

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging (ILP)

Hvordan skape et levende Arendal sentrum?

How to create a vital Arendal city centre?

Vanessa Jaén Vindvik
By- og regionplanlegging

FORORD

Denne masteroppgaven er det avsluttende arbeidet i min femårige utdanning innen by- og regionplanlegging på Institutt for Landskapsplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Valget av masteroppgaven ble gjort på bakgrunn av ønske om å finne en mulighet for at hjembyen min Arendal kunne anses som en levende by ikke bare på sommerhalvåret.

Jeg vil takke min veileder, Gro Sandkjær Hanssen, og biveileder Beata Sirowy for den faglige veiledning jeg har fått denne våren. Samtidig vil jeg gjerne takke informantene som var villig til å stille til intervju. Deres kunnskap og oppfatninger gjorde realiseringen av oppgaven mulig.

God fornøyelse!

Vanessa Jaén Vindvik
Ås, våren 2017

SAMMENDRAG

Denne oppgaven tar for seg Arendal sentrum som casestudie. Arendal er en sørlandsby som i dag forsøker å være en levende og bærekraftig by. Til tross for det kan byen vurderes å ha visse kritiske utviklingstrekk som mulig kan utfordre og svekke et levende bysentrum. Oppgaven stiller spørsmålet "Hvordan skape et levende Arendal sentrum?" som vil besvares gjennom innhentet datamaterialet i form av dokumentdata, intervjudata og observasjonsdata.

Opgaven vil også redegjøre for kriterier som bør oppfylles for at en by kan betegnes som levende. På bakgrunn av dette vil Arendals sentrums utfordringer belyses og utredes for. En viktig del av studien har vært å intervju representanter fra politikere, planleggere, kommunen og handelsstand for å få nøkkelaktørers meninger om hva de viktigste utfordringer er for et levende sentrum Deretter fremlegge viktige faktorer som er med på å begrunne kriteriene som skal til for at Arendal kan bli et levende sentrum.

ABSTRACT

This thesis addresses Arendal city centre as a case study. Arendal is a city located in the south of Norway that wants to be considered a vital and sustainable city. Despite this, the city may be considered to have certain critical development features that may challenge and weaken a living city centre. The thesis question "How to create a vital Arendal city centre?" will be answered through collected data in the form of document data, interview data and observation data.

The thesis will also explain the criteria that should be met in order for a city to be classified as "living" or "vital". Based on this, the Arendal city centre's challenges will be highlighted and examined. An important part of the study has been to interview representatives from politicians, planners, the council and business owners to get their opinions about what the most important challenges are for a living city centre. Following submitting important factors that help to justify the criteria that are required for Arendal to develop a living city centre.

INNHALDSFORTEGNELSE



KAPITTEL 1 INNLEDNING

1.1 Utgangspunkt	s.10
1.2 Formål og problemstilling	s.11
1.3 Metode	s.12
1.4 Oppgavens struktur	s.18

KAPITTEL 2 HVA ER EN LEVENDE BY?

2.1 Levende by basert på teori	s.23
2.1.1 Kevin Lynch	s.23
2.1.2 Jane Jacobs	s.23
2.1.3 Jan Gehl	s.24
2.1.4 William H. Whyte	s.25
2.1.5 Charles Landry	s.25
2.1.6 Petter Næss	s. 26
2.1.7 Kort oppsummering	s.27
2.2 Viktige faktorer	s.28
2.2.1 Utforming og mangfold	s.29
2.2.2 Gode byrom	s.29
2.2.3 Mennesker som første prioritet	s.30
2.2.4 Kort oppsummering	s.31
2.3 Oppsummering	s.32

KAPITTEL 3 HVA ER DAGENS SITUASJON?

3.1 Dagens generelle situasjon	s.36
3.1.1 Byspredning	s.37
3.1.2 Handelsflukt	s.37
3.1.3 Nedleggelse og utflytting	s.38
3.1.4 Sentrumsdød	s.38
3.1.5 Kort oppsummering	s.38
3.2 Grunnlag	s.40
3.2.1 Byens geografiske avgrensning	s.41
3.2.2 Nostalgisk ønske om kanal	s.41
3.2.3 Transformasjon av Arendal sentrum	s.41
3.2.4 Kort oppsummering	s.43
3.3 Planstatus	s.44
3.3.1 Arendals bystyre	s.45
3.3.2 Kommuneplanen	s.45
3.3.3 Regional plan for senterstrukturu og handel i Aust-Agder	s.45
3.3.4 Areal - og transportplanen	s.45
3.3.5 Sentrumsplanen	s.45
3.3.6 Gatebruksplanen	s.46
3.3.7 Byplan 2023	s.46
3.3.8 Levende lokaler	s.46
3.3.9 Kort oppsummering	s.47
3.4 Oppsummering	s.47

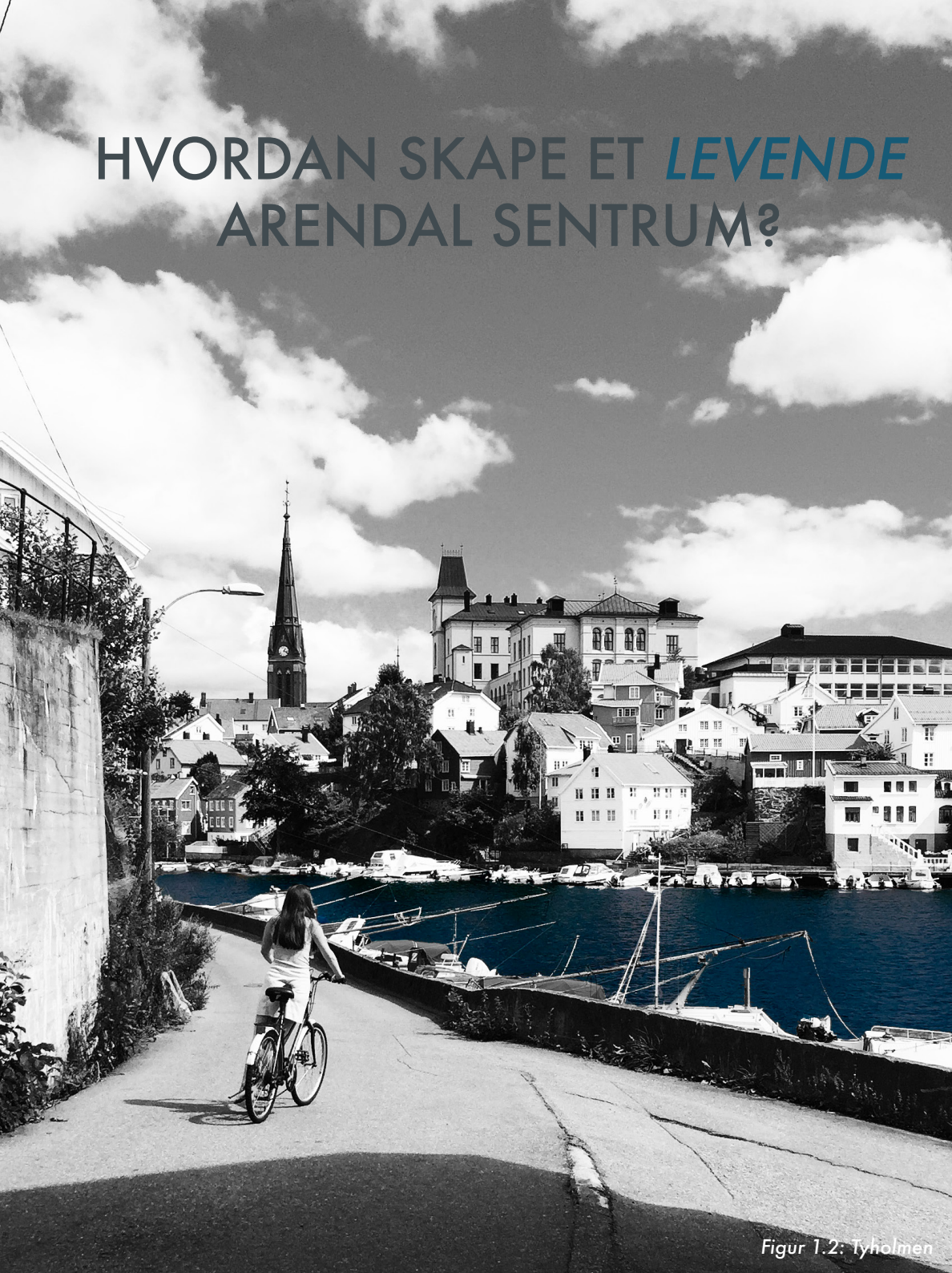
KAPITTEL 1

INNLEDNING



Dette kapitlet presenterer oppgavens utgangspunkt, formål og problemstilling. Kapitlet beskriver også valg av metode, samt innsamlingensprosessen av dokumentdata, intervjudata og observasjonsdata.

HVORDAN SKAPE ET *LEVENDE* ARENDAL SENTRUM?



Figur 1.2: Tyholmen

1.1 UTGANGSPUNKT

Arendal er en sørlandsby som i dag forsøker å være en levende og bærekraftig by. En levende og bærekraftig by kan defineres som en by med god sosial, økonomisk og miljømessig utvikling, i tillegg til en by som sikrer fremtidige generasjoners behov. Det er en levende og bærekraftig by som er det ideelle, men likevel sliter mange kommuner med å oppnå en optimal vitalitet i bykjernene.

Arendal sentrum kan vurderes å ha visse kritiske utviklingstrekk som mulig kan utfordre og svekke et levende bysentrum. Kommunen og lokalpolitikere har gitt uttrykk for at de ønsker å skape et levende sentrum. Samtidig kritiseres de for det motsatte da det godkjennes tiltak i kommunen som kan betraktes for å gi negative virkninger på sentrums vitalitet. Det er snakk om tiltak som utflytting av offentlige institusjoner og virksomheter, og utflytting av handels- og næringsområder.

Utflytting og byspredning gir ofte negative effekter til bykjernen i henhold til generell kompetanse innen byplanlegging. Lokalpolitikere og kommunen viser god kompetanse innenfor byutvikling gjennom dialog og offentlige debatter. Et spørsmål er da; hva er som gjør at kommunen og lokalpolitikere godkjenner utarming og byspredning?.

1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLING

Formålet med masteroppgaven er å belyse utfordringer og viktige faktorer som påvirker et levende Arendal sentrum. Den geografiske avgrensningen til oppgaven er derfor naturlig nok sentrum. Påvirkningene som påføres sentrum trenger ikke å ha rot innenfor denne avgrensningen. Det kan det også være nødvendig å se på områder utenfor bykjernen. Områdene utenfor bykjernen som vil belyses avgrenses i denne oppgaven til Stoa handels-og næringspark, den nylig etablerte politistasjonen på Stoa, kjøpesenteret Harebakken og Sam Eyde videregående skole. Har satsingsområdene noen effekt på Arendals bykjerne, og påvirker de byens vitalitet? Slike spørsmål vil diskuteres oppgaven. Med dette som bakgrunn er masteroppgavens problemstilling følgende:

”Hvordan skape et levende Arendal sentrum?”

På bakgrunn av problemstillingen er det interessant å se nærmere på hva som kan endre den pågående utviklingen av negative trender som foregår i Arendal. Det vil være relevant å stille spørsmål ved hva som kan gjøres for å endre utflytting av funksjoner som arbeidsplasser og utdanningstilbud? Videre må det redegjøres for hva som må til for at en by kan betegnes som levende. Det er laget tre underbyggende spørsmål til oppgaven underlagt problemstillingen. Disse spørsmålene regnes som oppgavens tematiske avgrensning, og vil benyttes for å underbygge og besvare problemstillingen. De tre spørsmålene er:

- *Hvordan er dagens situasjon?*
- *Hvilke utfordringer står Arendal overfor i dag?*
- *Hvilke faktorer er viktig for utviklingen av et levende sentrum?*



Figur 1.4: Arendal sentrum

1.3 METODE

I dette delkapittelet forklares valg av metode for oppgaven. Studien baserer seg på først på teoretisk kunnskap, og deretter forståelsen og kompetansen tilhørende nøkkelaktører innen sentrumsutvikling i Arendal. Det vil her utredes hvilke metodevalg som er benyttet i oppgaven, og videre vil prosessen og utføringen av valgene beskrives. Til slutt utdypes det hvordan innhentet datamaterialet bearbeides for å skape grunnlaget til studien.

1.3.1 CASESTUDIE, EN KVALITATIV TILNÆRMING

Forskningsdesignet benyttet for masteroppgaven er kvalitativ metode. I en kvalitativ tilnærming er datainnsamlingsmetodene intervju, fokusgruppe, observasjon eller dokumentanalyse. Videre må innhentet datamaterialet fremstilles i form av tekst. Til slutt er det i kvalitativ metode slik at det ikke utformes hypoteser i forkant av prosjektet, men det utvikles hypoteser gjennom analysen i prosjektet. Forskningsdesignet er avgjørende for videre valg av oppgavens metode og oppbygning.

Masteroppgaven har Arendal sentrum som case. Derfor kan metoden kvalitativt casedesign benyttes. Casedesign innebærer enten casestudie som tar for seg én enhet, eller komparative studier som sammenligner flere enheter. Studien baserer seg på en casestudie fordi oppgaven kun tar for seg Arendal sentrum som enhet, og det vil ikke gjøres en sammenligning mellom flere kommuners sentrum. Det er vanlig at flere fenomener belyses i en casestudie til

tross for valg av kun én enhet. Fenomenene som belyses i denne studien er; betydningen av et levende sentrum, på hvilken måte utflytting påvirker vitaliteten til en by og hvilke faktorer som bør tilrettelegges for utviklingen av en levende by. Oppgaven vil også se på hvorvidt det finnes kausale slutninger mellom fenomenene. Casestudien er ikke overførbar da den skreddersys til Arendal sentrum, men fenomenene innenfor casestudien kan overføres til andre lignende byer.

1.3.2 DATAINNSAMLINGSMETODER

Datainnsamlingen til studien er gjort gjennom tre kvalitative datainnsamlingsmetoder; dokumentanalyse, semistruktuert intervju og kartlegging gjennom observasjon. Ved å kombinere de tre datainnsamlingsmetoder gjøres en datatriangulering. Kombineringen av data fører til et bedre helhetsinntrykk av forskningsprosjektet fordi innhentet datamaterialet sammenlignes. I oppgaven sammenlignes innhentet data fra intervju, dokumenter og kartlegging for å se om datamaterialene bekrefter, utfyller eller avkrefter hverandre.

Valg av *dokumentanalyse* gjøres på bakgrunn av god tilgjengelighet, lett håndterbarhet og nødvendigheten for å skape et grunnlag for videre arbeid. Dokumentanalysen er basert på bøker og artikler fra relevante teoretikere innen byutvikling, plandokumenter som omfatter og påvirker Arendal sentrum, og egne notater fra offentlige møter og konferanser som Arendalsuka (2016) og Byutviklingskonferansen under Bynatt i Arendal(2016).

Valg av *semistruktuert intervju* gjøres fordi for studien er interessant å se på hvilke formeninger og hvilken kompetanse nøkkelaktører i forbindelse med Arendals sentrumsutvikling innehar. I intervjuene ble det med henhold til den semistruktuerte intervjumetoden stilt håndfaste og åpne spørsmål med mulighet for å spørre om utdypning. En slik struktur gjorde det lettere å sammenligne resultatene fra informantene. Bevisste valg gjort i forhold til å stille spørsmål var å ikke stille ledende spørsmål da det kan gi feilaktige svar og påvirke påliteligheten til oppgaven. Analysen av intervjudata var

tidskrevende da slike data er rike på detaljer og ikke har en fast struktur. I tillegg var det behov for å tilrettelegge for etiske avgrensinger da ønske om anonymitet måtte oppfylles.

Det ble gjort intervjuer med fem informanter som kan betegnes som nøkkelaktører i Arendals sentrumsutvikling. Nøkkelaktørene i oppgaven er representanter fra planleggere, kommunen, lokalpolitikere og handelsstanden. Av informantene benyttet i oppgaven er tre fra kommunen (Lunde, Fuller-Gee og Skjæveland), en er politiker (Nordli) og den femte en representant fra handelsstanden (Anonym).

I ettertid kan det sies at to representanter fra kommunen hadde vært tilstrekkelig for oppgaven, og at det heller ville vært behov for enda en representant fra lokalpolitikere eller en planlegger som ikke jobbet i kommunen. Grunnen til dette er fordi representantene fra kommunen har mange like synspunkt. Følgende er informanter benyttet i oppgaven:

Valg av *observasjon* gjennom kartlegging gjøres for å få et grundigere innblikk av byen. Det gjøres to observasjoner i form av kartlegging;

NØKKELAKTØR	HVEM	YRKESTITTEL
Planleggere	Elin Lunde	Byplanlegger
	Michael Fuller-Gee	Sjefsarkitekt og byplanlegger
Kommunen	Geir Skjæveland	Kommunalsjef
Lokalpolitikere	Robert Cornels Nordli	Ordfører
Handelsstand	Anonym	Anonymt

kartlegging av fasader og kartlegging av Torvet og Teaterplassen.

Kartleggingen av fasader gjøres for å få en oversikt over fasadene i byen, og omfatter kvadraturen/ murbyen og Langbryggen. Fasade-registreringen bygger på tre hovedkategorier basert på Gehls (& Svarre, 2013) aktivitetsanalyse med fem kategorier (A= aktive, B=vennlige, C= blandet, D=kjedelig og E=inaktive), se kapittel 2. De tre kategoriene som benyttes i studiens observasjoner er A= Aktive fasader, B = Delvis aktive fasader og C = Passive

fasader. Metoden for observasjonen utdypes i kapittel 5.

Kartleggingen av Torvet og Teaterplassen gjøres for å se hvilke kvaliteter som finnes i et oppgradert byrom kontra et som ikke er oppgradert. Kvalitetene defineres ut fra vilkår og kriterier basert på innhentet dokumentdata (Lynch, 1960; Jacobs, 1961; Gehl, 1971; Whyte, 1980)

1.3.5 DATAINNSAMLINGSPROSESSEN

Fremgangsmåten av datainnsamlingsprosessen ble gjort ved at dokumentdata ble bearbeidet og lagt som grunnlag før det videre steget til innsamlingen av intervjudata.

Dokumentdataene ble dannet gjennom å klargjøre dokumenter som inneholdt antakelser og eksempler på hva levende by er. Antakelsene og eksemplene var basert på teorier fra bøker og artikler, plandokumenter, veiledninger og notater fra konferanser. Dokumentdataene ble dermed

analysert og problemstillingen operasjonalisert slik at begrepet levende by ble forståeliggjort.

Intervjudataene ble til gjennom telefonintervjuer med de utvalgte informantene, lydopptak og transkribering. Siden intervjuene ble gjort over telefon kan det anses å svekke påliteligheten ettersom man som datainnhenter ikke får med seg ansiktsuttrykk og kroppsspråk. På bakgrunn av dette kan etterprøvbareheten av datamaterialet betraktes som vanskelig å utføre, derfor var sikring av pålitelighet viktig for oppgaven. For å sikre påliteligheten ble det som nevnt gjort lydopptak og transkribering av innhentet datamaterialet. Lydopptakene sikrer muligheten til å få mer presise data, og transkriberingen gjorde det mulig å sende innsamlet intervjudata til informantene for godkjenning. Det ble sendt sitatsjekk til alle informantene i studien. Dette antas å skape god pålitelighet til oppgaven.

Etter intervjuene ble intervjudataene fra informantene sammenlignet for å se om det fantes noen likheter eller ulikheter i svarene.

Deretter sammenlignes datamaterialet fra dokumentanalysen og intervjudataene. I de tilfellene der dataene viser likheter gir dette en indikasjon på at datamaterialet kan regnes som gyldig.

Observasjonsdataene ble til gjennom fysisk kartlegging av områder og fasader. Det ble tatt bilder og skrevet notater underveis i kartleggingen.

1.3.6 ETISKE VURDERINGER

Oppgavens metode følger etiske retningslinjer. Det betyr at det til informantene er opplyst om hva forskningen omhandler og hva den skal brukes til gjennom et informasjonsskriv tilsendt via mail til informantene ved godkjenningen av intervjuene. Videre var det ved lydopptak tillatt godkjenning fra informantene. Ettersom informantene deltar på frivillig basis ble det klargjort at dersom det var ønske om anonymitet ville dette respekteres. Kun en av informantene fremmet et ønske om anonymitet.

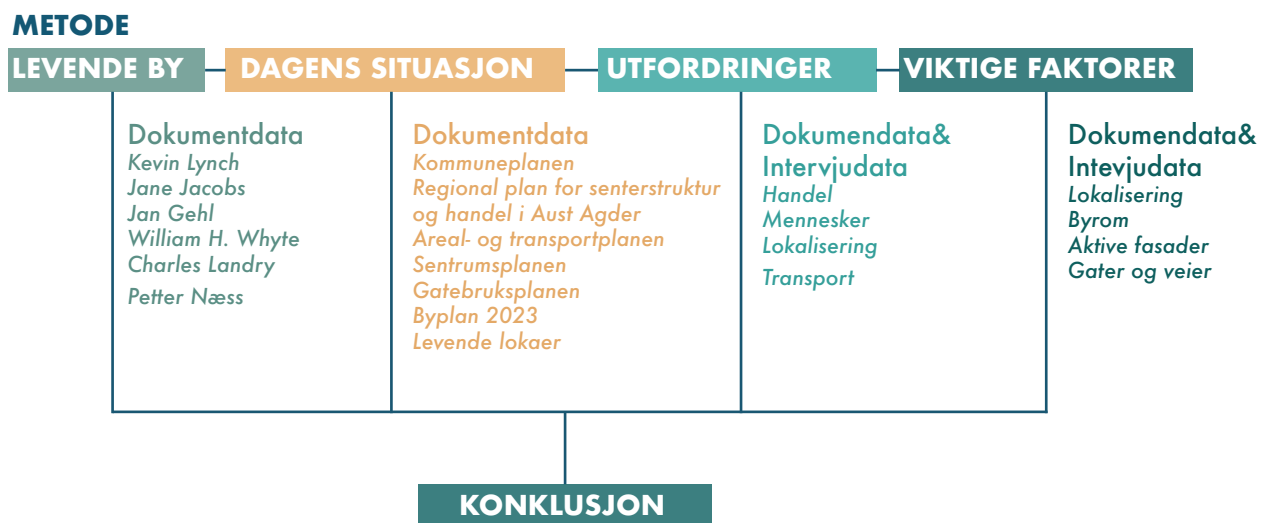
Intervjuer fører til enten direkte eller indirekte personopplysninger. Det vil si sensitive data tilknyttet en person. I denne studien skal det hovedsakelig innsamles indirekte personopplysninger, likevel kan direkte personopplysninger fremtre, eksempelvis intervjuet med ordføreren. Dersom ordføreren ikke hadde vært villig til å dele navn kun yrkestittel ville de sensitive dataene likevel peke tilbake på ham som enkeltperson. Derfor ble det sendt en søknad til Norsk senter for forskningsdata (NSD) for godkjenning av mulig intervjugjennomføring. Godkjenning av søknaden ble fastsatt i begynnelsen av April og deretter ble intervjuene utført. Til tross for eventuelle fremtredelser av direkte data burde intervjuene til masteroppgaven uansett meldes til NSD fordi masteroppgaven blir offentliggjort i regi av universitet på "BIBSYS Brage" som er et åpent arkiv på internett.

Den etiske vurderingen omfatter ikke bare informantene, men også datamaterialet. I analysen sammenlignes innhentet datamateriale

uavhengig av informantens rolle og kompetanse. Ifølge etisk retningslinjer skal ikke bestemte intervjudata trekkes ut basert på uenighet eller bekreftelse av forutsatte antakelser gjort i dokumentanalysen. Resultatet av å trekke ut og unnlate bestemte data er skjeve fremstillinger.

1.3.7 RELEVANS OG FORMIDLING

Relevansen av oppgaven regnes ut fra den pålitelighet. Ettersom det har vært forsøkt å sikre påliteligheten så godt som mulig betraktes oppgaven av høy relevans. Av den grunn kan formidling av oppgaven være nyttig. Formidlingen baserer seg på resultater og informasjon beskrevet og opparbeidet i oppgaven som kan benyttes i for eksempel andre kommuner med lignende utfordringer. Både Arendal sentrum og eventuelt andre sentrum i andre kommuner kan dermed benytte seg av lærdom og ideer formidlet i oppgaven.



Figur 1.5: Fremstilling av metode



1.4 OPPGAVENS STRUKTUR

Oppgavens struktur består av seks kapitler inkludert dette innledingskapittelet. Kapittel 2 og Kapittel 3 tar for seg behandlet dokumentdata, og Kapittel 4 og Kapittel 5 omfatter dokumentdata og intervjudata. I tillegg består Kapittel 5 av observasjonsdata. Kapittel 6 er et resonnerende kapittel hvor oppgavens konklusjon uttrykkes. Kapitlene har følgende struktur:

KAPITTEL 2	Her presenteres relevant teori for å identifisere hva litteratur og innflytelsesrike teoretikere innen planleggingsfaget mener er viktige faktorer for en levende by.
KAPITTEL 3	Her presenteres først Arendals historiske grunnlag for byen, deretter avgjørende plandokumenter. Redegjørelser av plandokumentene belyses og hva de sier om sentrumsutvikling fremheves.
KAPITTEL 4	Her analyseres innhentet dokumentdata og intervjudata for å se hvilke faktorer som trekkes frem som utfordringer i en levende by.
KAPITTEL 5	Her analyseres innhentet dokumentdata, intervjudata og observasjonsdata. Det diskuteres ut fra datamaterialet hva som er viktige faktorer for å sikre et levende Arendal sentrum.
KAPITTEL 6	Her fremstilles oppgavens konklusjon og besvarelse av problemstillingen.

Figur 1.6: Vesterveien

KAPITTEL 2

HVA ER EN LEVENDE BY?



Dette kapitlet omfatter teori innhentet fra dokumentanalysen gjort på bakgrunn av studien. Det teoretiske grunnlaget for resten av oppgaven presenteres her i to delkapitler. I det første delkapitlet vil begrepet "levende by" operasjonaliseres for å tydeliggjøre bruken av begrepet videre i oppgaven. Det vil også redegjøres for kriterier som bør oppfylles for at en by kan betegnes som levende. I det andre delkapitlet vil det videre redegjøres for viktige faktorer som anses at skaper en levende by. Det er i hovedsak seks teoretikere som blir benyttet og legges til grunn i utførelsen av oppgaven. Teoretikerne benyttet i studien er en blanding av svært innflytelsesrike personer innen byplanleggingsfaget som Kevin Lynch, Jane Jacobs, Jan Gehl og William H. Whyte, og andre personer med god kompetanse innen faget som Charles Landry og Petter Næss.



2.1 LEVENDE BY BASERT PÅ TEORI

Her presenteres teoretikerne Kevin Lynch, Jane Jacobs, Jan Gehl, William H. Whyte, Charles Landry og Petter Næss og hvilke formeninger de har om en levende by. Ut fra dokumentanalysen må det forklares at begrepet levende by kan sies å være synonymt med god, aktiv, suksessfull, kompakt og bærekraftig. Videre i oppgaven vil disse synonymene sies om hverandre. For å oppnå en levende by mener teoretikere at det er ulike kriterier og faktorer som spiller inn og lister opp flere vilkår og tiltak som bør oppfylles og utføres for å skape en god by. Disse vilkårene og tiltakene vil presenteres i dette delkapittelet og refereres til videre i oppgaven. Til tross for at noen av teoriene er over 50 år gamle anses de fortsatt relevante og brukes blant annet i undervisning på universiteter.

Figur 2.1: Sammensetning med bilder av teoretikerne i studien

2.1.1 KEVIN LYNCH

Kevin Lynch var en amerikansk byplanlegger og forfatter. Lynch (1960) var opptatt av menneskers oppfatning av stedet i sammenheng med de fysiske omgivelsene. En god by mente han er en by med god lesbarhet, det vil si en by der brukerne får lett oversikt og klarer å navigere i byen og til slutt får et mentalt kart av byen. I boken han ga ut i 1960 *"The Image of the City"* presenteres en undersøkelse gjort på byene New Jersey, Boston og Los Angeles. Undersøkelsen resulterte i funn av følgende fem elementer som danner det mentale kartet for god lesbarhet; stier, kanter, distrikt, knutepunkt, landemerker (Lynch, 1960).

