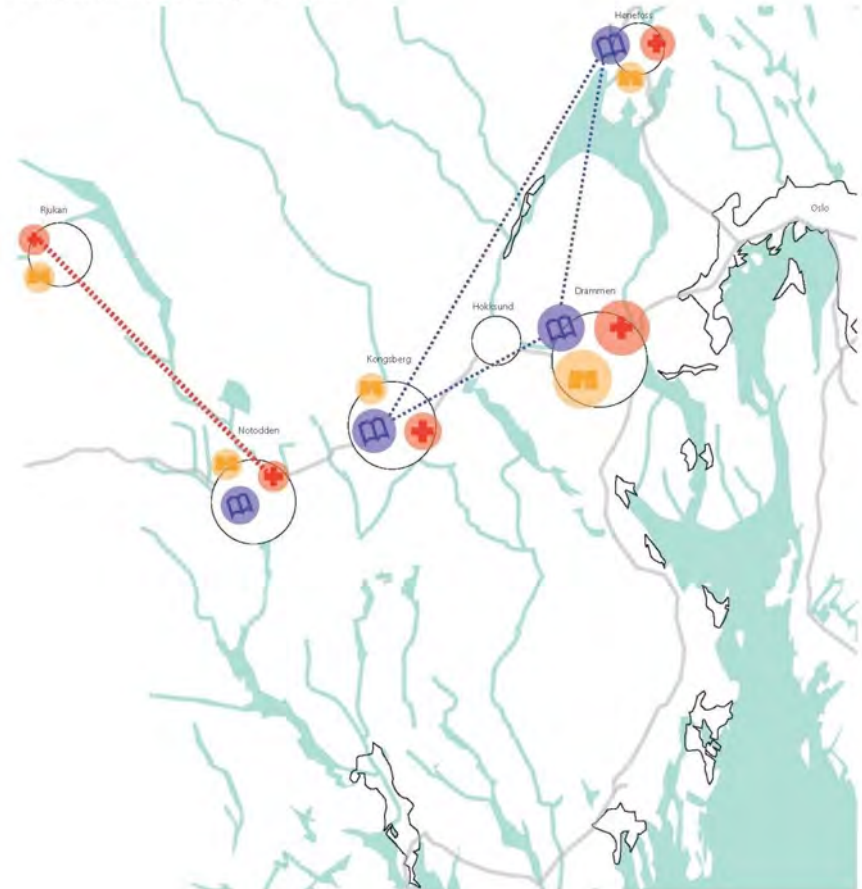
Buskerud-området_Industri



Buskerud-området_Infrastruktur



Buskerud-området_Offentlige institusjoner



Drammen – The Turning Point





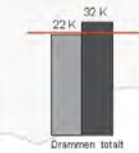
Hvem - Hva - Hvor

DRAMMEN KOMMUNE

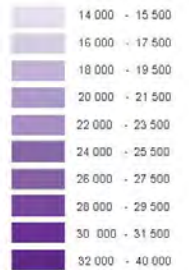
I - GJENNOMSNITTLIG KVADRATMETERPRIS
SETT I FORHOLD TIL BOLIGER BYGGET FØR OG ETTER ÅR 2000
HOMOGENE BOLIGOMRÅDER

**UTVIKLING
KVADRATMETERPRIS**

■ ELDRE BOLIGER
BYGGET FØR ÅR 2000
■ NYERE BOLIGER
BYGGET ETTER ÅR 2000
— SNITTPRIS DRAMMEN



KVADRATMETERSPRIS



Driftspris i skolekretsene
Snitt perioden 2010 - 2012 k2

Kilde: "Datainnhenting og analyse av
boligpriser for selvselt- og borettslagsboliger
i Drammen kommune", Byplan

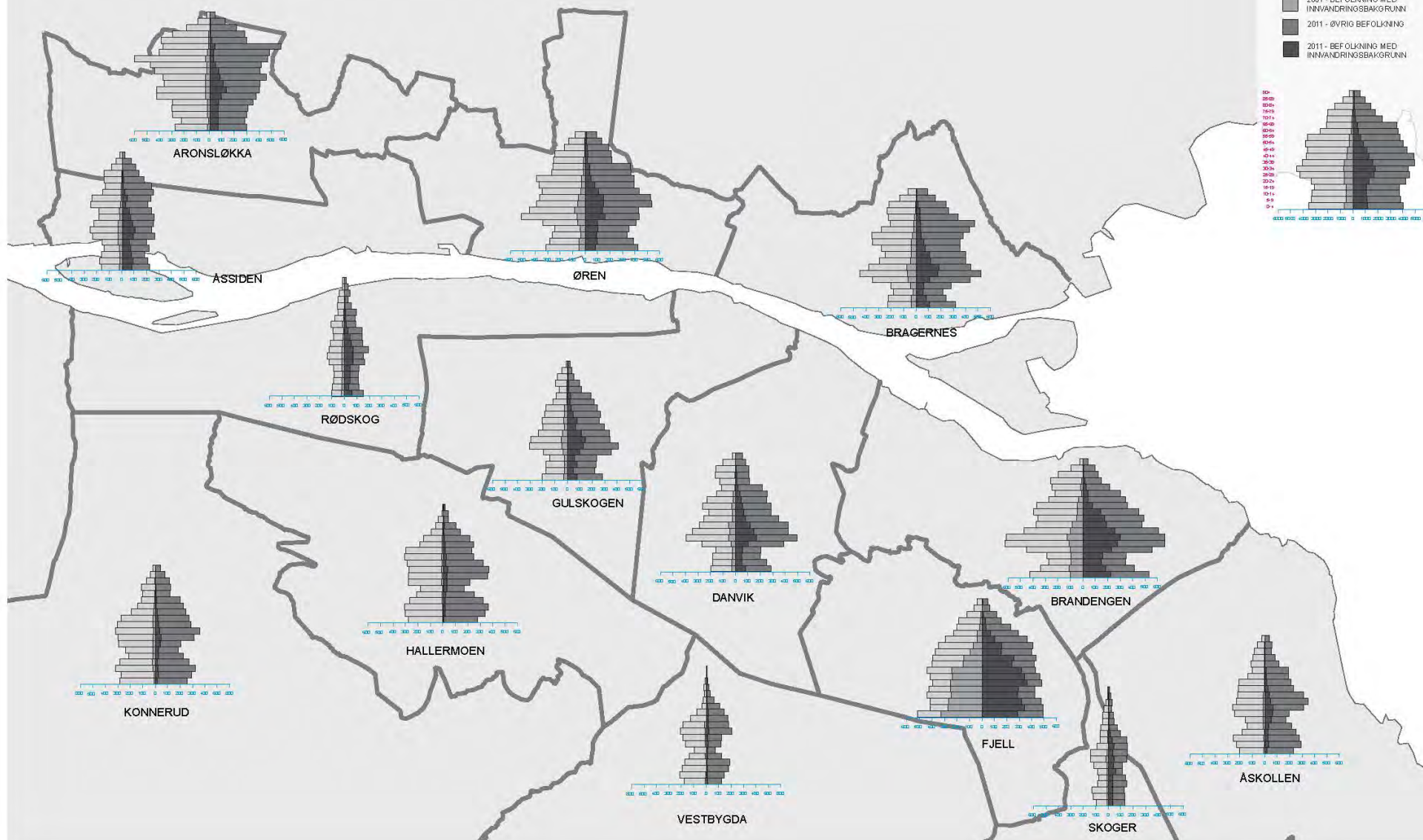
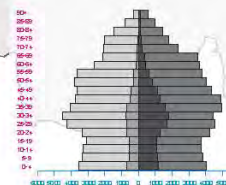
I - HBO

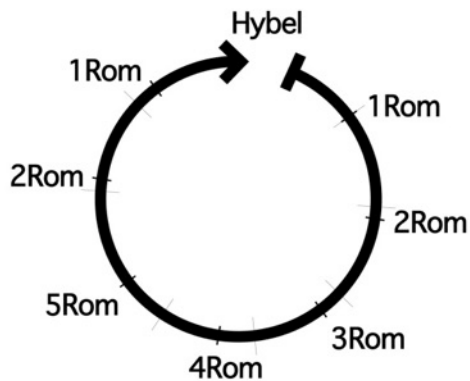
DRAMMEN KOMMUNE

F - BEFOLKNINGSTALL, ALDERSFORDELING UTVIKLING 2001 - 2011
FORDELT PÅ 5-ÅRSGRUPPER OG GEOGRAFISK BAKGRUNN

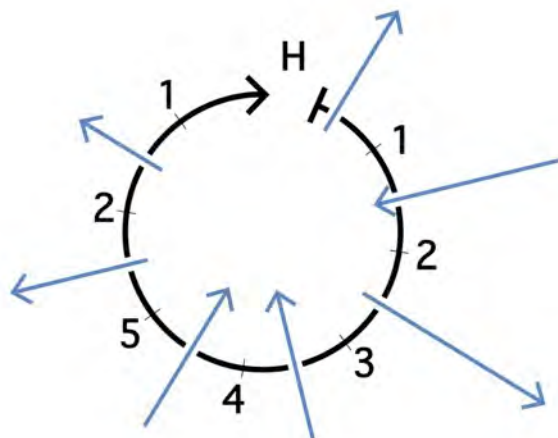
UTVIKLING 2001 - 2011

- 2001 - ØVRIG BEFOLKNING
- 2001 - BEFOLKNING MED INNVANDRINGSBAKGRUNN
- 2011 - ØVRIG BEFOLKNING
- 2011 - BEFOLKNING MED INNVANDRINGSBAKGRUNN