Det som menes med stier er der hvor folk beveger seg i en by, eksempelvis gågater, fortau og veier. Ifølge Lynch er stier de overordnede elementene i det mentale kartet der de andre elementene (kanter, distrikt, knutepunkt og landemerker) rangeres i forhold til stiene. Kanter er mer eller mindre gjennomtrengelige barrierer som for eksempel en bilvei eller elv. Det kan også forklares som et brudd i et sammenhengende

distrikt som for eksempel overgangen fra en bygning til et offentlig rom. Et distrikt kan betegnes som et område med fellesegenskaper som er kontinuerlige i hele området som for eksempel bygningsstrukturer. Deretter kommer kriteriet knutepunkter som er områder eller punkt i bystrukturen hvor ulike aktiviteter og funksjoner skjer samtidig på samme sted i forhold til kollektive linjer som krysses. Det er vanligvis høy frekvens på slike punkt og det er eksempelvis kollektivtransportholdeplasser og -sentraler. Landemerker er det siste elementet av grunnlaget til det mentale kartet, og kan betegnes som fysiske og minneverdige objekter som blant annet statuer, bygninger, skilt eller tårn.

1. STIER, 2. KANTER,
3. DISTRIKT, 4. KNUTEPUNKT,
5. LANDEMERKER

Lynch, 1960

2.1.2 JANE JACOBS

Jane Jacobs var en amerikansk-kanadisk journalist, forfatter og aktivist som hadde sterke interesser for byplanlegging. Hennes teorier omhandler hovedsakelig mangfoldighet og

aktivitet i byutvikling med menneske som første prioritet. Jacobs (1961) mente at aktivitet i byer er det som avgjør om en by er god. I 1961 ga hun ut *"The Death and Life of American Cities"* hvor hun presenterer fire vilkår som må oppfylles for å skape aktivitet; mangfold av funksjoner, intensiteten av byens utforming, permeabiliteten av utformingen, og mangfold av bygninger.

Et mangfold av funksjoner vil si at et område omfatter mer enn en hovedfunksjon. Det kan bety en blanding av boliger, arbeidsplasser, forretninger, restauranter osv. Ved blandingen av slike funksjoner er den ønskelige effekten aktivitet, og Jacobs mente at en heldøgns aktivitet skaper levende byer. Hovedsakelig er det primærfunksjoner som tiltrekker mennesker, og disse er viktige at er tilstedte. Samtidig må det finnes andre funksjoner som kan attrahere mennesker til alle døgnet tider. I Jacobs artikkel *"Downtown is for People"* fra 1958 finnes et sitat som illustrerer hennes holdning til levende sentrum:

"Der du finner det livligste sentrumet vil du finne et med de grunnleggende aktivitetene som støtter to skift av fottrafikk. Om natten er det like travelt som om dagen." - Jane Jacobs (1958)

Det neste vilkåret om intensiteten av byens utforming omfatter hele bybildet, det vil si skala, etasje- og bygningshøyder, og bredden på gater og kvartaler. Det er et kriterium at kvartalene er korte fordi det gir permeabilitet i utformingen, det vil si at det tillater eller begrenser muligheten til å ta valg i ulike retninger for eksempel å svinge rundt hjørnet hvis det er ønskelig. Det fjerde vilkåret om mangfold av bygninger innebærer ulike bygninger i form av type, alder, størrelse og tilstand.

1. MANGFOLD AV FUNKSJONER, 2. INTENSITET, 3. PERMEABILITET, 4. MANGFOLD AV BYGNINGER

Jacobs, 1961

2.1.3 JAN GEHL

Jan Gehl er en dansk arkitekt og byplanlegger. Gehl (1971, 2010) har flere fellestrekk med Jane Jacobs da han også mener at mennesker og aktivitet er fundamentale elementer i en god by. I boken *"Livet mellom husene"* utgitt i 1971 slår han fast at *"Mennesker og menneskelig aktivitet*

tiltrekker andre mennesker" (Gehl, 1971 s.17).

Tilbudet om å få oppleve andre mennesker er en av de viktigste faktorene til levende byer. Gehl (1971) beskriver blant annet at miljøplanlegging er grunnleggende for å tilfredsstille menneskers behov. Han mener det er en forbindelse mellom miljø og mennesker som kan ordnes i en teoretisk sammenheng og skape et planleggingsgrunnlag (Gehl, 1971). Det fremstilles at menneske påvirkes av to aspekter; fysisk miljø og sosialt miljø. Innenfor hver av disse befinner menneskers viktigste interaksjonsmuligheter seg; opplevelser og handlinger. Det kan fremstilles slik:

Fysisk miljø:

Fysiske opplevelser:

"oppleve naturen, bygninger" osv.

Fysiske handlinger:

"å spise", "å puste", "å sove" osv.

Sosialt miljø

Sosiale opplevelser:

"oppleve andre mennesker", "samfunnet" osv.

Sosiale handlinger:

"å snakke", "å elske", "å samhandle" osv.

Gehl, 1971 s. 27

De to miljøene kan sies at henger sammen ved at det fysiske miljøet spiller inn på det sosiale miljøet. Ifølge Gehl (1971) er fysiske handlinger og sosiale handlinger de vanskeligste kriteriene å oppfylle, og tas ikke opp i den profesjonelle planleggingen. Følgelig mener han at det kun er de letteste kriteriene som gjennomdyrkes i planleggingen. Dermed består dagens miljøplanlegging av det Gehl beskriver som "to fjerdedelstakt" fordi handlingsaspektet ikke medregnes (1971, s.39). Med boka *"Livet mellom husene"* som bakgrunn kan følgende tre elementer sies å være basert på Gehls (1971) teorier om vilkår som bør ligge til grunn i en god by; mennesker, fysisk miljø og sosialt miljø.

I Gehls bok fra 2010 *"Byer for mennesker"* fremgår det at aktiviteter er grunnleggende for et aktivt byliv. Gehl (2010) skiller mellom to typer aktiviteter; nødvendige aktiviteter og valgfrie aktiviteter. De nødvendige aktivitetene er eksempelvis å gå til jobben, vente på bussen eller handle mat. Nødvendige aktiviteter gjøres uavhengig av byroms kvalitet og

utendørsforhold. Valgfrie aktiviteter baserer seg derimot på kvaliteten av byrommet og om utendørsforholdene er gode. Slike aktiviteter kan betegnes som fritidsaktiviteter (Sirowy, 2015). Videre påpeker Gehl virkningen og betydningen av at byen er inviterende. En by kan regnes som inviterende dersom den innehar elementer som trygghet, god møblering og god visualitet. Med bakgrunn i boka *"Byer for mennesker"* kan nye to elementer basert på Gehl trekkes frem som vilkår for en god by: aktivitet og inviterende.

1. MENNESKER, 2.FYSISK MILJØ, 3.SOSIALT MILJØ, 4.AKTIVITET, 5.INVITERENDE

Gehl, 1971;2010

2.1.4 WILLIAM H. WHYTE

William H. Whyte var en amerikansk journalist, organisatorisk analytiker og urbanist.

Whyte (1980) publiserte i 1980 boken *"The Social Life of Small Urban Spaces"* der han presenterte en undersøkelse som omfattet vilkår som må oppfylles for at et byrom kan omtales suksessfullt.

Noen av kriteriene han nevner er blant annet: nok sitteplasser, aktiviteter, aktive fasader og mennesker (Sirowy, 2015). I undersøkelsen gjort som bakgrunn for boken var det flere sitteplasser i de velfungerende byrommene. Viktige funksjoner for sitteplassene mener Whyte er blant annet muligheten til å sitte i grupper, for seg selv og mot solen. Videre skapes aktiviteter som å spise, leke og hvile i gode byrom (Sirowy, 2015). En tredje faktor er aktive fasader, det vil si butikkvinduer, døråpninger og mennesker som benytter seg av dem (Sirowy, 2015). Til slutt mente Whyte (1980) i samsvar med Gehl (1971) at mennesker er betydelig for å tiltrekke andre mennesker.

1. SITTEPLASSER, 2.AKTIVITETER, 3.AKTIVE FASADER, 4.MENNESKER

Whyte, 1980

2.1.5 CHARLES LANDRY

Charles Landry er en britisk forfatter og byplanlegger. Landry (2006) publiserte *"The Art of City Making"* i 2006 der han konstaterer at det

ikke finnes noen mal for utvikling av byer, likevel hevder han at gode byer inneholder følgende syv betingelser: stedet, kobling, utforming, opplevelser, inspirasjon, lære og muligheter.

Stedet innebærer en følelse av hjemme, stabilitet, tradisjon og egenart. Videre menes det med kriteriet kobling, tilgang til kommunikasjon og nettverk. Det vil si et sted der det er lett å samhandle og bevege seg rundt. Følgelig mener han at byen må være sammensatt gjennom god utforming, med tilgang på gode opplevelser og kultur. I tillegg til at byen innbefatter inspirasjon, har anlegg for å lære og reflektere og til slutt har stimulerende muligheter.

1.STEDET, 2.KOBLING, 3.UTFORMING, 4.OPPLEVELSER, 5.INSPIRASJON, 6.LÆRE, 7.MULIGHETER

Landry, 2006

2.1.6 PETER NÆSS

Petter Næss er en norsk byplanlegger og professor innen byplanlegging. Næss har skrevet en rekke artikler omhandlende transport i et byutviklingsperspektiv. Her benyttes artikkelen og kapittelet "Kapittel 10 – Kompakt og bærekraftig transport" fra boken "En kompakt byutvikling" fra 2015 (Hanssen et al., 2015). Det fremgår her at Næss (2015) mener at en bærekraftig by er en kompakt by, det vil blant annet si en by med høy tetthet og lavt transportbehov. Følgende punkter baserer seg på Næss (2015) sin teori om en bærekraftig og kompakt by: korte avstander, høy tetthet, konsentrert bebyggelse, lavt transportbehov.

Med korte avstander eller som Næss (2015) kaller det "de korte avstanders by" menes god tilgjengelighet til potensielle reisemål, for eksempel skole, arbeidsplass, servicefunksjoner og fritidsaktiviteter fra boligens plassering. Punktet baseres på en undersøkelse Næss gjorde i København om boliglokalisering og transport (Næss, 2015 viser til: Næss og Jensen, 2005; Næss,

2006). Undersøkelsen omhandlet valget om (1.) å redusere avstandsfriksjonen (reiseavstand/ reisetid) og godta fasiliteter som ikke var av ønsket kvalitet eller best egnet for formålet, eller (2.) å vektlegge fasiliteter av kvalitet og best egnethet fremfor en redusert reisetid-og avstand. Undersøkelsen resulterte at fasiliteter av kvalitet og best egnethet vektlegges fremfor reduksjon av reisetid og – avstand. Dermed konkluderer Næss med at:

"Transportomfanget blir påvirket mer av boligens avstand til konsentrasjoner av fasiliteter enn av avstanden fra boligen til den nærmeste fasiliteten innenfor en kategori" - Petter Næss (2015 s. 138)

Det andre kriteriet for en bærekraftig og kompakt by er høy tetthet, og det vil si tette og konsentrerte byer med kortere avstander mellom boliger, arbeidsplasser og andre fasiliteter. I en by med høy tetthet vil avstanden til reisemålene bli kortere, og det vil sørge for en større mulighet til å ta i bruk ikke-motoriserte transportformer

(Næss, 2015). Høy tetthet er også en del av tanken om "de korte avstanders by".

Det siste kriteriet basert på Næss' teorier, lavt transportbehov, er noe Næss mener er essensielt i en bærekraftig by. Det er mange mål om at kollektivbruken må opp i form av gode kollektivtilbud fordi det er kjent som en metode som kan redusere bilbruk. Flere byer i Europa har med målet om å revitalisere bykjernen økt kollektivtransporten og redusert biltrafikken gjennom byutvikling der resultatene har vært færre biler inn mot sentrum, en mer effektiv transport, bedre bymiljø og et betydeligere levende sentrum (Miljøverndepartementet, 2013a).

I følge Næss (2015) er ikke fokuset på økt kollektivbruk nødvendigvis det målet som bør nås. Han begrunner det ved at økt kollektivbruk ikke er heldig dersom privatbilbruken fortsatt er den samme fordi kollektivtransport også gir miljøbelastninger. Videre uttrykker han at det er selve transportbehovet som må reduseres der

tiltak som kan benyttes er kompakt byutvikling (Næss, 2015)

1.KORTE AVSTANDER,
2.HØY TETTHET, 3.LAVT
TRANSPORTBEHOV

Næss, 2015

2.1.7 KORT OPPSUMMERING

Teoretikernes presentert har en nokså lik tanke om hva en levende by er. De formidler forskjellige vilkår som bør utnyttes, likevel er sluttresultatet om hva en levende by er relativt lik. En levende by kan defineres som et sted der mennesker ønsker å oppholde seg, hvor det er aktivitet og sosialt byliv. Videre kan det betegnes som et resultat av en bærekraftig, sosial og aktiv by. Til tross for at noen teorier er eldre enn andre samsvarer de med og bygger på hverandre.

Som illustrert til høyre trekkes det ut fire hovedfaktorer fra de seks teoretikernes vilkår, kriterier og ønskede tiltak; *utforming*, *mangfold*, *byrom* og *mennesker*. Disse faktorene vil belyses videre i oppgaven. Selv om det kun er fire faktorer vil også mange av de andre opplistede vilkårene i dette kapittelet være underlagte deler av de fire utvalgte hovedfaktorene.

1. STIER, 2. KANTER,
3. DISTRIKT, 4. KNUTEPUNKT,
5. LANDEMERKER

Lynch, 1960

1.MANGFOLD AV
FUNKSJONER, 2.INTENSITET,
3. PERMEABILITET, 4.
MANGFOLD AV BYGNINGER

Jacobs, 1961

1. MENNESKER, 2.FYSISK
MILJØ, 3.SOSIALT MILJØ,
4.AKTIVITET, 5.INVITERENDE

Gehl, 1971,2010

1. SITTEPLASSER,
2.AKTIVITETER, 3.AKTIVE
FASADER, 4.MENNESKER

Whyte, 1980

1.STEDET, 2.KOBLING,
3.UTFORMING,
4.OPPLEVELSER,
5.INSPIRASJON, 6.LÆRE,
7.MULIGHETER

Landry, 2006

1.KORTE AVSTANDER,
2.HØY TETTHET, 3.LAVT
TRANSPORTBEHOV

Næss, 2015

UTFORMING

MANGFOLD

BYROM

MENNESKER

Figur 2.2: Fremstilling av viktige faktorer

2.2 VIKTIGE FAKTORER

Her presenteres fire hovedfaktorer som kan anses betydelige i en by som betegnes som levende. De fire faktorene er basert på den allerede presenterte teorien i delkapittel 2.1. Det belyses i dette delkapittelet at teoretikerne er enige i flere av vilkårene og kriteriene de mener må legges til grunn for å oppnå en levende by. I tillegg til å referere til den allerede nevnte teorien i delkapittel 2.1 vil det her tilføyes noe mer litteratur og teori fra teoretikerne.

De fire hovedfaktorene er her delt opp i tre deler der utforming og mangfold går under et punkt, og gode byrom og mennesker er to egne punkt. Til tross for at faktorene er delt på denne måten blandes de likevel gjennomgående i teksten fordi faktorene baseres mye på hverandre og foregår i mange tilfeller i sammenheng med hverandre.

2.2.1 UTFORMING OG MANGFOLD

Utforming gjennom lokalisering av bosetting, arbeidsplasser, servicetilbud og lignende er betydelig i avgjørelsen om en by kan betegnes som levende. Ifølge Næss (2015) er det gunstig at formål som arbeidsplasser og boliger lokaliseres i sentrum eller sentrumsnært. Han er opptatt av en reduksjon av transportbehovet og mener at det kan reduseres ved en sentral lokaliseringen av ulike formål og tjenester.

Som nevnt i delkapittel 2.1 er Næss (2015) for en bærekraftig og kompakt byutvikling som blant annet innebærer mangfoldigheter av funksjoner hvilket Jacobs (1961) nevner som en av sine vilkår for en aktiv by. På lik linje med Jacobs (1961) mener Landry (2006) at mangfold i byer er en nødvendighet. Følgelig mener han at de beste byene er mangfoldige innen opplevelser og funksjoner. Da mangfold nå tas opp som en viktig faktor for en levende by vises det til Jacobs fire vilkår om å genere aktivitet og liv i delkapittel 2.1.

Gehls (1971) teorier samsvarer med tankene om å lokalisere boliger i byen og han mener at boligområder ikke bør lokaliseres utenfor byen. Ved å plassere boliger utenfor byen er effekter blant annet byspredning og økt transportbruk (Næss, 2015, Gehl, 1971). Gehl mener at det er absurd å utforme bomiljøer der mobilitet i form av motoriserte transportformer er en betingelse for tilgang på trivsel. Senere i kapittelet under delkapittel 2.2.3 vil det tas opp mer teori rundt bilens innflytelse og virkninger på menneskers posisjon i byer.

2.2.2 GODE BYROM

I henhold til teorien har en levende by gode byrom (Whyte, 1980). Det finnes ulike teorier på hva et byrom defineres som. Byrom kan defineres som et "uterom avgrenset av bygg eller andre naturlige fysiske avgrensninger" hvor det tradisjonelt sett er en åpen plass i den tette byen (KMD, 2016 s.11). En annen definisjon for byrom; offentlige rom i form av gater, fortau, plasser, torg, parker, havneområder, grøntområder, museer, biblioteker med mer (Sirowy, 2015; KMD, 2016).

For kriterier for et suksessfullt byrom vises det til delkapittel 2.1 i undertittelen som omhandler Whyte.

Det presenteres i delkapittel 2.1 at kriteriene basert på Whytes (1980) teorier for gode byrom inneholder et kriterie om aktive fasader. Kriteriet samsvarer med Gehls (& Svarre 2013) teorier om fasader og deres påvirkning på aktivitet og byliv. Ifølge Gehl (1971) er aktivitet essensielt i en god by og han mener at:

"Aktivitet har en verdi som informasjonskilde og rekreasjon, og når et ettertraktet tilbud byr seg er det naturlig at flere mennesker kommer til. Dermed bli aktiviteten mer omfattende og mer attraktiv." - Jan Gehl (1971 s.75)

I en undersøkelse Gehl (& Svarre, 2013) gjorde i København i 2003 studerte han om fasaders utforming har påvirkning på byens aktivitetsmønster. Resultatene av undersøkelsen viste at aktive og passive fasader hadde en innvirkning på forbigående fotgjengere.

Innvirkningen baserte seg på om de forbigående stoppet opp for å se, hvor fort de gikk og om de gikk inn eller ut av tilgjengelige dører. I tillegg hadde steder med aktive fasader også flere mennesker generelt. Undersøkelsen viste at det var hele syv ganger mer aktivitet foran aktive fasader enn det var foran passive. Gehl delte opp fasadene i fem ulike kategorier; *A= aktive, B=vennlige, C= blandet, D=kjedelig og E=inactive*.

Opplevelser og attraksjoner nevnes også av teoretikerne som grunnleggende elementer i en levende by (se Landry, 2006 og Gehl, 1971). Gehl (1971) gjorde i 1968 en annen undersøkelse i København, men denne var basert på attraksjon. Undersøkelsen konkluderte med at mennesker foretrekker attraksjoner som er i direkte relasjon til mennesker som motebutikker, leketøysbutikker, kino osv. fremfor attraksjoner som banker, kontorer og showrooms. Gehl (1971) hevder at den virkelige attraksjonen er det å kunne oppleve andre mennesker.

Jacobs (1961) mener for at gater som et byrom kan anses attraktive og gode bør det være et tydelig skille på hva som er offentlig og privat område. Et utdydelig skille kan skape forvirring som kan føre til at en gate ikke blir brukt. Videre bør det finnes personer som har det hun kaller *“Øynene på gaten”* til en hver tid. Samtidig bør det foregå en kontinuerlig strøvm av mennesker i gatene. De to faktorene hører sammen og er med på å skape trygghet ifølge Jacobs.

Øynene på gaten gjelder ikke bare *“øynene”* fra den kontinuerlige strømmen av fotgjengerne, men også *“øynene”* fra mennesker i gatens tilliggende bygninger som holder øye med gaten fra innsiden av bygninger gjennom vinduer. Dette kan være beboere, butikkinnehavere osv. Alt i alt er det hovedsakelig slik Gehl (1971) formulerer at mennesker og menneskelig aktivitet er det som lokker folk flest. Jacobs (1961) nevner blant annet at hadde det ikke vært for en kontinuerlig strøm av mennesker på gaten ville heller ikke *“øynene på gaten”* eksisteret. Dette på grunn av to elementer; først og fremst grunnet mangelen av

øyer på gaten fra den manglende kontinuerlige folkestrømmen, og for det andre på grunn av hvor lite interessant det er å se på en tom gate fra innsiden av en bygning. Selv om Jacobs snakker om gater som byrom i utredningen av denne teorien kan det også anses mulig å anvende teorien på andre byrom som for eksempel torg og plasser. Det er også viktig å se hvordan byrom blir brukt av mennesker før det utarbeides en løsning. Jacobs (1958) mener at det ikke bør pålegges abstrakte løsninger når sentrum planlegges, men allerede gode byrom bør brukes som grunnlag i løsningen (Sirowy, 2015 s. ; Jacobs 1958).

2.2.3 MENNESKER SOM FØRSTE PRIORITET

Med bakgrunn i teorien tolkes det at gode byer planlegges for mennesker og ikke biler (se Jacobs, 1958, 1961 og Gehl, 1971, 2010). Gehl (1971) mener at planlegging basert på transportsystemer er uheldig for de sosiale opplevelsene som burde oppstå i ferdselen. Videre mener han at det ikke er realistisk å hevde at samfunnet har blitt mer mobilt i forbindelse

med bilen og den bilbaserte planleggingen. Grunnen til at han avviser denne påstanden er fordi det kun er et segment av befolkningen som har tilgang på bil; *"voksne, arbeidere og økonomisk bedre stillede"* (Gehl, 1971 s.47).

Ved utforming av byer med bilen som prioritet vil resten av befolkningen uten tilgang på bil, eksempelvis barn, hjemmевærende voksne, eldre og syke, bli det svakeste leddet i samfunnet (Gehl, 1971). I slike byer vil også kollektivtilbudet begrenses og byens utforming kan anses diskriminerende eller mindre tilgjengelig for ikke bilbrukere (Carmona et al., 2010). Gehl (1971) konkluderer med at slik planlegging følger av manglende *"vilje"*, *"omtanke"* og *"kompetanse"* (s. 52). Jacobs (1961) mener på lik linje med Gehl at det ikke er bilene som er hovedårsaken til byspredning, men det er et spørsmål om i hvilken grad byene tillater muligheten for bruk av bil.

Bilens ankomst påvirket byutviklingen betydelig. Bilen gjorde det mulig for byer å spre seg ut, som i senere tid er sett på som en negativ konsekvens.

Ved å tillate byspredning med bilen som premissleverandør blir bilen en nødvendighet fremfor en fleksibilitet (Carmona et al., 2010), og dette fører til at samfunnet blir avhengige av bilen. Bilbruken- og avhengigheten fører med seg miljømessige, økonomiske og sosiale problemer (Carmona et al., 2010), og samsvarer ikke med en bærekraftig utvikling (Næss, 2015).

Ifølge Næss (2015) er bystrukturen årsaken til transportatferd, og i byer med lav tetthet er ofte transportmuligheter begrenset til bilbruk. I Lynchs (1960) fem vilkår om lesbarhet er et av vilkårene kanter. Begrepet kanter forklares i delkapittel 2.1 som barrierer i et sammenhengende område. I henhold til Jacobs (1961) teorier er bilbasertplanlegging ødeleggende for byen og gjør det uryddig og usammenhengende for byens fotgjengere. Dermed kan bilveier eller parkeringsplasser tolkes som uønskede kanter i en by. Byer med slik struktur er i større grad avhengige av bilen som transportmetode (Næss, 2015). Næss nevner også at innbyggere i tette byer bruker kortere

tid på å transportere seg og reiser mindre med privatbil enn innbyggere i forsteder eller byer med lav tetthet. I henhold til Næss (2015) teorier antas det at strukturen og utformingen av byer bør endres for å nå det ønskelige målet om at transportbehovet reduseres.

Ved å tilrettelegge for mennesker og en bærekraftig by gjennom tiltak som for eksempel *"de korte avstanders by"* vil det forhåpentligvis føre til en inkludering og likestilling i befolkningen. På den måten vil ingen bli det Gehl beskriver som de *"svakeste"* i samfunnet (1971, s.52). Grunnen til at det svakeste leddet trolig ikke lenger vil eksistere i *"de korte avstanders by"* er fordi korte avstander muliggjør valg av ikke-motorisert ferdsel (Næss, 2015).

2.2.4 KORT OPPSUMMERING

En viktig faktor for levende by er gode byrom. Det finnes ulike definisjoner på hva et byrom er, men en fellesbetegnelse er i hvert fall; et offentlig område hvor mennesker fritt kan oppholde seg. Om de ønsker å oppholde seg her eller ikke er

et annet spørsmål og avgjøres ifølge teorien av elementer som aktivitet og attraktivitet. Videre er det i en levende by viktig å lokalisere arbeidsplasser, boliger og servicefunksjoner i sentrale områder. Ved utforming og planlegging av byer bør mennesket prioriteres. I gode byer planlegges det for mennesket og ikke bilen. Bilen tar plass og ødelegger for byens inntrykk og lesbarhet. Dessuten er bilbasert planlegging ikke inkluderende og fører til økt bilbruk som anses som en negativ konsekvens basert på meningene til teoretikerne i denne studien. Teorien påpeker at lavt transportbehov er betydelig en faktor i bærekraftige byer, og for å redusere transportbehovet og inkludere alle i befolkningen må det gjøres endringer i bystrukturen. Alle faktorene presentert avhenger av hverandre i målet om en levende by.

2.3 OPPSUMMERING

Deler av teorien som ligger til grunn for dette kapittelet er over 50 år gammelt, likevel er disse delene like relevante som de nyere teordelene. Alle delene av teorien presentert i kapittelet viser en enighet om hvilke faktorer byer bør inneha for å bli betegnet som levende. En levende by kan defineres som et sted hvor mennesker ønsker å oppholde seg, hvor det er aktivitet og sosialt byliv. Det trekkes ut fire hovedkategorier fra teorien som anses gjeldene for en levende by; *utforming*, *mangfold*, *byrom* og *mennesker*. Faktorene har likevel nokså diffuse skiller da de trer inn i hverandre og på mange måter avhenger av hverandre for å oppnå målet som god by. Derfor vil også mange av de andre opplistede vilkårene i kapittelet tas inn under de fire hovedkategoriene da de refereres til senere i oppgaven.



KAPITTEL 3

DAGENS SITUASJON



I dette kapitlet presenteres dagens situasjon i Norge generelt i forhold til utfordringer flere byer står overfor. Deretter utdypes det mer spesifikt om dagens situasjon av Arendal sentrum gjennom geografiske og historiske elementer som har skapt grunnlaget for bykjernen. Til slutt legges Arendals planstatus frem ved å presentere hvem som er ansvarlige for godkjenning av vedtak i byen og ved å utrede for relevante planer og prosjekter. Ved utformingen av kapitlet har hovedsakelig innhentet og bearbeidet dokumentdata vært brukt, men også noe datamaterialet hentet fra intervujene legges til grunn ved beskrivelse av planer som er under utarbeidelse. Dermed må det understrekes at det ikke er informantenes meninger som kommer frem i dette kapitlet, men ren informasjon om planarbeider. Utredninger fra kapittel 2 og informantenes meninger vil ikke sammenlignes med dokumentdataen presentert i dette kapitlet, men det vil gjøres i kapittel 4.