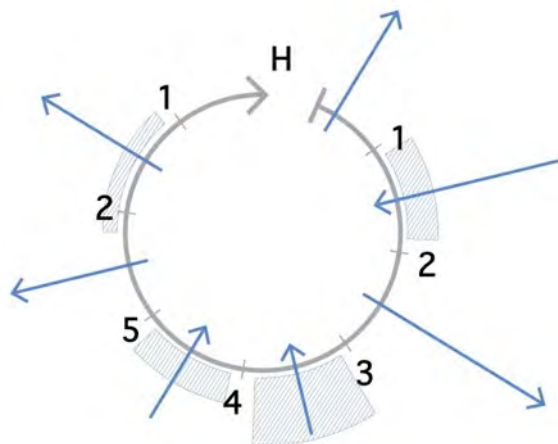




Boligsyklus



Mobilitet og etterspørsel



Boligsegmenter



Rjukan

Oslo

E134

E18

Notodden

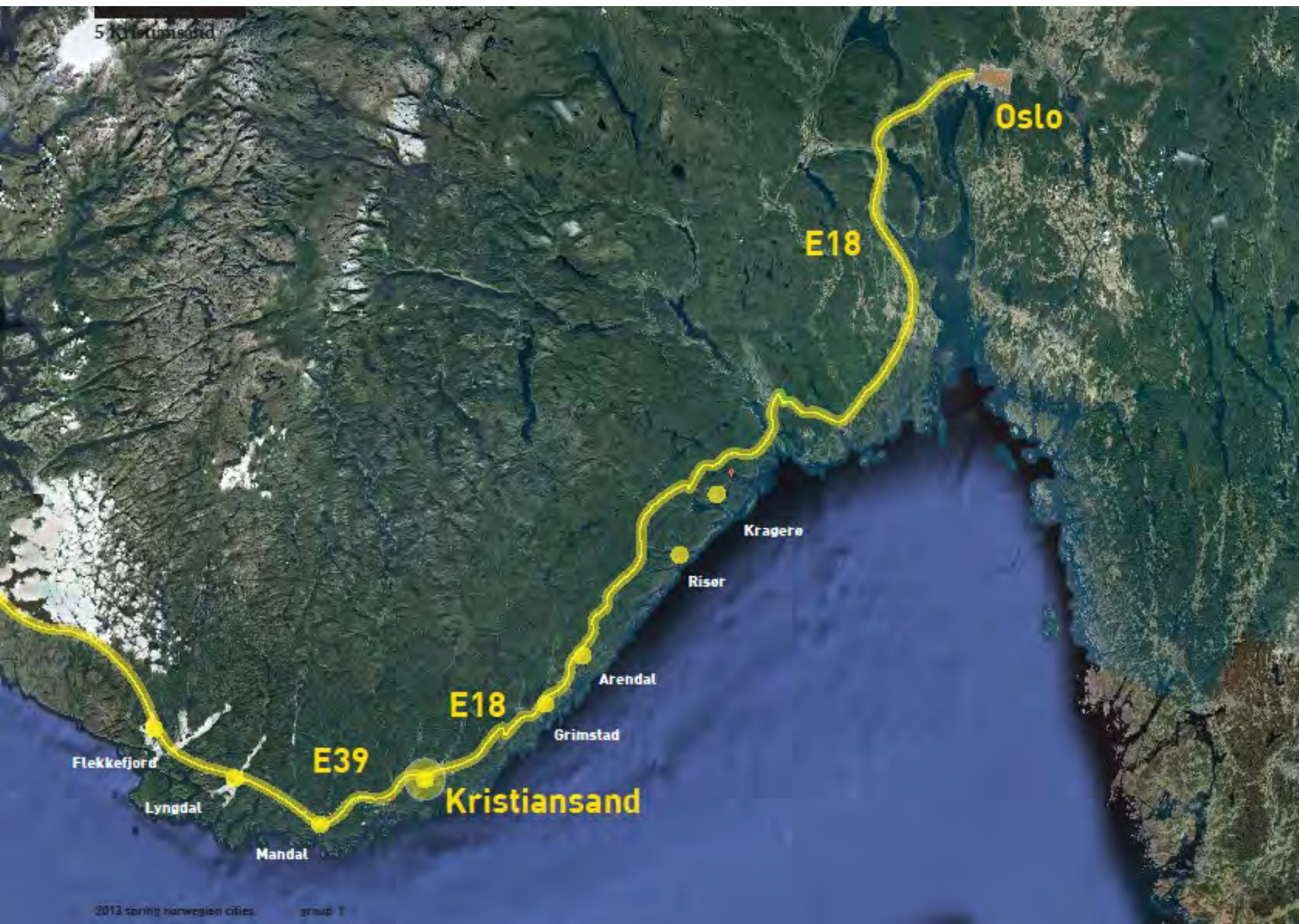
Selfjord

Skien

Posgrunn

Brevik

Stathelle



5. Kristiansand

Oslo

E18

Kragerø

Riser

Arendal

Grimstad

E18

E39

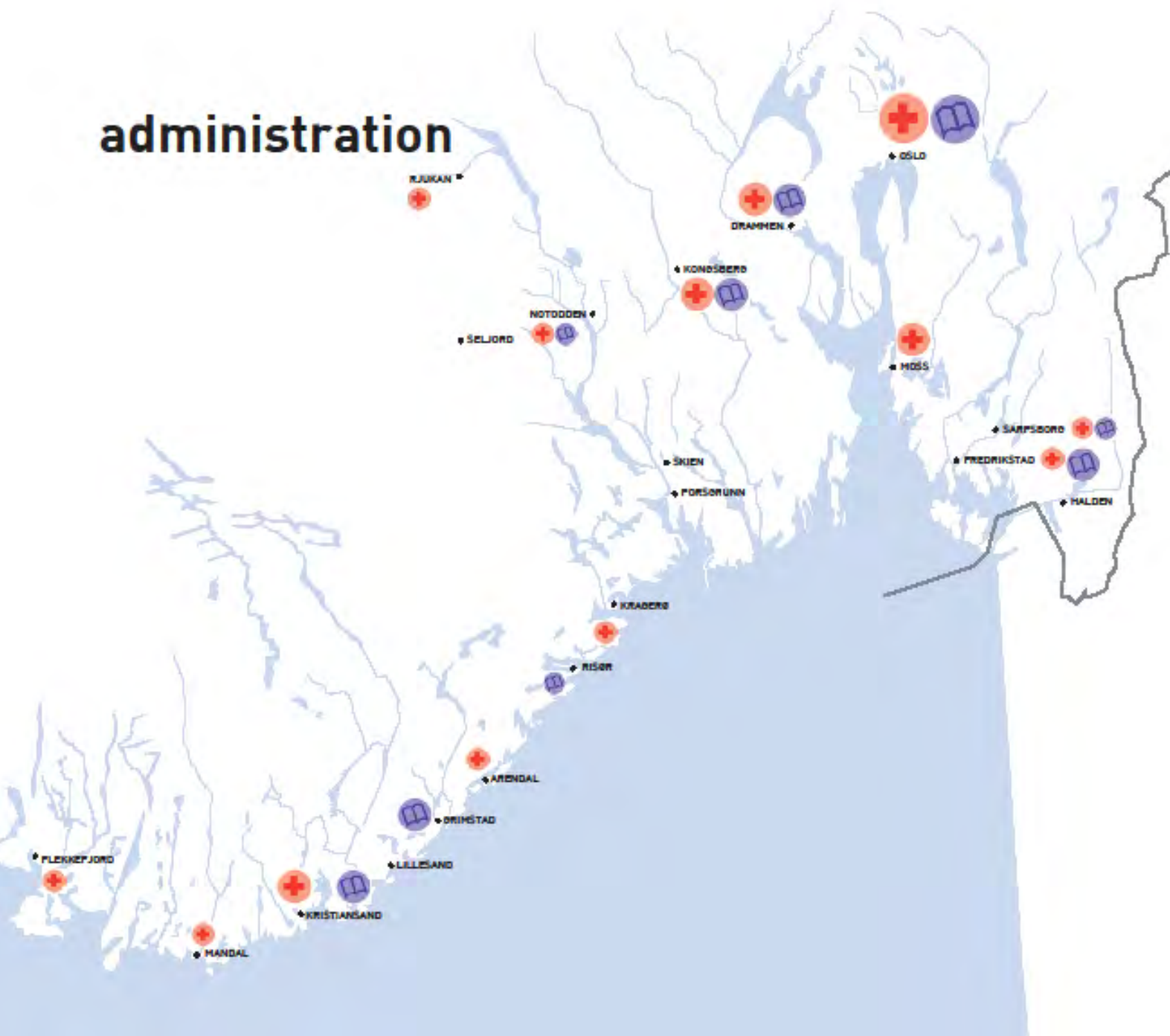
Kristiansand

Flekkefjord

Lyngdal

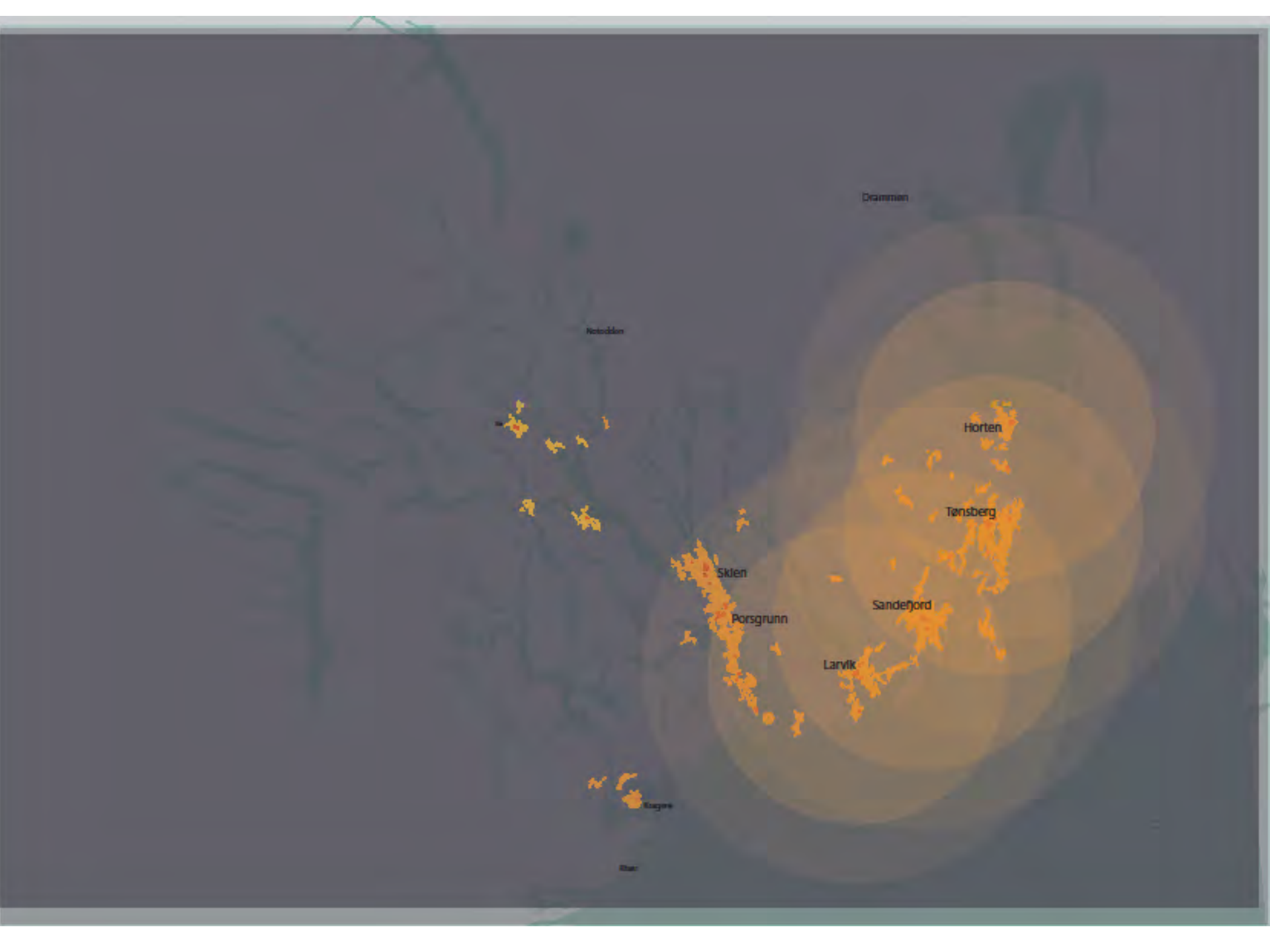
Mandal

administration



GRENLAND





Grenlandbyen vs. Vestfoldbyene

Skien, Porsgrunn og deler av Bamble har vokst sammen til en bystruktur og regnes nå av statistisk sentralbyrå som ett sammenhengende tettsted. Byen omtales også som Grenlandsbyen.

Byene i Vestfold ligger på en rad langs kysten. Ingen av byene fremstår som det store og dominerende fylkessenteret, og Vestfoldbyene utvikler seg til et stadig mer integrert, men flerkjernet byområde. Med en befolkning på 230 000 på et areal mindre enn Oslo kommune kan Vestfold betraktes som ett av Norges største byområder.

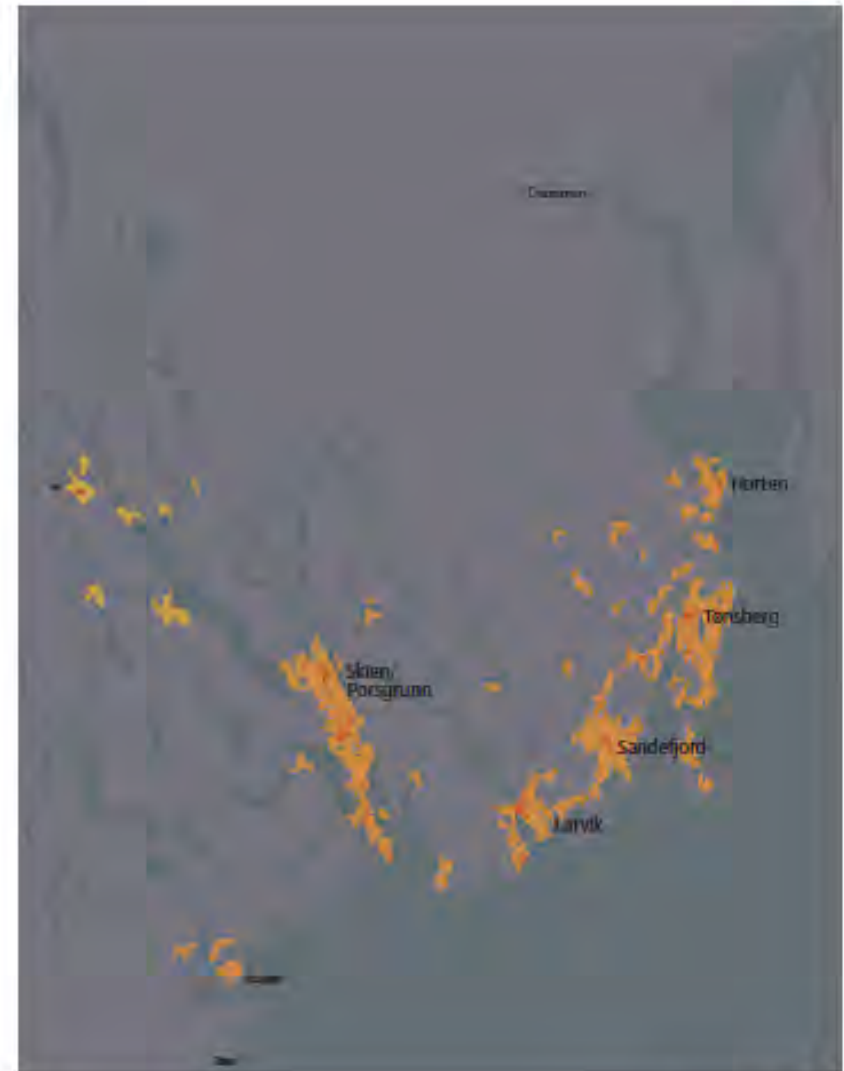
Begge byregionene vokser, både i areal og innbyggere. Vestfold har likevel en tydelig høyere vekstrate enn Grenland.

Jeg ønsker å sammenligne disse regionene for å se på eventuelle likeheter og ulikheter.

Hvorfor vokser Grenland så lite sammenlignet med Vestfoldbyene?

Hva skjer når Porsgrunn og Skien vokser sammen til en bystruktur?

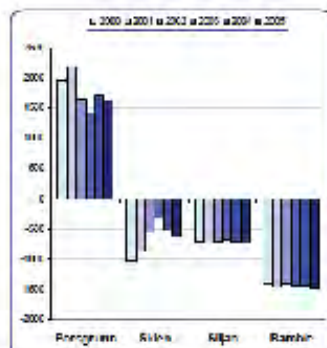
Hvordan er interaksjonen mellom regionene?



Grenlandbyen

Vestfoldsbyen(e)

Skien og Tønsberg har de fleste sentralfunksjonene for hvert sitt fylke. Skien har likevel underskudd på arbeidsplasser, mens Tønsberg har en egendekning på 140% (2006). I Grenland er det Porsgrunn som har overskudd av arbeidsplasser. Grenlandstypen hadde et underskudd på ca 1000 arbeidsplasser i 2006.



Figur 8: Netto innsending, overskudd på arbeidsplasser i 2000-2005.
Datakilde: SSB.



LIFE-SPAN ESTIMATES FOR THE 1000 MOST COMMON SPECIES			
Species Life Span			
	Grounded invertebrates	Gravid invertebrates	Spawning period
Ant	15-200	2-200	6-8
Beetle	2-250	2-750	11
Termites	2-60	2-10	18
Ground Squirrel	15-80	20-18	11
Lizard	17-60	20-15	15
Snake	1-100	5-175	28
Bird	2-200	2-11	50
Man	2-25	5-20	60
Tree	2-100	2-200	10
Reptile	1-100	2-15	15
Shrimp	4-550	2-30	25
Crab	1-60	2-20	30
Fish	1-200	2-100	5-10
Amphibian	5-20	2-10	6-7
Plant	5-100	10-100	6-7

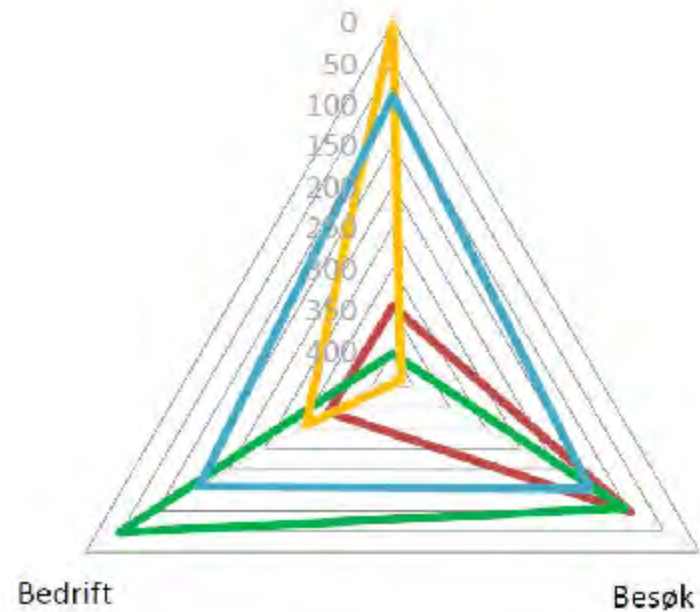
14048, 272, 1, 1, 388, 26, 75, 349, 64, 1

Grenlandsbyen

Tyngdepunktet i regionen har vært gjennom tider:
Handelen i Skien har vært grunnleggende for Porsgrunn, Stathelle og Brevik.
Porsgrunn oppstod som ladested for Skien.



Bosetting



Skien

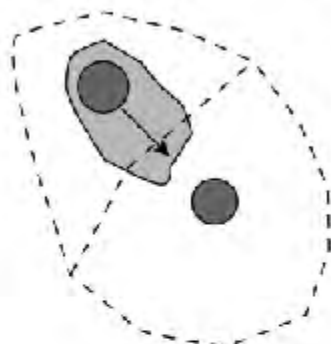
Porsgrunn

Siljan

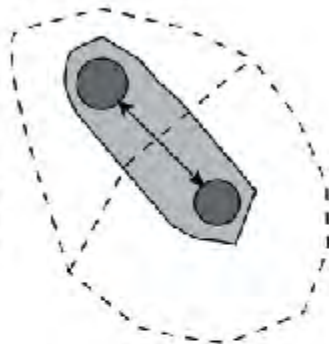
Bamble

Grenlandbyen vs Vestfoldbyen(e)

suburbanisering



konurbanisering



Selstad 2006

1. Morfologisk (formmessig):

1.A. Monosentrisk:

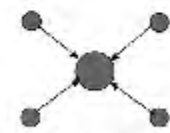


1.B. Polysentrisk:

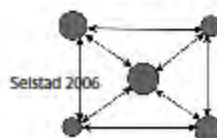


2. Relasjonelt (kommunikasjon):

2.A. Fraketter, mot sentre



2.B. Rette, mot flere sentra



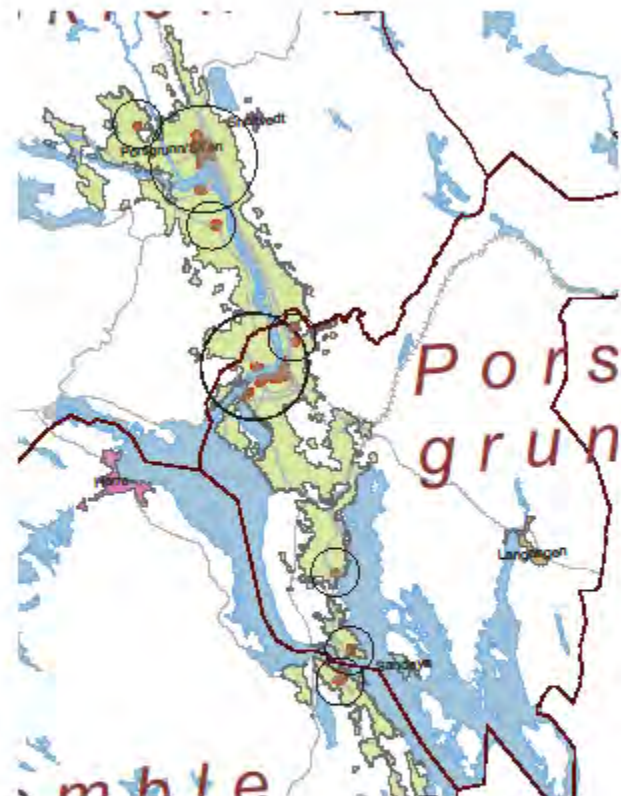
Selstad 2006

Relasjon Grenland og omegn? Det foregår en viss Interaksjon med Larvik, Sandefjord og Kragere

Vestfoldbyene? Med tyngdepunkt i Tønsberg.

Bilde 5. Monosentrisk og polysentrisk bystruktur, tradisjonell morfologisk og relasjonelt

Selstad 2006



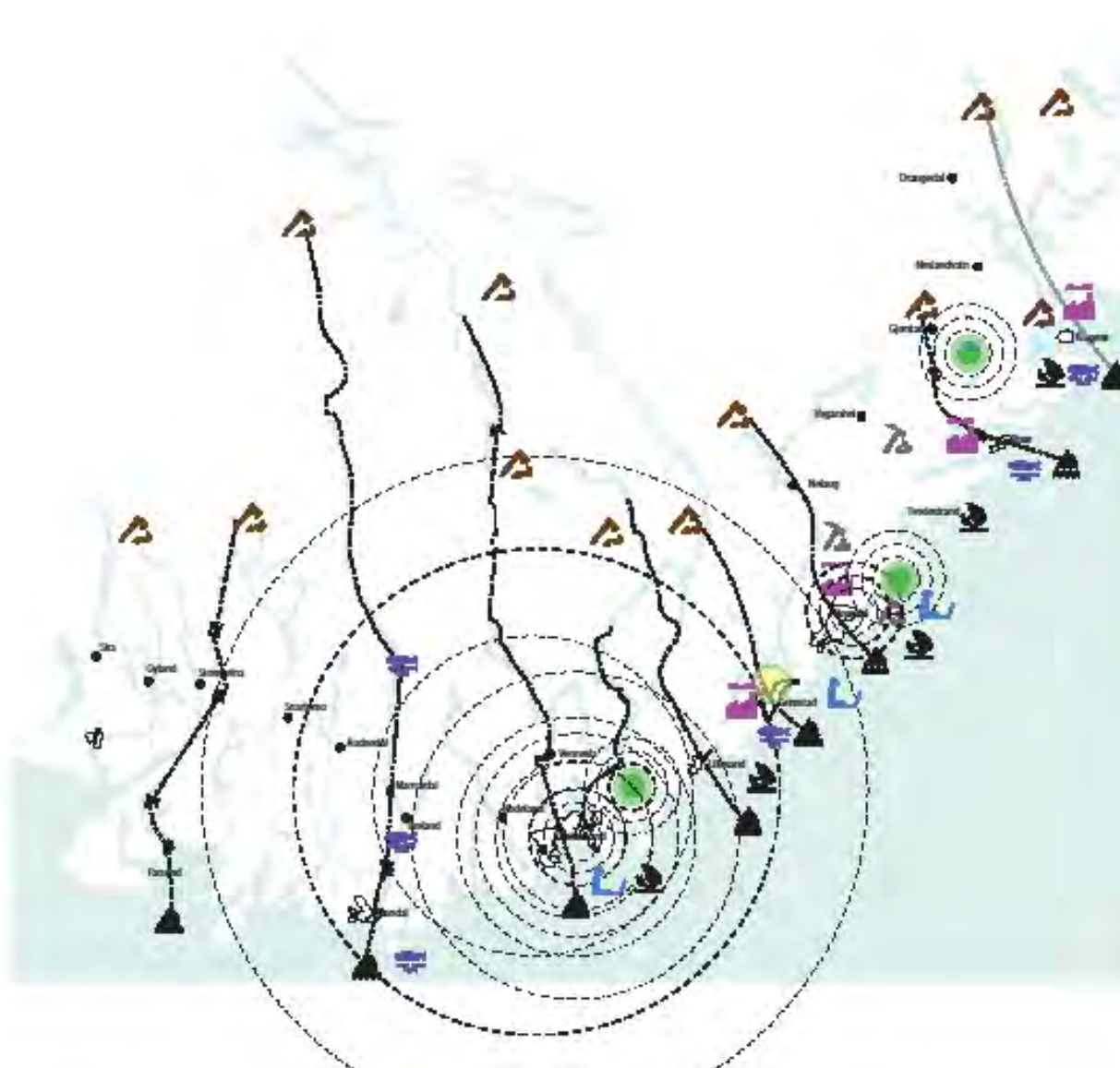


AUST-AGDER



Sørlandet- området





-  Træstikport
Kragene: hovednæring frem til ca 1920
Øster: utslipp av trevirke fra 1900
-  Træblanding
Kragene: Træblanding eller Løk
-  Industri:
Kragene: jern- og metallbæp, mekanisk verksted
Arendal: møbler og f. industri
-  Gruvdrift
-  Tåke
-  Kraft
-  Jordbruk / fager:
Grinestad: sentralt i skole jordbrukskommission
-  Næringspark
-  f. industri teknologi
-  Turisme

Sørlandet_Infrastruktur



Kristiansand er det viktigste knutepunkt for dette området

--- vannveier



Sørlandsbyene oppstod som handel og ladesteder. Kr.sands privilegier lyktes ikke knække de eldre eksporthavnene for troløst Arendal Risør Grinstad Mandal Lillesand



Kristiansand eneste sørlandsby med togstasjon. Sørstelsbanen 1892-95 Sørlandsbanen 1938



Landsdeltflyplass Kjevik Lista charter/reservofflyplass



Kr.sand - Hirtshals



Arendal : var Norges største sjøfartsby med 1/5 av landets tonnasje i 1880-årene, slik Kr.sand er en av de viktigste i dag.

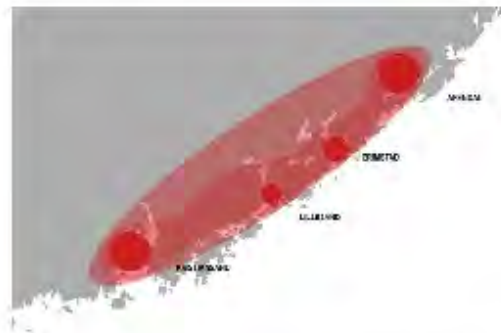
— Riksvei

— Europavei

— Jernbane



Illustrasjon 1: En konseptuell modell på Sørlandsbyene i sin gullalder (seilskutetiden). Byene vendte seg mot sjø og land. Kilde: Egenprodusert.



Illustrasjon 2: Kjernen av Agderbyen som konseptuell modell. Kilde: Egenprodusert.



Illustrasjon 3: Vil de tidligere autonome Sørlandsbyene ende opp som "tørkede rosiner"? Kilde: Egenprodusert.