3.1 DAGENS GENERELLE SITUASJON

Her presenteres Norges situasjon generelt i forbindelse med byliv og årsaker som anses å påvirke vitaliteten i byer. Det er ulike årsaker som kan påvirke bysentra og byliv og her presenteres noen av dem; byspredning, handelsflukt, nedleggelse, utflytting og sentrumsdød. Delkapittelet følger denne inndelingen.

3.1.1 BYSPREDNING

Byspredning foregår i mange kommuner i Norge til tross for negative konsekvenser og eksisterende bypolitikk imot byspredning. God bypolitikk er kjent som oppmuntrende til fortetting og forhindring av byspredning ettersom konsentrert byutvikling styrker sentrum (Miljøverndepartementet, 2013a). Med konsentrert byutvikling menes blant annet at offentlige og sentrale funksjoner, som *“bibliotek, bank, postkontor, rådhus, NAV, sykehus, videregående skoler og høyskoler”* (Eriksen & Skajaa, 2016 s.10) befinner seg i sentrum som gjør det enkelt og mulig for lokal befolkningen å benytte seg av dem.

Offentlige og sentrale funksjoner er også med på å skape byliv og trekke mennesker. Likevel finnes det mange eksempler og tilfeller der offentlige og sentrale funksjoner flyttes ut av sentrum i mange kommuner. Ved å flytte slike funksjoner ut av byen resulterer det i at folk har færre grunner til å dra til sentrum som igjen kan føre til sentrumsdød.

Byspredning er hos fagfolk kjent for å være en negativ utvikling som fører med seg negative konsekvenser som blant annet handelsflukt, økt bilbruk, utflytting og sentrumsdød. Fagfolk er med andre ord klar over hva konsekvensene som kommer av byspredning fører med seg. Problemet kan sies å ligge hos politikere som mangler kompetanse innenfor fagfeltet eller er redd for å si nei til utbygging. Til stadighet blir det godkjent store senterutbygginger i flere kommuner og fylker som potensielt tømmer andre steder i regionen for handel (Eriksen & Skajaa, 2016).

3.1.2 HANDELSFLUKT

Handelsflukt, også kjent som handelslekkasje, oppstår ofte som en konsekvens av byspredning. Det er en betegnelse på når bysentre mister sine kunder *“til kjøpesentre utenfor byen, nabokommuner eller netthandel og postordre”* (Eriksen & Skajaa, 2016 s.10). Når konkurransen utenfor sentrum blir for sterk fører dette ofte til handelsflukt og en konsekvens er nedleggelse av tilbud i bykjernen. Handel er en viktig

forutsetning for at sentrum betraktes som attraktiv, og derfor er handelsflukt en vesentlig årsak til at attraktiviteten av et sentrum reduseres.

Tidligere var kjøpesentre en av de største årsakene til handelsflukt fra sentrum, men etter kjøpesenterpolitikken fra 1999 og 2008 har det vært en positiv utvikling der de fleste etableringer av kjøpesentre har foregått innenfor bykjernen hvor de integreres og er med på styrke sentrum. Ved etablering av kjøpesentre i sentrum er det viktig at størrelsen samsvarer med det lokale kundegrunnlaget slik at ikke kjøpesentre tømmer øvrige sentrum for butikker (Miljøverndepartementet, 2013a).

Kjøpesenterpolitikken hensikt er å hindre byspredning, redusere bilbruk og styrke byen (Miljøverndepartementet, 2013a). I dag anses handelsparker som en av de største årsakene til handelsflukt, men også eksterne kjøpesentre kan betegnes å ha betydelige virkninger. Handelsparker og utenforliggende kjøpesentre ekspanderer stadig som også fører til at større

konkurransen skapes. Dette kan betraktes som generell kompetanse innen byplanlegging for å være en utvikling i feil retning.

3.1.3 NEDLEGGELSE OG UTFLYTTING

Nedleggelse og utflytting kommer av for lite kundegrunnlag og betegnes som en årsak som kan svekke vitaliteten i et sentrum. Det er også negative effekter av teknologien samfunnet utvikler seg sammen med. På grunn av teknologien vi omfavner oss med i dag er det ikke lenger like nødvendig å dra ut av sitt eget hjem for å handle, få tak i nødvendigheter eller underholdning på samme måte som tidligere. Internett og muligheten til å få levert rett på døren fører til at forespørselen til blant annet butikker, fysiske banker og post reduseres. Når forespørselen ikke møter det eksisterende tilbudet resulterer det ofte i nedleggelse eller utflytting.

3.1.4 SENTRUMSDØD

Sentrumsdød er en av de største utfordringene norske kommuner står ovenfor (Eriksen & Skajaa, 2016). Norsk Design- og Arkitektursentert (DOGA) definerer begrepet sentrumsdød om et sentrum med mange tomme lokaler og lite byliv (Eriksen & Skajaa, 2016). En av de vanligste hovedårsakene til sentrumsdød er byspredning, andre vesentlige årsaker som ofte er forårsaket av spredningen er handelsflukt, nedleggelse og utflytting.

3.1.5 KORT OPPSUMMERING

Det eksisterer byspredning i mange kommuner til tross for den negative utviklingen den fører med seg. Negative effekter av byspredning kan være handelsflukt og nedleggelse og utflytting. Dersom alle effektene kommer sammen oppstår mest sannsynlig sentrumsdød, et sentrum med tomme lokaler og lite byliv. Det har blitt gjort tiltak i forsøk på hindre byspredning gjennom blant annet kjøpesenterpolitikken, men det godkjennes likevel i dag flere senterutbygginger utenfor sentrum som potensielt kan være ødeleggende for et levende sentrum.



3.2 GRUNNLAG

Her presenteres Arendals geografisk og historiske grunnlag for situasjonen av dagens sentrum. I undertittelen 3.2.1 belyses den geografiske avgresningen av sentrum og grunnen til hvorfor den er slik den er. Resten av underkapittelene tar for seg det historiske grunnlaget som har påvirket innbyggernes syn på Arendal og mye av dagens bystruktur.

Figur 3.2.1: Arendal i høydekurver

3.2.1 BYENS GEOGRAFISKE AVGRENSNING

Arendal sentrum er geografisk et veldig lite og kompakt sentrum. Grunnet dens naturlige topografiske utforming stenges sentrum av på grunn av heier som ligger rundt hele bykjernen, bortsett fra områdene der byen avgrenses av sjøen. Det gjøres foreløpig en utvidelse av byen i retning øst mot og i Barbu. Sentrum har allerede strukket seg ytterligere ved etableringen av nye byrom og Sørlandet Kunnskapshavn på Tollbodkaia på vei mot Barbuområdet.

3.2.2 NOSTALGISK ØNSKE OM KANAL

Arendal bestod opprinnelig av fem holmer og to skjær som fra omkring 1500-tallet har utviklet seg fra et selvgrodd samfunn til det vi i dag kjenner som Arendal sentrum. Holmene og skjærene ble fylt igjen mellom siste halvdel av 1600-tallet og starten av 1700-tallet. Utfyllingen ble gjort da det ble behov for arealer til boliger og fellesarealer grunnet en økende befolkningsvekst. Det var også behov for arealer til skipsnæringen byen levde på. På grunn av utfyllingen ble det dannet

kanaler som lå mellom holmene og Arendal ble derfor på 1800-tallet kalt "Nordens Venedig" (Asplan Viak Sør, 1995).

På bakgrunn av dette er det i dag mange av Arendals befolkning som ønsker seg tilbake til et Arendal sentrum med kanaler. Det er et svært debattert tema i byen og det tas ofte opp at utbygging av kanal er noe mange vil. At kanal bør bli del av Arendals byrom debatteres ofte i offentlige møter og lokalavisene Agderposten og Arendals tidende.

3.2.3 TRANSFORMASJON AV ARENDAL SENTRUM

På slutten av 1800-tallet ble byen modernisert som har satt sitt preg på byen vi kjenner i dag. Bykjernen består etter moderniseringen av murbygninger og brede gater i form av kvartalsstruktur. Likevel finnes det etterlevninger fra tiden før moderniseringen på Tyholmen der trehusbebyggelsen og strukturen har bestått. Det kommer av et bankkrakk og nedgangstider på slutten av 1800-tallet som gjorde at planene for



Figur 3.2.2: Arendal på 15-1600-tallet



Figur 3.2.3: Arendal på 1800-tallet

utbyggingen på Tyholmen ikke ble gjennomført. I dag anses Tyholmen som "et enestående eksempel på 300 år gammel trearkitektur bevart på et konsentrert område" (Sentrumplanen, 1993 s.11).

Etter bilens ankomst på 1900-tallet var alle kanalene fylt igjen og brukt som gater med bilen som første prioritet, og dette var betydelig for byens struktur i lang tid fremover. Bruken av sentrum og handelsmønsteret endret seg også etter bilens ankomst da detaljhandel, forretninger og virksomheter flyttet ut av byen og til industriområdet Stoa.

På 1980-1990-tallet består Arendal av mye asfalt, parkeringsplasser og blant annet kjøpesenteret Arena, bensinstasjon og rutebilstasjon (Sentrumplanen, 1993). Rutebilstasjonen var lenge et dominerende område i sentrum, og mange menneskers første inntrykk av byen ettersom stasjonen var endestasjon for flybussen (Sentrumplanen, 1993).

På 1990-tallet ble rutebilstasjonen beskrevet slik i sentrumplanen:

"Rutebilstasjonsområdet med sin "asfaltørken" og en stor dominerende bygning under sterkt forfall, er byen dårligste ivarettatte rom. Området er fysisk og sosialt inne i en uheldig utvikling." (Sentrumplanen, 1993 s.15)

Dermed ble det på slutten av 1900-tallet gjort en vending i den bilbaserte planleggingen. Tidligere bilveier i sentrum ble omgjort til gågater; Havnegaten, Tolldbodgaten, Kirkegaten og deler av Langbryggen. I tillegg ble flere store parkeringsplasser fjernet og planlagt at skulle fjernes (Sentrumplanen, 1993).

Vendingen i planleggingen førte til at det på 2000-tallet forgikk en transformasjon og fornyelse av bysentrum. Det kan sies at byen får et løft der mennesket prioriteres i høyere grad enn tidligere. Det ble etablert nytt og sammenslått kultur- og rådhus på det tidligere rutebilstasjonsområdet, og nytt kjøpesenter med boliger i de øverste

etasjene på de tidligere arealene til kjøpesenteret Arena og dets parkeringsplasser.

Den første delen av fornyelsen ble gjort ved etableringen av Arendal kultur- og rådhus som stod ferdig i 2004. Byen og bygget har siden den gang fått skryt for å inkludere funksjonene av kulturhus og rådhus. I år (2017) er byen nominert og en av finalistene til Statens pris om Norges mest attraktive by med bakgrunn i blant annet de blandende funksjonene som kultur- og rådhuset presenterer.

Den andre delen av fornyelsen stod ferdig året etter. I 2005 stod første byggetrinn av kjøpesenteret Amfi Arendal ferdig med 30 butikker, og neste byggetrinn stod ferdig i 2007 med et samlet antall av 70 butikker. Til tross for en økning av butikker på senteret fikk ikke Arendal sentrum nye 40 butikker fordi flere av butikkene på gateplan flyttet inn i senteret. Flyttingen av gatebutikkene er mye av grunnen til at det i dag står flere tomme lokaler i byens gågater.

3.2.4 KORT OPPSUMMERING

Arendal sentrum er et kompakt sentrum grunnet dens topografiske avgrensing. Byen er opprinnelig bygget på holmer og skjær, som i løpet av årene har vært igjennom mye transformasjon. Utfyllingen har ført til at byen på et tidspunkt bestod av kanaler, men etter inntreden av bilens ankomst på 1900-tallet ble mange av kanalene fylt igjen grunnet plassmangel for både mennesker og bilen. 1900-tallets sentrum var betydelig preget av bilen og bilbruk, men på 2000-tallet skjedde det en vending i den bilbaserte planleggingen. Menneske kommer i prioritet og flere arealer for biler fjernes og byttes ut med funksjoner som anses at styrker et sentrum. Det er klart at sentrum har blitt styrket gjennom disse funksjonene etter at byen nå er en av finalistene om å være Norges mest attraktive by. På en annen side førte en av funksjonene, Amfi Arendal, til at sentrum i dag består av mange tomme butikklokaler.



Figur 3.2.4: Rutebilstasjonen, slutten av 1900-tallet



Figur 3.2.5: Arendal kultur- og rådhus, 2017



3.3 PLANSTATUS

Her presenteres først de ansvarlige aktørene som treffer vedtak på vegne av kommunen, og deretter redegjøres det for relevante planer og prosjekter for Arendals sentrumsutvikling. Planene og prosjektene belyst i delkapittelet vil ha betydelig påvirkning på nåværende Arendal sentrum, og det utredes her hva de mener er utfordringer for byen og hva de ønsker for byen fremover. Plan- og prosjektdokumentene vil videre redegjøres for og sammenlignes med annet datamaterialet i kapittel 4.

Figur 3.2.6: Arendal sentrum , 2017

3.3.1 ARENDALS BYSTYRE

Arendal bystyre treffer vedtak på vegne av kommunen. Styret har en ordfører som tilhører Arbeiderpartiet og en varaordfører som tilhører Kristelig folkeparti. Arendal bystyre består av representanter fra følgende partier: Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig folkeparti, Miljøpartiet de Grønne, Sosialistisk venstreparti, Pensjonistpartiet (Arendal kommune, 2017).

3.3.2 KOMMUNEPLANEN

All planlegging og utbygging gjøres i henhold til kommuneplanen. Kommuneplanen inneholder en samfunnsdel og en arealdel. I Arendal er samfunnsdelen vedtatt i 2011 og gjeldende for perioden 2011- 2021, og arealdelen er gjeldende for perioden 2013-2023 og ble vedtatt i 2014. I hver valgperiode vurderes det om det skal foretas endringer i kommuneplanen. I 2017 ønsker bystyre å revidere både samfunnsdelen og arealdelen.

Slagordet for Arendals gjeldende kommuneplan er "*Varm, stolt og utadvendt*" som står på forsiden av samfunnsdelen. Gjeldene samfunnsdel bygger på fem gjennomgående tema; levekår, likestilling, miljøhensyn, universell utforming og arealkonsekvenser. En del av kommunens visjon er at Arendal skal fremstå som inkluderende og at planen skal tilrettelegge for positiv samhandling med næringslivet og offentlig myndigheter (Kommuneplanen, 2011).

3.3.3 REGIONAL PLAN FOR SENTERSTRUKTUR OG HANDEL I AUST-AGDER

Regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder har som hensikt å tilrettelegge for attraktive og miljøvennelige byer. Videre legger planen kjøpesenterpolitikken til grunn i et mål med en utvikling som unngår "unødvendig spredning av handelsvirksomhet og økt bilavhengighet" (Regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder, 2015).

3.3.4 AREAL-OG TRANSPORTPLANEN

I Arendal arbeides det nå med en regional areal- og transportplan (ATP) for Arendalsregionen, det vil si kommunene Arendal, Grimstad, Tvedestrand og Froland. Målet er blant annet at planen skal ende opp med en Bypakke som kan skape grunnlag for en bærekraftig region. Ved å ende opp med en Bypakke er det nødvendig at det gjøres trafikkreduserende tiltak i form av redusere privat bilbruk gjennom å tilrettelegge for bomringer, gang-, sykkel- og flere og bedre kollektivløsninger. Blant de kollektivløsningene legges det opp til at det skal gå minimum 4 busser i timen med utvalgte strekninger der det går 6-8 busser i timen (Intervjudata, 2017). ATP legger til grunn for utarbeiding av kollektivløsningene at det må gjøres en satsning på utviklingen av bykjernen og prioriterte bydelssentre for å få et optimalt kollektivbrukergrunnlag.

Alle tiltakene i ATP vil finansieres gjennom bomavgift på 20 kr (Intervjudata, 2017) for å komme til bysentrum og handelssentre.

Bomavgiften vil ikke bare finansiere veistrekningene i regionen, men den vil også subsidiere, drifte og bedre kollektivtrafikken- og tilbudet i kommunen. Gatebruksplanen som nevnes senere i kapittelet vil også finansieres av denne ordningen.

3.3.5 SENTRUMSPLANEN

Nåværende sentrumsplan er fra 1993, men en ny sentrumsplan for Arendal er nå påbegynt. Sentrumsplanen er en arealplan for sentrum og det skal arbeides blant annet med hva slags utbygging som er forenlig med kulturminnevernet, hvor mange boliger bykjernen kan omfatte og estetiske valg av utbygging (Intervjudata, 2017). Planen skal også for seg hvordan man kan gjøre byrom, møteplasser og bomiljø mer attraktivt i sentrum. Mange innbyggere og politikere har sterke meninger for utbygging av kanal, og per dags dato finnes det ingen arealplan med kanal. Det vil i sentrumsplanen vurderes om kanal skal legges inn i arealplanen. (Intervjudata, 2017)

3.3.6 GATEBRUKSPLANEN

En gatebruksplan for sentrum er under utarbeidelse der en politisk sammensatt gruppe arbeider med å se på hvordan sentrum kan bli en mer bilfri by gjennom å utarbeide retningslinjer for parkering, kjøremønster, myke trafikanter, kollektivtrafikk, varelevering og byliv (Region sør, 2016). Videre skal det vurderes om det skal ryddes i gateparkering og eventuelt utarbeides bredere fortau på områder. Gatebruksplanen legges ikke opp til å være en reguleringsplan, og blir derfor ikke en juridisk bindende plan.

3.3.7 BYPLAN 2023

Byplan 2023 er et pågående prosjekt som innebærer å utarbeide en overordnet bystrategi. Prosjektet legges ikke opp til å være juridisk bindende, men for å være veiledende i form av å utarbeide retningslinjer kommunen kan forholde seg til. Arbeidet som har blitt gjort i Byplan2023 innebærer ulike analyser, utredninger og forslag til planer og strategier som skal legges til grunn i den endelige bystrategien.

Dokumentene tilhørende Byplan2023 tar for seg dagens situasjon av Arendal og utfordringer byen står ovenfor. Det er gjort fem analyser som kan sies baserer seg på utfordringene i byen; boliganalyse, byromsanalyse, handel, service og næring-analyse, kulturhistorisk analyse og transportanalyse (Byplan 2023, 2014).

Utfordringer som fremtrer i analysene er blant annet handelslekkasje, den kommende befolkningsveksten særlig med tanke på en eldrebølge som inntar kommunen i årene frmeover, lite boligvekst og få arbeidsplasser i sentrumsnære områder, ikke gode nok uterom og økt bilbruk.

3.3.8 LEVENDE LOKALER

Levende lokaler er et sentrumsutviklingsprosjekt der Arendal er en av tre kommuner som har blitt trukket ut til å være en pilotkommune. Prosjektet gjøres i regi av Norges design – og arkitektursenter (DOGA) og skal foregå i årene 2016 - 2018. DOGA (2016) ønsker å revitalisere byene til det beste for handelsnæringen,

innbyggere og kulturliv. Hensikten med prosjektet er å tilrettelegge for metoder og verktøy norske kommuner kan benytte seg av for å aktivere tomme lokaler (DOGA, 2016).

3.3.9 KORT OPPSUMMERING

De ansvarlige aktørene som treffer vedtak på vegne av kommunen og dermed sitter i Arendals bystyre er representanter fra ulike partier og i 2017 ønsker de å revidere kommuneplanen, både areal- og samfunnsdelen som er betydelig for endringer av Arendal sentrum da all planlegging og utbygging må gjøres i henhold til kommuneplanen. Videre er bestemmelser og retningslinjer fra areal-transportplanen (ATP), sentrumsplanen og gatebruksplanen i stor grad betydelig for sentrumsutviklingen. De tre sentrale planene er godt sammenhengende planer fordi de bygger på hverandre. ATP er en regionalplan som omfatter hele Arendalsregionen der målet er en bærekraftig by gjennom trafikkreduserende tiltak.

Sentrumsplanen ønskes fornyet og det skal arbeides med utformingen av sentrum

gjennom en juridisk bindende arealplan. Gatebruksplanen er derimot ikke juridisk bindende, men skal utforme retningslinjer som gjør byen så bilfri som mulig. De pågående prosjektene Byplan 2023 og Levende lokaler er også viktige i videreutviklingen av bykjernen. Prosjektene prøver å finne løsninger til sentrums utfordringer som befolkningsvekst(eldrebølge), få arbeidsplasser og lite boligvekst i sentrum, ikke gode nok byrom, økt bilbruk og tomme lokaler.

3.4 OPPSUMMERING

Dagens situasjon i Norge generelt er at det godkjennes tiltak som fører til byspredning og alle de negative konsekvensene som ofte følger med. Dagens situasjon av Arendal sentrum har vært preget av geografiske og historiske elementer. Geografisk sett har byens topografi avgrenset sentrum til et kompakt bysenter. Videre viser historien at byen har vært gjennom flere store transformasjoner fra holmer og skjær til kanaler, og fra kanaler til et bilbasert samfunn. Deretter skjedde det en vending i den bilbaserte planleggingen som er videreført i dagens planer som blant annet baserer seg på reduksjon av bilbruk. Den siste transformasjonen som ble gjort var etableringen av Arendal kultur- og rådhus og kjøpesentret Amfi Arendal. Kultur- og rådhuset er mye av grunnen til at Arendal i 2017 er nominert til Norges mest attraktive by. På en annen side har sentrum opplevd negative effekter av kjøpesentret Amfi Arendal etter utflytting av butikker på gateplan.

KAPITTEL 4

UTFORDRINGER



I dette kapitlet identifiseres utfordringene Arendal sentrum står overfor i utviklingen om en levende by. En viktig del av denne studien har vært å intervju representanter fra politikere, planleggere, kommunen og handelsstand for å få nøkkelaktørens meninger om hva de mener er de viktigste utfordringene for et levende Arendal sentrum. Dette kapitlet vil presentere og oppsummere funn gjort i intervjuene gjort med representantene for nøkkelaktørene og sammenligner dem med dokumentdataene presentert i kapittel 2 og kapittel 3.

Utfordringene som fremheves av innhentet datamaterialet kan presenteres i fire kategorier; Handel, mennesker, lokalisering og transport. Kapitlet følger denne inndelingen.

4.1 HANDEL

I dette delkapittelet belyses tre hovedutfordringer knyttet til handel som en utfordring for levende by. De tre hovedutfordringene i Arendal sentrum i forbindelse med handel anses å være følgende elementer; handelslekkasje, få handelstilbud og en endring av bevegelsesmønsteret. Delkapittelet følger samme inndeling.



Figur 4.1.1: Illustrerte utfordringer
Figur 4.1.2: Bilde mot Kirkegaten

4.1.1 HANDELSLEKKASJE

Handelstilbudene i Arendal øker stadig, men en utfordring som trekkes frem i Byplan 2023s analysedokument om handel, service og næring er at kjøpekraften ikke følger samme takt og i tillegg spres den sammen med byspredningen (Byplan 2023, 2014c). Med andre ord kan det sies å foregå en handelslekkasje. Det ser ut til handelen og kjøpekraften i kommunen generelt er god, men at det i sentrum har gått noe ned som samsvarer med Byplan 2023 om at kjøpekraften spres. Antakelsene om handelslekkasje er basert på de to følgende analysene gjort av Asplan Viak i 2009 (Regional plan for senterstruktur og handel, 2015) og i 2004 – 2012 (Miljøverndepartementet, 2013b).

I 2009 gjorde Asplan Viak AS en analyse, som presenteres i Regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder, om feil lokalisering av nye områder for handel og negative konsekvenser for Aust-Agders bysentre. Resultatene viste at Arendal hadde "godt samsvar mellom kjøpekraft og sentra" og at hele 90% av Arendals innbyggere

tok handelsreiser innen egen kommune (Regional plan for senterstruktur og handel, 2015 s.7).

I 2004 – 2012 gjorde Asplan Viak AS en analyse for Miljøverndepartementet. Analysen viste at det innenfor kommunen har vært tegn til endringer i kjøpekraften i løpet av årene som har gått. Funnene i analysen viste at Arendal sentrum tapte markedsandeler på 13% hvor 10% var utsalgsvarer og 3% detaljvarer (Miljøverndepartementet, 2013b).

Det kan sies at Arendal er utsatt for en handelslekkasje hvor en del av handelen er flyttet til områder som tilbyr handel utenfor sentrum som for eksempel Stoa og Harebakken. Handelslekkasjen er dermed en konsekvens av byspredning slik det forklares i kapittel 3. De utenforliggende handelsetableringene Stoa og Harebakken vil videre utdypes i delkapittel 4.3.

Handelslekkasje til områder utenfor sentrum er en av utfordringene som tas opp i Byplan 2023. Til tross for dette hevder Kommunalsjef



Figur 4.1.3: Tomt lokale i byen



Figur 4.1.4: Tomt lokale i Torvgaten

Geir Skjæveland at det i dag ikke går så verst "omsetningsmessig" for handelen i sentrum i forhold til de store utenforliggende handelsetableringene. Det er også en faktor at kjøpekraften øker betydelig i sommermånedene grunnet stor tilstrømming av turister (Byplan 2023, 2014c).

4.1.2 FÅ HANDELSTILBUD

En annen utfordring i tilknytning til handel er at det ikke lenger er like mye handelstilbud i sentrumsgatene. I kapittel 3 beskrives det at Arendal sentrum har gjennomgått en transformasjon og fornyelse som følge av blant annet nytt kjøpesenter. Viktigheten ved at kjøpesentre i sentrum ikke må føre til at øvrig sentrum tømmes for butikker har også blitt beskrevet i kapittel 3.

I Arendal var en konsekvens en rask tømming av lokaler i gågatene etter etableringen av kjøpesenteret. I ettertid har sentrum bestått av flere tomme lokaler og det å fylle lokalene har vært sett på og anses fortsatt som en utfordring

for byens vitalitet. I henhold til Gehl (& Svarre 2013) og Whyte (1980) er det betydelig for en levende by at fasadene i et område er aktive og ikke passive slik tomme lokaler er. Utfordringen av tomme lokaler er under utarbeidelse og er et prosjekt kalt "Levende lokaler" som arbeides med av Norges- design og arkitektursenter (se kapittel 3 for en nærmere beskrivelse av prosjektet).

Til tross for konsekvensene av kjøpesenteret trekkes det både frem i dokumentdataene (Byplan 2023, 2014c) og intervjudataene at Amfi Arendal har vært et godt grep i å styrke byens vitalitet ved å trekke mennesker til byen. Grepet samsvarer med den nevnte kjøpesenterpolitikken og dens positive påvirkning på utvikling om å etablere kjøpesentre innenfor bykjernen. Dette gjøres fordi de integreres og styrker sentrum.

4.1.3 ENDRING AV BEVEGELSESMØNSTER

En tredje utfordring og årsak vedrørende handelsutfordringen i sentrum kan anses å bevegelsesmønsteret i byen. I analysedokumentene tilhørende Byplan 2023

fremgår det at det har foregått en endring i kunders bevegelsesmønster. Endringen kan være effekter av samfunnsutviklingen med tanke på konsekvenser som følger av teknologiske fordeler. I kapittel 3 opplyses det om konsekvenser som følger av for eksempel internett som reduserer nødvendigheten med å dra til fysiske servicetilbud, eksempelvis butikker og banker. Det fører kanskje til at andre aktiviteter man ikke får tilgang til i eget hjem blir mer attraktive, eksempelvis det sosiale miljøet gjennom opplevelser og handlinger som Gehl (1971) fremhever i sine teorier.

I både dokumentdataene (Byplan 2023, 2014c) og i intervjudataene fremheves det at det har foregått en transformasjon i byens kvartaler og gater etter andre byggetrinn av Amfi Arena. Det vises til at Langbryggen gikk fra å være en handlegate til en restaurant- og utelivsgate, og til Torvgaten og Vestregate som i dag ikke lenger anses å være en del av det aktive bevegelsesmønsteret i byen.