MØRE OG ROMSDAL

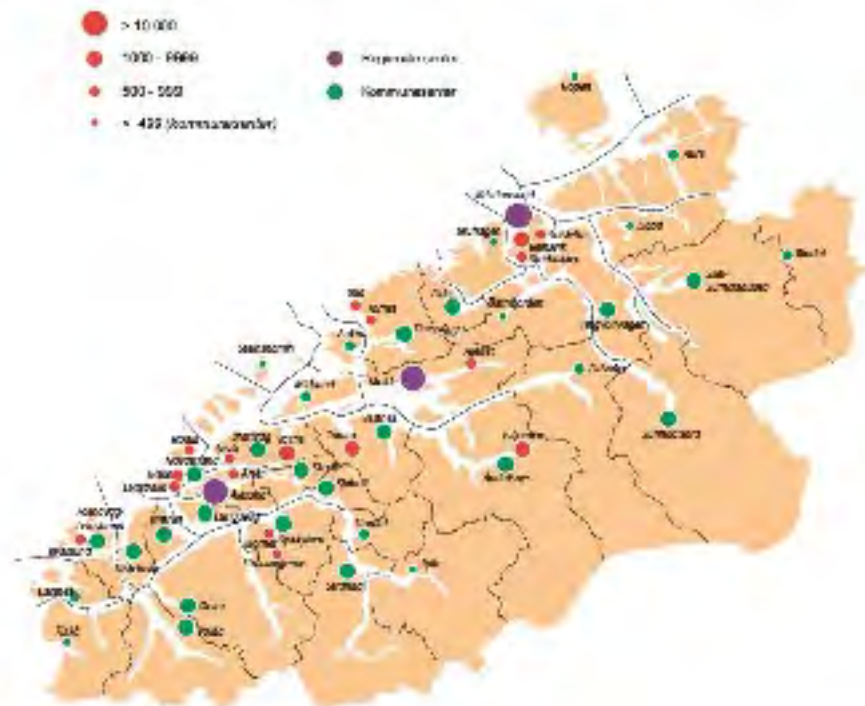


Ulsteinvik: workplace surplus
- ship yard industry



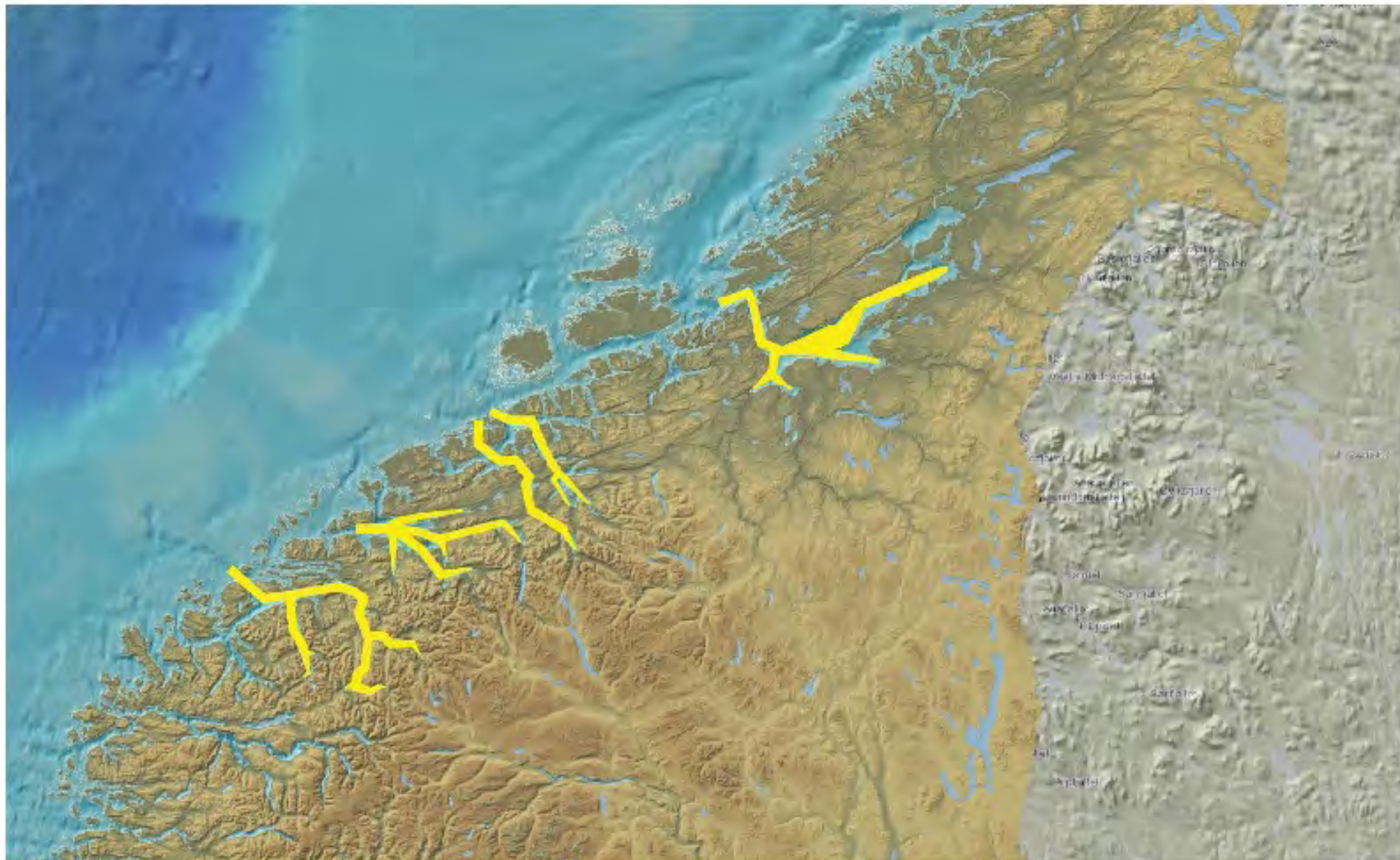
Sykkylven "The furniture village"
- furniture production





"Tettsteder" (densely populated areas) with more than 500 inhabitants

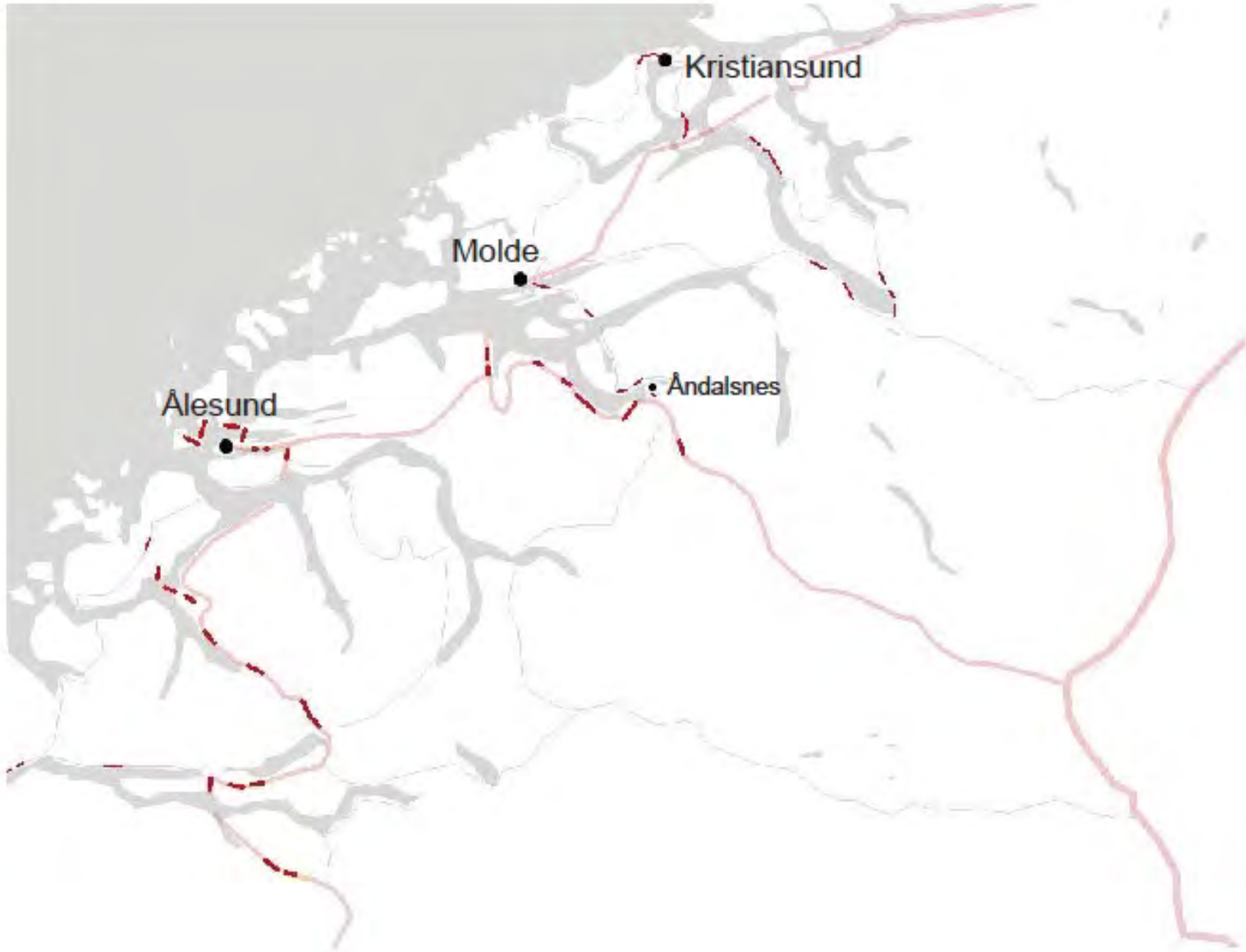
Midt-Norge the fjords



Infrastructure
Roads



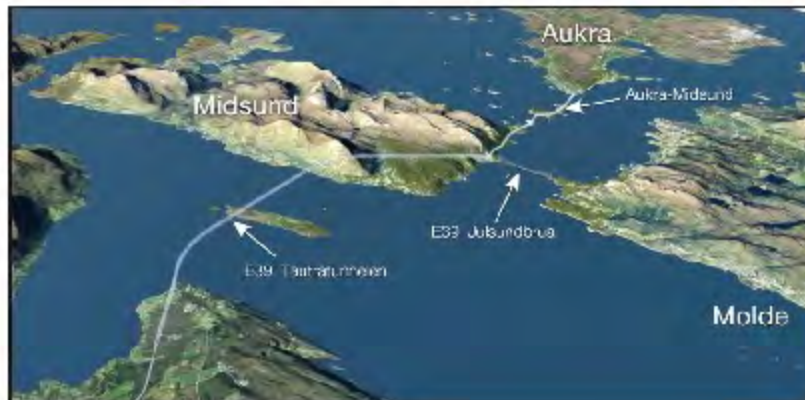
Infrastructure
Tunnels



Infrastructure
Ferries



Møre og Romsdal Infrastructure, "Møreaksen"



"Møreaksen" - No ferries on E39.

What:

- Bridge between Molde and Midsund
- Bridge between Aukra and Midsund
- Tunnel under Tautra

Why:

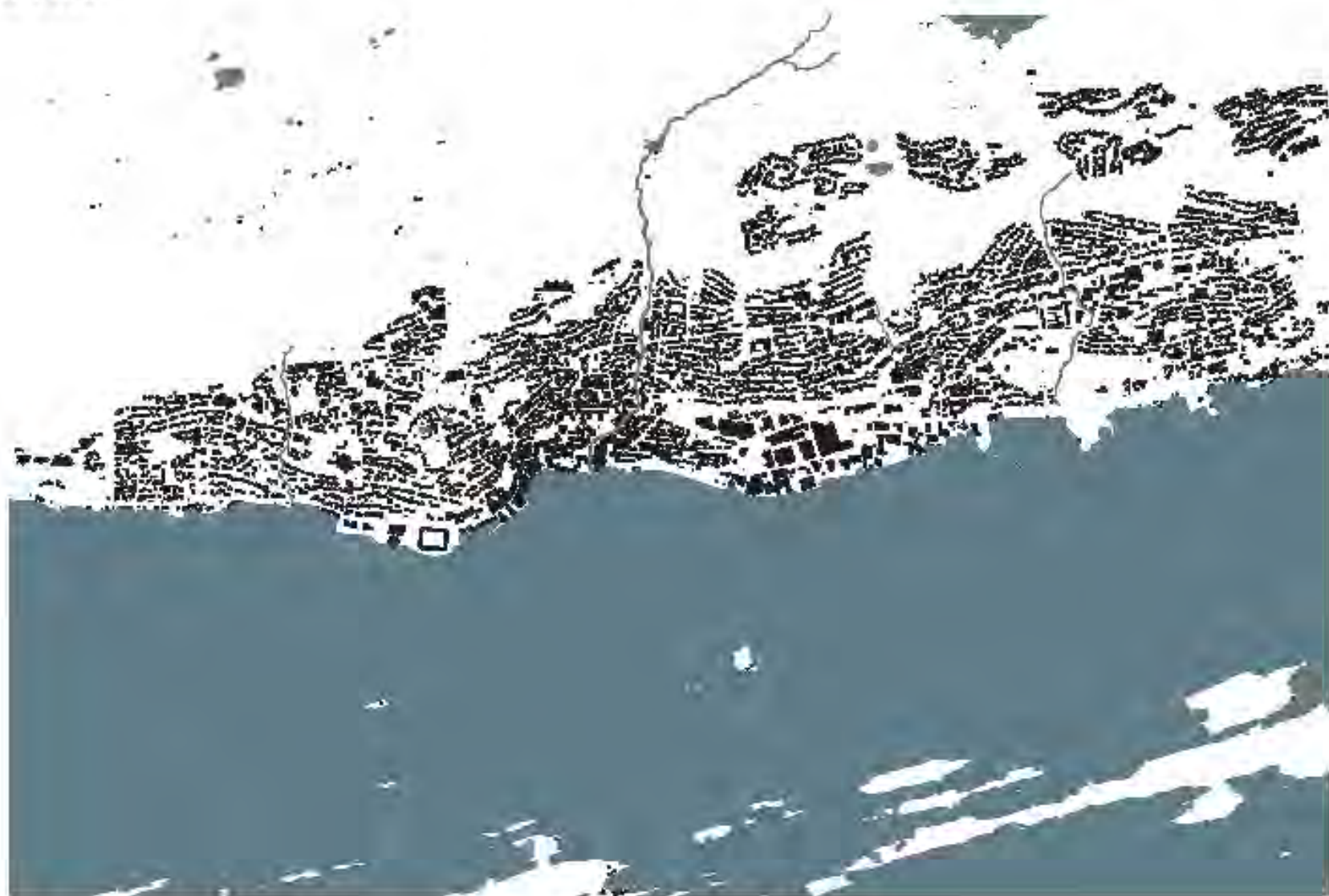
- Gathers the region to one residential and workplace region
- Replaces five ferries
- The axis Ålesund - Molde - Kristiansund will have no ferries
- Less than one hour drive between Molde and Ålesund



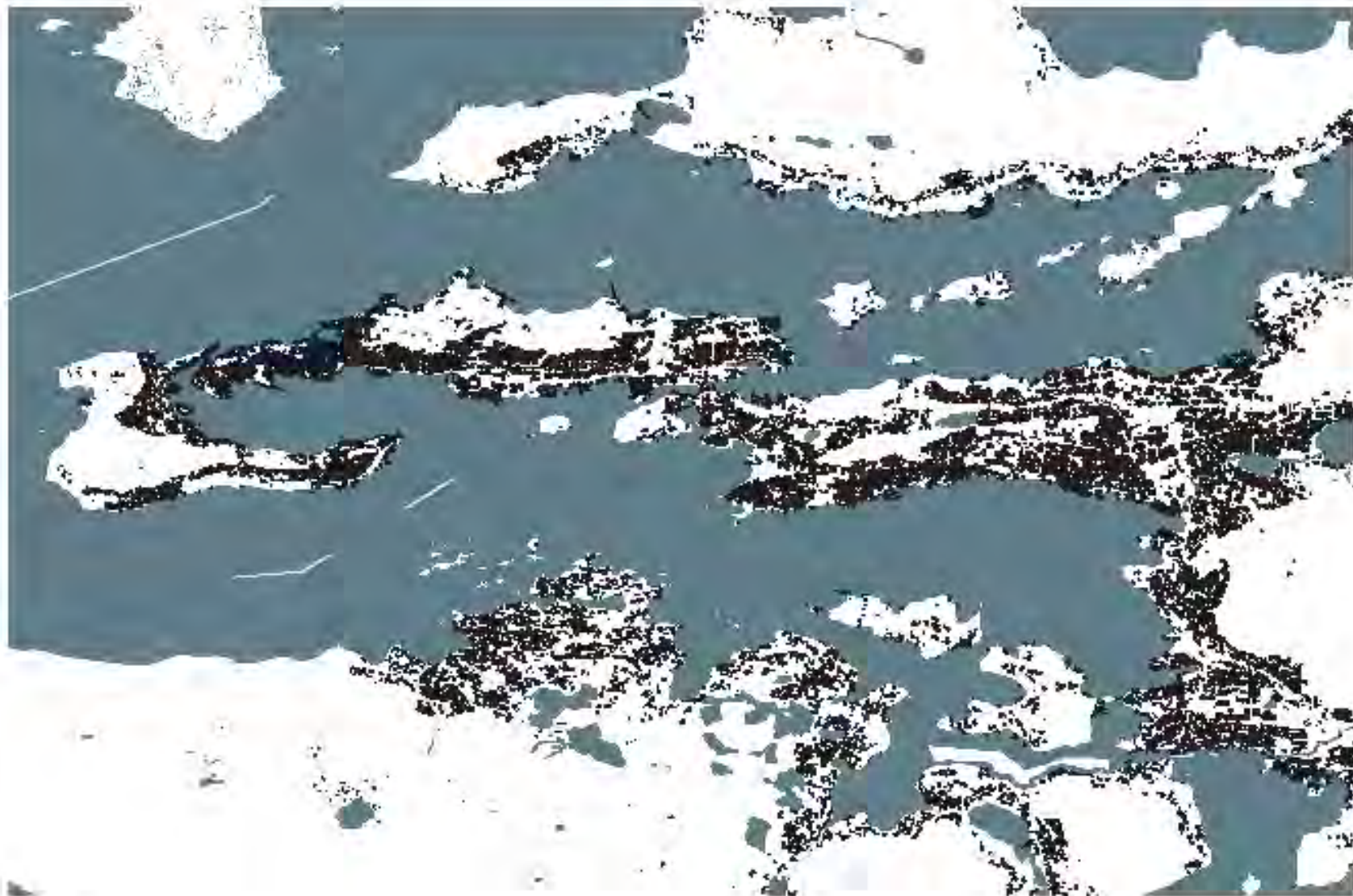
Source: Moreaksen.no, rbnett.no



MOLDE 2012



ÅLESUND 2012:















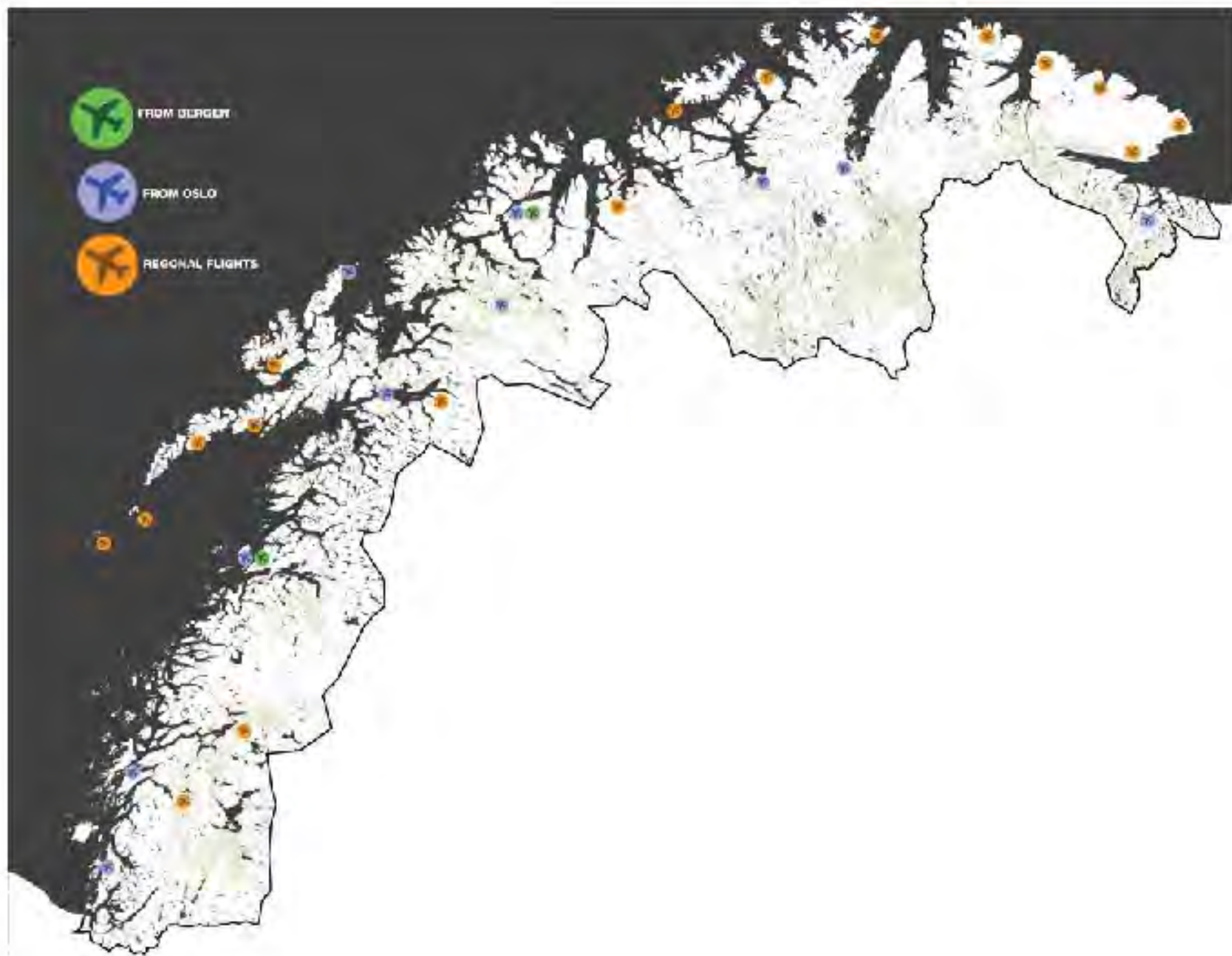
FROM BERGEN



FROM OSLO



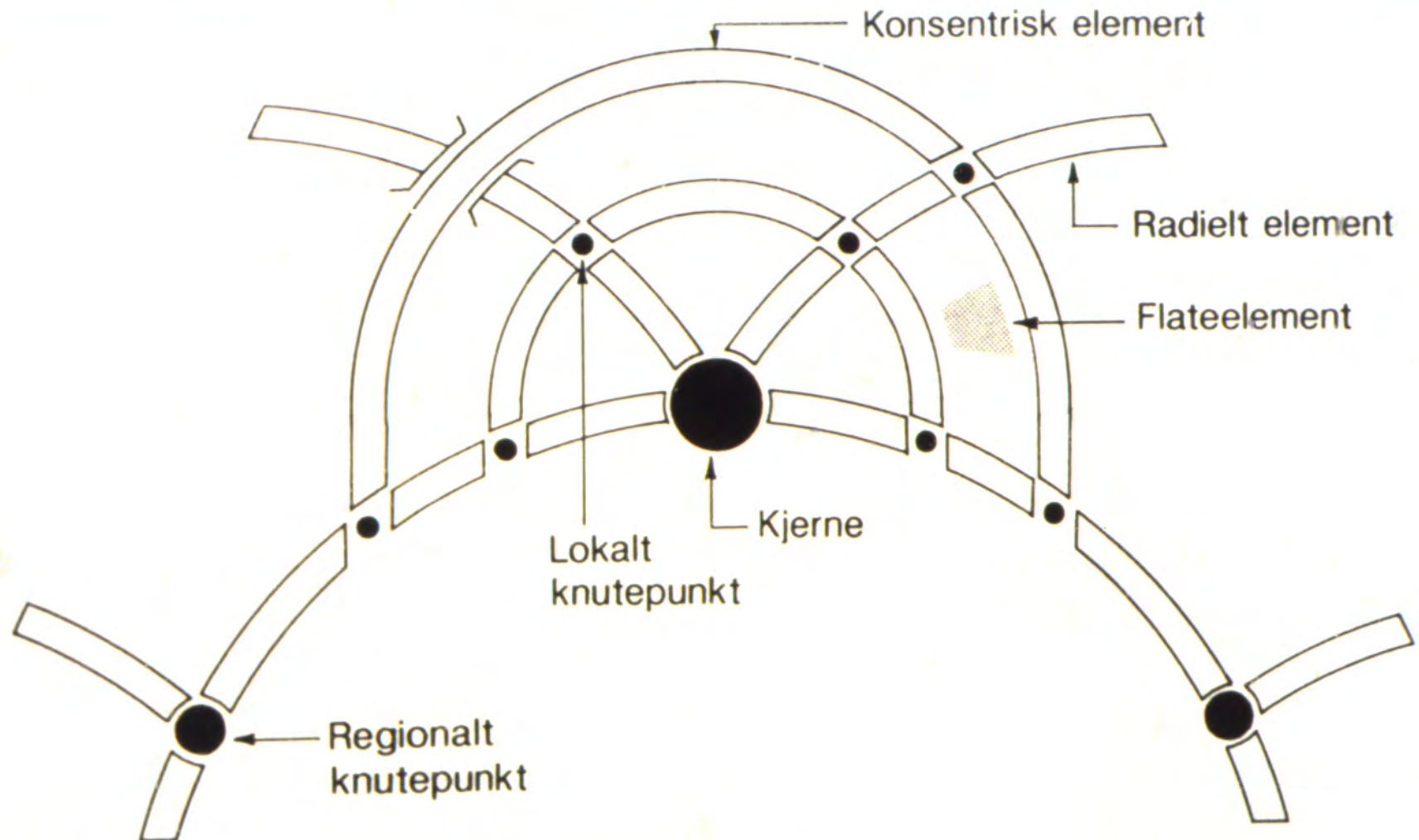
REGIONAL FLIGHTS



ROMERIKE - FOLLO



OSLO som knutepunkt



The City Development of Oslo



The Icon of a city



pwc
Pricewaterhouse
Coopers
Three PURE
Link systems
30 dispense
points

KLP
Five PURE
Link systems
40 dispense
points

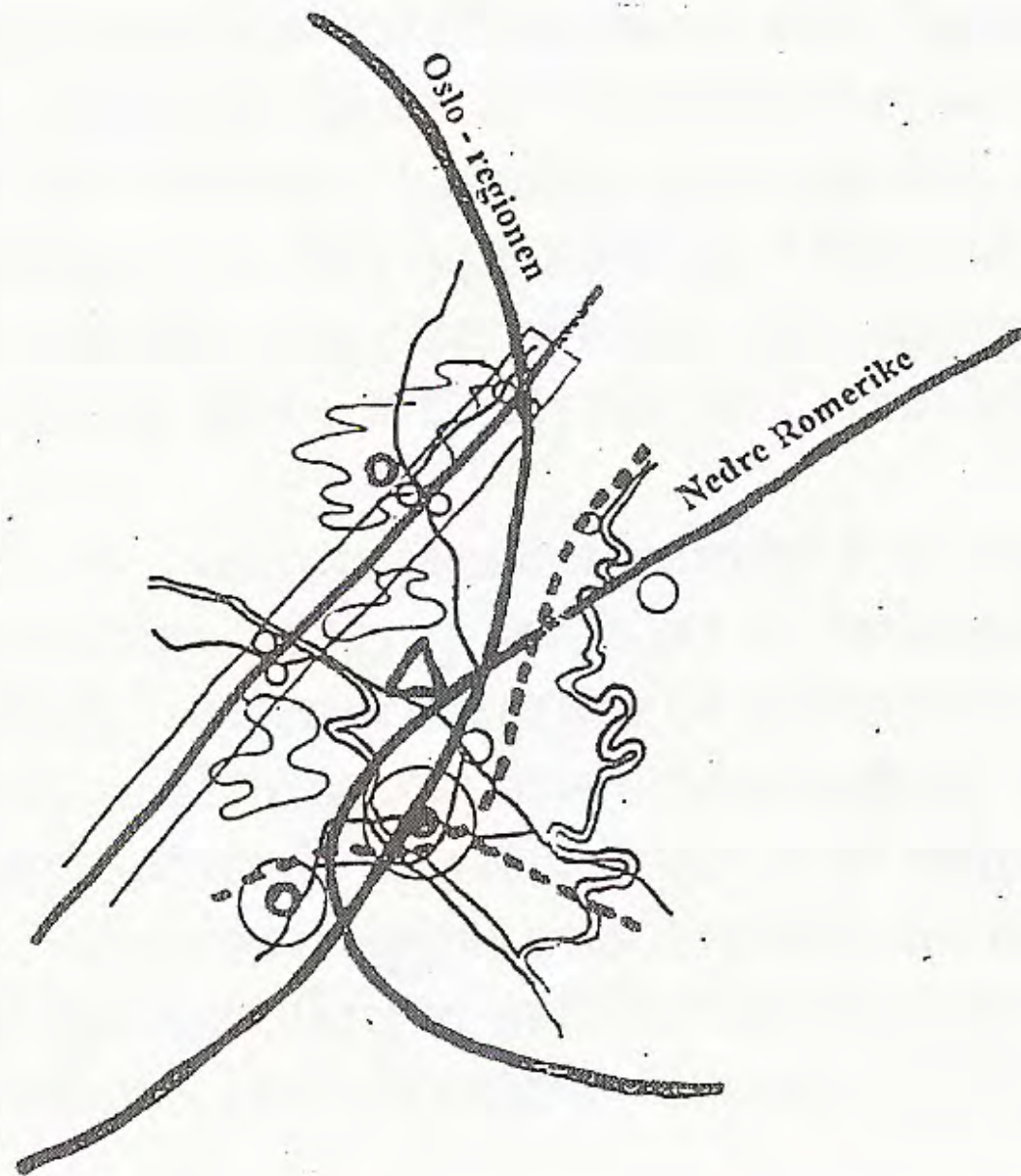
Deloitte
Two PURE
Link systems
16 dispense
points