Figur 4.1.5: Aktivitet i kafé rundt Torvet



Figur 4.1.6: Aktivitet i restauranter ved Pollen

Det påpekes av informant og byplanlegger Elin Lunde at dagens sentrum brukes til mer enn bare handel, og at det har blitt til et fristed hvor man drar for å blant annet møte andre, sitte på kafé og oppleve kulturliv. Det kan derfor tolkes at det sosiale miljøet (se kapittel 2; Gehl, 1971) har fått større innvirkning i sentrum grunnet både

en samfunnsutvikling og transformasjonen av byen. Dette kan også ses på Langbryggen som nevnt tidligere gikk fra å være en handelsgate til en restaurant- og utelivsgate. Videre mener Lunde at sentrum må redefineres og at det må tilrettelegges for at det i dag benyttes som et sted for fritidsopplevelser. Til tross for endringene i samfunnet og bruken av sentrum adresserer likevel Lunde viktigheten med å få mer handel i bykjernen da hun mener dette fortsatt står sterkt som en del av sentrum.

4.1.4 KORT OPPSUMMERING

De tre hovedutfordringene knyttet til handel gjelder i hovedsak at sentrum har mistet mye av handelen til utenforliggende handelsområder, at det er få handelstilbud i sentrum og at bevegelsesmønsteret i byen har gjennomgått en vesentlig endring ved at menneskene nå i større grad oppsøker sosiale opplevelser og handlinger fremfor handel. Det konkluderes likevel med at handel er en avgjørende del av et levende sentrum.

4.2 MENNESKER

Det vil her opplyses om Arendals utfordringer for et levende sentrum i tilknytning til mennesker. Det er tatt utgangspunkt i innsamlet dokument- og intervjudata da det pekes på fire utfordringer. De tre første utfordringene baserer seg på at det er for få byrom, boliger og arbeidsplasser i sentrum. Den siste utfordringen omfatter mennesker i Arendals holdninger til byen og hvordan dette kan svekke vitaliteten i bykjerne.

Delkapittelet har følgende inndeling: for få mennesker oppholder seg i sentrum, for få mennesker bor i sentrum, for få mennesker jobber i sentrum, mennesker holdninger og byens omdømme.



Figur 4.2.1: Illustrerte utfordringer
Figur 4.2.2: Bilde på Kanalplassen

4.2.1 FOR FÅ MENNESKER OPPHOLDER SEG I SENTRUM

Arendal har ifølge datamaterialet til studien for få mennesker som oppholder seg i sentrum for at byen kan betegnes som en levende by. Byrommene i sentrum kan sies å mangle nok attraksjonstilbud gjennom aktivitet og opplevelser (Jacobs, 1961; Gehl, 1971). Det må bemerkes at mange av manglene forsvinner i sommermånedene da det oppstår flere slike tilbud i og rundt byen mye på grunn av sommerværet og turistene. I analysedokumentene tilhørende Byplan2023, som behandler byrom, bemerkes det at byen skal "gi et tilbud om attraktive møteplasser hele året, alle dager" (Byplan 2023, 2014b s. 24). Informantene påpeker at vinterhalvåret i Norge generelt er en utfordring. Derfor kan det være viktig å ta høyde for klima og tilrettelegge for helårsbruk i sentrum slik at mennesker kan oppholde seg her uansett årstid

Informantene mener at det må tilrettelegges for mer opphold og bruk i byrommene for

å trekke mennesker til byen og gjøre det attraktivt å tilbringe tiden i de offentlige rommene. Menneske er, som blant annet Gehl (1971) og Whyte (1980) bemerker, en av hovedattraksjonene og tiltrekningskreftene for andre mennesker. Byrom som viktig faktor for vitalitet i bysentrum tas opp videre i kapittel 5.

En annen grunn til at for få mennesker oppholder seg i sentrum er samfunnsmessige endringer som har foregått i byen i løpet av de siste årene. Dette er eksempelvis utflytting av arbeidsplasser og skoler som medfører konsekvenser for bylivet, slik dette sitatet illustrerer:

"Plutselig er det 1200 elever og lærere som ikke har dagligvirke i byen lenger. Det er 1200 potensielle daglige kunder som er borte, og dette er faktorer drivere i byen ikke kan påvirke" – Representant fra handelsstand

Utflyttingen av slike funksjoner samsvarer ikke med teorien om sentral lokalisering (Næss, 2015). Det samsvarer heller ikke med det som



Figur 4.2.3: Havnegaten

i kapittel 3 beskriver som god bypolitikk i form av konsentrert utvikling der offentlige funksjoner er sentrale elementer. Senere i dette kapitlet under delkapittel 4.3 vil grunnen til og utfordringer ved utflytting av offentlige funksjonene redegjøres for.

I kapittel 3 beskrives begrepet sentrumdød som et sentrum med mange tomme lokaler og lite byliv (Eriken & Skajaa, 2016). Det kan sies at Arendal har noen av elementene som er beskrivende for en sentrumdød by da byen består av flere tomme lokaler, handelslekkasje, og utflytting av butikker. Byen kan også sies å ha lite byliv. Til tross for at antall mennesker som oppholder seg i sentrum ikke er optimal og at det fortsatt er en del tiltak som bør utføres før byen kan anses som levende i henhold til informanter og plandokumenter, mener allikevel alle informantene at byen er langt fra å være sentrumdød. Følgende sitat ble uttalt om Arendal sentrum angående temaene levende by og sentrumdød by:

“Arendal er en typisk sesong-by der deler av året har vi definitivt et levende sentrum. Vi er en by uten høyskoletilbud så vinterhalvåret har vi ikke ekstra drahjelp og da blir man jo som mange andre sommerbyer, en mer sovende by.” – Representant fra handelsstand

Dermed kan det konkluderes med at byen ikke er død, men at den til tider er sovende. Det er bemerkelsesverdig at ingen av informantene ville vedgå at Arendal sentrum er en sentrumdød by til tross for elementer som kan hevde det motsatte. Det sier noe om holdningene til nøkkelaktørene i byen. Alle informantene beskrev byen med positiv vinkling og avfeiet alle negative og ødeleggende begreper om byen. Holdningsperspektivet kan ses viktig i å styrke en by og beskrives ytterligere senere i dette delkapitlet.

4.2.2 FOR FÅ MENNESKER BOR I SENTRUM

Det er få mennesker som er bosatt i Arendal sentrum, og for å styrke en helårs levende

by er en utfordring et større bomiljø. Ifølge analysedokumentene tilhørende Byplan 2023 bor kun 1/3 av kommunens befolkningen i eller i nærheten av sentrum hvor 50% av dem er 41 år (Byplan 2023, 2014c). Mangfold er en faktor Jacobs (1961) hevder er med på å bidra til et levende bysentrum.

Byplanlegger Lunde er også for mangfoldighet, og mener at sentrum bør ha en differensiert befolkningsmasse når det gjelder alder, sosial sammensetning, familiesammensetning (konstellasjoner) og etnisitet. Lunde uttrykker at mangfoldighet i sentrum kan fås gjennom flere og større salgsleiligheter. I dag består byen av mange utleieleiligheter, noe som kan medføre en mer ensidig befolkningsgruppe i sentrum.

Det arbeides i dag med å få den eldrebefolkningen inn i sentrum på grunn av den kommende befolkningsmassen av eldre. Derfor er det mye fokus på det som omtales for “rullator-avstander” og “tøffelavstander”, det vil si mulighet

for å spasere til tjenester og tilbud i byen fra egen bolig (Bynatt, 2016; Byplan 2023, 2014a).

Lunde er enig med fokuset som kommunen har på den eldre aldersgruppen, men likevel fastslår hun at det vil være en uklok strategi hvis det kun er de eldre som tas til betraktning. Det er fordi hun mener Arendal må prøve å tiltrekke seg flere barnefamilier og en yngre del av befolkningen. Et sitatet fra Erling Dokk Holm, førsteamanuensis ved Høyskolen Kristiania, er brukt i plandokumentene til Byplan2023 (2014c) og kan anses beskrivende på hvorfor det er viktig med et mangfold av mennesker i byen:

“Sentrum defineres av de som bor der, er på et vis identiteten og sjelen til byen og er byens hjerte.” – Erling Dokk Holm (Byplan2023,2014c s. 5)

Som nevnt i kapittel 3 mangler Arendal en yngre aldersgruppe i befolkningen hvilket medfører en utfordring med tanke på et mangfold av mennesker i byen (se Jacobs, 1961). En av

informantene mener at dårligere tilgang på høyskole- og jobbtilbud er mye av grunnen til at denne aldersgruppen mangler i byen.

Et annet element som fremheves av informantene er at aldersgruppen kan ha vanskeligheter ved å vende hjem etter å trolig ha levd i urbane og levende bymiljøer. Informant, sjefsarkitekt og byplanlegger Fuller-Gee mener at de fleste norske kommuner bruker eneboliger for å tilrekke den unge befolkningen. Fuller-Gee hevder at eneboliger ikke holder, og at det må gjøres endringer i prioriteringene.

Det at den yngre aldersgruppen ikke flytter hjem igjen påpeker han er et faktum i mange småbyer og at årsakene er mangel på storby-tilbud, kvalitet, arbeidsplasser og et attraktivt sentrum. Følgende er et eksempel på en yngre stemme som uttalte seg i lokalavisen Agderposten om å vende tilbake til Sørlandet:

“Like fullt er jeg trolig en av de mange som synes at tanken om noen gang å vende



Figur 4.2.4: Eneboliger i Arendal

tilbake, blir fjernere og fjernere. Hvorfor? Fordi jeg ønsker meg en enkel og praktisk hverdag, urbane og gode boliger, samt kultur og handel i levende bygater.” – Marius Hauland Næss (Agderposten, 2016)

En av informantene understreker at hva den yngre aldersgruppen legger i begrepene urban og levende kan være noe helt annet enn hva politikere og de som er av en relativt eldre generasjons legger i begrepene. Det fremgår av informantene at det bør gjøres en kartlegging på hva som må til for at den yngre befolkningen ønsker å flytte til Arendal.

Samtidig uttaler Ordfører Robert Cornels Nordli at det er flere og flere yngre som flytter til Arendal, men grunnen til at de ikke bosetter seg i sentrum mener han er mye på grunn av boligtypen som finnes i sentrum. Han uttaler følgende:

”Hvis du har bodd i en leilighet i Oslo eller større byer har man en formening om hvordan Sørlandet er, og for mange er det et hvitt hus

med stakittgjerde, plen og tilgang på strand og turområder. Derfor tror jeg ikke så mange tiltrekkes byen.” – Ordfører Robert Cornels Nordli

I tillegg påpeker han og ulike plandokumenter at det er et fåtall som bor i sentrum grunnet det faktum at det ikke eksisterer mange boliger i dagens sentrum. Flere av informantene og dokumentdataene (Byplan2023, 2014a;2014b) opplyser også om at de boligene som eksisterer i byen ikke har en ideell bokvalitet. Det nevnes av den yngre stemmen i Agderposten (2016) at urbane og gode boliger er en betydelig faktor for å vende tilbake til Sørlandet. Bokkvaliteten er dermed ifølge datamaterialet til studien et manglende element i Arendal sentrum.

Byplanen 2023 og informantene viser til at bokkvaliteten ikke er god nok gjennom at byen ikke har gode nok uteareal og byrom, dårlig tilrettelegging for barnefamilier, ikke god nok opparbeidelse i henhold til universell utforming, dyre boliger som gjør at befolkningen

blir ensartet der blant annet enslige og førstegangskjøpere ikke strekker til, og er et sentrum med lite varierte boligtyper. Videre fremheves det at befolkningen i kommunen bor svært spredt der 70% bor i eneboliger (Byplan 2023, 2014a).

Informantene fra intervjuene beskriver at bokkvaliteten i sentrum kan forbedres betraktelig. Skjæveland formidler at det nå arbeides med å bedre kvaliteten i sentrum og at det vil benyttes arkitekter for å se på muligheter for fortetting og endring av kvartalsstruktur. Han mener mye av grunnen til den nåværende situasjonen kommer av følgende årsaker:

”Gårdeierne har tatt bokkvaliteten for gitt og kommunen har tilrettelagt for lite til å utvikle gode boligkonsept i de gamle bygårdene og kvartalene” – Kommunalsjef, Geir Skjæveland

Tidligere har det blitt gjort for lite i forhold til bokkvalitet i sentrum og dokumenter tilhørende Byplan 2023 (2014c) nevner mange og passive

gårdeiere som svakheter i byen. Som nevnt under 4.2.2 er for dårlige byrom og utearealer også en årsak til at et sted blir mindre attraktivt å bo i. Bokkvalitet som faktor i en levende by argumenteres for videre i kapittel 5.

4.2.3 FOR FÅ MENNESKER JOBBER I SENTRUM

For få mennesker jobber i sentrum og årsaken til det er hovedsakelig mangel på kontorarbeidsplasser i byen. Mangelen av arbeidsplasser samsvarer ikke med Jacobs' (1961) ide om et mangfold av funksjoner i byen, og anses derfor som en utfordring for et vitalt sentrum. Det fremgår av informantene at kommunen diskuterer lokalisering av kontorarbeidsplasser i sentrum. Lokalisering av arbeidsplasser vil utdypes senere i kapittelet under delkapittel 4.3, og som en viktig faktor i kapittel 5.

4.2.4 MENNESKERS HOLDNINGER OG BYENS OMDØMME

En tredje faktor som kan sies å være med på å utfordre Arendals byliv i direkte forbindelse med mennesker er negative holdninger. I plandokumentene til Byplan 2023 fremgår det at en faktor for å få flere folk til byen er gjennom omdømmebygging. Menneskers holdninger til byen påvirker omdømme, og et delmål i analysedokumentet handel, service og næring tilhørende Byplan 2023 er å *“endre menneskers negative oppfatning av sentrum til en positiv”* (Byplan 2023, 2014b s.8).

Det negative omdømme av byen innebærer byen blant annet har blitt og blir kalt *“Amfetaminbyen”* (Agderposten, 2014) og *“Bankedubyen”* (P3.no, 2012). Det fremheves i intervjudataene at omdømme og ryktene som skapes rundt byen kun gjelder en liten del av befolkningen. Det påpekes av informantene i studien at det er betydelig hvordan man omtaler og fremstiller byen i forhold til hvordan offentlige aktører trer frem, hvordan innbyggere snakker om byen og

hvordan mediene fremlegger saker om byen. Av informantene adresseres en holdningsendring og omdømmebygging som et ønske.

4.2.5 KORT OPPSUMMERING

Hovedutfordringen til et vitalt sentrum i forbindelse med mennesker er i hovedsak at det er for få mennesker i byen på alle punkter; i oppholdsrom, boliger og arbeidsplasser. I tillegg har byen et negativt omdømme som gjør at omdømmebygging og en holdningsendring er relevante virkemidler for å skape interesse og attraktivitet for byen.

4.3 LOKALISERING

Her belyses utfordringer rundt lokaliseringsbeslutninger i forhold til boliger, arbeidsplasser, handel og offentlige funksjoner. Arendal har vært preget av negative trender og det vises da til utflytting av sentrale funksjoner som anses tilhører en levende by. Hvordan de negative trendene av utflytting har påvirket sentrums vitalitet tas opp her. Delkapittelet består hovedsakelig av konsensus mellom informantene og dokumentanalysen, men ved lokaliseringen av offentlige funksjoner er diskusjonen noe mer variert både mellom informantene seg i mellom og i forhold til innhentet dokumentdata.

Delkapittelet har følgende inndeling; lokalisering av boliger og arbeidsplasser, lokalisering av handel og lokalisering av offentlige funksjoner.



Figur 4.3.1: Illustrerte utfordringer
Figur 4.3.2: Arendal sentrum fra Vesterveien

4.3.1 LOKALISERING AV BOLIGER OG ARBEIDSPLASSE

En utfordring for Arendal sentrums vitalitet er mangelen på boliger og arbeidsplasser, som nevnt i forrige delkapittel 4.2. Det lokaliseres ikke nok arbeidsplasser og boliger i sentrum eller sentrumsnære områder (Byplan2023, 2014a). Det diskuteres i dag om hvor mange kontorarbeidsplasser som bør lokaliseres i og rundt byen i forhold til hvor mange boliger som bør lokaliseres her. Slik følgende sitat beskriver er Arendal en kompakt by der arealutnyttelsen er viktig i henhold til hvor mange mennesker som benytter seg av arealene:

“Når byen er trang så gjelder det jo å få flest mulig mennesker inn per kvadrat og da er det sånn at kontorarbeidsplasser har en høyere arealeffektivitet enn boliger.” – Kommunalsjef, Geir Skjæveland

Kommunalsjefen mener likevel at boligene ikke må gå på bekostning av hvor mange arbeidsplasser det faktisk kan legges til rette for i

sentrum. Samtidig hevder han at det er viktig at folk bor i sentrum da dette skaper vitalitet hele døgnet, og om det bare er kontorarbeidsplasser vil det være “dødt” etter arbeidstid. Det understrekes likevel betydeligheten ved at begge funksjonene tilrettelegges for i og i nærheten av sentrum for å skape vitalitet i byen.

4.3.2 LOKALISERING AV HANDEL

En annen lokaliseringsutfordring for byens vitalitet er lokalisering av handelsetableringer. Med henvisning til kapittel 3 er det et faktum at handelsnæringer og kjøpesentre etablert uten for sentrum kan føre til byspredning og handelslekkasje. Med dette og tallene presentert for tapte markedsandeler i delkapittel 4.1 som bakgrunn er det mulig å si at handelsetableringene utenfor Arendal sentrum fører til konsekvenser for Arendals bykjerne.

I kapittel 3 belyses det at problemet kan bunne i manglende kompetanse innenfor fagfeltet fra politikere ettersom det i flere kommuner og fylker blir godkjent store senterutbygginger

som potensielt tømmer andre steder i regionen for handel. Lokalisering av handelsetableringer utenfor sentrum kan kategoriseres som bilbasert planlegging og i kapittel 2 påpeker også Gehl (1971) at manglende kompetanse er årsaken til bilbasert planlegging.

Informantene representert fra kommunen, politikere og handelsstand viste alle god kompetanse og bevissthet rundt handelsetableringer utenfor sentrum. En av informantene uttrykker sin mening om konsekvensene handlingsetableringene utenfor sentrum slik:

“Næringsparkene og handelsparkene har gjort nok destruksjon!” – Sjefsarkitekt og byplanlegger i kommunen, Michael Fuller-Gee

I plandokumentene til Byplan 2023 (2014c) fremgår det at det gamle bysenteret er under press fra konkurrerende handelsparker og eksterne kjøpesentre. Det ble blant annet fremhevet i plandokumentene og

intervjuobjektene at satsningsområde Stoa og kjøpesenteret Harebakken er to etableringen som har påvirket bykjernen negativt i forbindelse med handelslekkasje. Med bakgrunn i intervjuene og plandokumentene kan det sies at både Stoa og Harebakken er hovedkonkurrentene til handelen i bykjernen. Handelskonkurrenten Stoa ligger rundt 5 km fra sentrum og er et bilbasert handelsområde etablert med store parkeringsplasser og handelskjeder. Harebakken ligger rundt 3 km fra sentrum og trekkes frem av flere av informantene som en betydelig negativ konsekvens for vitalitet i byen. Kommunalsjefen forklarer at kjøpesenteret Harebakken som en av de største konkurrentene sentrum slik:

"Harebakken er kanskje det som konkurrerer mest med sentrum fordi det er likest til sentrums småbutikker og kjedebutikker."
Kommunalsjef, Geir Skjæveland

Videre utdypes det om at Harebakken har ønsket å gjøre en utvidelse av senteret, men



Figur 4.3.3: Oversiktskart over Arendal, Stoa og Harebakken

at politikerne ikke ønsker å godkjenne et slikt tiltak. Dette viser forståelse i forbindelse med utfordringene av byspredning og samsvarer med kjøpesenterpolitikken, som begge er belyst i kapittel 3. Det gis uttrykk for at det hovedsakelig ønskes etablering i Arendal sentrum fremover, med unntak av utvalgte lokalsentre. Lunde forklarer nødvendigheten med lokalsenterutvikling i forhold til lokalsamfunn og –områder med daglige tjenester som skole, service og handel. Samtidig mener hun at det ikke er heldig å tilrettelegge for stor handel i lokalsentre fordi all etablering vil konkurrere med sentrum, og hun uttaler følgende:

“Handelsetableringer utenfor sentrum og kjøpesentre er en utfordring - en stor utfordring!” – Byplanlegger, Elin Lunde

Byplanlegger Lunde mener det handler om prioriteringer og at utviklingen i lokalsentrene ikke må likestilles med utviklingen i sentrum. Hun påpeker at det i hovedsak er arealpolitikken som er avgjørende for utviklingen.

Det kan argumenteres for at handelskonseptene utenfor bysentrum er positive for kommunen, men negative for bykjernen med henhold til at 90% av handel foregår innenfor kommunens grenser som belyst i delkapittel 4.1. Det er en overensstemmelse blant informantene om at senterutbyggingen påvirker bysentrums liv. Likevel redegjøres det for at Arendal er et lite og kompakt bysenter hvor flere handelskonsept ikke passer inn grunnet manglende arealer i sentrum. Skjæveland begrunner dette med at politikerne med anbefaling fra kommunen har måttet godkjenne etableringer av store handelskjeder utenfor sentrum for å opprettholde kundegrunnelaget i kommunen. Faren ved å ikke godkjenne slike tiltak hevdes å være at innbyggerne i kommunen velger å ta handleturen utenfor kommunegrensene til for eksempel Sørlandsenteret i Kristiansand.

Andre grunnet til at handelsetableringer lokalieres utenfor bysentrum har vært sagt kan være *“mangel på politisk mot”, “valg av de*

letteste løsningene” og “følelsen av å starte på nytt” (Arendalsuka, 2016) og som nevnt tidligere, i kapittel 3, manglende kompetanse. Med bakgrunn i innhentet datamaterialet fra Norges design- og arkitektursenter og Norske arkitekters landsforbund via Arendalsuka og fra rapporten om Levende lokaler, blir politikere kritisert for å ikke se konsekvensene av byspredning. Rapporten fra Levende lokaler-prosjektet beskriver det slik:

“(…) kommune- og fylkestingspolitikere godkjenner store senterutbygginger som potensielt tømmer andre steder i regionen for handel. Dette til tross for bred enighet om samordnet areal- og transportpolitikk og viktigheten av levende bysentre.”
(Eriksen & Skajaa, 2016 s.10)

I utviklingen om levende by generelt og et levende Arendal sentrum spesifikt menes det fra informantene i denne studien at det kreves at kommunale- og fylkespolitikere må være restriktive til etablering utenfor sentrum. Det kom

frem i intervjudataene at kommunen burde være strengere ved godkjenning av utbyggingstiltak og lokaliseringsbeslutninger. Samtidig ble det lagt frem at den nye politiske ledelsen som tok over i Arendal for 2 år siden er mer restriktive enn den tidligere ledelsen, noe som det ser ut til at stemmer i forbindelse med at Harebakken kjøpesenter ble nektet utvidelse. I tillegg uttrykkes det av informantene at den nåværende ledelsen innehar god kompetanse og vil føre Arendal i positiv retning.

Til tross for positiv tillitt til den nye ledelsen i Arendal viste det seg under Arendalsuka 2016 at det fortsatt finnes politikere i landet som ikke ser konsekvensene av byspredning. Ifølge Norsk design- og arkitektur senter og Norske arkitekters landsforbund hevdet flere politikere under Arendalsuka sommeren 2016 at store kjøpesentre uten for bysentrum ikke skaper problemer for et levende bysentrum (Arendalsuka, 2016; Aftenposten, 2016). Dette står representantene fra de ulike nøkkelaktørene i Arendal seg helt i mot, og argumenterer blant annet med at

det eksisterer dokumenterte fakta som sier det motsatte.

Ut fra dette kan det kan det sies at nøkkelaktørene i Arendal har god kompetanse innen faget, i hvert fall de representantene som brukes i studien. Det anses derfor noe absurd at til tross for god kompetanse og bevissthet om utfordringer og konsekvenser rundt byspredning er det nettopp dette Arendal kan sies å slite med.

En siste utfordring, i forbindelse med lokalisering av utenforliggende handel, trekkes frem i intervjudataene er kommunesammenslåingen Arendal tidligere har gjennomgått. Storkommunen som den nå kan omtales ble i hovedsak sammenslått av fem kommuner; Arendal Hisøy, Tromøy, Moland og Øyestad. Det fremgår av intervjudataene at det på bakgrunn av kommunesammenslåingen er en utfordring tilknyttet handel fordi mye av utbyggingen og godkjente reguleringsplaner i de utenforliggende områdene har tidligere vært del av andre kommuner enn Arendal kommune.

Derfor har det foreligget mange allerede godkjente reguleringsplaner ikke nødvendigvis Arendal kommune har godkjent på områder utenfor sentrum, slik dette sitatet illustrerer:

“Alle kommunene hadde hver sin næringspolitikk og handelspolitikk, og både Stoa og Harebakken og andre næringsparker har ligget i konkurrerende kommuner”-
Sjefsarkitekt og byplanlegger, Michael Fuller-Gee

Dermed kan et svar på hvorfor nøkkelaktørene besitter god kompetanse og at byen likevel preges av negative effekter av byspredning sies å ha noe å gjøre med kommunesammenslåingen. Fuller-Gee påpeker at det i etterkant er vanskelig å nekte planer og etablering som har allerede er godkjent og igangsatt. Det vil med andre ord bety at det kan foreligge allerede godkjente reguleringsplaner flere steder i kommunen som dagens kommune ikke har full kontroll over ifølge Fuller-Gee.

Ut fra dette kan kommunesammenslåingen anses å være en betydelig utfordring for bykjernens vitalitet. På en annen side er det også en positiv vending ettersom nåværende Arendal kommune tyder på at innehar god kompetanse. Dette er kan sies å være fordelsaktig for byen og kommunen.

4.2.3 LOKALISERING AV OFFENTLIGE FUNKSJONER

Arendal kommunes lokalisering av offentlige funksjoner har de senere årene vært mye diskutert. Lokaliseringene av Sam Eyde videregående skole og politistasjonen er de funksjonene som har vært mye oppe til debatt fordi det er funksjoner som er flyttet ut av sentrum. Det må bemerkes at brannstasjonen som er en offentlig funksjon i regi av kommunen også har blitt flyttet ut av sentrum til Stoa i forkant av politistasjonen og de to stasjonene ligger nå omkring 1 km unna hverandre. Denne studien har som nevnt i kapittel 1 avgrenset seg til de offentlige funksjonene politistasjonen og den videregående skolen Sam Eyde, og det er

problematikken rundt disse lokaliseringene som vil tas opp og diskuteres videre.

Sam Eyde videregående skole ligger rundt 5 km unna sentrum. Skolen erstattet i 2012 tidligere Strømsbu videregående skole og Arendal maritime videregående skole som begge lå mer eller mindre rundt 1 km fra bykjernen. Skolen(e)s tidligere lokalisering samsvarte med det som anses god bypolitikk i forbindelse med sentrale funksjoner i nærheten av sentrum. I henhold til det som anses som god bypolitikk kan det sies at flyttingen av skolene har ført til at kommunen har tatt noen steg i feil retning.

Sam Eyde videregående skole beskrives i enighet av alle informantene for å være en lite gjennomtenkt beslutning. Det belyses at planarbeidet startet for omkring 30 år siden med fylkeskommunen som byggherre. Fuller-Gee hevder at det eldre planarbeidet dessverre ikke har fulgt samfunnsutviklingen om å lokalisere slike funksjoner i nærheten av sentrum.

Til tross for negative holdninger fra alle nøkkelaktør-representantene, trekker de også frem noen positive effekter av etableringen av den videregående skolen. Det bemerkes at etableringen har ført til muligheten til at andre funksjoner kan etableres sammen med skolen som ikke har plass i sentrumskjernen. Det vises dermed til den nye håndbanehallen Sørhamfi, og anleggsmaskinlinjen som er del av Sam Eyde videregående skole. Dette skaper uansett en utfordring med tanke på sentrums vitalitet ettersom elevene på den videregående skolen kunne vært med på å styrke sentrum.

Politistasjonen ble i 2016 flyttet 5 km ut fra sine lokaler i sentrum til nye lokaler på Stoa i nærheten av E18. Det er delte meninger om lokaliseringen blant informantene. Fuller-Gee er en sterk motstander til lokalisering av slike tiltak utenfor byen, og om både utflyttingen av den videregående skolen og politistasjonen mener han følgende:

"Dette er veldig destruktivt, veldig dumt og veldig kort tenkt!"