VISMA
Visma
Six PURE
Link systems
50 dispense
points

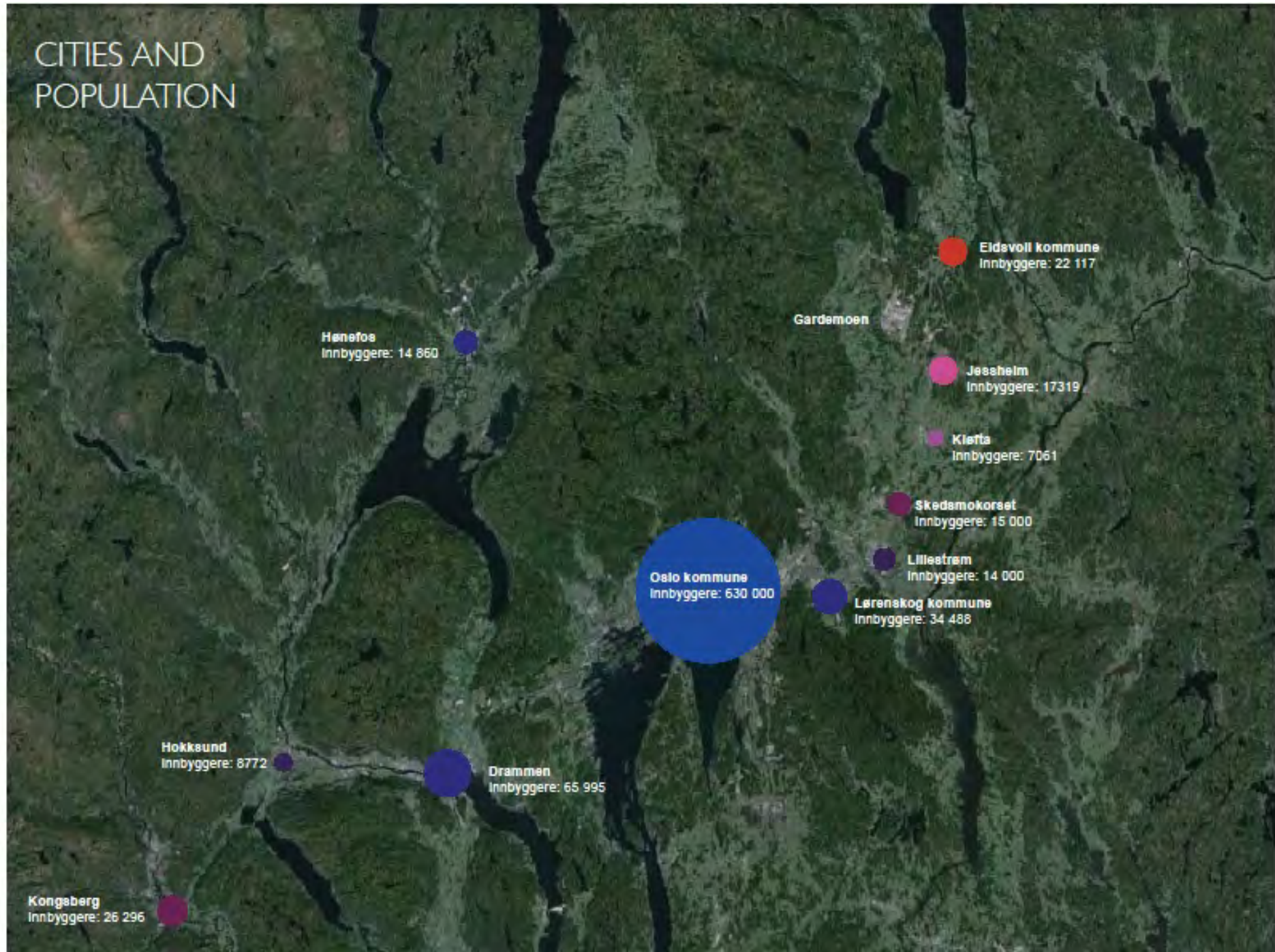
DNB
DNB Building C
Two PURE
Link systems
13 dispense
points

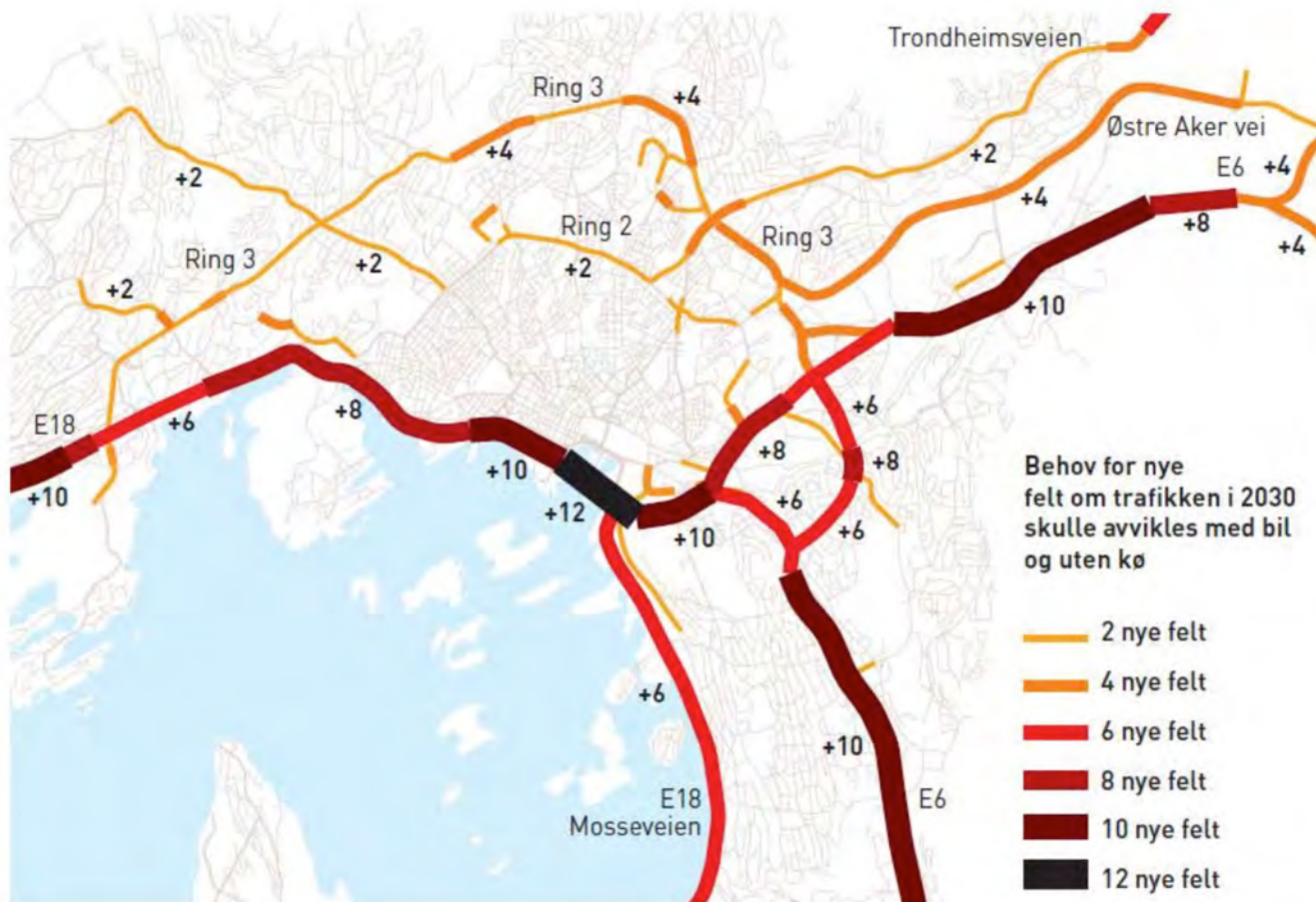
DNB
DNB Building A
Seven PURE
Link systems
33 dispense
points

DNB
DNB Building B
One PURE
Link systems
10 dispense
points

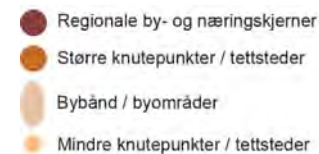
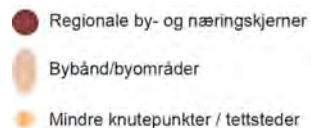
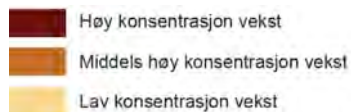
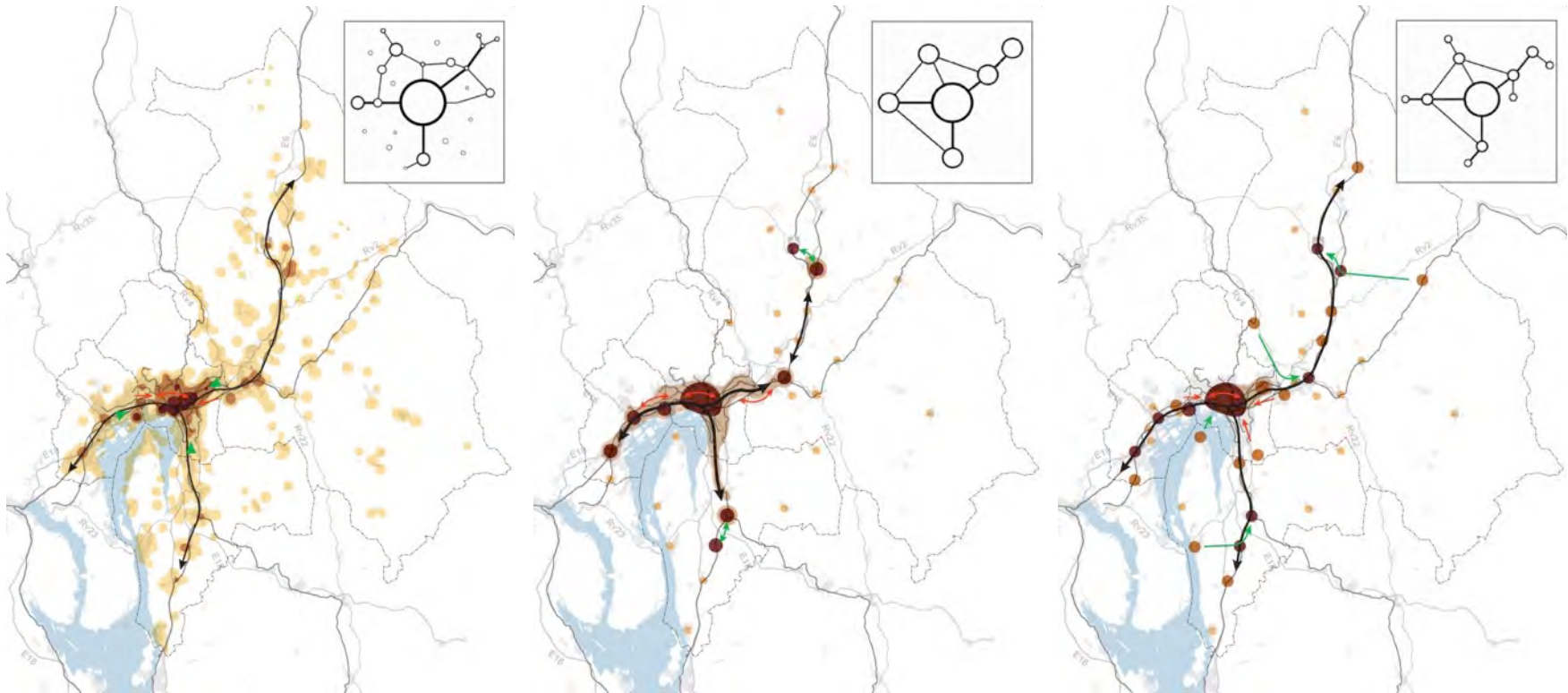


CITIES AND POPULATION



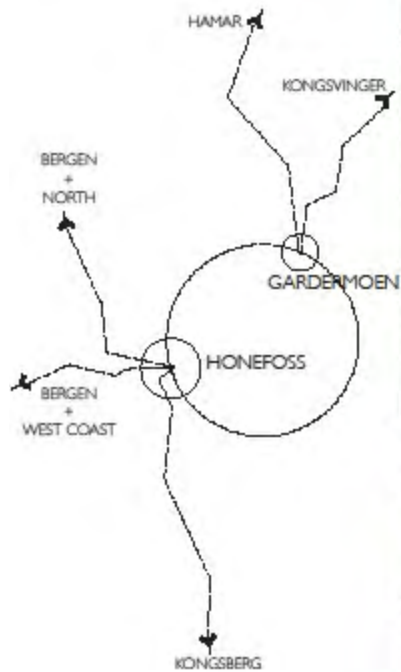


Joint regional plan for land use and transportation i Oslo and Akershus: three models for 2030 assessed