– Sjefsarkitekt og byplanlegger, Michael Fuller-Gee

I motsetning til flere av de andre informantenes formeninger om lokaliseringen av politistasjonen mener Ordfører Robert Cornels Nordli at politistasjonens lokasjon er akkurat der den skal være og samsvarer med den nye politireformen. Ordfører Nordli uttaler følgende:

"Politistasjonen er plassert helt riktig ut fra deres tjenestetilbud." - Ordfører i Arendal kommune, Robert Cornels Nordli

Nordli begrunner uttalelsen ved å vise til den nye politireformen som sier at politiet ikke lenger kun skal betjene Arendal sentrum, og at det tidligere fantes lensmannstasjoner rundt om i kommunen som ikke eksisterer lenger, og at det derfor er positivt at tomten ligger i god tilgjengelighet til E18 som gjør det mulig for rask utrykking. Videre begrunner han at det ikke fantes store nok lokaler



Figur 4.3.4: Oversiktskart over Arendal, Politistasjonen og VGS

i sentrum for å oppfylle kravene til tilbudene politiet må ha etter den nye reformen som blant annet skytebane. Derfor mener ordføreren at dette er en hensiktsmessig plassering. Derimot ser det ikke ut til at Fuller-Gee ser noen hensiktsmessigheter ved noen av plasseringene da han uttaler følgende:

”Det som er bra med de to prosjektene, hvis man kan si at noe er bra med de, er at de fungerer nå som skrekkeksimpler for andre og det trenger vi også. Vi trenger mye mer oppmerksomhet rundt feilbeslutninger og feilplasseringer, og på den måten håper vi at andre kan lære og ikke gjøre det samme.”
– Sjefsarkitekt og byplalegger, Michael Fuller-Gee

I dokumentanalysen gjort til studie fremgår det formeninger som kan ses er i mot argumentasjonen til Fuller-Gee og generelt kompetansen og teorein som denne studien bygger på og presenterer. De motsiende formeningene støtter og/eller forstår en

utbygging av offentlige funksjoner utenfor sentrumskjernen. I tilfeller om offentlige funksjoner som plasseres utenfor sentrum har stortingsrepresentant Heidi Nordby Lunde uttalt følgende:

”Offentlige virksomheter har behov for moderne lokaler som er tilpasset sine behov, og har ikke lokalene i sentrum de funksjonene de trenger så skjønner jeg god at de etablerer seg utenfor” - Heidi Nordby Lunde (Arendalsuka, 2016; DOGA, 2016).

Nordby Lunde viser forståelse overfor hvorfor offentlige virksomheter etablerer seg utenfor sentrum. Videre påpeker hun at offentlige virksomheter ikke nødvendigvis vil føre til mer kaféaktivitet eller at flere går på butikken. Det kan sies at en offentlig funksjon som for eksempel politistasjonen ikke vil være hensiktsmessig i forbindelse med å tilrekke mennesker i form av kaféaktivitet og lignende. Likevel er det en offentlig funksjon som representerer trygghet som kan sies å bygge opp under et levende

sentrum. Av teoretikerne mener blant annet Jacobs (1961) at trygghet er en faktor da hun beskriver hva som tiltrekker mennesker til et sted.

Stortingsrepresentant Olav Elvestuen, Leder energi- og miljøkomiteen, har et annet synspunkt enn Nordby Lunde og hevder at hovedproblemet innebærer for dårlige overordnede planer med Staten som han omtaler som “den dårligste byplanleggeren” (Arendalsuka, 2016; DOGA, 2016).

Sam Eyde videregående og politistasjonen tilhører i hovedsak overordnede myndigheters ansvar. Den videregående skolen er underlagt fylkeskommunen og politistasjonen er underlagt staten. Med dette tatt i betraktning, fremgår det i intervjudataene at kommunen tillegger mye av grunnen til utviklingen som har foregått til de overordnede myndighetene. Ved lokalisering har Staten statlige lokaliseringskriterier. Ifølge Fuller-Gee ble alle statlige kriterier fra Staten tilsendt Arendal kommune ignorert av Statsbygg og

politidirektøren i beslutningen om utbyggingen av politistasjonen på Stoa.

I senere tid har det vært klart at det var politidirektøren som hadde siste ordet i saken om beliggenheten, noe mange av informantene mener Statsbygg burde ha avslått. Fuller-Gee påpeker at det ved beslutningstaking bør eksistere noe etikk, og at Statsbygg i denne situasjonen ikke hadde noen form for det han kaller "etisk-ryggrad". Etikk som en viktig faktor for å skape en levende by belyses igjen i kapittel 5. Begrunnelsen på at Statsbygg manglet etisk-ryggrad i denne saken var hovedsakelig fordi Statsbygg som byggherre var redd for å byttes ut med en privat utbygger. Mot dette argumenterer Fuller-Gee at Statsbygg er en overordner myndighet som burde "*sloss for nasjonen og ikke involveres i dårlige prosjekter*".

Det fremheves av informantene at kommunen var alt for passive i lokaliseringsbeslutningene til politistasjonen. Ifølge de ansatte i kommunen kunne de til slutt ikke stoppe en utbygging

ettersom tomten valgt av politidirektøren og Statsbygg allerede lå på en godkjent reguleringsplan for utbygging. Som nevnt tidligere i dette delkapittel under 4.3.2 har Arendal kommune godkjente reguleringsplaner innenfor kommunen som ikke nødvendigvis er godkjent av dagens Arendal kommune.

Kommunen har vært opptatt av å beholde politistasjonen i Arendal, og en grunn til passiviteten rundt lokaliseringen av politistasjonen kan ha mye å gjøre med det fremheves det av informantene. Skjæveland forklarer at dersom kommunen hadde innviet flere argumenter eller hadde hatt mulighet for å nekte utbyggingen på tomten ville det være fare for at politistasjonen ble lagt i en av nabokommunene.

På bakgrunn av dette kan det sies at det finnes "*mangel på mot*" og "*etisk ryggrad*" både hos staten i forbindelse med at Statsbygg ikke ønsket å si imot politidirektøren i fare for utbygging av

utbygger, og fra kommunen i fare for å miste den offentlige funksjonen i kommunen.

4.3.4 KORT OPPSUMMERING

Med det presenterte datamaterialet som tatt til betraktning kan det sies at lokaliseringsbeslutningene for ulike funksjoner i og rundt bykjernen og ellers i kommunen påvirker Arendal sentrums vitalitet uansett om det er hensikten med beslutningene eller ikke. Det tas opp som en utfordring at det ikke lokaliseres nok kontorarbeidsplasser og boliger i sentrum, men at det planlegges å tilrettelegge for dette i fremtiden.

I forbindelse med lokaliseringen av boliger og arbeidsplasser er det nødvendig å se hvilke av de to funksjonene som er mest hensiktsmessige i forhold til arealutnyttelsen, og løsningen vil være å finne en god balanse. Lokaliseringen av handel utenfor sentrum er vist at har negativ påvirkning på bykjernen. For å ikke skape konkurranse til sentrum er det hensiktsmessig å tilrettelegge for handel kun i bynære områder og i bydelssentre.

I Arendal har blant annet to offentlige funksjoner, videregående skole og politistasjon, blitt etablert uten for sentrum som har ført til mye diskusjon rundt hva som er riktig vedrørende lokaliseringsbeslutninger. Lokalisering av offentlige funksjoner er et debattert tema og hvis det skal utbygges i henhold til teorien og opparbeidet kompetanse skal offentlige funksjoner etableres i sentrumsnære områder.



4.4 TRANSPORT

I dette delkapittelet vil utfordringer vedrørende et levende sentrum i forbindelse med transport presenteres. Utfordringene er basert på allerede bearbejdet dokumentdata gjengitt i kapittel 2 og kapittel 3, og fra datamaterialet innhentet i intervjuene med representanter som anses som nøkkeltakter i Arendals sentrumsutvikling. I delkapittel belyses utfordringene rundt bilbruk, kollektivtransport, og sykkel og gange. Delkapittelet vil følge denne inndelingen.

4.4.1 BILBRUK

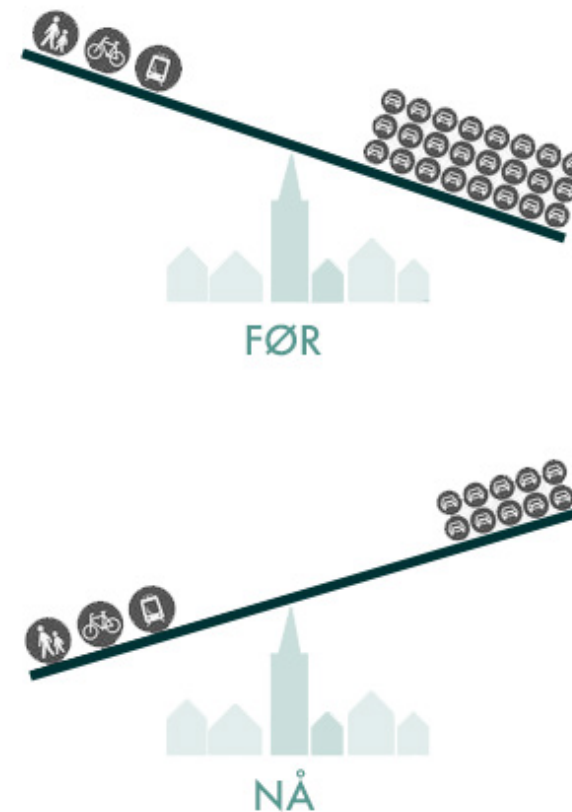
En utfordring for Arendal sentrum som en levende by kan sies å være bilen. Bilbruk kan betraktes som en utfordring for et levende sentrum da bilene opptar mye areal i byen i form av veier og parkeringsplasser. I henhold til Jacobs (1961) er det ikke bilen i seg selv om er utfordringen men hvordan vi planlegger samfunnet rundt bilen som skaper utfordringen for en levende by. Som nevnt i kapittel 3 kan det ved å utforme byer gjennom bilbasert planlegging føre til at samfunnet blir avhengige av bilen der virkningene ikke samsvarer med en bærekraftig byutvikling (Næss, 2015).

I alle plandokumentene som tar for seg transport er det et mål og ønske om en reduksjon av bilbruken. Spesielt de tre tidligere nevnte planene i kapittel 3 - *areal- og transportplanen*, *sentrumsplanen* og *gatebruksplanen* - er betydelige i om Arendal sentrum skal åpne opp ytterligere for bilen eller innskrenke tilgangen. I 2011 var det registrert 21 164 biler og ifølge prognosene fremstilt i transportanalysen

tilhørende Byplan 2023 skal det innen år 2023 komme ytterligere 3000 biler (Byplan 2023, 2014d). Dette kan anses som en utfordring for en bærekraftig by med tanke på målet om reduksjon av transportbehovet.

Det er også et fokus at ikke alle husholdninger har bil og det vises til at 1 av 4 husholdninger ikke har bil i Arendal. Som nevnt i kapittel 2 kan det å utvikle byen med bilen som prioritet anses som diskriminerende (Carmona et al., 2010) for ikke-bilbrukere, og ifølge Gehl (1971) er det betydelig at det også må legges til rette for den "svakere" gruppen som ikke har tilgang til bil (Gehl, 1971 s.52). Det kan i Arendal tolkes at gruppen som ikke har tilgang til bil hovedsakelig inneholder kvinner og barn, eldre, de uten førerkort eller bil og de med lav inntekt ettersom disse opplyses om å være de kollektivreisende i kommunen (Byplan 2023, 2014d).

Med dette tatt i betraktning dreier utfordringene seg om å redusere bilbruken gjennom ulike tiltak som å stanse bilbasert utbygging og minimere



Figur 4.4.3: : Illustrasjon

behovet for bilen i byen. I kapittel 3 ble det redegjort for at Arendal sentrum ikke er like bilbasert som det tidligere har vært, og endring av bilveier i kvadraturen/murbyen til gågater har vært avgjørende. Alle informantene mener at selve kvadratur- og murbydelen av byen ikke er like inviterende for bilen som for eksempel Tyholmen, og ord som relativt bilfri blir brukt. Likevel argumenteres det av informantene og plandokumentene for at byen kan bli ytterligere bilfri, særlig på Tyholmen.

Hovedsakelig er det Tyholmen som inviterer til bruk av bil i byen gjennom flere parkeringsområder som informantene mener at disse områdene burde benyttes til andre typer byrom, dette vil i kapittel 5 undersøkes nærmere.

Det kan vises til Lynch (1960) vedrørende arealene benyttet til bil på Tyholmen. Bilen og dens arealer i form av parkering og bilveier kan anses som det Lynch omtaler som kanter eller brudd i et sammenhengende område. I forbindelse med sammenheng av et område

kan det også vises til Jacobs. Hun mener også at bilen ødelegger for byens sammenheng fordi fordi bilarealene gjør området uryddig og usammenhengende for byens fotgjengere. Derfor kan det sies at arealene ment for bil på Tyholmen er ødeleggende for lesbarheten av bybildet og reduserer attraktiviteten til området (se kapittel 2; Jacobs, 1961; Lynch, 1960). Kommunalsjefen forteller at Tyholmen er den delen av byen hvor det er mest overflateparkering hvor han nevner utfordringsområder som *Rådhusgaten, Jaktekaia, fergekaia og Kittelsbukta*. Bildene til høyre illustrerer de bilbaserte områdene.

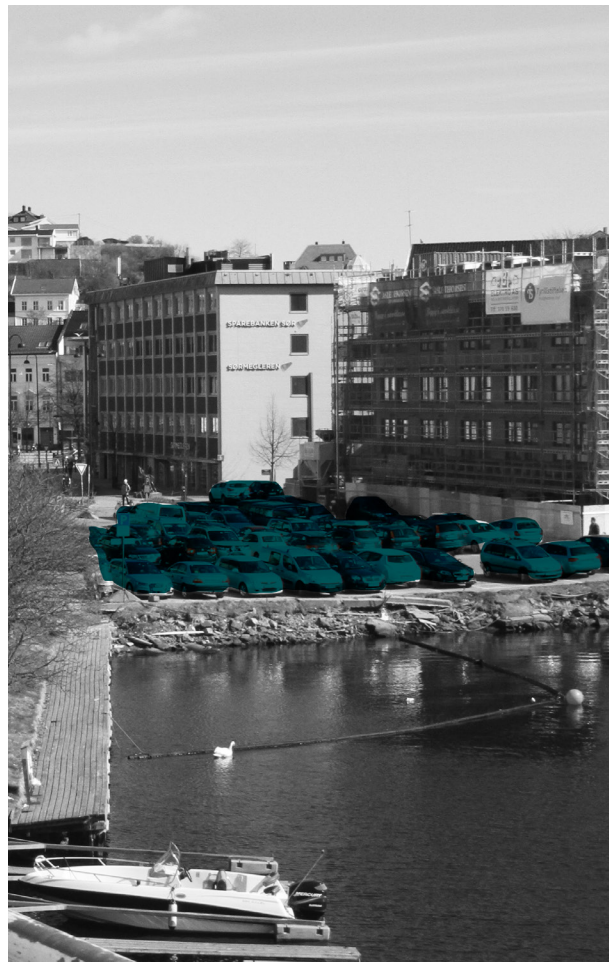
I plandokumentene fremmes det ønske om å gjøre noe med disse områdene (Byplan2023, 2016b), og kommunalsjefen påpeker at det i Rådhusgaten allerede er regulert med vedtatt reguleringsplan for å redusere antall parkeringsplasser med mål om å gjøre det mer trivelig, men det er ikke iverksatt tiltak enda og det står fortsatt flere biler her, se figur 4.4.4. Reguleringsplanen ble vedtatt i 2012



Figur 4.4.4 : Flyfoto av Tyholmen



Figur 4.4.5: Rådhusgaten og Fergekaia



Figur 4.4.6: Kittelsbukta



Figur 4.4.7: Jaktekaia

og tilrettelegger blant annet for lekeområder og mindre parkeringsarealer. Ordfører Robert Cornels Nordli mener også at det bør ses på de ulike rommene i sentrum for å se om det er hensiktsmessig at de nå er tilrettelagt for biler, dette tas opp videre i kapittel 5.

Det nevnes av informantene at noe av hovedutfordringene ved parkeringsplassene på Tyholmen er at det skaper et motiv for å kjøre ut til dem i stedet for å benytte seg av parkeringshusene. Dette mener flere av informantene er med på å trekke attraktiviteten av byen ned. Siden Arendal har fire parkeringshus i fjell rundt bykjernen - Torvet P-hus, Tyholmen P-hus, Pollen P-hus og P-hus Vest – påpekes det at behovet for parkering kan oppfylles av parkeringshusene og at overflateparkeringen ikke er nødvendig ute i bysentrum. Ordføreren uttaler følgende om parkeringshusene i byen:

“Vi har jo kanskje Norges beste dekning i forhold til parkeringsplass med rundt 2500

parkeringsplasser i fjell”. – Ordfører, Robert Cornels Nordli

Det diskuteres videre i kapittel 5 om hvorvidt overflateparkeringen er en utfordring for sentrum og om en transformasjon av dem kan styrke bykjernens vitalitet.

I kapittel 3 presenteres Gatebruksplanen som er et dokument som skal være veiledende og gi retningslinjer i forhold til en reduksjon av bilbruk i sentrum. Gatebruksplanen har fått mye oppmerksomhet både lokalt og nasjonalt grunnet dens kontroversielle innhold om bilfri by. Det kan sies at det har vært mye misforståelser, frustrasjon og negative holdninger om grepet som politikerne ønsker å ta for seg i byen.

Mange næringsdrivende i Arendal sentrum er skremt over begrepet og skremt av at dette er en utvikling som nøkkelaktører mener skal skje i Arendal. Dette har ført til at næringsdrivende har henvendt seg til lokalaviser og ytret seg kritisk til forslaget om bilfritt sentrum. Likeledes ytrer både

flere næringsdrivende i byen og innbyggere seg med en negativ holdning i kommentarfeltene i artiklene på avisenes nettsider som omhandler bilfritt sentrum.

Til tross for kritikken viser både teorien og forskning at det foregår mer handel i bilfrie sentrum. Transportøkonomisk Institutt gjorde i 2015 en forskningsstudie på om hvordan et bilfritt sentrum påvirker handelen ved å se på sammenhengen mellom handel og biltilgjengelighet (se Tennøy et al., 2015). Forskningens resultater viste at handelen som regel øker i bilfrie byer.

Informantene som representerer nøkkelaktørene i sentrumsutviklingen i Arendal er alle for et bilfritt Arendal sentrum, men kun til en viss grad. Slik informantene forklarer begrepet og tankene sine rundt bilfri by er noe ganske annet enn det lokalavisene først presenterte og skapte kontrovers rundt. En av informantene uttaler følgende om bilfri by:

"Det er et veldig vidt begrep, og hvis man skal ta det bokstavelig å si at det skal ikke være en eneste bil i sentrum - da kan man legge ned byen!" – Representant fra handelsstand

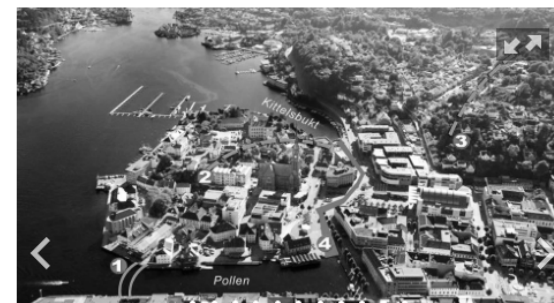
Dette underbygger også de andre informantenes meninger om et bilfritt sentrum. Blant informantene bemerker blant annet byplanlegger Lunde at hun ikke nødvendigvis har tro på et helt bilfritt sentrum, særlig ikke i Arendal som hun omtaler som; *"en mellomstor by med utstrakte handelskonkurranser og boligetableringer utenfor sentrumskjernen"*. Samtidig understreker hun at flere gater bør være bilfrie og det meste av overflateparkering bør fjernes grunnet stor dekning i parkeringshusene. Lunde uttaler følgende om bilfri by:

"Personlig mener jeg at det i en by og i et sentrum er friksjon. Byliv skal være litt støy, litt bil, mange gående, mange syklende og litt alt mulig - at det er en tetthet av aktiviteter" – Byplanlegger, Elin Lunde

Slik skal Arendal bli en bilfri by. Kanal, bro og tunneler er blant forslagene

+ Flytt taxiholdeplass og busstasjon til Barbu. Bro over Pollen. Bort med biler fra gater og forvandle parkeringsplasser til grønne lunger. Nye kjøretunneler fra Kittelsbukta til Tyholmen og fra P-Hus Vest til Myrene.

25.02.2017 kl 08:21



Figur 4.4.8 Avisutklipp fra lokalavisen Agderposten

Butikkeiere går knallhardt ut mot planer om bilfritt sentrum

Bokhandler Harald Høyer satte nesten kaffen i halsen da han i Agderposten leste at Arendal sentrum kan bli bilfritt.

22.11.2016 kl 20:31



Figur 4.4.9: Avisutklipp fra lokalavisen Agderposten

Når det presenteres nye begrep uten videre forklaring kan det skape frykt for det ukjente, som antas har skjedd hos innbyggerne i Arendal. Det bemerkes av informantene at kommunen burde være flinkere til å forklare sine planer i det offentlige rom. Videre forklares det fra alle informantene med ulike ord at ideen med den "kontroversielle" gatebruksplanen om bilfri by er å gjøre det mer bilfritt.

Kommunalsjef Skjæveland informerer om at navnet på planen nå endres fra "Bilfri by" til "Mer bilfri by", som trolig gjøres grunnet kontroversen rundt den forrige tittelen. Ifølge informantene omfatter planen for "mer" bilfri by å tilrettelegge for gode byrom på parkeringsområder som befinner seg på Tyholmen, tilby parkering i fjell og lage tunnel for å knytte deler av byen tettere sammen og det vil sørge for at bilen ikke er like nødvendig ute i Arendal sentrum.

4.4.2 KOLLEKTIVTILBUD

En annen utfordring i tilknytning til transport kan sies å være kollektivtilbudet i Arendal. Det kommer tydelig frem av både plandokumenter og intervjuobjektene at kollektivtilbudet i Arendal anses for dårlig og at er ønskes endringer. Dagens kollektivtransport som tilbys i Arendal er buss og ferge. Både bussen og ferger fremheves av informantene at er for dyr, har for dårlig frekvens og har vært for lite prioritert i tidligere planlegging og utbygging. Sjefsarkitekt og byplanlegger Mike Fuller-Gee beskriver situasjonen til kollektivtilbudet i form av buss slik:

"Kollektivtilbud i en mellomstor by, med spredt bosetning og arbeidsplassbosetning er veldig krevende. Vi har ikke prioritert dette [kollektivtilbudet] før, og har bygget boliger og arbeidsplasser på steder hvor det ikke går buss og dette betyr at vi i gjennomsnitt har en dårlig utstrekning." – Sjefsarkitekt og byplanlegger, Michael Fuller-Gee

Det er som nevnt i kapittel 3 at det i arealtransportplanen legges opp til at det på de viktigste rutene skal gå fire busser i timen, og 6-8 busser i timen på utvalgte strekninger. Utfordringen Fuller-Gee nevner er å få et tilstrekkelig brukergrunnlag ettersom det hverken er kostnad- eller bærekraftig å kjøre tomme busser. Derfor mener han at det er viktig å være restriktive når det gjelder bilbruk slik at behovet og bruken for kollektivtransport økes, og bilbruken reduseres. I henhold til Næss (2015) er det som bemerket i kapittel 2 viktig at bruken av kollektivtransport øker i samsvar med at bilbruken reduseres, hvis ikke vil ikke utviklingen være hensiktsmessig i forbindelse i målet om en bærekraftig by.

En annen utfordring i forhold til buss er at busstoppene i sentrum ofte disponeres av ventende busser. Det er et ønske ifølge informantene om at bussene skal stå mindre på tomgang midt i byen og det diskuteres ifølge Kommunalsjefen å strømlinje bussene ytterligere slik at de kommer løpende på lik linje

som en T-bane. Det har også vært forslag om at ventetiden mellom ruter kan skje andre steder enn i sentrum eller "midt i folkestrømmen" som informantene beskriver det.

I mediene har det oppstått mye oppstyr rundt endringer i hvor kollektivtransporten skal befinne seg. Det har ifølge informantene blitt skapt mye kritikk og misforståelser da mediene la frem at kollektivtransporten var planlagt å utestenges fra byen, og legges til i Barbu. Informantene mener at det har vært en misforståelse og at det aldri har vært et faktum at kollektivtransporten skal utestenges fra byen. Dette er enda et eksempel på at kommunen må bedre redegjøre for og forklare sine planer i det offentlige rom slik som Fuller-Gee har bemerket som nevnt tidligere i kapitlet. I tillegg nevner blant annet representanten fra handelsstanden at mediene må være forsiktige i uttalelser om byen i forbindelse med holdninger og omdømmebygging, slik det vises til i delkapittel 4.2. Se figur 4.4.8 og 4.4.9 for eksempel på

medienes negative fremvisning og misforståelser av gatebruksplanen.

I henhold til plandokumentene (Byplan 2023, 2014d) og informantene trenger fergene i byen en oppgradering. Arendal har ferger som kjører mellom Arendal, Hisøy og Tromøy. utfordringen i tilknytting til ferger er blant annet at de er gamle og ikke universelt utformet, korresponderer ikke med busstidene og det er for dårlig kvalitet på venteplasser (Byplan 2023, 2014d). I tillegg er det svak økonomi i fergeselskapene som er alvorlig med tanke på et ønske om redusert bilbruk til fordel for et levende sentrum. Hvis fergen slutter å gå hevder informanten fra handelsstanden følgende:

"Mange av de som i dag bruker fergen kommer ikke til å gå over på buss dersom fergene blir borte, de kommer til å gå over i egen bil" – Representant fra handelsstand

Dermed er en utfordring å bevare fergene i byen som et tiltak på å redusere bilbruk. Ordføreren

mener at fergene er et fantastisk kollektivtilbud byen innehar og at det definitivt er et tilbud som må videreutvikles.

4.4.3 SYKKEL OG GANGE

En annen utfordring som anses å svekke sentrums vitalitet i henhold til transport er sykkel og gangemuligheter. I dag er en utfordring at få har kjennskap til gangavstander og snarveier i kommunen. Andre utfordringer er at det finnes lite sammenhengende gang- og sykkelstier. Lynchs (1960) teorier om kanter tilsier at det kan gjøre navigeringen i og lesbarheten av byen oppstykket og vanskelig.

Lite sammenhengende gang- og sykkelstier tyder på at det eksisterer flere brudd eller kanter i området. Det vil som tolket tidligere bety at at lesbarheten for en myk trafikant kan være vanskelig. I tillegg er det et faktum at sentrum topografiske utforming ikke er ideelt med tanke på sykkel og har ført til at byen har blitt omtalt "Bakkebyen Arendal". Følgende sitat er fremstilt

i transportanalysen tilhørende Byplan 2023 og illustrerer problemet vedrørende sykkel i byen:

*“Skal Arendal lykkes med å bli en sykkelby og få den store økningen i sykkelbruk som vi ønsker, er el-sykkel eneste alternativ”-
Agderposten 27.4.2012 (Byplan 2023, 2014d)*

Sykkel og gange er gode alternativ til ikke-motorisertferdsel. Slik ferdsel bør tilrettelegges for gjennom sykkelveier- og felt, og sykkelplasser i forbindelse med ønsket reduksjon av bilbruken.

4.4.4 KORT OPPSUMMERING

Utfordringer som er med på å svekke sentrum i forbindelse med transport kan i dette delkapittelet sies å være for høy bilbruk og for dårlig tilrettelegging av kollektivtilbud og ikke-motorisert ferdsel. Bilen opptar mye plass i byen og det er et mål om en ytterligere bilfri by fra nøkkelaktørene. Det har oppstått mye kritikk til målet om bilfri by fra innbyggere og næringsdrivende blant annet grunnet misforståelser trukket frem av mediene og

deres kanaler. Videre er det et mål om at kollektivtilbudet av buss og ferge må forbedres og oppgraderes som et tiltak i å redusere bilbruken og bli en bærekraftig by. I tillegg er det også betydelig i utviklingen om en bærekraftig og levende by å tilrettelegge for de myke trafikantene.

4.5 OPPSUMMERING

I dette kapittelet identifiseres utfordringer i Arendal som svekker potensialet til at det kan bli en levende by. Hovedutfordringene er tilknyttet til handel, mennesker lokalisering og transport. Det er for få mennesker i byen på generell basis i forbindelse med å bo og oppholde seg i byen på bakgrunn av få boliger, arbeidsplasser og handelstilbud, endret bevegelsesmønster grunnet ønske om sosialt miljø, lokaliseringer av ulike funksjoner utenfor bykjernen og til slutt arealer som prioriteres for bilen.

KAPITTEL 5

VIKTIGE FAKTORER



I dette kapitlet fremlegges viktige faktorer som bør legges til grunn for å skape et levende Arendal sentrum. Valget av viktige faktorer er gjort på bakgrunn av en kombinerende av funnene gjort i kapittel 2 om hva teoretikerne så på som viktige faktorer og hvilke utfordringer som må arbeides med videre ut fra kapittel 4. Dette kapitlet vil som kapittel 4 presentere og oppsummere funn gjort i intervjuene og sammenligne dem med innhentet dokumentdata. Forskjellen er at i dette kapitlet vil også observasjonsdata presenteres og benyttes som grunnlag for viktige faktorer i en levende by. Faktorene som utredes i dette kapitlet er; lokalisering, byrom, fasader, og gater og veier. Kapitlet følger samme inndeling.



5.1 LOKALISERING

Sentral lokalisering av funksjoner er i henhold til teorien, plandokumentene og informantene det optimale for en levende by. Med kapittel 3 og kapittel 4 som bakgrunn kan det nå sies at effekter som gis av sentral lokalisering av ulike funksjoner kan være mangfold, aktivitet, attraktivitet og mennesker. Sentral lokalisering av funksjoner vil sannsynligvis føre til at det blir en by regnet som "de korte avstanders by" som etter kapittel 3 og kapittel 4 samsvarer med god bypolitikk og er et element i en bærekraftig by.

Delkapittelet vil baseres på dokumentdata og intervjudata, og følger følgende inndeling; tidligere gode lokaliseringer, lokaliseringer av boliger og arbeidsplasser i sentrum og lokalisering av offentlige funksjoner i sentrum.

Figur 5.1.1: Arendal sentrum

5.1.1 TIDLIGERE GODE LOKALISERINGER

Det fremgår av informantene at det allerede er gjort grep i forhold til sentral lokalisering av funksjoner som hører til i sentrum. Det vises til Arendal bibliotek, Amfi Arendal, Arendal kultur- og rådhus, Sørlandet Kunnskapshavn og Arendal Videregående skole. På bakgrunn av flere av disse funksjonene mener Skjæveland at byen har god vitalitet og uttaler seg slik:

”Jeg tenker at Arendal har klart å opprettholde en ganske god vitalitet rent relativt på grunn av funksjonene som ligger midt i sentrum, og det nye kultur- og rådhuset, og Arena senteret som er bynært kjøpesenter, også har vi fått kunnskapshavnen på den ene siden som på en måte stimulerer mye av virksomheten også” – Kommunalsjef Geir Skjæveland

Arendal bibliotek flyttet til Torvet fra Nygata i 1998. Informantene beskriver at flyttingen av biblioteket til Torvet er et av grepene som har ført til at sentrum har blitt mer levende da dette er en mer sentral plassering av en offentlig institusjon.

Likevel er det fremmet formeninger fra informantene om at biblioteket som et offentlig rom burde i større grad være utadrettet og gå ut i byrommet mot Torvet.

I kapittel 3 presenteres Arendal kultur- og rådhus som den første delen av fornyelsen gjennomgått i byen. Tilretteleggingen av Arendal kultur- og rådhus er ifølge som informantene et grep som underbygger sentrums vitalitet som også nevnes i kapittel 4. Kultur- og rådhuset påpekes også som en av grunne til at Arendal er finalist i prisen om Norges mest attraktive by i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Bakgrunnen til nominasjonen av Arendal fra KMD kommenteres slik:

”Gjennom en aktiv kommune, som har samlokalisert kulturhus med rådhus, har sentrum blitt tilført en stor ressurs. Dette grepet har gjort det mulig å utvikle festivaler og arrangementer.”- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2017)

Slik det vises til i kapittel 3 kan det sies at fornyelsen og transformasjonen av Arendal blir til ved etableringen av Arendal kultur- og rådhuset og Amfi Arendal. Kommunalsjef Skjæveland uttrykker det slik:

”Det er ikke noe tvil om hva som har vært det viktigste for byen, det er kultur- og rådhuset!” – Kommunalsjef, Geir Skjæveland

Fornyelsen og utbygging av Amfi Arendal førte til som oppsummert i kapittel 3 til tomme lokaler i gågatene. Til tross for de negative virkningene er informantene som bemerket i kapittel 4 positive til kjøpesenteretableringen i byen, og mener det har vært med på å styrke sentrum. Det ble også i utbyggingen av kjøpesenteret bygget leiligheter på taket av senteret som la grunnlag til rom for at flere mennesker kunne bosette seg i byen. Det å lokalisere boliger i byen er en viktig faktor i utviklingen mot et levende sentrum og tas opp videre i delkapittelet under 5.1.2.

Utbygging av Amfi Arendal som bestod av et samspill mellom kjøpesenter og bolig samsvarer med teorien om at det skal eksistere et mangfold av funksjoner i et vitalt sentrum. Det fremstilles i kapittel 2 at teoretikerne er for mangfold av funksjoner og at det er en nødvendighet for en by kan betegnes som levende. (Næss, 2015; Jacobs, 1961; Landry,2006)

Sørlandet Kunnskapshavn fremheves i datamaterialet fra intervju og dokumenter som en videreføring av transformasjonen og styrking av byen. Kunnskapshavnen er også en styrke i henhold til teorien om at arbeidsplasser og boliger skal være i eller i nærheten av sentrum (se Næss, 2015). Flere arbeidsplasser som tidligere lå utenfor sentrum er i dag en del av bylivet gjennom lokalene i kunnskapshavnen.

Det er også flere nye etableringer og bedrifter som har kommet til havnen. I tillegg påpeker ordføreren at kunnskapshavnen er en styrke for byen fordi det er et området fylt med kompetente mennesker som er viktig for byen

i forhold til levekår som blant annet er et tema kommuneplanens samfunnsdel bygger på, se kapittel 3.

Til slutt nevnes Arendal videregående skole som en viktig funksjon i byen. Det er en funksjon som trekker mennesker, skaper aktivitet, liv og kunder i byen på grunn av dens mange studenter og ansatte. Informantene understreker betydeligheten for at den sentrale videregående skolen må få bli i sentrum og at dette er noe som bør fokuseres på. Arendal videregående skole er en offentlig funksjon og det påpekes av informantene at det er betydelig at de offentlige funksjonene som allerede finnes i sentrum forblir i sentrum for at Arendal skal betegnes som en god by. Fuller- Gee uttaler følgende om den eksisterende skolen:

“Vi må virkelig ha fokus på at vi får beholde videregående skole i sentrum. Hva som skjer med skolen i årene fremover kan vi ikke overlate til fylkeskommunen. Kommunen

må engasjere seg!” – Sjefsarkitekt og byplanlegger, Michael Fuller-Gee

Etikk og “etisk-rygggrad” tas opp som en utfordring i kapittel 4, og kan anses som en betydelig faktor i utviklingen for å skape et levende Arendal sentrum. I utviklingen videre for å skape et levende Arendal sentrum er det nødvendig å legge til rette for at alle de lokaliseringene som fra plandokumentene og informantene understreker som viktige at bevares og vedlikeholdes i byen. Det er derfor nødvendig at nøkkelaktørene ansvarlige for byen har en “etisk-rygggrad”, særlig når det kommer til lokaliseringsbeslutninger av offentlige funksjoner.

5.1.2 LOKALISERING AV BOLIGER OG ARBEIDSPASSER I SENTRUM

I utviklingen mot et levende Arendal sentrum er det betydelig at utfordringene som tas opp i kapittel 4 hensyn tas. Det fremgår av informantene og plandokumentene at i trinnene for å komme nærmere et ytterligere vitalt Arendal sentrum er det nødvendig å tilrettelegge for

flere boliger og arbeidsplasser. Med kapittel 4 som bakgrunn er det hovedsakelig utfordringer som nærhet til byen og ulike boligtyper som bør tilrettelegges for og hensyn tas når det skal lokaliseres for ytterligere boliger og kontorarbeidsplasser i byen.

Det gis i kapittel 4 inntrykk av at en utfordring som Arendal står overfor er at byen ikke har nok boliger og kontorarbeidsplasser i og i nærheten av sentrum. Ifølge Næss (2015) er det gunstig at formål som arbeidsplasser og boliger lokaliseres i sentrum eller sentrumsnært da det fører til reduksjon av transportbehovet og tilrettelegger for "de korte avstanders by". I kapittel 2 fremheves det av Gehl (1971) at det er absurd å utforme bomiljøet der mobilitet i form av motoriserte transportformer er en betingelse for tilgang på trivsel. Ut fra dette tolkes det at også Gehl mener at boliger bør lokaliseres i nærhet til sentrum.

I henhold til plandokumentene bør boliger og arbeidsplasser lokaliseres innen 1 km fra Arendal kultur- og rådhus, og videre fremlegges det

at det bør bygges 2000 byboliger og 2000 nye arbeidsplasser innen denne avstanden (Byplan 2023, 2014a). Planene tilrettelegger for at det skal være mulig å gå og sykle fra bolig til sentrum (Byplan 2023, 2014e), og det samsvarer med teorien om "de korte avstanders by" hvor ikke-motorisert ferdsel gjerne benyttes (Næss, 2015). I forbindelse med gang- og sykkelmuligheter er det viktig at det også opparbeides gode og sammenhengende ferdselsårer for myke trafikanter. Viktigheten ved opparbeidelsen av gode sammenhengende ferdselsårer tas videre opp i delkapittel 5.4.

Det foregår som tatt opp i kapittel 4 en diskusjon på hvilke behov av arbeidsplasser og boliger som bør vektlegges i en lokalisering og utbygging i sentrum i forbindelse med arealutnyttelsen i den kompakte byen. Kommunalsjefen presiserer forskjellen på boliger og kontorarbeidsplasser i kapittel 4 under delkapittel 4.3. Ut fra dette kan det tolkes at kontorarbeidsplasser kun skaper liv på dagen, men har plass til flest mennesker, og boliger skaper liv hele døgnet, men har

plass til færre mennesker. Ordføreren forklarer angående boliger og arbeidsplasser i sentrum at det allerede er en vedtatt reguleringsplan på næringsarealer og kontorer i sentrum, men at det nå diskuteres riktig bruk av lokaler og områder. Videre gir han inntrykk for at det kanskje vil være nødvendig med mer bolig enn næring. Hvis Jacobs (1961) teorier legges til grunn er det betydelig at det forekommer det hun beskriver som *to skift av fottrafikk* for at byen skal inneha nok aktivitet til å anses som levende. Av den grunn er det viktig at det tilrettelegges nok av begge funksjonene i byen der løsningen er, som kommunalsjefen påpeker i kapittel 4, en balanse mellom de to behovene.

I utviklingen mot et levende Arendal sentrum er det betydelig at det utfordringene angående nok mennesker og mangfold i byen hensyn tas. Det er derfor viktige faktorer å tilrettelegge for boliger i sentrum som innehar kvaliteter flere og et mangfold av mennesker mener er nødvendig når de skal bosette seg.

En av utfordringene som tas opp i kapittel 4 er at det er en for ensartet befolknings sammensetning i byen per dagsdato hvor en stor mangel i aldersgruppene er av den yngre befolkningen, og der 50% av dem som bor i og i nærheten av sentrum er 41 år. Videre belyses også at det i Arendal vil komme en økende eldre befolkningsmasse. Ut i fra dette kan det sies at det er nødvendig å tilrettelegge for blant annet barnefamilier, yngre og eldre. Hvis de ulike gruppene bosetter seg i byen vil det gi et godt grunnlaget for å skape en levende by.

Som belyst i kapittel 4 er hva slags typer boliger de ulike gruppene ønsker å bo i og hva de anser som god bokvalitet trolig forskjellig. Likeledes er trolig de aktørene ansvarlige for utviklings ideer også forskjellig fra eventuelle bosettere og fra hverandre som aktører. Dermed ville det, som nevnt i kapittel 4, være hensiktsmessig å gjøre en analyse på hva de ulike gruppene anser som god bokvalitet før det tilrettelegges for boliger som det kanskje ender opp med at ingen ønsker å bo i.

Ut fra kapittel 4 forstås bokvalitet foreløpig som enkel og praktisk hverdag med et samspill av tilbud som handel, kultur, boliger og levende byrom. Gode byrom som lokkemiddel for bosetting tas opp videre i kapittel 5 under delkapittel 5.2.

En annen utfordring som opplyses om i kapittel 4 er at engasjementet fra gårdeiere og kommunen i forbindelse med bokvalitet og boligkonsepter må være tilstedet. Det er betydelig for et levende sentrum at det tas initiativ fra nøkkelaktører i sentrumsutviklingen. En viktig faktor videre vil dermed være å tilrettelegge for gode boligkonsepter og god bokvalitet. Det vises til kapittel 4 hvor Skjæveland opplyser om å få inn arkitekter som ser på denne problematikken. Dette kan være en mulig løsning på utfordringene som stilles til bokvalitet og boligkonsepter og vil mest sannsynlig positivt påvirke sentrumsutviklingen i riktig retning i forhold til byens vitalitet.

5.1.3 LOKALISERING AV OFFENTLIG FUNKSJONER I SENTRUM

Basert på de tidligere kapitlene er en betydelig faktor for å skape et levende Arendal sentrum sentral lokalisering av offentlige funksjoner. Som nevnt i forrige underpunkt er det et ønske om mangfold av mennesker i alle aldre som tar i bruk og lever i byen. For å tilrettelegge for mangfold er det viktig at det eksisterer ulike funksjoner til ulike aldersgrupper i byen. Fuller-Gee uttaler følgende for utvikling av byen i forbindelse med mangfold:

"Vi må gjøre mange ting og vi må gjøre ting for alle aldersgrupper, det er viktig at det ikke bare er en gruppe vi har fokus på!" - Sjefsarkitekt og byplanlegger, Michael Fuller-Gee

Ut fra datamaterialet innhentet fra informantene fremheves ønsker om å tilrettelegge for ny ungdomsskole, barnehager, eldre hjem og kulturskole som bør lokaliseres så nært Arendal kultur- og rådhus som mulig. Byen

har flere tomme lokaler som nevnt tidligere i oppgaven grunnet utflytting av butikker og offentlige funksjoner. Dermed er det aktuelt å se på hva blant annet lokalene til den tidligere politistasjonen skal benyttes til. Som det stadig nevnes er Arendal sentrum kompakt og det er viktig å benytte lokaler og områder som allerede eksisterer i byen fremfor å gjøre utbygginger som kan føre til at byen mister potensialet for gode byrom.

5.1.4 KORT OPPSUMMERING

En viktig faktor i utviklingen om å skape et levende Arendal sentrum er lokalisering, nærmere bestemt *sentral* lokalisering. Det viser seg at det allerede er gjort flere gode grep i forbindelse med lokalisering av funksjoner i byen. Arendal har til og med blitt nominert som følge av et av sentrale lokaliseringene gjort i sentrum. En annen viktig faktor er at det bør lokaliseres flere boliger og kontorarbeidsplasser i sentrum. Boligene må tilrettelegges og utvikles på en måte som skaper mangfold i befolknings sammensetningen ved å oppfylle ulike gruppers krav. Det er også

betydelig at flere offentlig funksjoner legges i og i nærheten av sentrum fordi det skaper et godt grunnlag for en levende by i henhold til teori, plandokumenter og informanter brukt i studien. Følgelig er det viktig å påpeke at nøkkelaktører bør operere med og legge etikk til grunn i lokaliseringsbeslutninger, særlig ved lokalisering av offentlige funksjoner.



5.2 BYROM

Gode byrom er en viktig faktor i utviklingen av et levende Arendal sentrum både i henhold til teorien, informantene og plandokumentene. Byrom har som avklart i kapittel 2 flere definisjoner, men har en fellesbetegnelse som offentlige rom i byen. Her vil det hovedsakelig være snakk om byens plasser og torg ettersom det er dette informantene og plandokumentene helst refererer til uttalelser av byrom. Videre i kapittelet 5 under delkapittel 5.4 vil byrom i form av gater og veier tas opp som en viktig faktor i utviklingen om å skape et levende Arendal sentrum.

Dette delkapittelet har følgende inndeling: byrom fremfor parkering, oppgradering av byrom og byrom som lokkemiddel for bosetting.

Figur 5.2.1: Torvet

5.2.1 BYROM FREMFOR PARKERING

Det fremstilles i kapittel 4 at Arendal sentrum rommer flere områder der bilen er første prioritet, særlig vises det til områder på Tyholmen: Kittelsbukta, Jaktekaia, Fergekaia og i Rådhusgaten. Informantene mener at disse parkeringsplassene kan fjernes, mot at det tilbys parkering i fjell og opparbeides gode byrom. Ordføreren uttalte følgende om byrommene med parkeringsplasser på Tyholmen:

"Vi har noen byrom i Arendal hvor man kan se på om er hensiktsmessig skal være for bil, og vi har over tid tenkt: Hva skal vi med dem? Bruker vi de riktig?" – Ordføreren, Robert Cornels Nordli

Overflateparkeringen på Tyholmen nevnes som utfordring i kapittel 4 under delkapittel 4.4. fordi rommene med parkering inviterer og åpner opp for biler i områder som egentlig fint kunne klart seg uten bil. Vedrørende områder som hadde egnet seg som byrom fremfor parkering viser

Ordføreren til Jaktekaia som eksempel og uttaler følgende:

"Det ville ha vært et fantastisk byrom som flere kunne benyttet seg av" – Ordføreren, Robert Cornels Nordli

Dette er som nevnt i tidligere kapitler en del av gatebruksplanen der det tolkes at et mål er mindre biler i sentrum, se kapittel 3 og kapittel 4. Teorien brukt i studien viser at mennesker i byen bør prioriteres og derfor er det en viktig faktor at byrom ikke følger en bilbasert planlegging. Ifølge Gehl(1971) er bilbasert planlegging ødeleggende for de sosiale opplevelsene. På bakgrunn av dette bør byrom utformes med hensikt om å styrke de sosiale aspektene, ikke skyve dem bort gjennom å prioritere bilen i bylandskapet.

Som det utredes for i kapittel 4 kan det sies at overflateparkeringen skaper et uryddig bilde av Tyholmen med henhold til Jacobs teorier om at bilen ødelegger for byen og gjør den uryddig og usammenhengende for byens fotgjengere. Det



Figur 5.2.2: Tyholmen

nevnes også i forrige kapittel at bilen og dens arealer kan anses som flere steder i byen særlig på Tyholmen som det Lynch (1960) omtaler som kanter og barrierer for et område. Dermed kan kantene eller barrierene i slike tilfeller være ødelegge for byens lesbarhet. Det bør være et mål å tilrettelegge og utforme byen basert på mennesker og ikke biler, og er en viktig faktor i utviklingen mot et levende Arendal sentrum at byens rom har menneske som første prioritet.

5.2.2 OPPGRADERING AV BYROM

Med bakgrunn i teorien kan det sies at levende byrom er aktive og attraktive (Gehl 2010; Jacobs, 1961; Whyte 1980). Dermed er det en viktig faktor at byrommene i Arendal anses aktive og attraktive for å bygge opp under Arendal som en levende by. For å få et byrom som innehar de to elementene er nøkkelordet mennesker. Arendal sentrums byrom har ikke, som klarert tidligere i oppgaven, en optimal mengde med mennesker og behøver ut i fra dette en endring hvis målet er en levende og bærekraftig by. Spørsmålet er da hva det er som trekker mennesker og får dem

til å bruke byen? Som belyst i kapittel 4 er det i dag vanligere å benytte sentrum som et sted for fritidsopplevelser, og ikke kun handel. Gehl (2010) mener at byrommet og dens kvalitet er særlig betydelige ved avgjørelsen og utførelsen av valgfrie aktiviteter (se kapittel 2 for nærmere forklaring av valgfrie aktiviteter).

På bakgrunn av dette kan det sies at det er viktig å tilrettelegge for bruk og opphold gjennom attraksjoner med forutsetninger for gode fritidsopplevelser, og ikke kun handel som det kanskje har vært gjort mer av tidligere. I kapittel 4 nevnes det også at Lunde mener at sentrum bør brukes til mer enn bare handel, tilhørende dette uttalte hun følgende:

“Med endringen av bruken av sentrum så må vi også følge opp med tilretteleggelse for andre ting [enn handel] som da møterom og gode byrom til aktivitet.” – Byplanlegger, Elin lunde

Arendal har flere møte- og oppholdsrom, men hvor gode de er kan diskuteres. For å underbygge faktoren om gode byrom i en levende by bør det ifølge informantene og plandokumentene gjøres oppgraderinger av de allerede eksisterende byrommene. Plandokumentene tilhørende Byplan2023 (2014e) lister opp følgende byrom som bør oppgraderes:

“Byrommene Torvet, Kanalplassen, Langbrygga, Kittelsbukt og Teaterplassen bør oppgraderes for å sikre et pulserende, levende og mangfoldig byliv. Videre bør det gjennomføres en utredning med fordeler og ulemper med alternative løsninger for kanal i sentrum.” - Strategi for by- og bydelsutvikling, Byplan2023 (2014e s.8)

Som illustrert i sitatet vises det interesse for kanal i sentrum. I kapittel 3 tas det opp at Arendal by tidligere hadde kanaler og at det er et ønske fra befolkningen om å få kanal tilbake til sentrum. I utarbeidelsen med sentrumsplanen forteller Skjæveland at det vil vurderes om arealplanen



Figur 5.2.3: Arendal sentrum, byrom

skal inkludere kanal, og påpeker at det mest sannsynligvis blir inkludert ettersom politikerne ønsker det. Han understreker også at dette vil påvirke mye av den øvrige disposisjonen av byen. Dermed er det viktig å ikke utarbeide planer og utvikling der en eventuell kanal i fremtiden skal utbygges. Ordføreren er trolig for kanal da han uttaler at tiltaket for kanal mulig hadde vært bra for byen.

Det henvises til sist fremstilte sitat om byrom som bør oppgraderes da det må understrekes at plandokumentene som vises til er fra 2014 og noen av byrommene er allerede påbegynt oppgradert. Torvet fikk sommeren 2015 nyt liv da det her ble opparbeidet en lekeplass. Lekeplassen trekkes frem av informantene som et tiltak som har bidratt til å gjøre sentrum mer attraktivt og levende. Det belyses også fra informantene om økt omsetningen for bedriftene rundt. Tidligere har det ikke eksistert lekeplass i Arendal sentrum. Det nærmeste man har kommet en lekeplass i byen er huskene på Teaterplassen.

Skjævelands reaksjon er positiv til den nye lekeplassen, og han mener følgende:

“Vi har ikke vært så gode på å tilrettelegge for barnefamilier, og vi har ikke hatt en ordentlig lekeplass i byen før den på Torvet kom. Så nå er det mer fokus i et byplanlegging- og politisk perspektiv på at dette må vi gjøre mer av fordi dette virker jo!” – Kommunalsjef, Geir Skjæveland

Lunde mener også at opparbeidelsen av lekeplass har vært kjempeviktig, og uttaler seg slik:

“Det er kjempeviktig at Arendal nå har fått en lekeplass fordi det er viktig å skape gode byrom hvor barn, unge og eldre kan være i og møte andre uten å måtte betale for det.” – Byplanlegger, Elin Lunde

I utviklingen og oppgraderingen videre av de andre byrommene er det ifølge Jacobs (1958) teorier viktig å se hva som virker i de allerede gode byrommene som i dette tilfellet er Torvet.

Det kan også benyttes gode eksempler på byrom fra andre byer som inspirasjonskilde i å finne gode løsninger for de resterende byrommene. Det utredes for i det forrige kapittelet at det sosiale miljøet har fått stor betydning i sentrum, og det bør derfor underbygges i utviklingen av et levende sentrum. Det er som Jacobs (1961) teorier sier om at det må ses til brukerne av byen når det skal planlegges og tilrettelegges for bruk av byen.

Selv om Torvet har økt sin attraktivitet og aktivitet gjennom tiltaket av lekeplassen planlegges det fortsatt videre opparbeidelse. Planene viser blant annet at det er tenkt at deler av området vil tildekkes av tak. Dette vil være betydelig med tanke på attraktivitet og aktivitet i på vinterhalvåret.

Det er viktig å etablere rom for mennesker uavhengig av alder, kjønn, etnisiteter og lignende. Mangfold er et stikkord som kan benyttes og et ord som forbindes med Jacobs (1961). Hun mente hovedsakelig at mangfold i utformingen av byer

var viktig, men også et mangfold av mennesker. Lekeplassen er hovedsakelig tiltenkt barn, men som Gehl (1971) beskriver tiltrekkes mennesker av "andre mennesker" og "menneskelig aktivitet" (s.17). Det at det er aktivitet og liv på lekeplassen fører derfor til at flere mennesker av alle aldre kan samles på torvet. Det sosiale miljøet på et område er ifølge Gehls(1971) attraksjonsanalyse den virkelige attraksjonen.

Det er også viktig å se hvordan byrom blir brukt av mennesker før det utarbeides en løsning. Jacobs (1958) mener at det ikke bør pålegges abstrakte løsninger når sentrum planlegges, men allerede gode byrom bør brukes som grunnlag i løsningen (Sirowy, 2015; Jacobs 1958). Bevegelsesmønsteret av menneskene i Arendal by er endret grunnet flere årsaker som nevnt i kapittel 4. Det har gjort at det sosiale miljøet i større grad har blitt en viktig faktor for at mennesker ønsker å oppholde seg på, dra til og bruke steder.

På følgende sider vises et eksempel på en sammenligning og registrering av det allerede påbegynt oppgraderte byrommet Torvet i kvadraturen og byrommet Teaterplassen som ikke er oppgradert og ligger på Tyholmen.

Kartleggingen av Torvet og Teaterplassen gjøres for å se hvilke kvaliteter som finnes i et oppgradert byrom kontra et som ikke er oppgradert. Kvalitetene defineres ut fra vilkår og kriterier basert på innhentet dokumentdata (Lynch, 1960; Jacobs, 1961; Gehl, 1971; Whyte, 1980), og omfatter hovedsakelig Gehls (1971) oppdeling av det fysiske og sosiale miljøet med innspill av de andre teoretikerne (Jacobs, 1961; Lynch, 1960; Whyte, 1980).

Et annet byrom som nylig er oppgradert og tas opp av informantene som et eksempel for å bidra til en attraktiv og levende by er Arendal Gjestehavn. I 2016 fikk gjestehavnen et 5 x10 meter flytende og oppvarmet svømmebasseng. Tiltaket gjort på gjestehavnen mener informantene har vært et godt grep. Følgelig

EKSEMPEL:

REGISTRERING AV TORVET OG TEATERPLASSEN

DET FYSISKE MILJØET	TORVET	TEATERPLASSEN
FYSISKE HANDLINGER	Nok av sitteplasser (Whyte, 1980), og en lekeplass med mye aktivitet midt på plassen.	Finnes sitteplasser, men ikke innbydende nok til aktivitet. Eksisterer noen få nedslitte lekeapparater på plassen.
FYSISKE OPPLEVELSER:	Eksisterer aktive fasader (Whyte, 1980; Gehl & Svarre, 2013) rundt plassen i form av butikker. Likevel skilles området av en bilvei eller kant (Lynch, 1960) som gjør området usammenhengende i forbindelse med gågatene Havnegaten og Tollbodgaten, og i tillegg skaper det en barriere mellom kaféene som ligger i de nevnte gatene. Biblioteket er en del av byrommet, men med en nokså kjedelig og lukket fasade.	Fasadene rundt plassen er ikke veldig inviterende, og plassen ligger som Torvet inntil en bilvei. Forskjellen er at det på Torvet er det god visuell kvalitet fra alle vinkler. Her er plassen dekket av flere busker og trær som kan være en effekt som fører til utrygghet. Ifølge Jacobs (1961) skaper "øyne på gaten" trygghet, det er det ikke her i motsetning til på Torvet.