ZOOM

LINK BETWEEN OSLO
AND REST OF NORWAY



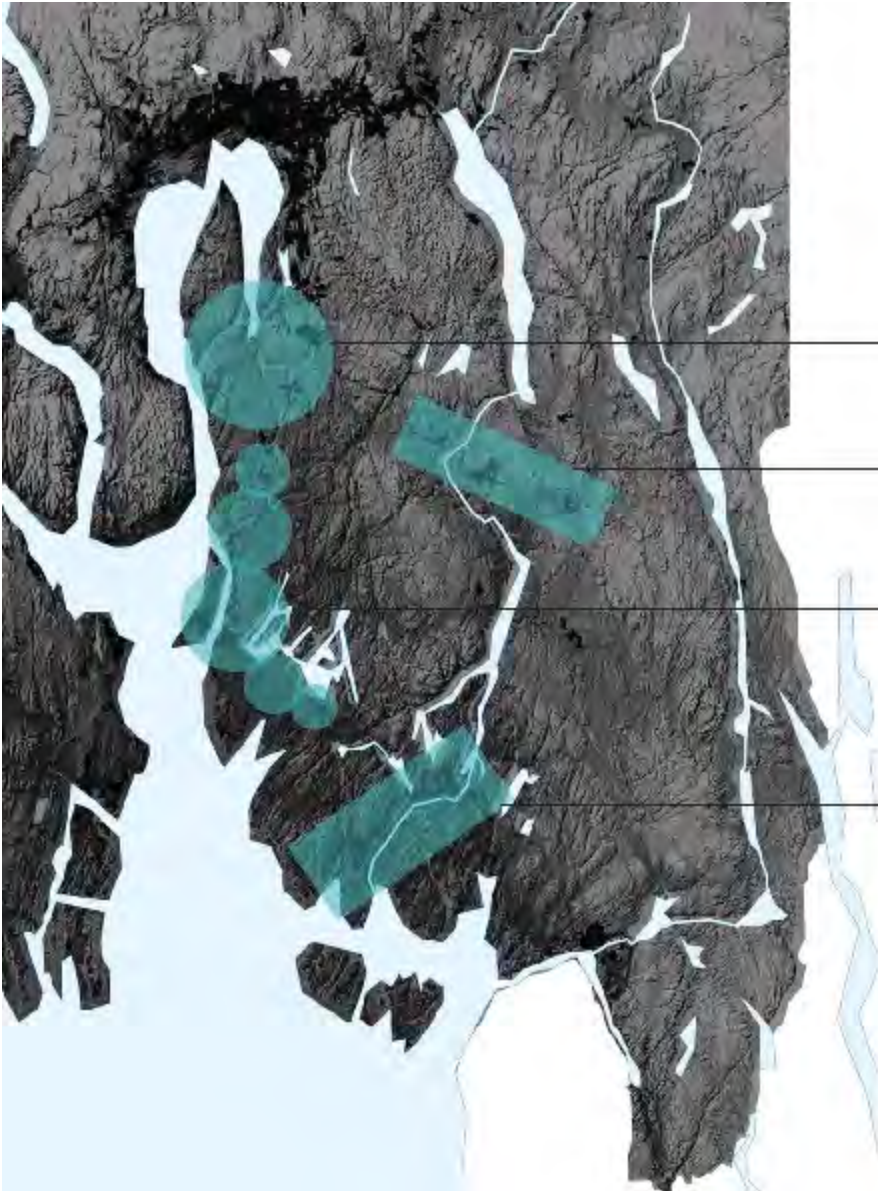
1914



2014



SECTIONS



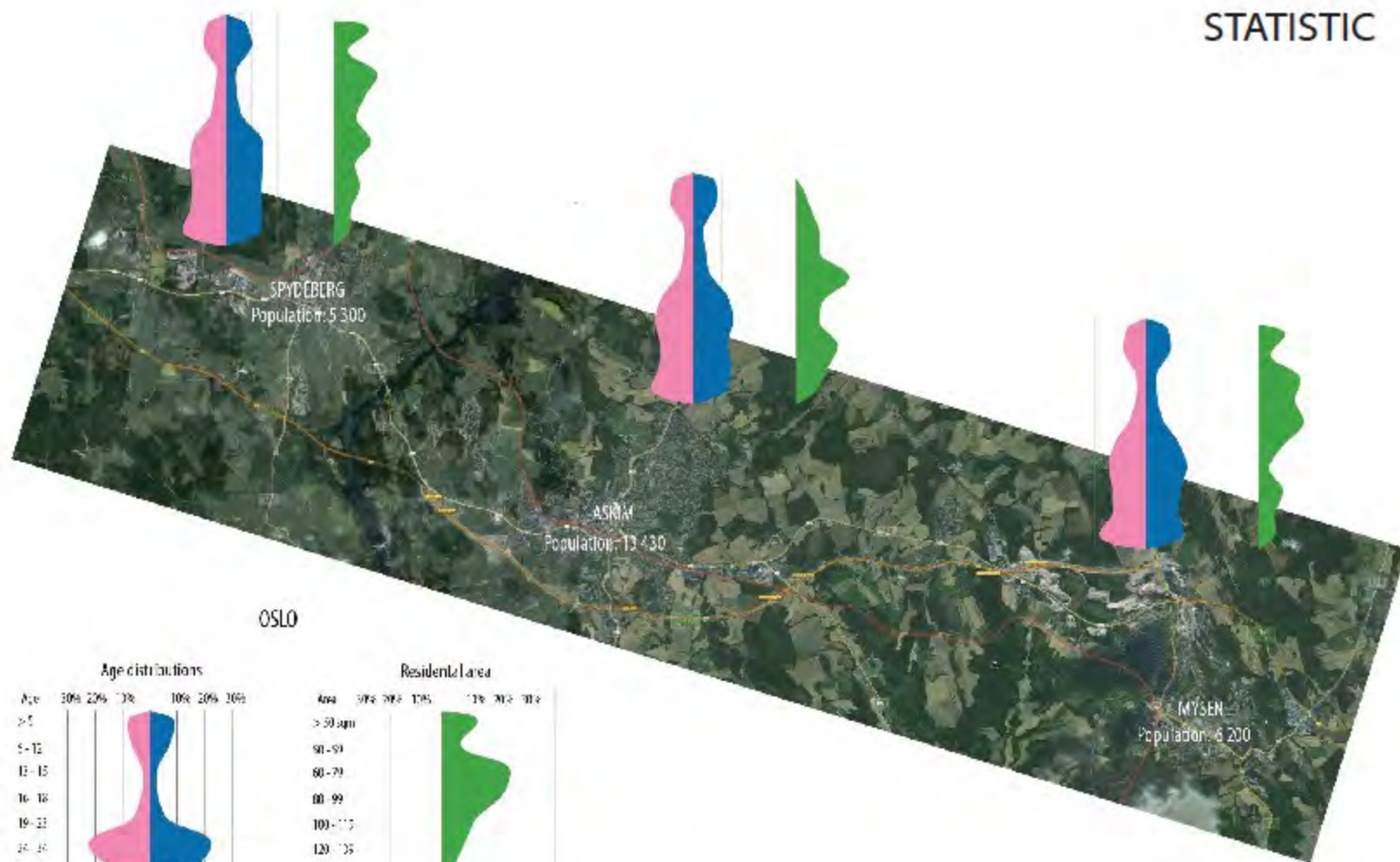
DRØBAK - SKI

SPYDEBERG - ASKIM - MYSEN

VESTBY - MOSS - RYGGE - RÅDE

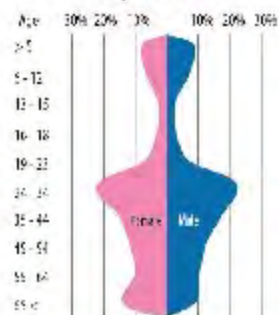
FREDRIKSTAD - SARPSBORG

STATISTIC

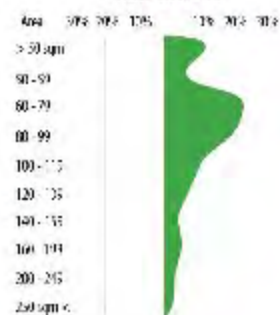


OSLO

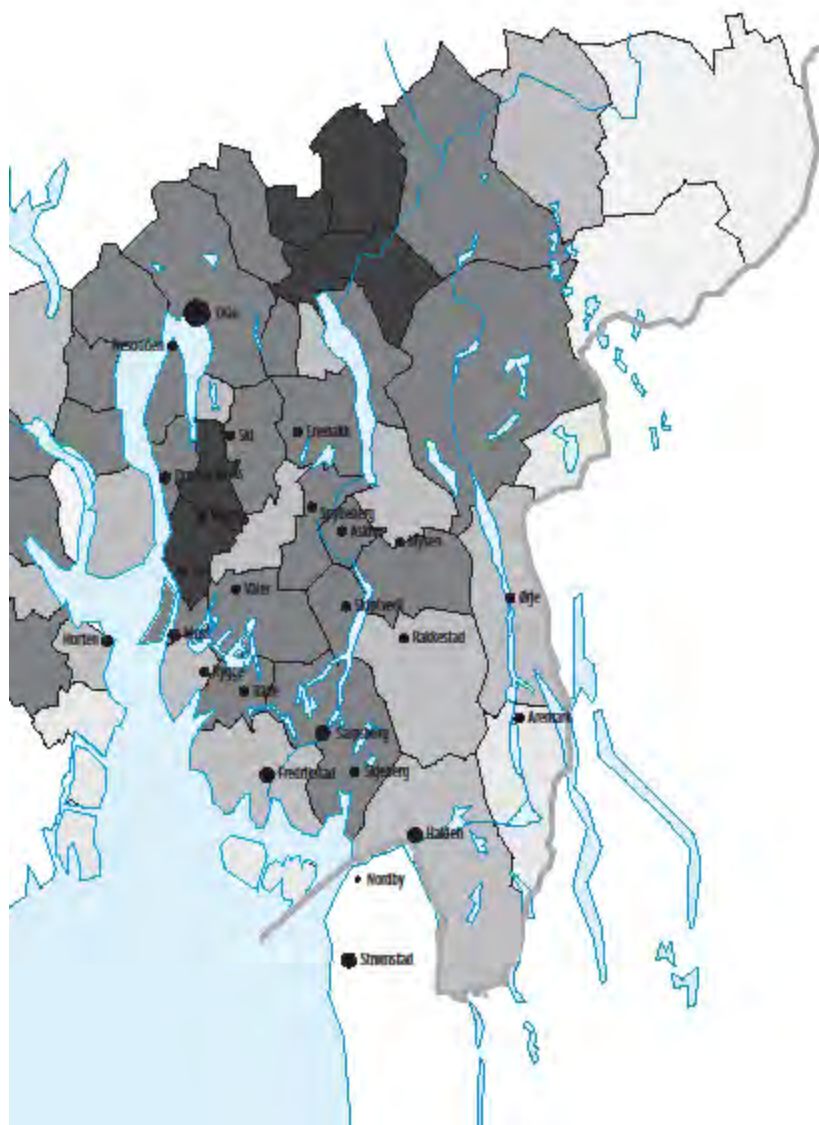
Age distributions



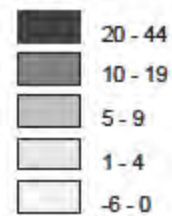
Residential area



POPULATION GROWTH



Population growth %
2000-2010 (ssb)

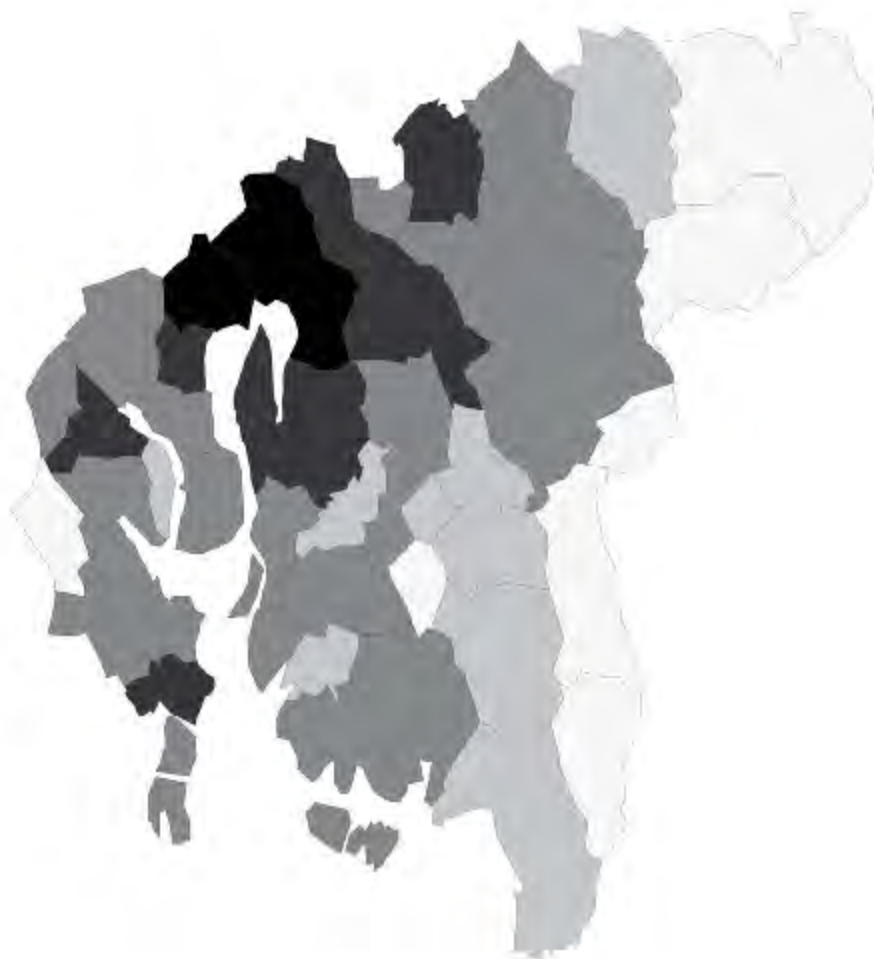


A map of Norway showing its administrative regions, which are shaded in various tones of gray. Major cities are marked with black dots and labeled. The map includes the coastline, major water bodies, and a network of roads. The capital, Oslo, is prominently marked in the south-central region. Other labeled cities include Trondheim, Steinkjer, Mo i Rana, Sandnessjøen, Bodø, Mosjøen, Narvik, Hammerfest, Tromsø, and Kiruna. The map also shows the surrounding seas and the Arctic Circle.