Figur 5.2.4: Kant rundt Torvet



Figur 5.2.5: Kant rundt Teaterplassen



Figur 5.2.6: Fasade mot Teaterplassen

EKSEMPEL:

REGISTRERING AV TORVET OG TEATERPLASSEN

DET SOIALE MILJØET	TORVET	TEATERPLASSEN
SOSIALE HANDLINGER	Her er det lett å komme i snakk og samhandle med andre mennesker (Gehl, 1971, Landry, 2006) grunnet mye aktivitet på plassen. Eksempelvis får barn mulighetent til å leke sammen, og de voksne får snakket med hverandre mye grunnet de fysiske gjenstandene som finnes på torvet som lekeplass og sitteplasser..	I motsetning til på Torvet er det ikke fysisk tilrettelagt for lek, og heller ikke mye samhandling. Dette fører til at de sosiale handlingene ikke er så lett å sette i gang. Som nevnt skaper det fysiske miljøet på plassen utrygghet som gjør at de sosiale opplevelsene helst trekkes unna.
SOSIALE OPPLEVELSER:	Det er mye aktivitet og mennesker i området på og rundt plassen. Mennesker sitter i sammen og snakker på torvet på benker, og på nærliggende kafé. I tillegg er det folk som går inn og ut av i hvert fall en av butikkene som ligger på torvet.	De sosiale opplevelsene på plassen kommer helst av forbigående fra fergekaia.



Figur 5.2.7: Mennesker på torvet



Figur 5.2.8: Mennesker på (utsiden av) Teaterplassen

nevner en av informantene at et annet godt grep ville være å tilrettelegge for et større inne- og utebad med tanke på at Arendal er en sjøby. Ved utformingen av byen og dens uterom kan det være viktig å bygge opp under byens tradisjon og egenart (se Landry, 2006) som at det faktisk av at Arendal er en sjøby.

5.2.3 BYROM SOM LOKKEMIDDEL FOR BOSETTING

Det er som nevnt tidligere en viktig faktor at det bor mennesker i byen som et element for at den kan anses levende. For at det skal være ønskelig å bosette seg et sted er bokvaliteten betydelig. Med bakgrunn i kapittel 4 er det mulig å si at byrom er en viktig faktor i bokvalitet. I henhold til teorien legger gode byrom og utearealer grunnlaget for gode bomiljø, og godt utarbeidete byrom kan benyttes for å gjøre byen mer attraktiv å besøke eller bosette seg i.

Informantene mener at ved å tilrettelegge for flere og bedre uterom kan være et grunnlag for å få flere mennesker til å bosette seg i sentrum.

Tidligere har ikke tanken om godt bomiljø vært relevant i sentrum, slik følgende sitat beskriver:

“Vi har ikke tenkt at sentrum skulle være et sted der folk skal bo” – Sjefsarkitekt og byplanlegger, Michael Fuller-Gee

Tidligere i oppgaven belyses det at Arendal trenger flere og en mer mangfoldig gruppe av mennesker i sentrum. En viktig faktor for videre sentrumsutvikling er derfor å tilrettelegge for et mangfold av mennesker som utredet for tidligere i oppgaven. I forbindelse med byrom kan dette gjøres ved å skape ulike typer byrom der eksempelvis noen er ment for lek og andre ment politisk utfoldelse, markeder osv. I byplan 2023 nevnes det blant annet at byrommene må ha ulike og klare funksjoner (Byplan 2023, 2014b). Det er derfor viktig å klargjøre hva de ulike byrommene kan benyttes til fordi dette vil klargjøre og skape gode distrikter eller områder ifølge Lynchs (1960) teori om lesbarhet. Dermed kan det sies at ved å klargjøre funksjoner i byrommene kan føre til at det vil

være lett å navigere seg i byen som er til fordel for mennesker som ønsker å bosette seg og oppholde seg i byen.

Alle mennesker har behov for utearealer og gode bomiljø, likevel kreves det mer av noen enn andre, som forklart her:

“Det er en ting å ha leiligheter med lite uteareal når det er pensjonister og eldre uten barn, men barn krever en annen tilgang til uteareal enn det eldre gjør” – Byplanlegger Elin Lunde

Ved å tilrettelegge for tilstrekkelige byrom med ulike funksjoner vil det skape gode utearealer i byen som også kan anses som et lokkemiddel for bosetting.

Trygghet i byrommene er også et attraktivt element for byrommene og av stor betydning for bokvaliteten. Det informeres om i intervjuene at byen kan anses utrygg og farlig på kveldene. Det kan sies at ved å tilrettelegge for flere boliger

og skape gode byrom vil også tryggheten økes med bakgrunn i Jacobs (1961) teorien om øyne på gaten. Teorien innebærer som nevnt i kapittel 2 at det bør være personer som har øyene på gaten til en hver tid. Dette kan oppfylles ved å tilrettelegge for gode byrom som fører til at mennesker ønsker å oppholde seg og bosette seg her. Alle elementene henger sammen for at den optimale aktiviteten og attraktiviteten skal kunne oppnås.

5.2.4 KORT OPPSUMMERING

En viktig faktor for at Arendal kan få et levende sentrum innebærer gode byrom. I dette delkapittelet er det i hovedsak snakk om plasser og torg, men utredningene av de ulike betydelige elementene kan også overføres til andre byrom som for eksempel gågater. Arendal har flere byrom, men i noen av dem er bilen prioritert. Det redegjøres for i delkapittelet at bilen anses å gjøre byen uryddig og skaper barrierer i bybildet. Flere av byrommene i form av plasser og torg bør ifølge plandokumentene oppgraderes. I henhold til Jacobs' (1961) teorier er viktig å se

hvordan byen brukes før det tilrettelegges for nye løsninger i blant annet oppgraderinger av byrommene. Endringer i bevegelsesmønsteret har ført til at byrom bør opparbeides og tilpasses et sosialt miljø. Målet er levende byrom gjennom aktivitet og attraktivitet. For å få flere mennesker til å benytte byen som både oppholdsrom og boligområde kan et virkemiddel være gode byrom.



5.3 FASADER

Bygningers fasade er betydelig når det kommer til aktivitet i sentrum (Gehl & Svarre, 2003). Videre har benyttede plandokumenter opplyst om at det bør sikres funksjoner i førsteetasjer som bidrar til å skape liv i byen i form av publikumsorienterte virksomheter som blant annet kaféer, butikker og servicetilbud (Byplan 2023, 2014e)

Her vil det ses på Arendals sentrums fasader som vil si førsteetasjene i byen og hvilken påvirkning de kan ha på aktivitetsmønsteret i sentrum. Følgelig vil det avgjøres om hvor det bør gjøres endringer i fasadene for å skape et levende sentrum.

For å få en oversikt over de ulike fasadene har det i forbindelse med denne studien vært gjort en registrering av fasader i Arendal sentrum. Oversikten omfatter kvadraturen/murbyen og Langbryggen. Fasade-registreringen bygger på tre hovedkategorier basert på Gehls (2003) aktivitetsanalyse bestående av fem kategorier (A= aktive, B=vennlige, C= blandet, D=kjedelig og E=inactive) presentert i kapittel 2.

De tre kategoriene som benyttes i denne studien er A= Aktive fasader, B = Delvis aktive fasader og C = Inaktive fasader.

Figur 5.3.1: Aktiv fasade i Østergate

5.3.1 AKTIVE FASADER

Ifølge Gehl (& Svarre 2003) og Whyte (1980) har aktive fasader vinduer, kontakt mellom innsiden og utsiden, døråpninger og mennesker som benytter seg av dem. Det er disse fasadene som i henhold til aktivitetsanalysen (Gehl & Svarre, 2003) skal ha høyest aktivitetsnivå. De aktive fasadene regnes i denne oppgaven som inviterende og inkluderende fasader hvor folk jevnlig beveger seg inn i, handler og/eller kan se inn til. Eksempler på hva som regnes som aktive fasader i denne oppgaven er klesbutikker, matbutikker, kafeer, restauranter, barer og lignende.



Figur 5.3.2: Aktiv fasade i Østregate

5.3.2 DELVIS AKTIVE FASADER

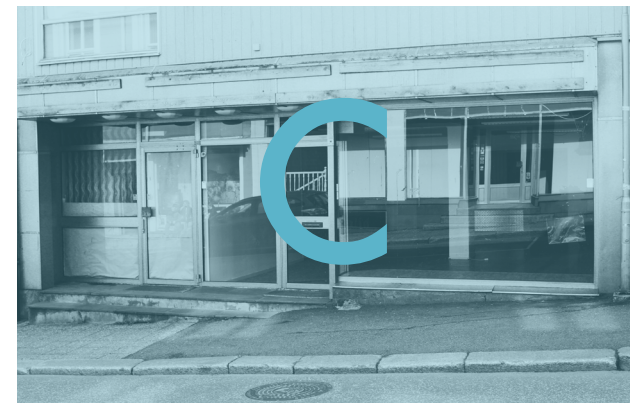
I henhold til teorien er delvis aktive fasader, fasader med lite særpreg og få detaljer (Gehl & Svarre, 2003). I tillegg til teoriens definisjon kan delvis aktive fasader i denne oppgaven betegnes som mindre inviterende. Det er gjerne fasader til lokaler man nødvendigvis ikke trer inn i så ofte eksempelvis banker, legekontorer, reisekontor, hotell osv. Delvis aktive fasader kan for eksempel være vinduer bestående av mennesker som arbeider eller oppholder seg innenfor en bygning.



Figur 5.3.3: Delvis aktiv fasade av Sparekassa

5.3.3 PASSIVE FASADER

Passive fasader kan fra teorien tolkes å være ensformige fasader, fasader uten noe å se på, blindvindu, og/eller lukkede og inaktive fasader (Gehl & Svarre, 2003). Registreringer baseres på teorien der passive fasader hovedsakelig vil være tomme og/eller kjedelige vinduer og vegger.



Figur 5.3.4: Passiv fasade i Torvgaten



Figur 5.3.5: Aktive fasader



Figur 5.3.6: Delvis aktive fasader



Figur 5.3.7: Passive fasader



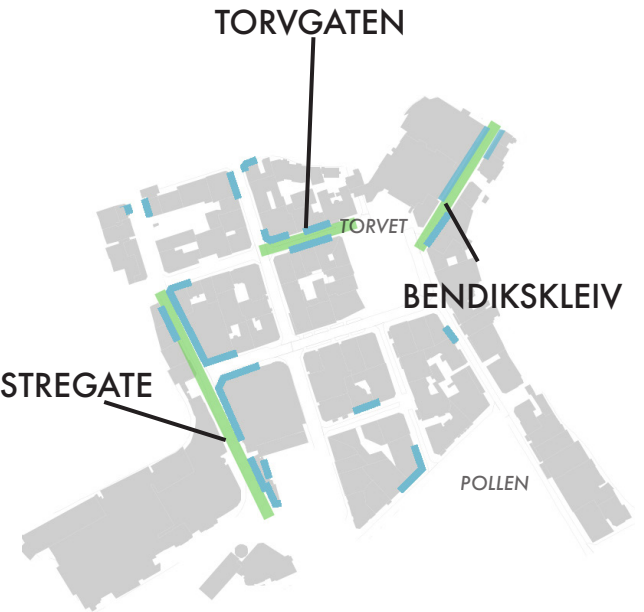
A

Figur 5.3.8: Aktive fasader



B

Figur 5.3.9: Delvis aktive fasader



C

Figur 5.3.10: Passive fasader

AKTIVE FASADER

De aktive fasadene sentrerer seg hovedsakelig rundt byens gågater; Havnegaten, Langbryggen, Tollbodgaten og deler av Kirkegaten. Ifølge Gehls (& Svarre, 2013) aktivitetssanalyse er det her det for innbyggerne hovedsakelig vil være attraktivt å oppholde seg og ferdes. Fasadene består av hovedsakelig av detaljvarehandel i Tolldbodgaten og Havnegaten, og kafé i Kirkegaten, og på hjørnet av både Havnegaten og Tolldbodgaten i nord. Til tross for at Biblioteket tidligere i oppgaven nevnes som en kjedelig og lukket fasade er den her registrert som aktiv ettersom det er et åpent rom hvor mennesker har tilgang til å benytte seg av.

DELVIS AKTIVE FASADER

De delvis aktive fasadene er noe spredt og består hovedsakelig av banker og kontorlokaler, eksempelvis banken på Torvet og banken ved kjøpesenteret. Kjøpesenteret har også blitt registrert med noen delvis aktive fasader da mange av veggene består av store vinduer dekket av plakater. De delvis aktive fasadene er området hvor brukere av byen ifølge Gehl (& Svarre, 2013) ikke vil se like attraktive som de aktive fasadene, men er likevel med på å skape noe liv i byen fremfor de passive fasadene.

PASSIVE FASADER

De passive fasadene i byen befinner seg i hovedsak i Vestregate. Her er det mange lokaler som står tomme og medbringer lite vitalitet til byen. Andre passive fasader er å finne på Kultur-og rådhusets vest- og nordside. Veggene her består hovedsakelig av lite detaljer, og vestsiden er ofte dekket av busser som også er med på å skape en passiv fasade. Torvgaten har flere passive fasader ettersom gaten består av mye tomme lokaler. Bendikskleiv som er en ferdselsåre ut av bykjernen anses som en vei med passive fasader, hovedsakelig på grunn av parkeringshus og tomme lokaler i bunnen av bakken mot Torvet.

5.3.4 KORT OPPSUMMERING

Kartleggingen viser at byen har ulike fasader. Det idelle for en levende by er aktive fasader i henhold til Gehl(& Svarre, 2013) og Whyte (1980) teorier. Selv om flere fasader i Arendal sentrum her kategoriseres innenfor kategorien A- aktive fasader betyr det ikke nødvendigvis at det her er mye aktivitet. Det har bare blitt gjort en kartlegging av fasader, ikke aktivitetsnivå slik slik Gehl gjorde i sin undersøkelse i København som forklart i kapittel 2. Likevel kan det antas med Gehls analyse til grunn at det rundt de aktive fasadene er mer aktivitet enn rundt de delvis aktive og passive fasadene. Det var også merkbart under kartleggingen at områdene hvor fasadene som falt under kategorien delvis aktiv og passiv var betydelig mindre befolket. Av den grunn kan det konkluderes med at aktive fasader er betydelig i utviklingen av et levende Arendal sentrum. Dermed kan det være aktuelt å gjøre noe med fasadene som ikke anses aktive, og det er av stor betydning at DOGA har valgt ut Arendal i Levende lokaler-prosjektet for å hjelpe byen med dette problemet.



Figur 5.3.11: Alle fasadene samlet



5.4 GATER OG VEIER

Det kan sies at gater og veier er viktige faktorer i utviklingen av et levende Arendal sentrum basert på teorien, informantene og plandokumentene benyttet i studien. I dette delkapittelet betegnes byrom som gater og veier. Det vil i delkapittelet utredes for hvilke elementer som gjør at disse byrommene regnes som en fordel for byens vitalitet. Delkapittelet har følgende inndeling: bilfri by og gågater fremfor bilveier.

Figur 5.4.1: Gate på Tyholmen

5.4.1 BILFRI BY

Med bakgrunn i det allerede presenterte datamaterialet kan det sies at en bilfri by er en viktig faktor i utviklingen av et levende Arendal sentrum. Dagens Arendal sentrum er åpen og inviterende overfor bilen, på noen områder mer enn andre. Et mål for kommunen gjennom de presenterte planene i denne studien er å redusere transportbehovet, der en løsning er bilfri by.

Formeninger om hva begrepet bilfri by betyr belyses i kapittel 4. En videre forståelse av begrepet bilfri by er at det hovedsakelig er et mål om at mennesker skal prioriteres i byen fremfor bilen. Først og fremst bør begrepet bilfritt sentrum presiseres av aktørene som benytter begrepet fordi det har en såpass vid betydning. Det bør det skapes en konsensus om hva begrepet representerer. Konsensus mellom aktørene kan gjøres ved at de sammen operasjonaliserer begrepet. Deretter bør en operasjonalisert betydning av bilfri by forklares i bredt spekter i det offentlige rom.

Det henvises til kapittel 4 da det sies at bilfri by skremmer mange. Det er med dette som med alt annet at redsel og frykt gjerne skapes for det man ikke kjenner og ikke forstår. Til tross for kritikken og frykten de næringsdrivende har for nedgangstider viser forskning som nevnt i kapittel 4 at handelen øker i bilfrie byer.

Med dette tatt til betrakning er det derfor en viktig faktor for videreutvikling av sentrum og i håp om at byen skal anses som levende at det tilrettelegges for det kommunalsjefen beskriver i kapittel 4 som en "mer" bilfri by.

5.4.2 GÅGATER FREMFOR BILVEIER

En viktig faktor for å skape et levende Arendal sentrum kan sies er å tilrettelegge for gode gågater fremfor bilveier. Her betgnes gågater der mennesker er første prioritet og bilen kommer i andre rekke. Det kan bestå av gater der bilen ikke har tilgang, og gater der bilen har noe tilgang, men ikke prioriteres.

EKSEMPEL

Et eksempel på en operasjonalisering av begrepet bilfri by:

En bilfri by er en by der mennesket er i prioritet og bilen kommer i andre rekke. Det er en by hvor byrommene domineres av folk og aktiviteter. Det betyr ikke nødvendigvis at bilen utestenges fra byen, den blir bare nedprioritert. Bilen skal også få rom i byen gjennom parkering og kjørefelt, men parkeringen bør ikke bestå av overflateparkering og kjørefelt bør kun beholdes og opprettes hvor det er nødvendighet med tilgang til byens innfartsveier, parkeringshus o.l. Videre skal rommene prioritert for mennesker innskrenke tilgangen til bilen, men det er nødvendig å opparbeide tilgang til kjøretøy i forbindelse med vareleveringer til næringsdrivende.

Det belyses i kapittel 3 og kapittel 4 at det allerede er gjort endringer fra bilveier til gågater tidligere i byen da det på slutten av 1900-tallet skjedde en vending i forhold til bilbasert planlegging som førte til at byens kvadratur ble relativ bilfri. Grunnen til at gågater bør prioriteres fremfor bilveier er fordi det skaper et sammenhengende bybilde for de myke trafikantene. I de tidligere kapitlene har det blitt redegjort for at mennesket bør være prioritert i byen, og mennesket kan kategoriseres som de myke trafikantene, med andre ord; fotgjengere og syklistene.

Tilrettelegging av gågater og nedprioritering av bilveier vil mest sannsynlig redusere transporten i byen. En innskrenking av bilen som prioritet er det som blant annet ønskes å gjøre i gatebruksplanen som forklart tidligere omfatter tema bilfri by. Alle informantene er som beskrevet tidligere for et bilfritt sentrum, men kun til en viss grad. Som understreket i kapittel 4 og i dette kapittelet er det et vidt begrep som bør operasjonaliseres. I kapittel 4 vises det til at

blant annet byplanlegger Lunde ikke er for et helt bilfritt sentrum, til tross for det mener hun at bilen på visse punkter kan trekkes ut av sentrum da hun hevder følgende:

"Noe bilkjøring må eksistere i byen, men kanskje sentrere det til to hovedgater for eksempel Vestregate og Østregate" – Byplanlegger, Elin Lunde

Det konstateres i kapittel 2 at det ikke er selve bilen som er hovedårsak til problematikken som skapes rundt den og dens negative effekter. Det er hovedsakelig et spørsmål om i hvilken grad bilene tillates inn i byen (Jacobs, 1961). Det bemerkes i kapittel 2 at Gehl (1971) hevder at bilbasert planlegging er en følge av manglende "vilje", "omtanke" og "kompetanse"(s.52).

I Arendal arbeides det nå med *viljen* gjennom de tre sentrale planene som nevnt i både kapittel 3 og 4; *areal- og transportplan, sentrumsplanen og gatebruksplanen*. Manglende *omtanken* for byens brukere har tidligere vært den bilbaserte



Figur 5.4.2: Bilveier i blått og gågater i stipletrønt

planleggingen som det understrekes i tidligere kapitler at kan anses å være diskriminerende for myke trafikanter og lage bruddstykker i ønsket sammenhengende ferdselsårer for gående og syklist(er) (se Carmona et al., 2010; Byplan 2023, 2014d). Et av målene i kommuneplanen som fremheves i kapittel 3 er at Arendal skal fremstå som inkluderende. Målet bør også gjelde ferdselsårene i kommunen.

Kompetansen til nøkkelaktørene ansvarlige for utviklingen av byen fremstilles i kapittel 4 som god ettersom det ønskes å prioritere menneskene i byen, men andre faktorer som for eksempel overordnede myndigheter og ønsker om å beholde funksjoner i byen på tross av menneske som prioritet gjør det vanskelig. Det understrekes i kapittel 4 at politikerne må være restriktive i en videre utvikling av byen, noe det også bemerkes av informantene at den nye politiske ledelsen er.

Ved å tilrettelegge for gågater og innskrenke tillatelsen bilen har i byen vil behovet og tilgjengeligheten for bilen reduseres.

Lavt transport behov er ifølge Næss (2015) et vilkår som bør oppfylles for å skape en bærekraftig by. Derfor kan det sies at det er betydelig at det i Arendal sentrum tilrettelegger for at fotgjengere og syklist(er), fremfor bilen.

Korte avstander er et stikkord Næss (2015) tar i bruk og hevder kan skape en bærekraftig by og muliggjøre ikke-motorisert ferdsel. Arendal kommune består av spredt bebyggelse (Byplan 2023, 2014a) og det anses derfor nødvendig å tilrettelegge for motorisert ferdsel mellom de lange strekningene. Transporten som tilrettelegges for bør ifølge teori og plandokumenter være kollektivtransport ettersom dette er et mer bærekraftig valg enn privatbilen. Dermed er en betydelig faktor i et levende Arendal sentrum at kollektivtilbudet forbedres noe som blant annet er målet i areal- og transportplanen. I tillegg nevnes også fergen som et godt kollektivtilbud i kapittel 4 og bør oppgraderes. Gode overganger og korrespondanse mellom de ulike kollektivtilbudene er også av stor betydning i

utviklingen av en levende by og nevnes i Byplan 2023(2014d).

En viktig faktor for et levende Arendal sentrum kan sies er det sosiale miljøet grunnet endringer i bevegelsesmønster og samfunnsutvikling som tas opp i kapittel 4. Bilbasert planlegging antas å være uheldig for det sosiale miljøet i byen (se Gehl, 1971). Tidligere i oppgaven redegjøres det for at bilen og dens arealer opptar flere arealer i byen, særlig på Tyholmen. Disse arealene tolkes i kapittel 4 at skaper uryddige og usammenhengende byrom som svekker byens vitalitet gjennom dårlig tilrettelegging for det sosiale miljøet .

Det belyses i kapittel 2 at Gehl (1971) mener at planlegging basert på transportsystemer er uheldig for de sosiale opplevelsene som burde oppstå i ferdselen, et eksempel i Arendal er ferdselsåren fra Teaterplassen til Jaktekaia. Ferdselen her underbygger ikke de sosiale opplevelsene til tross for at strekningen inneholder både bar, kafé og bymuseum. Her er

det bilen som først prioriteres. For utviklingen av byen videre er det slike veier som bør nedprioriteres til fordel for prioritering av gågater.

Ved å tilrettelegge for gågater som skaper god sammenheng av alle byens rom og tilgang til god ferdsel mellom dem vil lesbarheten av byen også bli lettere. Det er som tidligere tatt opp at barrierer som eksempelvis kan være bilveier kan gjøre det vanskelig for brukere av byen å navigere seg. En effekt av dette er dårlig lesbarhet som ifølge Lynch(1960) er nødvendig for at en by kan betraktes som levende. En viktig faktor for at Arendal sentrum skal utvikle seg i å bli mer vital er derfor å sørge for at lesbarheten av byen er enkel og god.

Et annet eksempel der transportsystemer er ødeleggende for det sosiale miljøet er busstoppene i byen. Det nevnes i kapittel 4 at en utfordring er at busstoppene i byen ofte disponeres av ventende busser. De ventende bussene som er del av transportsystemet kan i henhold til Gehls (1971) teorier sier å

være skjemmende for det sosiale miljøet. Veiene i Arendal sentrum bør ha tilbud av kollektivtransport, men det er en negativ konsekvens at bussene står på tomgang på busstoppene og blir del av det som regnes som det fysiske miljøet som spiller inn på det sosiale miljøet. I kapittel 4 tas det opp at det diskuteres å strømlinje bussene på lik linje som t-baner. Dette kan være en betydelig endring av veiene i byen til fordel for et levende bysentrum.

5.4.3 KORT OPPSUMMERING

For å skape et levende Arendal sentrum er det viktig at byens gater og veier prioriterer mennesket først, og bilen i andre rekke. Bilfri by er et vidt begrep nøkkelaktørene benytter i gatebruksplanen som har ført til flere misforståelser grunnet uvisshet rundt begrepet. Begrepet bør operasjonaliseres og forklares til byens innbyggere i det offentlige rom. Arendal sentrum har allerede gjort endringer fra bilveier til gågater som viser at kompetansen til nøkkelaktørene er tilstedet. Viljen til å endre den bilbaserte planleggingen og omtanken

nøkkelaktørene har for innbyggerne i byen er under uarbeidelse. I utviklingen videre er det nødvendig at det sosiale miljøet legges til grunn i forbindelse med byens gågater og bilveier.

5.5 OPPSUMMERING

I dette kapittelet utredes det for viktige faktorer som kan være med på å skape et levende Arendal sentrum. Det er betydelig at det foretas sentrale lokaliseringer av boliger, kontorarbeidsplasser og offentlige funksjoner. Det har allerede vært gjort gode grep i forbindelse med lokaliseringer i sentrum. Kultur- og rådhuset er et godt grep og Kommunal- og moderniseringsdepartementet har nominert byen til Norges mest attraktive by på bakgrunn av dette. Lokaliseringen av de fremtidige boligene i sentrum bør opparbeides med baktanken om å skape et mangfold i byens befolkningssammensetning. Gode byrom i form av plasser, torg, gater og veier og lignende kan anses som et virkemiddel for både opphold og bosetting. I rommene bør mennesket prioriteres, og bilen bør komme

i andre rekke. Gatebruksplanen med bilfri by underbygger dette, men begrepet er såpass vidt at det skremmer byens innbyggere. Dermed er det nødvendig å operasjonalisere begrepet før bruk. Aktive fasader vises også å være betydelig i en levende by og derfor er det av stor betydning at DOGA har valgt ut Arendal i Levende lokaler-prosjektet for å hjelpe byen med dette problemet.

KAPITTEL 6 KONKLUSJON



Dette kapitlet presenterer oppgavens konklusjon. Her vil de tre underspørsmålene fremlagt i kapittel 1 kort besvares for å danne grunnlaget til besvarelsen av hovedspørsmålet og problemstillingen av oppgaven.

6.1 HVORDAN SKAPE ET *LEVENDE* ARENDAL SENTRUM?

Denne studien har blitt gjort med ønske om å undersøke Arendal sentrum og hva som må til for at byen kan anses som levende. Hovedspørsmålet som oppgaven skal besvare har derfor følgende utforming "Hvordan skape et levende Arendal sentrum?".

For å besvare på spørsmålet har det vært nødvendig å stille andre underspørsmål som hvordan dagens situasjon i Arendal er og hvordan situasjonen generelt i Norge er. Det har også vært viktig å se på utfordringer byen står overfor for å finne ut hvilke løsninger som bør arbeides med for å skape vitalitet. Videre har det vært sett på viktige faktorer som bør legges til grunn i arbeidet mot et levende sentrum.

Studien har benyttet dokumendata, observasjonsdata og intervjudata for å besvare spørsmålene. Det har blitt gjort en datatriangulering der de ulike datamaterialene ble satt opp mot hverandre for å se hvilke utfordringer som befant seg i Arendal og for å se

hvilke faktorer som kunne hjelpe byen på veien mot en optimal vitalitet .