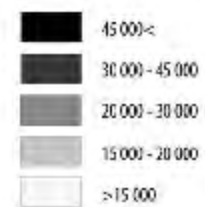
■ 55 - 57
 ■ 50 - 54
 ■ 45 - 49
 ■ 41 - 44



RESIDENTIAL PRICING



Average price per sqm for all residential in the municipality - April 2014



ØSTFOLD



OSLO
SOUTH-EAST



Østfold: Infrastruktur:

Veier - jernbaner - fly - havner.

Østfold har et omfattende veinett med en samlet lengde på 3588 km – herav fylkesveier på 1004 km og Europa- / riksveier på 924 km.

To Europaveier går igjennom Østfold. Mer enn 75 % av all landveis godstransport inn / ut av Norge blir transportert gjennom Østfold – ca 50 % på E6 og ca 25 % på E18.

Hovedjernbanen til Europa går også gjennom fylket (vestre linje og østre linje).

Østfold har godt utbygde havner i Borg (Fredrikstad / Sarpsborg), Moss og i Halden.

Moss Lufthavn Rygge, som ble etablert i 2007, har destinasjoner både innen- og utenlands.

E18, 25% gt

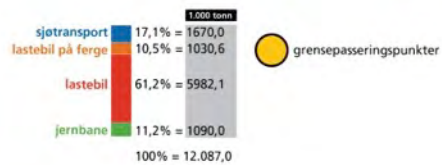
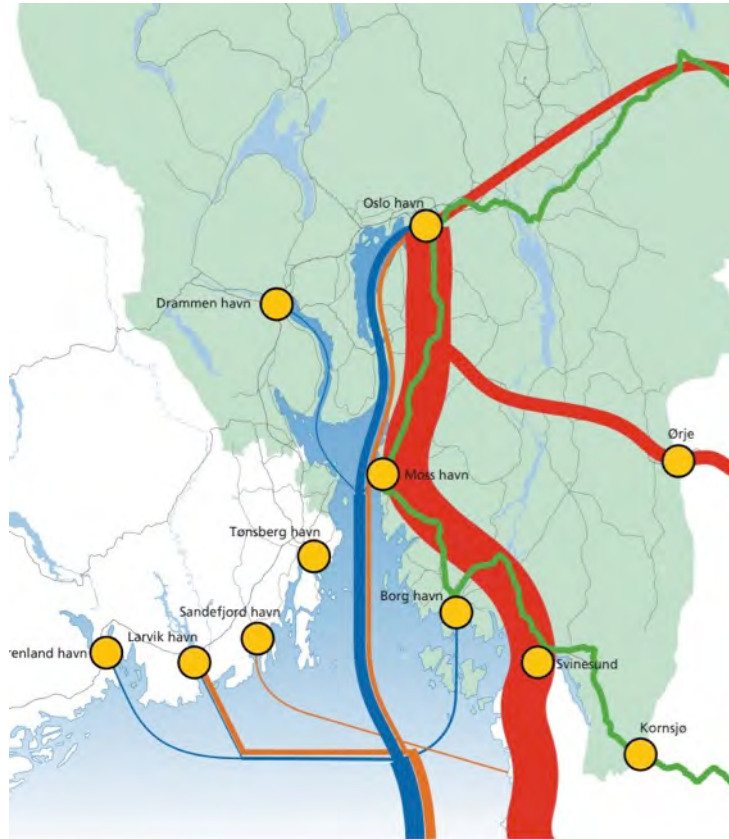
Sverige

Tegn forklaring

Lufthavn	
Knutepunkt	
Jernbane	
Europa vei	
Havner	

Østfold er viktig knutepunkt i Norge med inn og ut av landet, og som porten til Norge.

Import and flows



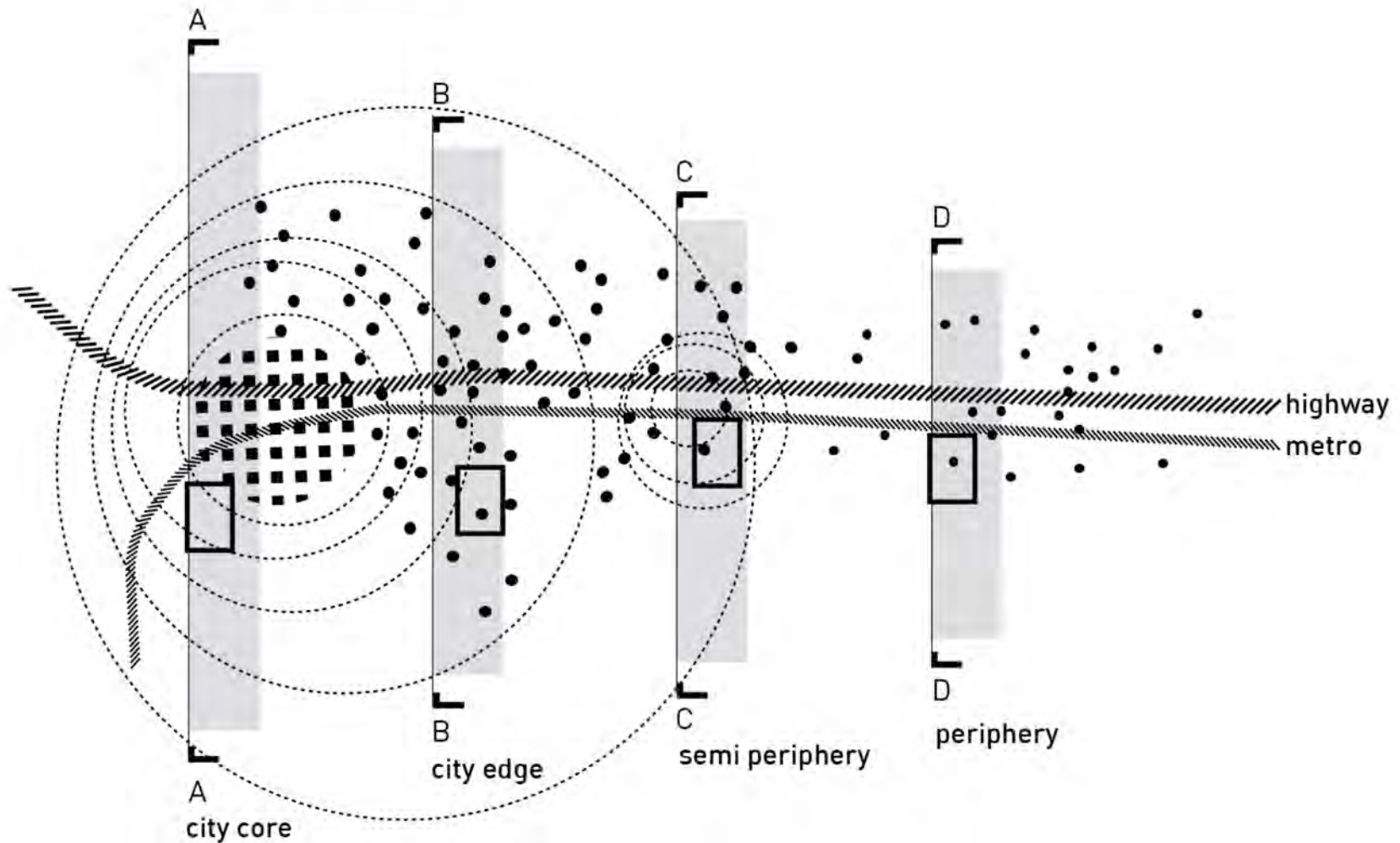
Strategy: «Hub – satellite»



Figur 6.1 "Nav - satellitt" strategi



Agglomeration Sections



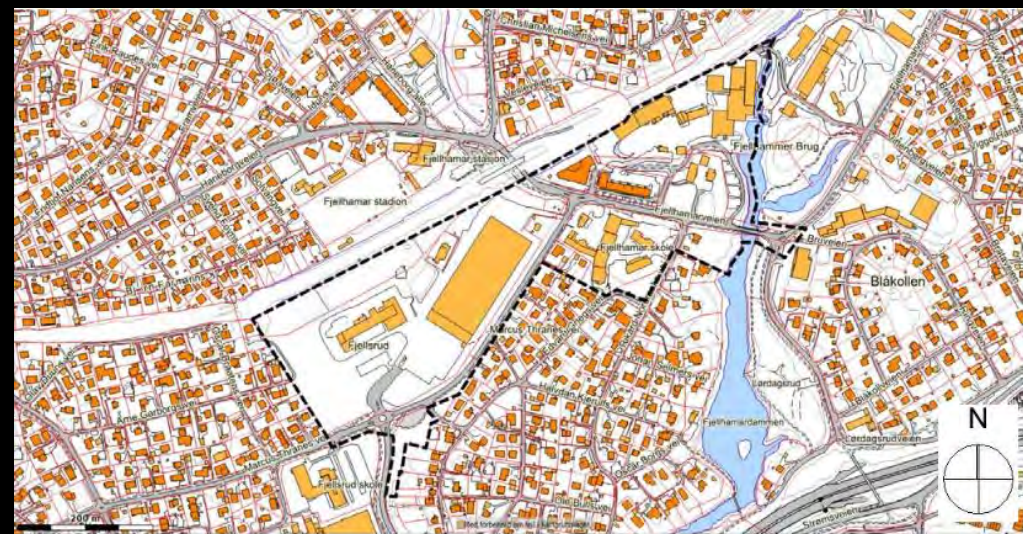






LØRENSKOG HUS









The Node Sandvika – 15000 employees



The Node Sandvika - 2500 inhabitants

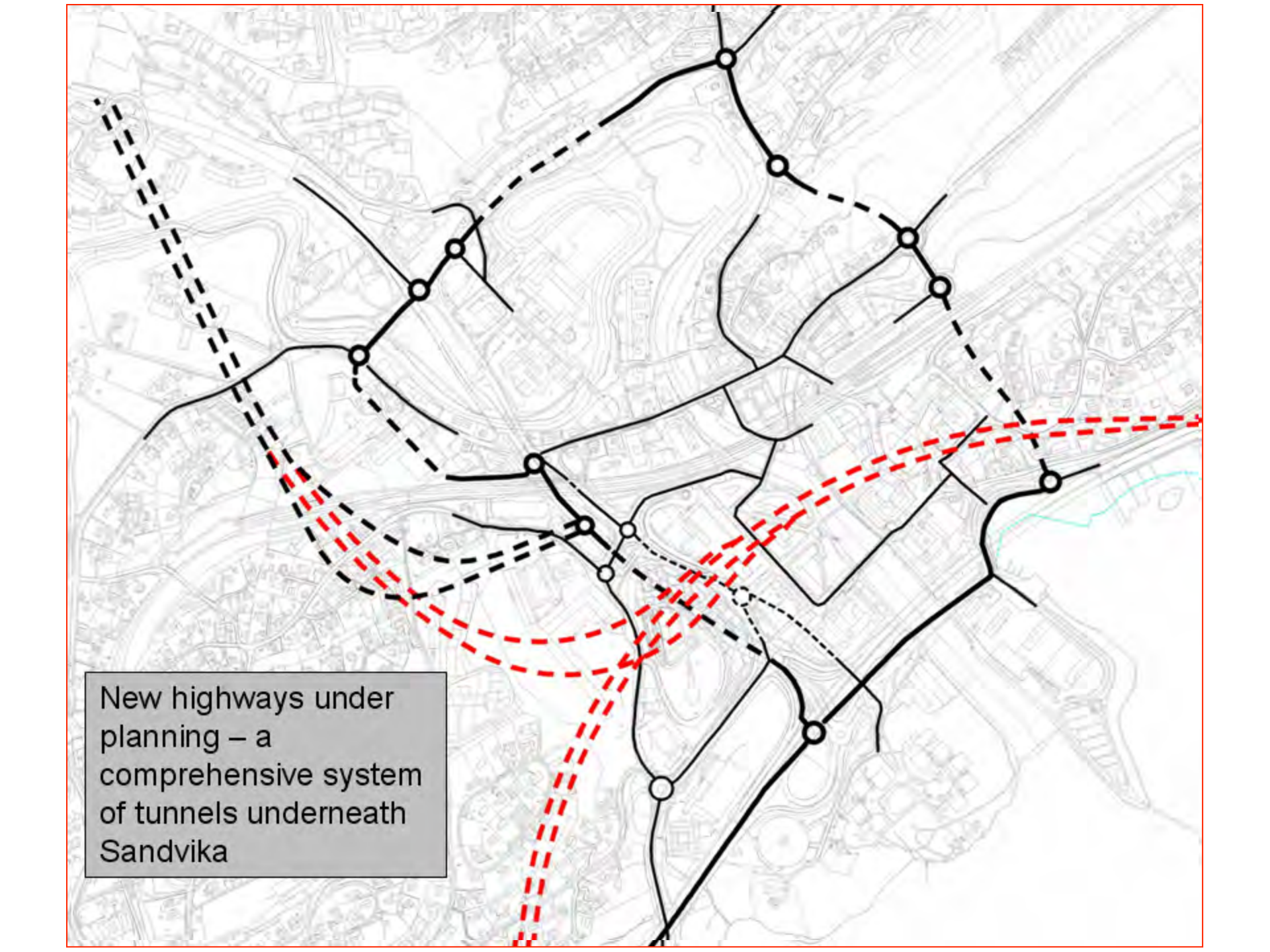




Kart Flyfoto Hybrid Skråfoto



Du ser nå mot Øst



New highways under
planning – a
comprehensive system
of tunnels underneath
Sandvika