Hva er dagens situasjon i Arendal?

Dagens situasjon innebærer at både Arendal som kommune og flere andre kommuner i Norge preges av byspredning der det lokaliseres sentrale og offentlige funksjoner, og handelsetableringer utenfor bysentrum. Ifølge Miljøverndepartementet (2013a) er god bypolitikk en konsentrering av slike funksjoner i eller i nærheten av bysentrum.

Arendals byhistorie viser at byen har vært gjennom flere store transformasjoner fra holmer og skjær til kanaler, og fra kanaler til et bilbasert samfunn, og fra et bilbasert samfunn til ideen om bilfri by. Den siste transformasjonen som ble gjort i sentrum var etableringene av Arendal kultur- og rådhus og kjøpesentret Amfi Arendal i begynnelsen av 2000-tallet. Kultur- og rådhuset er mye av grunnen til at Arendal i 2017 ble finalist i Kommunal- og moderniseringsdepartementet pris om Norges mest attraktive by. På en annen

side har sentrum også opplevd negative effekter av transformasjonen da sentrum etter etableringen av kjøpesentret Amfi Arendal mistet mange av sine butikker på gateplan til kjøpesentret. Dette førte til at flere lokaler står tomme midt i bykjernen. Til tross for de negative virkningene av kjøpesentret mener nøkkelaktørene og plandokumentene benyttet i studien etableringen har vært med på å styrke byen.

Hvilke utfordringer står Arendal sentrum overfor som kan anses at svekker byens vitalitet?

Arendal sentrum står overfor flere utfordringer som anses er med på å svekke sentrums vitalitet. Byen mangler nok mennesker, boliger, kontorarbeidsplasser og handelstilbud. For at en by skal kunne anses som levende må den inneholde et optimalt antall mennesker som skaper aktivitet i byen. Utfordringene Arendal sentrum står overfor kan knyttes til fire kategorier: handel, mennesker, lokalisering og transport.

Utfordringer knyttet til *handel* gjelder i hovedsak at sentrum har mistet mye av handelen til utenforliggende handelsområder. Handelslekkasjen har forekommet grunnet for stor konkurranse fra handelsetableringer som Stoa handel- og næringspark og kjøpesenteret Harebakken. Handelen preges også av mindre handelstilbud ute i gågatene på grunn av den raske tømning av butikker som foregikk under transformasjonen av byen i begynnelsen av 2000-tallet. En annen utfordring tilknyttet handel er bevegelsesmønsteret i byen fordi det har gjennomgått en vesentlig endring ved at brukerne av byen i større grad oppsøker sosiale opplevelser og handlinger fremfor handel. Det konkluderes likevel med at handel er en avgjørende del av et levende sentrum, og en utfordring for byens vitalitet.

Hovedutfordringen til et vitalt sentrum i forbindelse med *mennesker* er i hovedsak at det er for få mennesker i byen på alle punkter; i oppholdsrom, boliger og arbeidsplasser. I tillegg har byen et negativt omdømme som negativt kan

påvirke menneskers inntrykk av byen og dermed byens vitalitet.

Utfordringer knyttet til *lokaliseringer* er i hovedsak lokaliseringsbeslutningene som tas. Det har det ikke vært lokalisert nok boliger og kontorarbeidsplasser i byen som svekker målet om en levende by. Det finnes dokumenterte datamaterialer, gjort av Asplan Viak AS på vegne av Miljøverndepartementet(2013b), på at lokalisering av handelsetableringer utenfor sentrum påvirker bykjernen. Det betyr at det er hensiktsmessig å tilrettelegge for handel i bynære områder og i bydelsentre. Lokalisering av ulike funksjoner i og rundt bykjernen, og ellers i kommunen, påvirker Arendal sentrums vitalitet uansett om det er hensikten med beslutningene eller ikke. I Arendal har flere offentlige funksjoner blitt etablert utenfor sentrum som regnes som en utfordring i henhold til dokumentmaterialet benyttet i studien. Denne oppgaven belyser utflyttingen av de offentlige funksjonene Sam Eyde videregående skole og Politistasjonen. Det har ført til mye diskusjon rundt hva som

er riktig vedrørende lokaliseringsbeslutninger. Hvis det skal utbygges i henhold til teorien og opparbeidet kompetanse skal offentlige funksjoner etableres i sentrumsnære områder. Til tross for teorien og kompetansen lokaliseres fortsatt offentlige funksjoner utenfor sentrum der flere politikere hevder at visse offentlige funksjoner bør og kan plasseres utenfor sentrum.

I Arendal er alle nøkkelaktørene enige i at handelsetableringer utenfor sentrum har negativ påvirkning til sentrums vitalitet. I tillegg var det også enighet om at etableringen av Sam Eyde videregående burde ha vært sett nøyere på. Det var større sprik i oppfatningene om hva som var riktig angående lokaliseringen av politistasjonen. På en side er lokaliseringen av politistasjonen plassert i nærheten av E18 og har gode uttrykkingsmuligheter, på en annen side er det en offentlig funksjon som i henhold til all teori og andre dokumentmaterialer skal plasseres i eller i nærhet til sentrum.

Utfordringer knyttet til *transport* kan anses å være påvirket av en bilbasert planlegging fordi byen består av høyt bilbruk, for dårlig kollektivtilbud med tanke på frekvens og for dårlig tilrettelegging av ikke-motorisert ferdsel. Byen har flere arealer der bilen er prioritet, og derfor ønskes det av nøkkelaktører en bilfri by. En utfordring i forbindelse med tanken om bilfri by er at begrepet er nokså vidt og bør forklares i det offentlige rom. Dette ble ikke gjort tilstrekkelig nok og innbyggere, næringsdrivende og medier har kritisert tanken om bilfri by, men uten å riktige vite hva de egentlig kritiserer. Begrepet bilfri by burde ha vært spesifisert og forklart før det ble tatt i bruk i det offentlige rom.

Hvilke faktorer er viktige å legge til grunn i utviklingen av et levende Arendal sentrum?

Viktige faktorer for at en by og Arendal spesifikt kan oppnå et levende sentrum er i henhold til teoretikerne gjennom god utforming, mangfold, gode byrom og nok mennesker. Da disse faktorene ble sammenlignet med utfordringene basert på intervjudataen og

innhentet dokumentdata, og observasjonsdataen ble fire faktorer trukket ut som betydelige for Arendal sentrums vitalitet. De fire faktorene er: lokalisering, byrom, fasader, og gater og veier. De fire faktorene basert på teoretikerne gjenspeiles i de viktige faktorene som blir brukt til å underbygge et levende Arendal sentrum.

Lokalisering som en viktig faktor omfatter sentrale lokaliseringer av boliger, kontorarbeidsplasser og offentlige funksjoner. Dette samsvarer med Jacobs' (1961) teori om mangfold i bylivet. Grunnen til at offentlige funksjoner bør tilrettelegges i og i nærheten av sentrum er fordi det skaper et godt grunnlag for en levende by i henhold til teori, plandokumenter og informanter brukt i studien.

Det er også betydelig at nøkkelaktører ansvarlige for sentrumsutviklingen og lokalisering bør ha en etisk moral i beslutningstakingen, særlig ved lokalisering av offentlige funksjoner. Videre er det ved lokaliseringen og utarbeidelsen av fremtidige boliger nødvendig å sørge for et mangfold av innbyggere da dette er med på å

skape vitalitet ifølge informantene, teoriene og plandokumenter.

Gode byrom er en viktig faktor i utviklingen av et levende Arendal sentrum. I dag består byen av flere rom som ifølge benyttet datamaterialet bør fornyes og tilrettelegges med menneske i prioritet. Flere av byrommene i form av plasser og torg bør også ifølge plandokumentene oppgraderes. I henhold til Jacobs' (1961) teorier er viktig å se hvordan byen brukes før det tilrettelegges for nye løsninger i blant annet oppgraderinger av byrommene. Endringer i bevegelsesmønsteret har ført til at byrom bør opparbeides og tilpasses et sosialt miljø. Dette er også betydelig å legge til grunn ved utviklingen av byrommene.

Ut fra kartleggingen gjort av *fasader* og i henhold til Gehls (& Svarre, 2013)s aktivitetsanalyse er det mulig å konkludere med at aktive fasader er nødvendig for å skape aktivitet og liv i sentrum. Dermed er aktive

fasader også en betydelig faktor i utviklingen av et levende Arendal sentrum.

Gate og veier er også viktige faktorer i forbindelse med vitalitet. Arendals sentrums gater og veier må prioritere mennesket først, og bilen i andre rekke. Det arbeides med en gatebruksplan for sentrum der bilfri by er et ønsket mål. Begrepet bilfri by er nokså vidt og har klart å skape flere missforståelser blant Arendals befolkning. Begrepet bør operasjonaliseres og forklares til byens innbyggere i det offentlige rom. Arendal sentrum har allerede gjort endringer fra bilveier til gågater tidligere som viser at kompetansen til nøkkelaktørene er tilstedet. Viljen til å endre den bilbaserte planleggingen og omtanken nøkkelaktørene har for innbyggerne i byen er under utarbeidelse. I utviklingen videre er det nødvendig at det sosiale miljøet legges til grunn i forbindelse med byens gågater og bilveier.

Hvordan skape et levende Arendal sentrum?

Det kan konkluderes med at et levende Arendal sentrum kan skapes gjennom sentral lokalisering, gode byrom, aktive fasader og gater og veier hvor mennesket prioriteres og bilen kommer i andre rekke.

KILDER:

Aftenposten (2016). Forderva politikk gir sentrumsdød – Siri Holmboe Høibo. Tilgjengelig på: <http://www.aftenposten.no/meninger/kronikk/Forderva-politikk-gir-sentrumsdod--Siri-Holmboe-Hoibo-602955b.html> (lest 25.08.16)

Agderposten

:(2016) Nekrolog for et levende bysentrum – Marius Hauland Næss. Tilgjengelig på: <http://www.agderposten.no/meninger/nekrolog-for-et-levende-bysentrum-1.1578009> (lest 12.16)

:(2014). Offensiv mot overdosefall. Tilgjengelig på: <http://www.agderposten.no/nyheter/offensiv-mot-overdosedodsfall-1.1309777> (lest 20.04.17)

Arendal kommune (2017). Politiske partier. Tilgjengelig på: <https://www.arendal.kommune.no/politikk-og-organisasjon/politikk/politiske-partier/>

Arendalsuka (2016) Sentrum – død eller levende? 19.08.2016. Informasjon fra foredraget er tilgjengelig på: <https://doga.no/aktuelt/meninger/forderva-politikk-skaper-sentrumsdod/>

Asplan Viak Sør (1995). Forprosjekt kanaler i Arendal. Tilgjengelig på: <http://www.wide3d.no/kanal/data/Rapport.pdf> (lest 08.01.17)

Bynatt (2016). Byutviklingskonferanse – Bynatt i Arendal. Dato: 19.05.2016
Byplan 2023 (2014). Byutvikling. Tilgjengelig på: <https://www.arendal.kommune.no/politikk-og-organisasjon/kommuneplan-planer-og-styringsdokumenter/prosjekter/byutvikling-byplan-2023/>

:Byplan 2023 (2014a). Boliganalyse
:Byplan 2023 (2014b). Byromanalyse
: Byplan 2023 (2014c). Handel, service og næring - analyse
: Byplan 2023 (2014d). Transportanalyse
:Byplan 2023 (2014e). Strategi for by- og bydelsutvikling

Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., & Oc, T. (2010). Public Places- Urban Spaces: The Dimension of Urban Design. Oxford: Elsevier.

DOGA - Norsk design- og arkitektursenter (2016a). Dette er levende lokaler. Tilgjengelig på: <https://doga.no/Aktiviteter/levende-lokaler/dette-er-levende-lokaler/>

DOGA - Norsk design- og arkitektursenter (2016b). Forderva sentrums politikk. Tilgjengelig på: <https://doga.no/aktuelt/meninger/forderva-politikk-skaper-sentrumsdod/>

Eriksen A., & Skajaa, J.(2016). Levende lokaler. Oslo: Norsk Design- og Arkitektursenter.Tilgjengelig på: <https://doga.no/globalassets/dokumenter/levende-lokaler.pdf> (lest 12.01.17)

Gehl, J.

:(1971) Livet mellom husene.København: Arkitektenes forlag. 191 s. : ill. s.

:(2010). Byer for mennesker . København: Bogværket.

Gehl, J., & Svarre, B. (2013). How to Study Public Life. København: IslandPress.

Hanssen, G. S., Hofstad, H. & Saglie, I.-L. (2015). Kompakt byutvikling : muligheter og ut- fordringer. Oslo: Universitetsforlag.

:Kapittel 10 – Næss, P.(2015). Kompaktbyen og bærekraftig transport

:Kapittel 14 – Sirowy, B. (2015). Offentlige rom i en kompakt by

Intervjudata (2017). Intervjuer med nøkkelaktører.

Jacobs, J.:

:(1958). Downtown for people. Tilgjengelig på: <http://fortune.com/2011/09/18/downtown-is-for-people-fortune-classic-1958/> (lest 09.02.17)

:(1961). The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet/KMD

:(2016). Byrom- en idehåndbok. Tilgjengelig på:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/byrom---en-idehåndbok/id2524971/> (lest 08.02.17)

:(2017). Arendal, Egersund og Fredrikstad finalister til attraktiv by 2017.

Kommuneplanen (2011). Kommuneplanens samfunnsdel 2011 – 2021. Tilgjengelig på:
<https://www.arendal.kommune.no/politikk-og-organisasjon/kommuneplan-planer-og-styringsdokumenter/kommuneplan-2013-2023/> (lest 08.02.17)

Landry, C. (2006). The Art of City Making. London: Earthscan

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

Miljøverndepartementet:

:(2013a). Den modern bærekraftige byen. Tilgjengelig på:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/4f00c9c75afe4be5a2fb257cf118684e/t-1537.pdf> (lest 17.01.17)

:(2013b). Handel i og utenfor bysentrum - Asplan viak AS. Tilgjengelig på:
https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/M/D/2013/AsplanViakrapport_kjopesenter.pdf

P3 (2012). Dokumentar – bolebyen Arendal. P3- Lewin, L.L. Tilgjengelig på: <http://p3.no/dokumentar/bolebyen-arendal/>

Region sør (2016). Tiltak for syklende og gående – Arendal sentrum. Tilgjengelig på:
<https://www.arendal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?MIId=670&FillId=464%20> (lest 12.02.17)

Sentrumsplanen (1993). Arendal – sentrum med miljø og trivsel. Tilgjengelig på:
<https://www.arendal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?MIId=1100&FillId=413> (lest 15.02.17)

Tennøy, A., Tønnesen, A. & Øksenholt K.V. (2015). Kunnskasstatus – Handel, tilgjengelighet og bymiljø sentrum. Tilgjengelig på:
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40095>

Whyte, W. H. (1980). The social life of small urban spaces. Washington, D.C.: Conservation Foundation. 125 s. : ill. s.

FIGURLISTE:

Der ikke ingen kilde er oppgitt ved figur er det eget bilde eller egen fremstilling.

KAPITTEL 1:

Figur 1.1: Arendal sentrum

Figur 1.2: Tyholmen

Figur 1.3: Arendal sentrum

Figur 1.5: Fremstilling av metode

Figur 1.6: Vesterveien

- http://www.inspiringcities.org/wp-content/uploads/citycult/charles_landry/charles_landry_portrait.jpg
- http://www.newyorker.com/wp-content/uploads/2016/09/160926_r28740-1154x1200-1473971643.jpg)

KAPITTEL 2

Figur 2.1: Sammensetning med bilder av teoretikerne i studien: (

- <https://lh4.googleusercontent.com/-GXqbSFV7OXk/UMeNghpSLtI/AAAAAAAAANqc/hbaVjuAHBQc/s640/blogger-image-284932858.jpg>
- <http://www.qotd.org/portraits/White,Wm-Holly.jpg>
- https://www.asla.org/uploadedImages/CMS/Business_Quarterly/jangehl_interviewpage.jpg
- https://www.nmbu.no/sites/default/files/styles/nmbu_ansattprofilbilde/public/bilde_petter_naess_august_2015.jpg?itok=II-H41wI

Figur 2.2: Fremstilling av viktige faktorer

KAPITTEL 3:

Figur 3.2.1: Arendal i høydekurver (*Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt februar 2017.*)

Figur 3.2.2: Arendal på 15-1600-tallet (*Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt februar 2017.*)

Figur 3.2.3: Arendal på 1800-tallet (*Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt februar 2017.*)

Figur 3.2.4: Rutebilstasjonen, slutten av 1900-tallet (https://c1.staticflickr.com/4/3942/15341901338_c1c0e98d6c_b.jpg)

Figur 3.2.5: Arendal kultur- og rådhus, 2017

Figur 3.2.6: Arendal sentrum , 2017

(Kartdataene er *FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er*

lastet ned fra Norgedigitalt februar 2017 og ortofoto fra 1.6.16 er lastet ned fra Norgebilder, februar 2017)

KAPITTEL 4:

4.1 handel

Figur 4.1: Tomt lokale i Torvgaten

Figur 4.1.1: Illustrerte utfordringer

Figur 4.1.2: Bilde mot Kirkegaten

Figur 4.1.3: Tomt lokale i byen

Figur 4.1.4: Tomt lokale i Torvgaten

Figur 4.1.5: Aktivitet i kafé rundt Torvet

Figur 4.1.6: Aktivitet i restauranter ved Pollen

4.2 Mennesker

Figur 4.2.1: Illustrerte utfordringer

Figur 4.2.2: Bilde på Kanalplassen

Figur 4.2.3: Havnegaten

Figur 4.2.4: Eneboliger i Arendal

4.3 Lokalisering

Figur 4.3.1: Illustrerte utfordringer

Figur 4.3.2: Arendal sentrum fra Vesterveien

Figur 4.3.3: Oversiktskart over Arendal, Stoa og Harebakken

Figur 4.3.4: Oversiktskart over Arendal, Politistasjonen og VGS

4.4 Transport:

Figur 4.4.1: Illustrerte utfordringer

Figur 4.4.2: Jaktekaia

Figur 4.4.3: Illustrasjon (brukt som inspirasjon:

<http://www.copenhagenize.com>)

Figur 4.4.4 : Flyfoto av Tyholmen (*-ortofoto fra 1.6.16 er lastet ned fra Norgebilder, februar 2017.*)

Figur 4.4.5: Rådhusgaten og Fergekaia

Figur 4.4.6: Kittelsbuk

Figur 4.4.7: Jaktekaia

Figur 4.4.8: Avisutklipp fra lokalavisen Agderposten (Tilgjengelig på:

<http://www.agderposten.no/nyheter/slik-skal-arendal-bli-en-bilfri-by-kanal-bro-og-tunneler-er-blant-forslagene-1.1725296>)

Figur 4.4.9: Avisutklipp fra lokalavisen Agderposten (Tilgjengelig på

<http://www.agderposten.no/nyheter/slik-skal-arendal-bli-en-bilfri-by-kanal-bro-og-tunneler-er-blant-forslagene-1.1725296>)

KAPITTEL 5:

Figur 5.1: Tyholmen

5.1 Lokalisering:

Figur 5.1.1: Arendal sentrum

5.2 Byrom:

Figur 5.2.1: Torvet

Figur 5.2.2: Tyholmen (*ortofoto fra 1.6.16 er lastet ned fra Norgebilder, februar 2017.*)

Figur 5.2.3: Arendal sentrum, byrom *ortofoto fra 1.6.16 er lastet ned fra Norgebilder, februar 2017.*)

Figur 5.2.4: Kant rundt Torvet

Figur 5.2.5: Kant rundt teaterplassen

Figur 5.2.6: Fasade mot Teaterplassen

Figur 5.2.7: Mennesker på torvet

Figur 5.2.8: Mennesker på (utsiden av) Teaterplassen

5.3 fasader:

Figur 5.3.1: Aktiv fasade i Østregate

Figur 5.3.2: Aktiv fasade i Østregate

Figur 5.3.3: Delvis aktiv fasade av Sparekassa

Figur 5.3.4: Passiv fasade i Torvgaten

Figur 5.3.5: Aktive fasader

Figur 5.3.6: Delvis aktive fasader

Figur 5.3.7: Passive fasader

Figur 5.3.8: Aktive fasader

Figur 5.3.9: Delvis aktive fasader

Figur 5.3.10: Passive fasader

Figur 5.3.11: Alle fasadene samlet

5.4 Gater og veier

Figur 5.4.1: Gate på Tyholmen

Figur 5.4.2: Bilveier i blått og gågater i stiplede grønt (*Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt februar 2017.*)

KAPITTEL 6:

Figur 6.1: Pollen

VEDLEGG:

INTERVJUGUIDE

FASE 1

Rammesetting

1. Løs prat

Uformell prat

2. Informasjon

Informanten har fått tilsendt et informasjonskriv og har derfor blitt opplyst om oppgavens problemstilling og hensikt.

Forklare hva jeg ønsker å finne ut og hva intervjuet skal brukes til:

- Problemstillingen for masteroppgaven: "Hvordan skape et levende Arendal sentrum?".
- Hensikt:
 - studere faktorer som skaper en levende by
 - studere hva som kan endre utviklingen av sentrumsdød
 - studere hvilke faktorer som gjør at en by betegnes som levende
 - vurdere samarbeidet mellom aktører og roller for sentrumsutvikling
 - kan det gjøres endringer i forhandlings- og samarbeidsmetoder
- Forklare at jeg ønsker å finne ut om hvordan et levende sentrum kan bli til gjennom forhandlingsmetoder, bypolitikk og planlegging.

- Fire gjennomgående temaer:
 1. dagens situasjon
 2. byens utfordringer
 3. viktige faktorer som bidrar til levende sentrum
 4. samarbeidsmodeller
- Spør om informanten vil være anonym?
Jeg kommer til å sikre anonymitet. Jeg vil bruke sitat fra intervjuet og informanten vil få sitatsjekk.
- Spør om jeg kan ta opp samtalen?
(nyttig for senere arbeid med oppgaven og for å sikre nøyaktig informasjon.)

Starte opptak hvis godkjent.

FASE 2

Efaringer

3. Overgangsspørsmål

- Hva er din utdanning?
- Hva arbeider du med, og hva er din yrkestittel?
- Kan du beskrive Arendal med tre ord sett fra et planleggers/politisk perspektiv?

3. Nøkkelspørsmål

Jeg har delt opp spørsmålene slik at de passer til de fire gjennomgående temaene tilhørende oppgaven; 1. dagens situasjon, 2. byens utfordringer, 3. viktige faktorer som bidrar til levende sentrum og 4. samarbeidsmodeller.

1) Dagens situasjon: Hvordan vil du beskrive dagens situasjon av Arendal sentrum?

- Hvordan vil du beskrive dagens situasjon av Arendal sentrum?
- Mener du betegnelsen sentrumsdød er beskrivende for Arendal sentrum, med unntak av sommersesongen?
 - *Hva mener du er konsekvensene av utarming av byen?*
 - *Hvem mener du har ansvaret for at byen lider av sentrumsdød?*
- Hva mener du er definisjonen av et levende bysentrum?
- Hva er (kommunens) visjon og mål for Arendal sentrum og synes du de blir oppfylt?
- Har byen noen pågående prosjekter som vil være med på å skape et attraktivt og levende sentrum du kan fortelle om?

2) Byens utfordringer: Hvilke utfordringer står Arendal sentrum ovenfor i dag?

- Hvilke utfordringer står Arendal sentrum ovenfor i dag?

Kan du si litt mer om byens utfordringer knyttet til handel, mennesker, lokalisering og klima og transport. Vi kan begynne med det første som er handel...

a) Handel

- Mener du satninsområder utenfor byen som Stoa og Harebakken har noen påvirkning på aktivitet og handel i byen?
- Tidligere har byen vært et rom for handel, men på grunn av flere årsaker som blant annet handelsflukt og netttjenester er ikke dette tilfellet lenger. Mener du det er noe annet byen kan benyttes til enn handel? (hvis ja, hva da?)
- Under Arendalsuka i 2016 hevdet politikere fra flere partier at store kjøpesentre utenfor bysentrum ikke skaper problemer for et levende bysentrum, hva mener du om dette?
- Med bakgrunn i utsagnene under Arendalsuka har politikere i Arendal har fått kritikk for at de ikke tenker langsiktig nok, hva mener du?

b) Mennesker

- Aldersgruppene som er en av de minste i Arendal er de fra 20 - (helt til)39 år. Hva tror du er grunnen til at mange yngre ikke ønsker å flytte til Arendal/flytte hjem igjen, og hva tror du må til for at de ønsker å flytte hjem igjen?
- Hva tror du er grunnen til at befolkningen i Arendal ikke ønsker å bosette seg i sentrum?
- Synes du befolkningen i Arendal bør begynne å tenke mer langsiktig med tanke på befolkningsvekst og flytte fra eneboliger inn i leiligheter?

c) Lokalisering (arbeidsplasser og boliger)

- Det planlegges flere leiligheter i sentrum, mener du dette er en positiv utvikling? Hvem tror du kommer til å benytte seg av disse leilighetene, yngre/eldre?

- *Angående politistasjonen og Sam Eyde videregående skole har det vært mye diskusjon om lokaliseringsbeslutninger. Hva synes du om at kommunen har godkjent at både politistasjon og videregående skole har blitt plassert utenfor sentrum?*
- *Ettersom disse (politistasjonen og vgs) er statlige virksomheter ligger det ansvar hos Staten og ikke kun kommunen. Mener du staten bør ta en mer aktiv rolle som aktør i byutvikling?*
- *Ved utbygging av politistasjonen ble det gitt 20 forslag der Statsbygg og politisjefen valgte en tomt uten for sentrum og uten kollektivtilbud. Kunne det i dette tilfelle heller blitt gitt (et strengere) 3 forslag innenfor bykjernen?*
- *Mener du kommunen bør være strengere ved godkjenning av utbyggingstiltak og lokaliseringsbeslutninger for å bidra til å skape et levende sentrum?*
- *Hva mener du kommunen og staten gjør feil/riktig i lokalisering av arbeidsplasser?*

d) Klima og transport

- *Hva mener du om dagens kollektivtilbud i Arendal?*
- *Hva er dine tanker om bilfritt sentrum?*
- *Hvorfor tror du så mange er mot et bilfritt sentrum?*
- *Tror du et bilfritt Arendal sentrum vil være med på å skape byliv eller forverre dagens situasjon?*

*3) Viktige faktorer: Hvilke faktorer er viktig og kan bidra til et levende sentrum?
Hva må gjøres? Hva har blitt gjort?*

- Hva mener du allerede har blitt gjort som har bidratt til et mer attraktivt og levende Arendal sentrum?
- Hva synes du kommunen/politikere/utbyggere/næringsdrivende kan gjøre for å påvirke utviklingen i riktig retning? (eget punkt med spesifikt kommunen?)
- Synes du Arendal sentrum er inviterende for publikum, på hvilken måte?/hvorfor ikke? (Hvorfor tror du det er noen som mener at den ikke er inviterende?)
- Hva mener du byen trenger for å komme et skritt nærmere målet om et levende sentrum?

D) Samarbeidsmodell: Hva kan gjøres for å bedre samarbeidet mellom aktører ansvarlige for utviklingen?

- Hvordan mener du dagens samarbeids- og forhandlingsmetode er mellom de ulike aktørene og rollene ansvarlige for byens utvikling? God eller dårlig?
- Synes du det bør gjøres endringer i forhandlings- og samarbeidsmetodene som benyttes i dag, og har du forslag til endring?
- Hva er det nyoppstartede frokostmøtene, når startet det og hvem blir invitert? Har det vært positiv tilbakemelding om oppstart av møtene? Hva mener du om det?
- Mener du politikere i Arendal diskuterer for lite eller ikke tar hensyn til gårdseiere, næringsdrivende og offentlige og private brukere før tiltak forankres?
- Mener du det ofte oppstår tilfeller der kommunen er redd for å komme i konflikt med utbyggere som fører til godkjenninger som egentlig burde ha vært sett nærmere på?



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitskapelege universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway