



MULIGHETSSTUDIE AV SKOLELOKALISERING PÅ TROMØYA

Malene Huvestad Rødbakk
Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING
MASTEROPPGAVE 30 STP. 2014

Forord //

Denne oppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsplanlegging (ILP) ved Universitetet for miljø og biovitenskap (UMB). Utgangspunktet for valg av oppgaveområde ble klart i forbindelse med sommerjobb i Arendal kommune, da jeg fikk en forespørsel fra planavdelingen i kommunen om et prosjekt de ønsket jeg skulle gjøre. Etter samtale med kommunen og veileder Marius Grønning endte jeg med å gjøre en mulighetstudie av skolelokalisering av Tromøya.

Takk til Marius Grønning for god veiledning underveis i prosjektet. Takk til Mike Fuller-Gee i planavdelingen i Arendal kommune for gode innspill, problemstillinger og diskusjoner.

I tillegg må jeg takke Kari Huvestad, Preben, mamma, pappa og gode venner for oppmuntring, tips og gjennomlesninger.

Dere er gode!

Oslo, mars 2014

Malene Huvestad Rødbakk

Sammendrag //

Arendals innbyggertall er under sterk vekst, og for å imøtekomme denne betydelige veksten har kommunen utarbeidet en plan om utvikling av sentrale steder i kommunen. I denne planstrategien blir Tromøya nevnt som et av områdene som skal utvikles.

Arendal kommune er i gang med å vedta byggingen av en ny felles skole på Tromøya, og dette er utgangspunktet for denne oppgaven. Det er for første gang i kommunen diskutert lokaliseringen av ny skole i et stedsutviklingsperspektiv.

Denne oppgaven overprøver kommunens anbefaling vedr. lokalisering, og har som mål å se om mulighetsstudiet som metode vil gi et annet lokaliseringresultat enn kommunens konsekvensutredning. Mulighetsstudiet drøfter mulige lokaliseringer for en ny skole på Tromøya, der skolen kan være med på å skape positive ringvirkninger for stedsutviklingen på øya.

Oppgaven konkluderer med at en ny felles skole bør plasseres på Roligheten, ved Tromøyas gamle hjem. Dette området fremstår som det beste alternativet med tanke på en videre utvikling av et bydelssenter på Tromøya.

Abstract //

With a population growing rapidly, the municipality of Arendal has designed strategies in order to develop central places around the city of Arendal. Tromøya is mentioned as one of the places for such an development.

The municipality of Arendal has decided to build a new shared school at Tromøy. For the first time, this discussion includes how the school may have an influences on Tromøys general development.

The municipality has recommended a new school at Marisberg, near a planned housing development. They believe this will be a strategic location in order to achieve a wanted urban development.

With an alternative approach this present paper examines different locations, in which are compared to the location selected by the municipality of Arendal.

The main focus of this report has been to investigate in what extent a new school will be able to transform an area, and at the same time make Tromøya an attractive and functional local centre.

Innholdsfortegnelse //

Del 1 - Innledning	6	Del 6 - Mulighetsstudie	74
Problemstilling	10	Matrise	77
Analysemetoder	12	GIS- analyse	83
Bakgrunn for oppgaven	14	Scenario	84
Del 2 - Teori	24	Del 7 - Oppsummering	90
Stedsutvikling	25		
Referanseprosjekt	31		
Del 3 - Historisk bakgrunn	33		
Fakta om Arendal	34		
Historie	38		
Endring i struktur	47		
Del 4 - Statlig- og kommunal politikk	49		
Statlige føringer	50		
Regionale føringer	53		
Kommuneplan	56		
Del 5 - Analyser og prognoser	60		
Stedsanalyser og prognoser	61		

Innledning //

Tromøya er den største øya på Sørlandet og ligger utenfor Arendal. Tromøya har siden 1992 vært en del av Arendal kommune. Arendals innbyggertall er under sterk vekst, og for å imøtekomme denne betydelige veksten har kommunen utarbeidet en plan om utvikling av sentrale steder i kommunen. I denne planstrategien blir Tromøya nevnt som et av områdene som skal utvikles. Kommunen har vedtatt at det skal skje en utbygging omkring og nært opptil knutepunkt, og langs kollektivåre. En ønsket konsekvens er at fortettingen av boliger og bygg med blandede funksjoner og formål skal styrke nærmiljøet lokalt. Dette hindrer en spredt boligutbygging (Arendal kommune, 2012).

Tromøya har to barneskoler og en ungdomskole. Den ene barneskolen og ungdomskolen er lokalisert ved siden av hverandre vest på øya, mens den andre barneskolen er lokalisert øst. Alle barna på Tromøy blir samlet på ungdomskolen. Kommunen har lagt ut et forslag om at Tromøyas tre skoler skal samles til en felles skole. Rådmannen har allerede kommet med en anbefaling om hvor denne nye skolen skal lokaliseres. Han foreslår at skolen bør ligge i forbindelse med et nytt boligfelt på øya, Marisberg. Kommunens argumentasjon for dette valget er at dette er den beste fremtidsrettede løsningen både for en økonomisk, skolefaglig og samfunnsmessig utvikling. Forslaget ligger ute til høring, men det er tydelig motvilje blant øybefolkningen. I et skriv fra foreldreutvalget ved Sandnes skole, barneskolen øst på øya, er det et sterkt ønske om å beholde nåværende skolestruktur.

I denne oppgaven har jeg tatt for meg scenarioet ny felles skole, hvor jeg har sett på mulighetene en ny skole kan gi utviklingen på Tromøya. Et viktig fokus i oppgaven har vært hvordan skolens lokalitet kan brukes som en byggestein som del av en utviklingsstrategi for Tromøya, og hvordan skolen som offentlig bygg kan bidra til god stedsutvikling. Analysen drøftes ut i fra et stedsutviklingsperspektiv.

Opgaven belyser hvor skolen bør plasseres for å oppnå gode møteplasser, omkringliggende områder med plass til boligfortetting og nærhet til næringslivet som vil bidra til å redusere klimautslipp og gi et attraktivt tettsted.

Etter at Tromøya ble en del av Arendal kommune, har strukturen på øya forandret seg, og tettstedets funksjon har forandret betydning. Tromøya har fått en svakere posisjon, og mangler et samlende knutepunkt. I denne oppgaven har jeg sett på om en

samløkalisering av en viktig funksjon i lokalsamfunnet vil kunne styrke eller svekke en fellesskapsstruktur som Tromøya trenger i dag. Kan en ny skole ha en rolle i dette?

I oppgaven ser jeg også på kommunens rolle som samfunnsutvikler i Norge. Ved å studere statlig og kommunal politikk, ser jeg på hvordan samfunnsdelen og arealdelen forholder seg til hverandre. Kan denne mulighetsstudien avklare forholdet mellom de to delene?

Oppbygging av oppgaven //

Del 1

Del 1 gir en oversikt over problemstilling og bakgrunn for oppgaven. Skolesituasjonen blir presentert og kommunens og befolkningens vurderinger av situasjonen blir gjort rede for.

Bakgrunn for oppgaven
Problemstilling
Metode

Del 2

I Del 2 blir teorier rundt stedsutvikling presentert. Disse danner bakgrunn for verdigrunnlaget jeg legger til grunn for videre drøfing.

Teori
Referanseprosjekt

Del 3

Del 3 presenteres Tromøya som planområdet, og Tromøya blir satt i en større sammenheng ved å se på Arendals historie og fakta, og forholdet mellom de to. Ved å se på Tromøyas historie vil også øyas utvikling og struktur sees i forhold til nåværende situasjon.

Presentasjon av område
Historie
Strukturelle endringer

Del 4

Del 4 gir en oversikt over prosjektets sammenheng. Statlig og kommunal politikk blir presentert. Jeg ser på kommunens rolle i samfunnsutviklingen.

Statlige føringer
Kommuneplan
Aktuelle planer i området

Del 5

Del 5 inneholder relevante analyser av Tromøya.

Analysedel
Prognoser

Del 6

Del 6 inneholder mulighetsstudiet. For å finne frem til den best egnede lokaliteten vurderes alternativene opp mot forskjellige gitte kriterier gjennom en matrise. Grunnlaget for kriteriene er basert på stedsutviklingsteori og tidligere analyser av Tromøya.

De to beste alternativene blir så drøftet opp mot hverandre i scenarier, og en løsning for lokasjon av skolen presenteres. Det vises med skisser hvordan et nytt senter kan se ut og utvikles.

Matrise
Drøfting
Vurdering

Del 7

Del 7 inneholder oppsummering

Løsning
Drøfting
Konklusjon

DEL 1

Bakgrunnsmateriale

Bakgrunn //

Arendal kommune er i gang med å vedta byggingen av en ny skole på Tromøya, og dette er utgangspunkt for oppgaven. I forbindelse med en jobb jeg gjorde for kommunen i sommer, ble det klart at området jeg jobbet med, Saltrød, måtte brukes som utgangspunkt for den planlagte utviklingen på Tromøya.

Saltrød begynte bygging av en ny barne- og ungdomskole sommeren 2013. Etter å ha jobbet med området ser jeg at skolens plassering er ugunstig i forhold til god stedsutvikling, som er et av kommuneplanens mål for kommunens tettsteder. Den nye skolen er ikke plassert med hensyn til det eksisterende senteret og skolen er ikke synlig fra veien som går igjennom området. I samtale med skoleansvarlig i kommunen Øystein Neegaard, kom det frem at skolens plassering ikke hadde vært diskutert i et stedsutviklingsperspektiv i forbindelse med utviklingsstrategien kommunen jobber med på Saltrød. Vedrørende en ny skole på Tromøya, er det for første gang diskutert lokalisering av ny skole i et stedsutviklingsperspektiv. Denne oppgaven overprøver kommunens anbefaling og har som mål å se om mulighetsstudiet som metode vil gi et annet lokaliseringresultat enn kommunens konsekvensutredning. Mulighetsstudiet drøfter mulige lokaliseringer for en ny skole på Tromøya, der skolen kan være med på å skape positive ringvirkninger for stedsutviklingen på øya. Hvordan kan skolen som offentlig funksjon fungere for tettstedet? Vil bygget kunne brukes av andre enn elever?

Det ble interessant for meg å se på dette prosjektet som en del av en større diskusjon. Oppgaven setter fokus på hvorfor det er viktig å ha et bevisst forhold til stedsutvikling, og hvordan kommunens arealdisponering kan bidra til en god utvikling og kommunevekst. I denne sammenheng har jeg sett på samspeillet mellom kommunens ulike roller, og hvordan arealdelen og samfunnsdelen i kommuneplanen forholder seg til hverandre. Vil en mulighetsstudie som et verktøy påvirke kommunens arealdisponering? Vil dette prosjektet kunne videreføres til kommuner som jobber med samme problemstillinger?

Problemstilling //

I spennet mellom samfunnsdelen og arealdelen avklarer kommunen sitt behov for offentlige tjenester til den befolkningen den har. Under dette ligger en del problemstillinger:

Hvordan tilpasser kommunen statlige retningslinjer til å håndtere lokale utvikling?

Kan mulighetsstudiet brukes som et strategisk verktøy i forbindelse med utformingen av kommuneplanens arealdel?

Tromøya har en utflytende tvetydig struktur. Kommunens oppgave er å ha kontroll over arealutviklingen, infrastrukturen og hvor offentlige tjenester skal lokaliseres. De ulike funksjonene er igjen avhengige av andre funksjoner for å oppnå et lokalsamfunn med de kvaliteter kommunen ønsker. Arendal kommune står nå ovenfor valget om de skal opprettholde eksisterende forsyning av skoletjenester, eller legge ned og bygge ny. En eventuell ny skole vil lokaliseres på et tredje sted. I oppgaven tar jeg utgangspunkt i at kommunen ønsker en ny felles skole på Tromøya.

Hvilken lokalisering vil i størst grad styrke fellesskapstrukturen på Tromøya?

Hvordan kan en skole påvirke stedsutviklingen av et tettsted?

Hvor bør en ny skole lokaliseres for å best skape positive synergieffekter for Tromøyas utvikling?

Teori om stedsutvikling og historisk og geografisk datainnhenting vil danne verdigrunnlaget for valg av alternativene jeg vil analysere opp mot problemstillingene.

Sentrale begreper //

Tettsted

“En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan f.eks. være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. De inngår i tettstedet som en satellitt til selve tettstedskjernen.” (Statistisk sentralbyrå,

Stedsutvikling og byutvikling

Stedsutvikling og byutvikling er begreper som ofte brukes om hverandre i fysisk planlegging. Byutvikling forbindes gjerne med den materielle utviklingen av byen som fysisk struktur. Stedsutvikling er mer en generell utvikling av stedet gjennom endringer som skaper en ny eller forbedret oppfattelse av stedet. Byutvikling omfatter en smalere prosess av fornyelse eller forbedring av urbane strukturer.

Sentralisering

Sentralisering vil si at et samfunn blir konsentrert rundt et begrenset og sentralt område. Vi kan kalle flytting av arbeidsplasser og tjenester fra et sted til en større by, for sentralisering.

Felleskapsstruktur

Hvordan relasjoner i lokalsamfunnet er bygget opp sosialt og geografisk påvirker den romlige strukturen. Når strukturen i lokalsamfunnet begynner å blande seg med stor-samfunnet, oppstår ulike typer felleskap, altså andre type relasjoner.

Bærekraftig utvikling

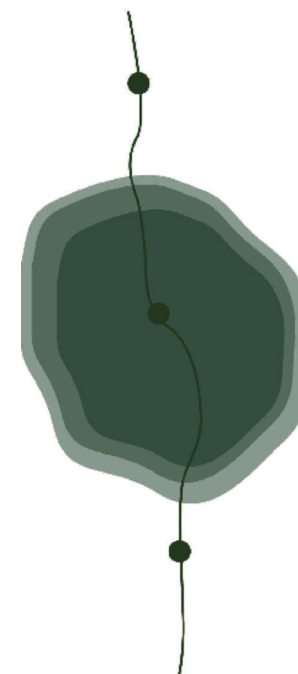
«Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge fremtidige generasjoners mulighet til å dekke sine.» *fn.no*

En bærekraftig byutvikling skal planlegge for mer bruk av miljøvennlig transport som sykling, gåing og kollektiv transport. Det skal bygges tett og nært arbeidsplasser og kollektivknutepunkt for å minske antall reisende med bil, og for å kunne bevare viktig natur og friluftsområder til lek, rekreasjon og biologisk mangfold.

Knutepunktsutvikling

Et prinsipp om fortetting og utvikling rundt ett knutepunkt eller sentrum.

I denne oppgaven er knutepunktutvikling tolket som utvikling rundt et sentrum, i denne sammenheng som et sentertyngdepunkt.



Valg av analysemetoder //

Ulike metoder er tatt i bruk i oppgaven, og danner grunnlaget for funn i oppgaven.

Jeg har tatt utgangspunkt i litteraturstudier rundt kommunens arealpolitikk og viktigheten av en strategisk stedsutvikling. Jeg har satt meg inn i gjeldende rammebetingelser som økonomi, nasjonalpolitikk, skolepolitikk mm.

Jeg har også sett på sammenlignbare prosjekter for å se hva som fungerer eller hvorfor det bør gjøres på en annen måte.

Gjennom litterære kilder, stedsundersøkelser og samtaler med befolkningen har jeg søkt en bedre kunnskap om Tromøya. Ved å se tilbake på historien har jeg forsøkt å finne svar på utviklingen og hvordan befolkningen oppfatter situasjonen. Jeg har gjort landskapsanalyser for å bli bedre kjent med stedet og dets struktur. Jeg har søkt informasjon i offentlige dokumenter og hatt samtaler med planavdelingen i kommunen. Jeg har utført en mulighetsstudie for hvor en ny skole bør lokaliseres på Tromøya, hvor jeg har funnet aktuelle alternativer og vurdert disse opp mot hverandre. Alternativene ble satt opp i en matrise, basert på kriterier for en ønsket utvikling. En swot-analyse ble deretter gjort for å finne positive og negative sider ved de ulike alternativene.

For å klargjøre forhold som kunne påvirke kriteriene, laget jeg en sensitivitetsanalyse.

Landskapsressursanalyse

En landskapsressursanalyse består av en tradisjonell stedsanalyse og en stadkjensleanalyse. Landskapsressursanalyse slik den er beskrevet av Morten Clemetsen i notat av 8.mai 2009 (Clemetsen 2009), er brukt som utgangspunkt for denne oppgaven. For at disse analysene skal få mest relevans er de tilrettelagt for oppgavens tematikk.

“Den tradisjonelle landskapsanalysen ser på aspekter ved landskapet som landskapsform, vegetasjon, arealbruk, kulturhistorie m.m. Stadkjensledelen er en mer subjektiv tolkning av stedet. Datagrunnlaget for denne tolkningen er basert på intervjuer og eller andre undersøkelser der lokalbefolkningen blir involvert”

Dette gjøres for lettere å kunne belyse beboernes opplevelse og tilknytning til Tromøya.

Metoden problematiserer de sosiale og kulturelle sidene ved steder som kan være avgjørende for stedets utvikling. Den avklarer aktørers ståsted og interesser som kan være avgjørende for en planprosess (Røe 2002). Disse teoretiske perspektivene vi har presentert skal hjelpe oss å forstå hvordan beboerne forstår Tromøya, og hvordan de identifiserer seg med øya.

Landskapsanalyse

Jeg har arbeidet med forskjellige karttema for å få en oversikt over de naturgitte omgivelsene jeg må forholde meg til i oppgaven. Jeg får i disse kartene kartlagt viktige naturressurser, landskap, miljø og vegetasjon. I forhold til plassering av skole er det viktig å se på terrengformasjoner som vil påvirke utbyggingen av området. Jeg har sett på infrastrukturen i området som viser de viktigste kommunikasjonsårene og hvordan disse forholder seg til kollektivknutepunkt. Målet er at skolen skal skape en synergieffekt for videre tettstedsutvikling. Det har derfor vært viktig å se på bebyggelsen på øya, tettheten av denne, og hvor stor avstanden fra bebyggelse til kommunikasjonsårer og offentlige funksjoner er. På Tromøya finnes den eldste bebyggelsen i kommunen og det har derfor vært viktig å kartlegge kulturminnevern. Ved flere gårder på øya dyrkes det fortsatt på store områder, og disse naturressursene er det viktig å ta hensyn til.

Stadkjennsleanalyse

Jeg har gjennom samtaler med beboere fått en oversikt over hvordan de ser på Tromøya, og hvordan de forholder seg til skolediskusjonen. Jeg har gjennom en gruppe på facebook, Tromøyfolk, fått innblikk i diskusjoner som opptar dem, hva som engasjerer og hva de synes er viktig i lokalsamfunnet.

Gjennom intervju med Arendal kommune har det kommet frem hvordan de selv ser på situasjonen og deres ønsker om Tromøyas utvikling.

Jeg har også lest gjennom dokumenter tilknyttet diskusjonen. Jeg har lest høring-sutalelser fra foreldreutvalget ved skolene og rådmannens befaling for lokalisering av ny skole. Jeg har fulgt med i kommunens lokalavis som har gitt en god beskrivelse av situasjonen.

Mulighetsstudie

En mulighetsstudie er en undersøkelse, analyse og evaluering av, i denne sammenheng, ulike lokasjoner for ny skoleutbygging. Studien baserer seg på undersøkelser og analyser som skal være utgangspunkt for en avgjørelse. En mulighetsstudie skal være objektiv og rasjonell og undersøke: styrker, svakheter, muligheter og trusler relatert til et område. I en slik studie er det viktig å se på historisk forankring og bakgrunn på stedet.

Hovedformålet og intensjonen med mulighetsstudien er å gi et faglig, kunnskapsbasert og konkret innspill til skolediskusjonen og tettstedsutviklingen på Tromøya.

Jeg skal undersøke de potensielle fordelene knyttet til prosjektet. Her skal jeg vurdere alle forhold og gi en total vurdering. Oppgaven skal svare på utfordringene, mulighetene og behovene som blir redgjort for i stedsanalysedelen.

På bakgrunn av innhentet informasjon og innspill har jeg vurdert situasjonen og drøftet det jeg mener er den best mulige anbefalingen av utviklingen som bør gjøres.

Jeg har tatt for meg ulike alternative lokaliteter og jobbet med et plangrep som jeg mener best svarer på problemstillingen. Jeg har sett på muligheter knyttet til organisering og ønsket utvikling. Oppgaven bør sees i sammenheng med en større strategi over skolen som funksjon i lokalsamfunnet.

Studien har foregått på et konseptuelt nivå, og må sees på som en overordnet strategi, mer enn en detaljert konkret utforming, da jeg har prøvd å gi et bilde på hvordan planen kan konkretiseres.

Matrise

Ved hjelp av en matrise har jeg tatt for meg hver lokalitet og drøftet disse opp mot kriteriene jeg har utarbeidet. Matrisen jeg har brukt inneholder en skala fra 1 til 5, der 1 er svært dårlig og 5 svært god. Ved å bruke denne metoden har jeg kunnet tydelig identifisere hvilken lokalitet som egner seg best for plassering av ny fellesskole på Tromøya. Matrisen er et godt verktøy for å kunne lettere sammenligne de ulike lokalitetene opp mot hverandre, basert på hva jeg mener er viktig for skolens plassering og stedets utvikling.

Scenario

Jeg har i denne oppgaven valgt å bruke scenarioer som et verktøy for å se på hvordan en ny skole og dens lokalisering kan påvirke Tromøya. Scenarioene er en metode for å se hvilken lokalitet som er best egnet i fremtiden, og viser de ulike effektene av skolelokaliseringen. Jeg har tatt utgangspunkt i realistiske utfordringer lokalitetene vil kunne møte i årene fremover, og drøftet hvordan en ny skole kan påvirke et område. Vil et alternativ peke i en retning det er bra å velge? Scenarioene baserer seg på politiske mål og tendenser i samfunnet, og forholder seg til en ønsket utvikling innenfor stedsutvikling.

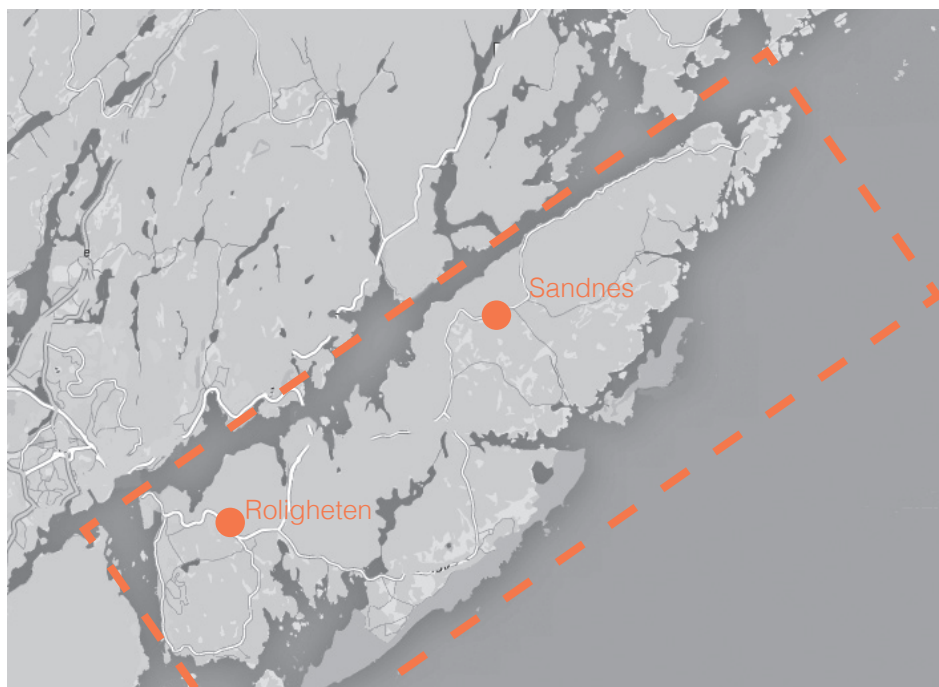
Tidsaspektet benyttet for scenarioet er 40- 50 år fram i tid.

Tromøya //

Avgrensning

Det valgte planområdet omfatter hele Tromøya.

Tromøya er en av tre større øyer som ligger langs Arendals kystlinje, tilhørende Arendal kommune. Tromøya er tilknyttet fastlandet med en bro. Øya er 12 km lang og har en spredt bebyggelse med stort ubebodd areal. Tromøy mangler i dag et sentralt senter for handel, næring og offentlige tjenester. Øya har to tyngepunkt med bebyggelse hvor man ser antydning til «senter». Det ene ligger øst på øya, ved Kongshavn. Her er det etablert barneskole, en matbutikk og boligområder. På vestsiden av øya er det mer utydelig hvor sentertyngdepunktet er, da senterfunksjoner som skole, sykehjem, butikker ligger spredt. Området her er mer bynært, da det går en ferge fra vest på øya på Skilsø til byen.



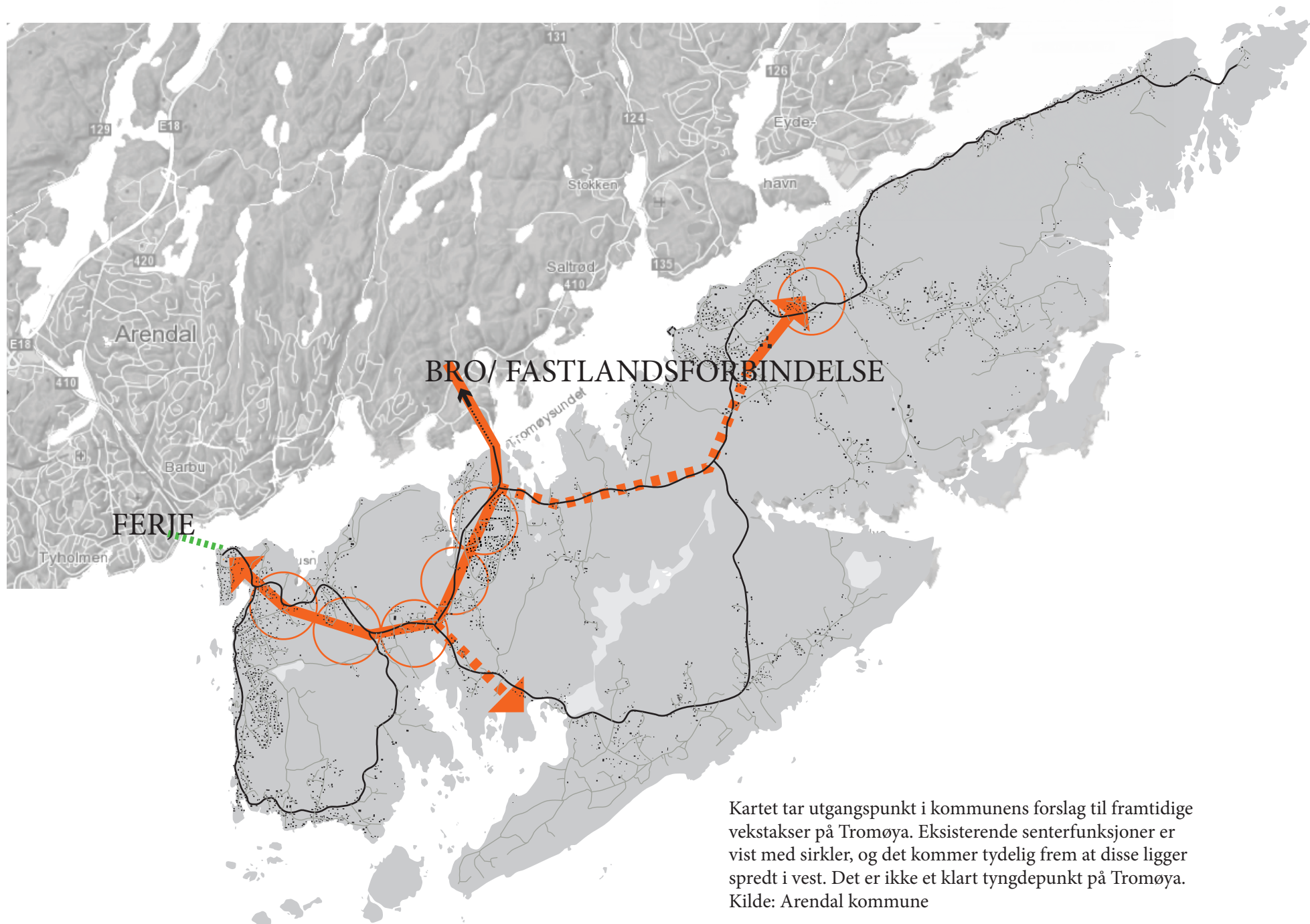
● Skoler

Oversiktskart over planområdet
Kilde: www.gulesider.no

Arendals innbyggertall er under sterk vekst, og for å imøtekomme denne veksten har kommunen utarbeidet en plan om utvikling av sentrale steder i kommunen. I denne planstrategien blir Tromøya nevnt som et av områdene som skal utvikles. Kommunen har vedtatt at det skal skje en utbygging omkring og nært opptil knutepunkt, og langs kollektivåre. En ønsket konsekvens er at fortettingen av boliger og bygg med blandede funksjoner og formål skal styrke nærmiljøet lokalt. Dette hindrer en spredt boligutbygging (Arendal kommune, 2012).

Tromøya har 3 skoler. Sandnes skole ligger øst for Tromøybrua og er en ren barneskole. På Roligheten vest på øya ligger både en barne og ungdomskole. Barn på øst blir skyssset med buss til ungdomskolen. Rådmannen anbefaler å legge ned skoledriften ved dagens Roligheten skole og Sandnes skole, og vil bygge en ny felles skole på Tromøy. Argumentasjonen er at skolene i Arendal vil bli styrket av den økonomiske gevinsten ved å ha kun én skole på Tromøy. En skole vil redusere utgiftene til drift, vedlikehold og administrasjon

Denne oppgaven tar for seg hvordan den nye skolen kan være med på å styrke kommunens mål om et styrket nærmiljøet på Tromøya.

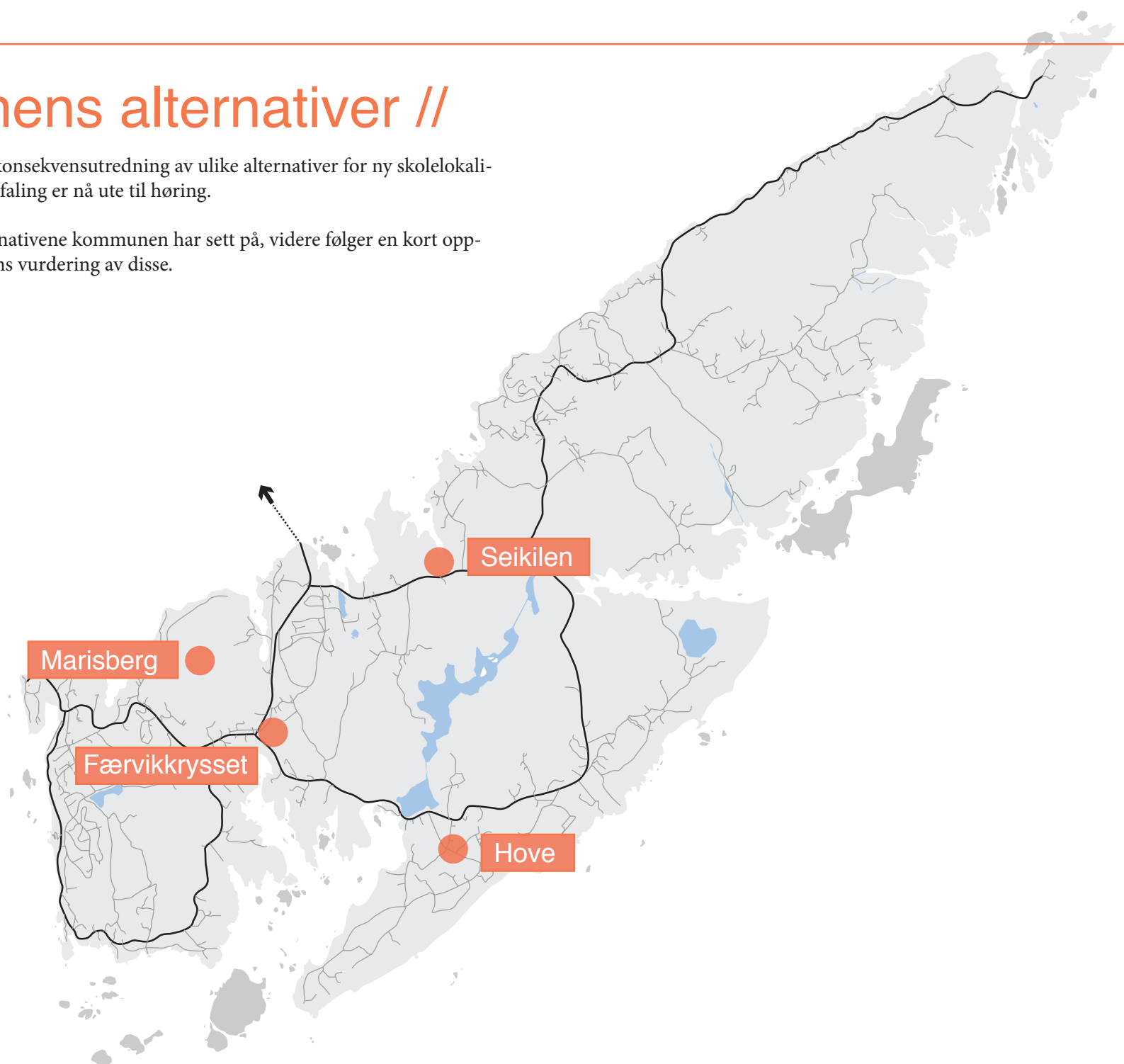


Kartet tar utgangspunkt i kommunens forslag til framtidige vekstakser på Tromsøya. Eksisterende senterfunksjoner er vist med sirkler, og det kommer tydelig frem at disse ligger spredt i vest. Det er ikke et klart tyngdepunkt på Tromsøya. Kilde: Arendal kommune

Kommunens alternativer //

Kommunen har gjort en konsekvensutredning av ulike alternativer for ny skolelokalisering. Rådmannens anbefaling er nå ute til høring.

Under er de utvalgte alternativene kommunen har sett på, videre følger en kort oppsummering av kommunens vurdering av disse.

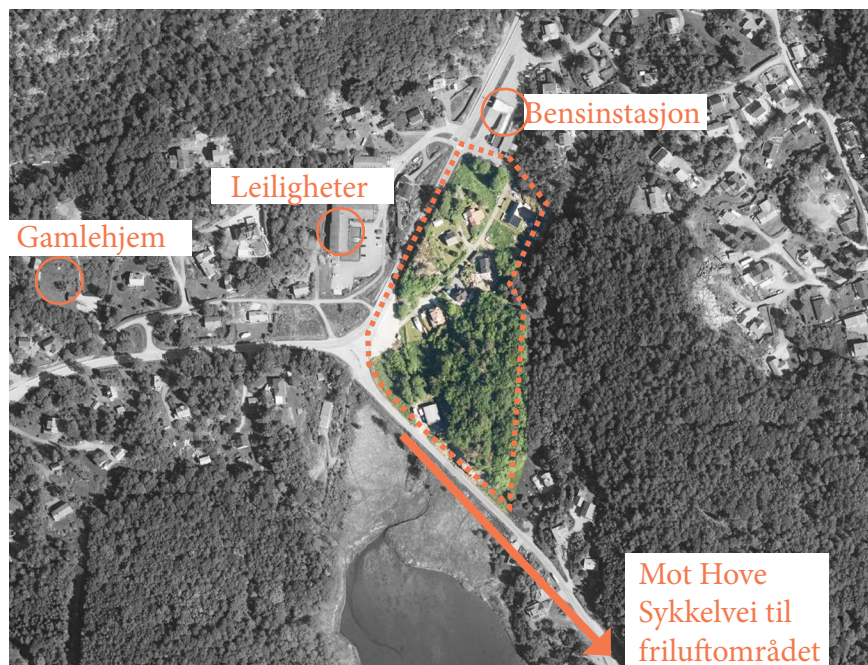


Færvikkrysset

Færvikkrysset er avsatt til LNF-område i kommuneplanen. Mulighetene for friluftsliv i området begrenses seg av at det er gjengrodd. Utbygging i området vil ikke berøre landbruksareal og er derfor ikke i konflikt med landbruksinteresser. Kommunen peker på at en liten kolle må trolig fjernes ved skoleutbygging. Området anses som for lite til både skole og hall.

Busser fra vest, øst og byen møtes i krysset. Ved å bygge ny skole her vil ca 60% av elevene har rett på skoleskyss, dette er det laveste av alle alternativene kommunen har sett på.

Plasseringen er det nærmeste man kommer et knutepunkt på Tromøya. Før kommunesammenslåingen lå rådhuset i dette krysset. Bygningen ble gjort om til leiligheter etter sammenslåingen. Området ligger nært opp mot eksisterende og planlagte boligområder (Arendal kommune, 2013).

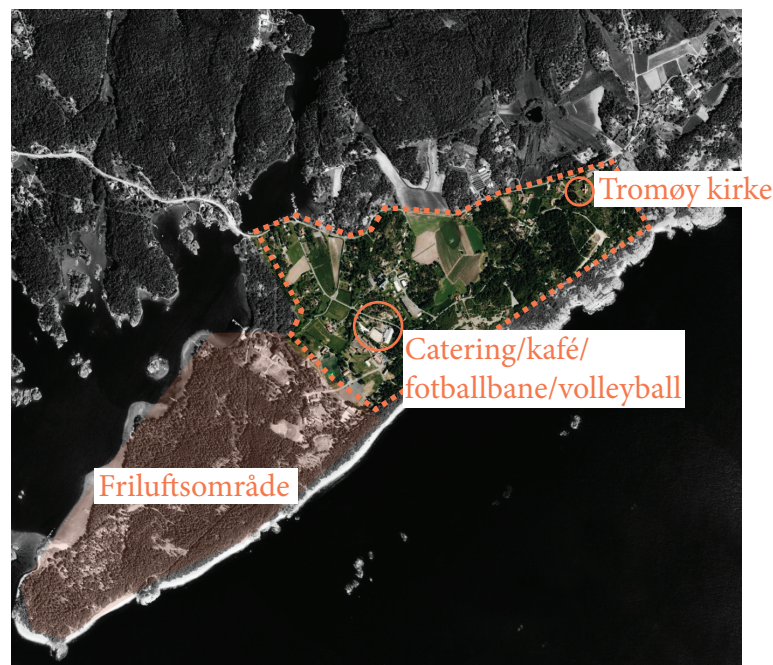


Hove

Store deler av Hoveområdet er underlagt vernebestemmelser. Området har svært stor verdi som friluftsområde. Hove er et svært populært turområde for hele Arendals befolkning. I tillegg til turstier, er det fotballbane og strandvolleyball baner.

Landskapshensyn tilsier at en ikke bygger store dominerende bygninger på Hove. Utbygging i området vil være i sterk konflikt med jordvern hensyn fastsatt i kommuneplanen. Kommunen ønsker ikke å fortette eller lage nye boligfelt i området. Bebyggelsen er spredt og det ligger mange gårder i området, mange er fortsatt i drift.

I områder som kan være aktuelle for utbygging, er det krigsminner fra 2. verdenskrig. Etablering i området vil forutsette grundige undersøkelser ettersom det allerede er registrert mange fornminner i samme område (Arendal kommune, 2013).



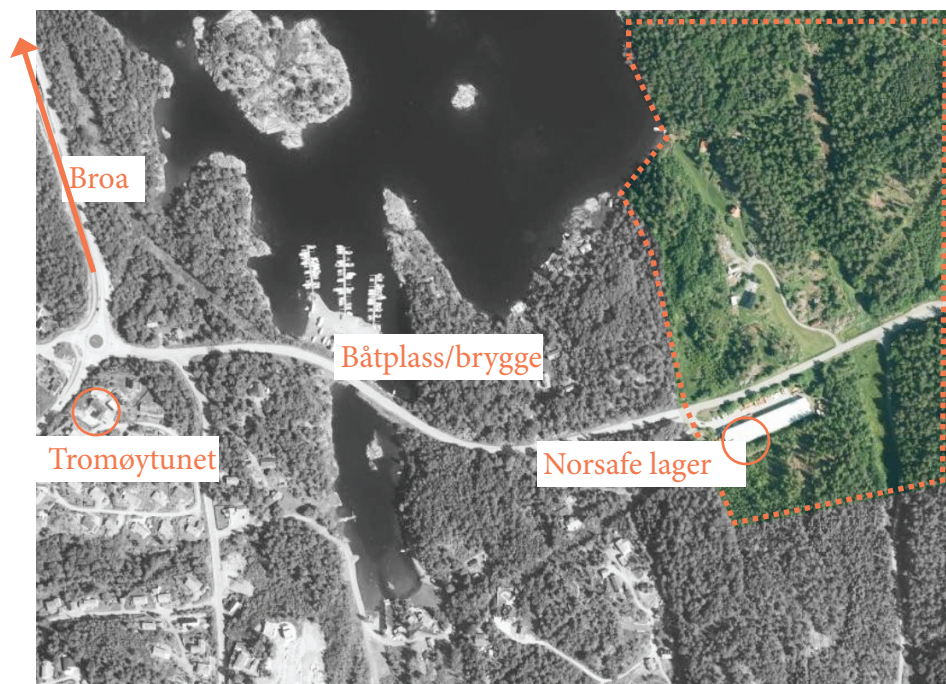
Seikilen

Etablering ved Seikilen/Vaagsnes vil ikke bygge oppunder eksisterende senterstruktur.

Området ligger langs hovedveien mot øst. Å etablere en ny skole her vil føre til at om lag 74 % av elevene på Tromøy må ha skoleskys.

Terrenget i området har betydelige høydeforskjeller. Ved Seikilen er det registrert en del steingjerder. Disse vil en eventuelt forsøke å ta hensyn til. Ingen fornminner framgår av kartet. Det må igangsettes kulturminneregistrering før bygging.

Ved Seikilen er det landbruksareal som er av lokal viktighet, men disse kan unngås ved utbygging. Dette vil bli et hensyn som må ivaretas ved utbygging i dette området (Arendal kommune, 2013).



Marisberg

Skolen skal legges nært opptil den store boligutbyggingen på Marisberg, og kommunen mener denne plasseringen vil bidra til å styrke lokale samfunnsfunksjoner på Tromøy. Den vil da ligge i nærheten av private servicefunksjoner (bensinstasjon og forholdsvis nær Tromøytunet).

Terrenget i området har betydelige høydeforskjeller. Utbygging i området vil ikke berøre landbruksareal og er derfor ikke i konflikt med landbruksinteresser. På Marisberg er det avmerket et større viltområde, men i tidligere planprosesser har dette blitt akseptert som utbyggingsområde.

Det er planlagt en ny rundkjøring i forbindelse med boligutbyggingen på Marisberg. Skolens lokalitet vil ligge inn på boligområdet, et par hundre meter fra hovedveien. En skole på Marisberg vil føre til at om lag 62 % av elevene vil ha rett til skoleskys (Arendal kommune, 2013).



Rådmannens innstilling

Rådmannen i Arendal anbefaler en ny 1-10 skole for hele Tromøy på Marisberg. Rådmannen anser Marisberg som det beste alternativet med tanke på fremtidig boligbygging, kollektivakser og samfunnsutvikling. Rådmannen mener videre at det både er økonomisk og skolefaglig den beste løsningen.

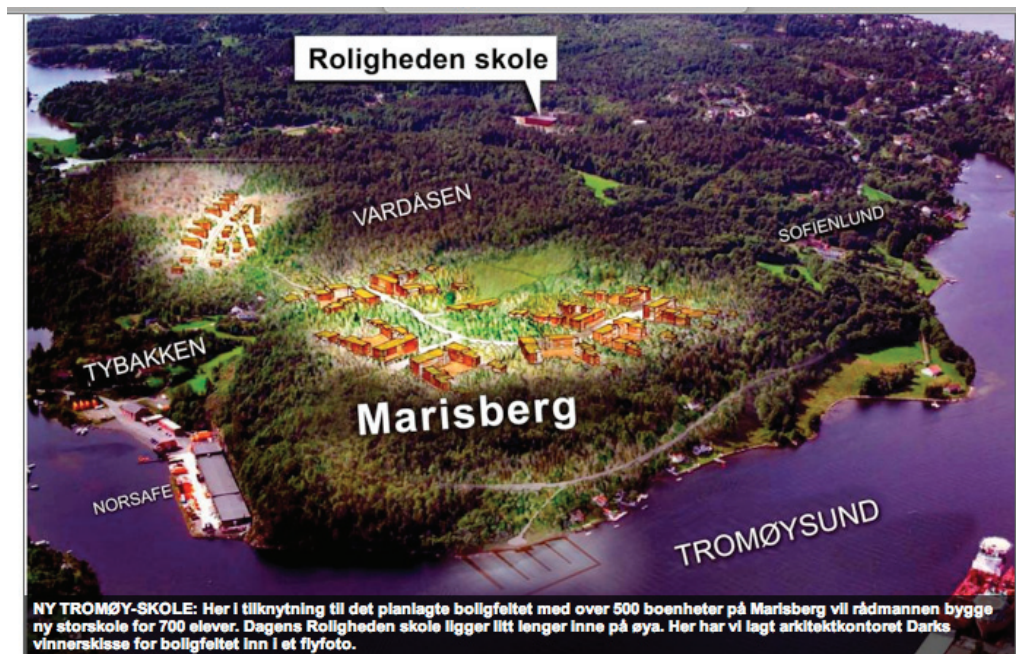
Rådmannen foreslår å legge ned skoledriften ved dagens Roligheten skole og Sandnes skole når en ny skole på Tromøy står ferdig og at elevene overføres til denne.

Rådmannen mener at å sammenslå skolene, vil utgiftene til drift, vedlikehold og administrasjon reduseres.

Han mener det er grunnlag for å se en så stor offentlige investering som skoleutbygging i sammenheng med muligheten til å styrke lokalsamfunnsfunksjoner ved å bygge oppunder grunnlaget for ulike servicefunksjoner i et lokalsamfunn. Etablering av en ny skole med tilhørende tilrettelagte uteområder vil få begrensede ringvirkninger ved eksisterende plassering, da det er for få boliger nært på skolearealet. Dagens skole er ikke lokalisert slik at den bygger oppunder dagens service funksjoner. Heller ikke lokalisering ved Sandnes skole vil ha vesentlig betydning for dagens senterstruktur på Tromøy. Etablering av ny skole på Marisberg vil ha betydning med henblikk på å styrke øyas servicefunksjoner som bensinstasjonen og Tromøytunet. Dette er bakgrunnen for rådmannens anbefaling.

I konsekvensutredningen er det lagt opp til en to-delt løsning for hallkapasitet.

Tromøyhallen skal oppgraderes og benyttes som idrettshall for skolens elever. Løsningen baserer seg da på at elevene skal gå fra skolen og ca. 500 meter til Tromøyhallen. Videre innebærer forslaget at det skal bygges en enkel gymsal i tilknytning til den nye skolen. Sammen med tyngre boligutbygging vil det bidra til å styrke lokalsamfunnsfunksjoner på Tromøy (Arendal kommune, 2013).



Vil bygge storskole for 700 elever på Marisberg

Rådmannen i Arendal har klar sin anbefaling for fremtidig skole på Tromøy: Bygg ny skole på Marisberg og selg dagens skoler Roligheden og Sandnes.

FAU Roligheten og Sandnes

FAU Roligheten stiller seg bak Rådmannens anbefaling om en ny fellesskole på Marisberg, i motsetning til FAU Sandnes. Nedenfor er en kort oppsummering av punktene fra FAU Sandnes:

Utvalget mener skoletomten ligger for langt vekk fra fylkesveien. Ved å flytte skoletomten nærmere fylkesveien vil funksjonene rundt skolen bli mer synlig og virkningen for å styrke et lokalsenter på Tromøy vil øke. Utfordringen med å legge ny skole nærmere fylkesveien vil imidlertid være økt distanse til Tromøyhallen.

Utvalget peker på skillet mellom øst og vest, og erkjenner at en felles skole vil kunne være et bidrag til å redusere dette skillet.

FAU fremmer samtidig en bekymring på vegne av beboerne på østsiden av Tromøy knyttet til eiendomsprisutvikling ved en eventuell nedleggelse av Sandnes skole. De påpeker at denne problemstillingen mangler i konsekvensutredningen. Det er mange som har bygd boliger på østsiden de siste årene, og disse vil få redusert verdi på eiendommen hvis rådmannens anbefaling vedtas.

De stiller seg kritisk til en felles barneskole, og mener nærmiljøet rundt Sandnes er viktig å beholde. Nærhet til sin lokale skole har en stor verdi for nærmiljøet.

De har vanskelig for å forstå at kommunen foreslår å legge ned en velfungerende skole, og er skeptiske til hva en oppnår med en ny og større felles skole.

Skepsissen til å legge ned skoledriften på Sandnes er også knyttet til en bekymring for fritidstilbudet som Østre Tromøy trim og idrettsklubb over flere år har bygd opp rundt Sandnes skole, med kunstgressbane og klubbhus. Kunstgressbanen representerer en viktig hjørnestein i lokalmiljøet øst på Tromøy. Det er uttrykt stor bekymring for hva som vil skje med dette tilbudet, dersom skolen flyttes til Marisberg og skolebygningene selges.

I dag er det veldig få som har krav på skoleskyss for å komme til Sandnes skole. Mange barn kan gå eller sykle til skolen, noe som bidrar til et positivt bidrag til folkehelsen. Ved en nedleggelse av skoledriften på Sandnes vil nær 100% av elevene fra østsiden av Tromøy ha krav på skoleskyss. Fau er bekymret for om det kollektive busstilbudet vil bli bra nok.

Standpunktet fra Sandnes FAU kan kort oppsummeres som følger:

*Ja til ny ungdomsskole på Marisberg så raskt som mulig.
Nei til nedleggelse av Sandnes skole.*

Basert på ovenstående grunnlag kan ikke FAU ved Sandnes skole på det nåværende tidspunkt tilslutte seg rådmannens forslag om at driften av Sandnes skole flyttes til Marisberg om ca. 10 år. Vi forventer at Sandnes skole vedlikeholdes tilfredsstillende i årene fremover.

FAU (2014)

Intervju med Arendal kommune

Dette er første gang et stedsutviklingsperspektiv er tatt med i vurderingen når en ny skolestruktur diskuteres. For den nye skolen på Saltrød, kommer dette perspektivet for sent. Skolens plassering ligger i et boligområdet, utenfor Saltrøds utviklingsstrategi. Skolen har ingen kontakt med tettstedets kjøpesenter eller veien gjennom området.

Selvom en ny skole på Marisberg kom best ut i konsekvensutredningen er det usikkerhet i kommunen om dette er den optimale plasseringen for videre utvikling på Tromøya. Flere nevner at skolen burde ligge langs fylkesveien. De peker allikevel på de gode solforholdene på platået der skolen er planlagt.

Det er ikke penger til ny hall i første omgang, dette er en av hovedgrunnene til at Marisberg er lokaliteten som blir anbefalt. Ved å etablere en sti gjennom skogen vil det være 500 meter å gå til eksisterende hall.

Mike Fuller-Gee mener at ved å legge skolen for langt opp i området vil den miste den opplagte virkningen en skole kan ha ved en riktig plassering. En ny skole bør være visuell for hele befolkningen, og bygget kan bidra til å styrke stedsidentiteten på Tromøya. Denne nye investeringen må vises, mener han.

DEL 2

Teori

I denne delen presenteres teori om stedsutvikling og gode referanseprosjekter

Stedsutvikling //

For å nå nasjonale mål har stedsutvikling blitt et viktig virkemiddel i planleggingen i kommunene. Sentrale mål, som å redusere utslipp, effektiv arealutnyttelse og mer tilgjengelighet kan nås hvis vi er konsekvente på hvor vi lokaliserer virksomheter og hvor vi bygger ut.

Transportøkonomisk institutt har slått fast at det er en sammenheng mellom arealdisponering og transportbehov; "transportbehovet er en funksjon av variabler som utbyggingtetthet, nærhet til kollektivtransport, samt et utvalg aktiviteter i nærområdene" (TØI, 2010).

Boliger og arbeidsplasser innenfor kollektivknutepunkt og høy tetthet regnes som avgjørende for å redusere transport. Tetthet gir flere avganger og flere holdeplasser. Arbeidsplasser og viktige offentlige funksjoner plassert sentralt gir færre bilister enn hvis disse funksjonene ligger spredt.

Offentlige funksjoner som skole, er relevant i denne sammenheng, og på Tromøya bør denne sees i sammenheng med boligfortetting. Nye utbyggingsområder må bygges ut på riktig sted for å redusere klima og transportbehov.

Kommunenstruktur i Norge

St. Meld. 12, Stat og kommune – styring og samspill

I dag baserer kommunesystemet seg på at kommunene skal styres i en felles retning med utgangspunkt i nasjonale interesser. Dette systemet kalles generalistkommunesystemet, og betyr at alle kommuner har de samme oppgavene. Gjennom norsk lovgivning er kommunene gitt ansvaret for grunnleggende nasjonale velferdsoppgaver. Kommunen skal sikre demokratiske funksjoner, være offentlige tjenesteytere og jobbe med planleggings- og utviklingsoppgaver i lokalsamfunnet. Oppgavene er uavhengig av kommunens størrelse. Dette systemet har gitt gode vilkår for desentralisering og derfor vært svært viktig i velferdsstatens oppbygging.

I dette systemet fugerer kommunen som en samfunnsaktør. Gjennom systemet tilrettelegger man for velferdspolitikken i alle deler av landet. Dette betyr at alle innbyggere i hele landet har de samme tjenestetilbudene. Hovedprinsippet er at kommunesektoren blir statlig styrt gjennom en økonomisk og juridisk rammestyring. Disse rammene gir allikevel rom for lokale prioriteringer og tilpasninger, som at kommunen selv har ansvar for ressurs- og pengebruk. Kommunestyret er øverste beslutningsorgan, innenfor de rammebetingelsene staten har gitt. Med utgangspunkt i denne organiseringen vil man kunne justere nasjonale, regionale og lokale interesser ned til et kommunalt format.

Det blir først og fremst fokusert på utviklingen av samferdsel og infrastruktur, miljø og næringsutvikling for å utnytte lokale og regionale fortrinn.

Systemet har også sine utfordringer. Større kommuner vil for eksempel ha flere ansatte og dermed en større bredde innenfor fagkompetanse enn i småkommunene. I småkommunene vil det derimot være en fordel å ha nærhet og lokal kjennskap til utfordringene i kommunen.

Regjeringen vil beholde rammestyringen som et prinsipp, og mener det er viktig for den statlige styringen. Med en rammestyring må kommunene gjennom visse politiske prosesser som er sikrer at lokale oppgaver og utfordringer tilpasses den statlige velferdspolitikken. Samtidig vil kommunene ha mulighet til å tilpasse lokale forutsetninger og egne prioriteringer. Å kunne påvirke egen hverdag og lokalsamfunn vil være med på å skape engasjement i lokalpolitikken (St.meld nr.12 (2006-2007)).

I tiden fremover vil det bli spennende å se om ny regjering vil endre på dagens kommunestruktur. Erna Solberg har tidligere vært ute med at Høyre vil gi kommunene enda mer ansvar. Ved å gi hver enkelt kommune mer makt, vil det ikke lenger være en instans som kan overprøve kommunen når planleggingen ikke samsvarer med nasjonale føringer.

Hvorfor stedsutvikling?

Norges veldstandsøkning etter krigen førte til en stor boligspredning utover større områder. Samtidig ble flere små bysentra erstattet av kjøpesentere og handelsområder bygget for bilbruk. Dette førte til at de tradisjonelle tettstedene fikk en mindre viktig betydning og tettsteder ble tomme og livløse. På 70-tallet ble det etablert virkemidler for stedsutviklingstiltak, og denne distriktspolitikken var grobunn for videre satsing på distrikt- og næringspolitikk på 80-tallet. Statens Nærmiljøutvalg (SNU) ble etablert i 1981, og politikken la vekt på nærmiljøet der helhetstenkning og fellestilltak var i fokus. Det ble viktig å utvikle næring, tilrettelegge for aktiviteter og kultur, og ikke minst legge vekt på de fysiske omgivelsene. Visuelle uttrykk som estetikk og møteplasser ble for mange synonymt med stedsutvikling på 90-tallet.

Ved tusenårsskiftet ble det igjen fokus på en helhetlig planlegging av et sted. Klima og miljøpolitikk stod i fokus, og det ble viktig å tilrettelegge for mer miljøvennlig by- og tettstedspolitik. Ikke bare ble fysiske omgivelser vektlagt, men tema som bærekraftig utvikling, sosiale forhold, levekår, verdiskaping og attraktivitet ble viktige i denne sammenhengen. Kommunen fikk større ansvar, og ble tildelt rollen som samfunnsutvikler ved at staten utvidet det lokalpolitiske handlingsrommet.

Det er flere stortingsmeldinger som tar for seg stedsutvikling i nærmiljøer:

St. prop nr 1(2007-2008) Politisk samarbeid om å bygge fremtidens byer

Det skal være attraktive lokalsamfunn i hele Norge. Folk skal ha valgfrihet til å bo der de ønsker, og da må hele landet taes i bruk, bygd eller by. Det skal tilrettelegges for gode arbeidsplasser og levevilkår, og hovedtrekk i bosettingsmønsteret skal opprettholdes.

St. 21(2005-2006) Hjerte for heile landet

En strategi er å styrke lokal og regional vekst, få til en balansert utvikling mellom by og land. Nasjonal politikk må tilpasses ved å desentralisere ansvar og virkemidler.

St. 25(2008-2009) Lokal vekstkraft og framtidstru om distrikt og regionalpolitikk

NOU 2006:7 Det lokale folkestyret i endring?

Attraktive steder lokker attraktive bedrifter og arbeidskraft. Dette fører til næringsutvikling og verdiskaping. Det finnes flere eksempler på byer som har jobbet med å forandre image, fra å være et uattraktivt område til å bli en populær by. Drammen har oppnådd denne snuoperasjonen. Her har kommunen jobbet hardt som samfunnsutvikler og hatt en sentral rolle i planleggingen i motsetning til å gi ansvaret til private utviklere.

Mindre prosjekt kan også ha effekter for stedet. På mindre plasser er dette ofte tydeligst. Flere kommuner har blitt bevisste på viktigheten av å satse på stedsutvikling. I sommer deltok jeg på et seminar i regi av fylkeskommunen der alle kommunene i Aust-Agder var samlet. Her ble det vist flere eksempler fra de ulike kommunene om effekter av denne satsingen. De viste til gode medvirkningsprosesser og mindre småprosjekt løftet frem av lokalbefolkningen selv.

Kommunen må ha en langsiktig og helhetlig plan for å lykkes, og være trofast i styringen mot deres mål (Jensen & Christoffersen, 2009). For å få til en god utvikling er det viktig for kommunen å ha klare mål og visjoner for byen/stedet. Hvordan skal stedet oppfattes, hva som er viktig for stedet, stedets innhold, og ikke minst hva beboerne mener er viktige satsingsområder for trivsel.

“Stedets egen identitet og særpreg bør ligge til grunn i stedsutviklingen, og bør sammen med den lokale natur- og kulturarven brukes som ressurs i utviklingen av stedet” (Jensen & Christoffersen, 2009).

På nettportalen stedsutvikling.no har regjeringen listet opp positive effekter for stedsutvikling:

- Stedsutvikling kan bidra til reduserte klimautslipp
- Stedsutvikling er viktig for å sikre bosetting
- Stedsutvikling er bra for næringsutvikling
- Stedsutvikling styrker kommunens rolle som samfunnsutvikler
- Stedsutvikling styrker lokaldemokratiet
- Stedsutvikling skaper stolthet, optimisme og tro på egne krefter
- Stedsutvikling bidrar til å skape et positivt omdømme

ABC-prinsippet //

Rett virksomhet på rett plass

Planlegging etter ABC prinsippet går ut på å få rett lokalisering av virksomheter ut fra en hensiktsmessig transporttilgjengelighet.

Prinsippet er utviklet i Nederland i 1989 og innebærer at det skal utarbeides retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet. Dette prinsippet skulle benyttes i arealplanleggingen på statlig, regionalt og lokalt nivå. Bakgrunnen for dette systemet er miljøproblemene knyttet til samferdsel og fremkommelighetsproblemer på vegnettet. Gjennom en plan for lokalisering av næringsvirksomhet i forhold til kollektivnett og veinett er målet både å redusere bruken av personbil, og å tilfredsstille tilgjengelighetsbehovene med god utnyttelse av de samlede areal- og transportressursene.

A-lokaliteter

Plasseres sentralt i byen og har god dekning med kollektivtrafikk. Dette er virksomheter som har mange besøkende, men som ikke er avhengig av bil i driften sin. Blandt disse regner vi kontorbedrifter og utdannings- og helseinstitusjoner.

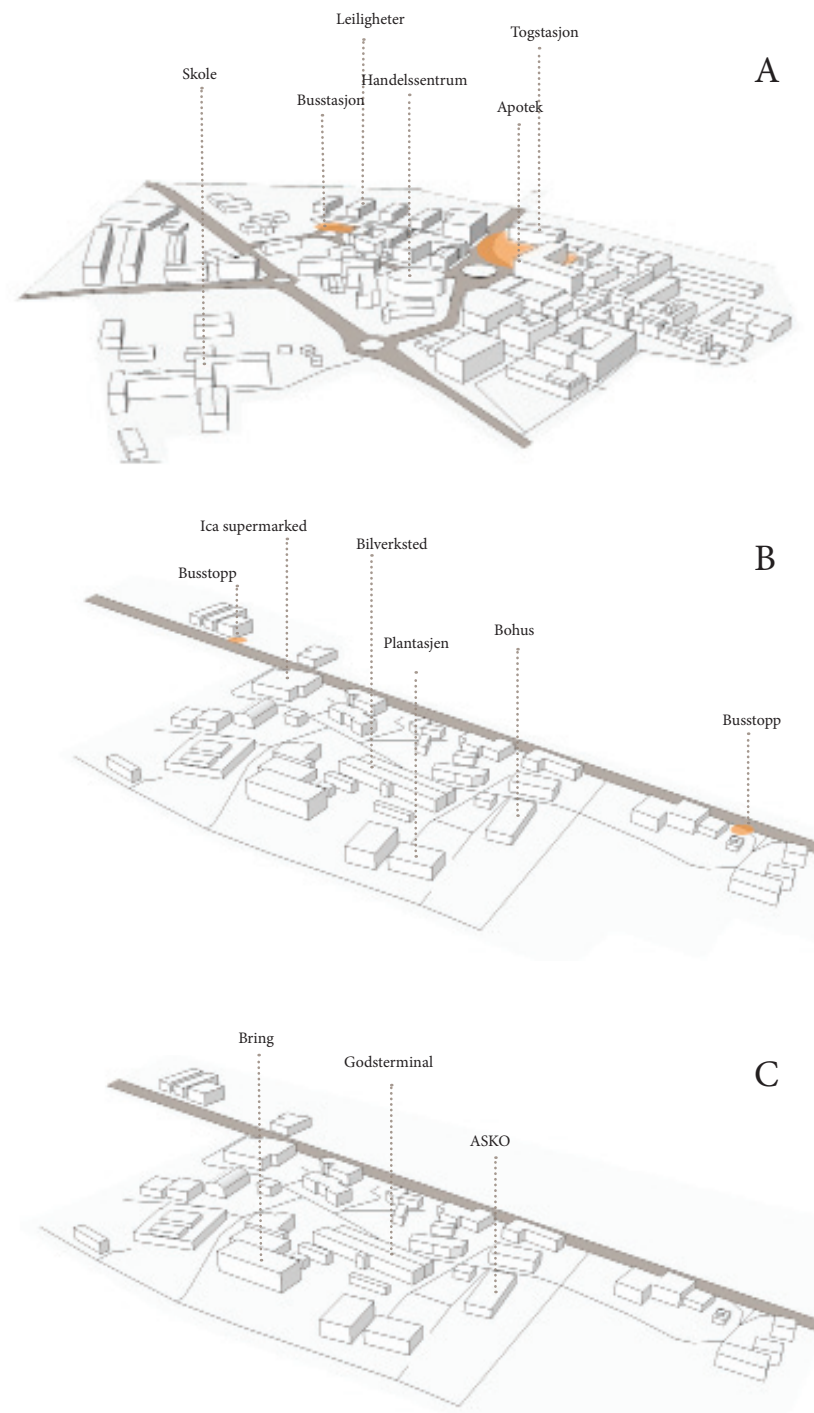
B-lokaliteter

Disse virksomhetene har middels kollektivtilgjengelighet og middels biltilgjengelighet. Dette regnes som litt mer plasskrevende virksomheter som lettere industri, salg og service.

C-lokaliteter

Dette er mer plasskrevende virksomheter som lokaliseres utenfor eller mellom større sentra. Disse virksomhetene er avhengig av bilbruk og har relativt få ansatte. Eksempler på slike virksomheter er lager-, engros- og transportfirmaer.

Ved valg av lokalisering av en ny skole på Tromøya vil det være viktig å plassere denne i henhold til ABC-modellen, altså i den såkalte A-lokaliteten. Det vil være viktig at den nye skolen er tilknyttet fylkesveien og kollektivtraseen, det er også viktig at den er tilknyttet andre virksomheter på Tromøya for å få til en ønsket flerbruksfunksjon. Dette vil generere minst mulig transport (Regjeringen.no, NOU 2001:7 og Temarapport.)



Offentlige rom //

Hva skal til for å gjøre et sted attraktivt for alle mennesker?

Jan Gehl er en av flere arkitekter og planleggere som har jobber med en tilnærming der ”menneskenes behov er i fokus”, når det er snakk om uterom.

Flere av Gehls prinsipper kan brukes i offentlig rom og romforløp.

I hans bok “Cities for people” fra 2010 er uterommene et tema og Gehl tar for seg hva som gjør en by god og levende.

Boken viser at når kvaliteten på uterom økes, får valgfrie aktiviteter mulighet til å utvikle seg; og med et økt aktivitetsnivå vil også de sosiale aktivitetene øke omfattende. Gehl definerer nødvendige aktiviteter som for eksempel det å gå på jobb eller skolen, vente på bussen, bringe ut varer osv.

De valgfrie aktiviteter blir beskrevet slik:

I den andre enden av denne skalaen finnes de overveiende rekreative, valgfrie aktiviteter, som den enkelte måtte ha lyst til: å promenerer, å stå for å se på byen, å sitte for å nyte utsikten eller det gode været osv. Det store flertall av de mest attraktive og populære byaktiviteter hører til i denne gruppen av valgfrie aktiviteter, som har god bykvalitet som forutsetning.

De sosiale aktiviteter beskrives av Gehl som:

Det er de mange passive se- og hørekontakter: Å se på mennesker og følge med i hva som foregår. Det er en beskjeden, upretensøs kontaktform og ellers den mest omfattende sosiale byaktivitet overhodet. (...) Det er de mer aktive kontakter. Det utveksles hilsener og tales med bekjente man møter. Det er tilfeldige møter og små samtaler ved markedsbodene, på benker og hvor det ventes. Det spørres om veien og utveksles korte setninger om været eller om ventetida til neste buss. (...) Endelig finnes den store gruppen av mer eller mindre planlagte fellesaktiviteter: markeder, gatefester, møter, opptog og demonstrasjoner.

Hva gir et fysisk miljø av høy kvalitet? Jeg tar forbehold når jeg refererer til Gehl, med at jeg abstraherer prinsippene han har utarbeidet. Han utarbeidet prinsippene med tanke på byplanlegging, men jeg mener de også kan anvendes i denne konteksten når det er snakk om tettstedsutvikling og offentlige steder der ute og inne går over i hverandre.

Noen av Gehls retningslinjer til vår kontekst

Å samle ulike funksjoner på et sted sikrer bruken, mennesker og begivenheter på stedet. Disse forskjellige funksjonene vil skape allsidighet, opplevelsesrikdom, sosial bæredyktighet og trygghet. Det vil også være viktig å invitere til opphold. Dette gir en fornemmelse av en livlig møteplass. Disse prinsippene er viktige for et levende bysentrum. For et knutepunkt av en viss størrelse vil ofte trengselen av mennesker være noe som kommer av seg selv (Gehl, J. 2010).

Tromøya mistet sitt “sentertyngepunkt” etter sammenslåingen med Arendal kommune i 1992. Tilbudene må en inn til Arendal by for å finne. For å få til kommunens ønske om en stedsutvikling på øya, vil denne blanding av funksjoner kunne skape disse sosiale møteplassene og gjøre Tromøya til et mer attraktivt sted. Er beliggenheten riktig vil slike samlokaliseringer være mulige. Den nye skolen bør brukes i denne sammenhengen. Skolen bør sees i sammenheng med andre offentlige funksjoner på Tromøya. Skolen kan bidra til å skape synergieffekter for en videre satsing mot et tydelig sentertyngepunkt.

Korte gangavstander kombinert med fysisk romslighet er en av de viktigste utfordringene mot en slik utvikling.

Lokale møteplasser //

Teknologien har gjort at vi i dag kan bruke tjenester på en annen måte enn før, noe som gjør at hverdagen og arbeidslivet vårt organiseres annerledes enn tidligere. Denne mobiliteten har gitt oss frihet, men har også påvirket de sosiale- og fysiske strukturene i byene og lokale nærmiljø. Byene vokser og blir større, mens tettsteder kjemper for å beholde befolkningsveksten oppe og tiltrekke seg unge tilflyttere til kommunen.

Kommunen må ha et konkurransedyktig arbeidsmarked og god bokvalitet på stedet for å få den økende befolkningsveksten de ønsker. Temaet stedsidentitet og imagebygging har derfor blitt viktige strategier innenfor stedsutviklingen, for kommuner som jobber mot dette målet.

For at et sted skal oppfattes attraktivt for folk og bedrifter er det viktig med en tydelig stedsidentitet. Denne er med på å skape samhold og popularitet i befolkningen. For at et lokalsamfunn/sted skal fungere godt er møteplasser viktige. Her kan innbyggerne møtes i uorganisert samhandling. Mangel på møteplasser kan være frustrerende, særlig for ungdom. Det er ofte de som trenger et sted å være. Er man ikke med i organisert idrett, er det ikke mange alternativer for ungdom på Tromøya.

Nå bor man ofte tett men uten kontakt. Ensomhet sies å være den store folkesykdommen i Norge, og det er derfor et stort behov for å møte folk utenfor hjem og jobb, på et offentlig sted for alle og enhver.

Gullestad mener at betydningen av sted, og da særlig nabolag, er endret. Tidligere var nabolaget en sentral arena og møteplass. For hjemmевærende mødre og barn som kom tidlig hjem fra skolen, var det vanlig å være sammen med de andre i nabolaget. Det sosiale båndet som oppstod mellom naboene var særlig tydelig på 50-tallet (Gullestad, 2006, s. 107). Etterhvert ble barnehage mer vanlig, og kvinnene ble stadig mer yrkesaktive. Dette førte til at det ble skapt nye sosiale bånd utenfor nabolaget, og nabolaget mistet ens betydning. Gullestad peker på at høyere mobilitet i familien, i tillegg til nye kommersielle møteplasser har bidratt til at nabolaget ikke lenger er like viktig som det en gang var (Gullestad, 2006, s. 109).

Hvordan byene og tettsteder opprettholder, eller eventuelt tilrettelegger for nye, fysiske møteplasser er derfor viktige elementer i stedsutviklingen.

Kulturelle samlingspunkt og offentlige funksjoner er i stor grad arenaer for slik nettverksbygging.



Verdien av skolen som offentlig funksjon //

Ved å undersøke hvor skolene er lokalisert på tettsteder rundt i Norge, er det en klar tendens at skoler ofte har blitt plassert i utkanten av boligområder mot grøntområder og skog. Under en samtale med skoleansvarlig for Arendal kommune kom det frem at skolen og dens plassering ikke har vært diskutert i et stedsutviklingsperspektiv i lignende prosesser før, og det er først nå debatten om skolens lokalisering blir diskutert i denne sammenheng.

God stedsutvikling skapes på flere nivåer, og på flere arenaer. Tilrettelegging av gode bo- og oppvekstvilkår, skoler og barnehager, muligheter for en aktiv fritid for alle, lett tilgjengelige helsetjenester er noen av faktorene som kjennetegner et levedyktig og inkluderende lokalsamfunn.

Ved å se på eksempler der skolen er plassert i sentrum av byen/tettstedet er det tydelig å se at en skole plassert sentralt i et knutepunkt skaper liv på stedet.

Skolen er en stor utgiftspost for kommunene i dag, og med denne store investeringen for kommunen vil det være viktig at skolens fasiliteter også kan brukes etter skoletid. Hall og saler bør kunne brukes til trening og andre fritidsaktiviteter eller møter, uteområdene til organisert idrett osv. Et svømmebasseng er et attraktivt tilbud til elever, men også til lokalbefolkningen. Ved å legge disse funksjonene sentralt i tettstedet, vil det øke tilgjengeligheten og dermed attraktiviteten. Skolen kan med en sentral plassering tilrettelegge for aktivitet og menneskeliv, og på denne måten være med å skifte tidsrytmen på stedet.

I dag ligger skolepolitikkenes fokus i større grad på skolen i seg selv, enn på omkringliggende faktorer.

Forrige semester jobbet jeg med et prosjekt på Saltrød, da jeg jobbet med utviklingen av sentertyngdepunktet på stedet. I den forbindelse gjorde jeg intervjuer med elevene på skolen. Det har ikke blitt foretatt intervju av elever på Tromøya, men jeg vil hevde med bakgrunn fra forrige prosjekt som har flere likhetstrekk til Tromøya, at skolen har en sentral rolle i hverdagen, ikke bare som læringsintusjon, men som et sted hvor man møtes og finner venner. Det er en plass hvor man tar del i et sosialt miljø. Steder og stedstilhørighet er svært viktig for oss, og skolen har en viktig rolle som stedlig faktor.

Transportøkonomisk institutt så på bydelen bjerke i Oslo, og kom frem til at "felles lokale arenaer er så viktige". De samler på tvers av alder, kjønn, bomiljø og kulturell bakgrunn. Her peker rapporten på at skolen ofte har en slik samlende lokal funksjon, siden svært mange på et sted har, eller har hatt, et forhold til den som elev eller forelder (Transportøkonomisk institutt, 2008).

At elevene skal utvikle sin sosiale og kulturelle kompetanse, og oppleve trygghet og sosial tilhørighet på skolen, er nedfelt i henholdsvis læreplanen og opplæringsloven («Opplæringslova», 1998, s. § 9a–3, «Prinsipper for opplæringa», 2006).



Referanse prosjekt //



Seljord barneskole er den største barneskolen i kommunen, og ligger midt i Seljord sentrum ved sida av ungdomsskolen.



Hurdal skole og kultursenter er et prosjekt som stod nytt i januar 2014. Hurdal har slått sammen tre skoler til et nytt bygg, som i tillegg til skole også skal fungere som bygdas storstue med forsamlingslokale og ha flere rom for kulturaktiviteter. Skolen er plassert midt i sentrum og bygget inneholder kommunens barne- og ungdomsskole og kommunens kulturhus med kino, folkebibliotek, lydstudio, allrom og flerbrukshall. Skolen forbinder sentrum av Hurdal med et eksisterende kommunalt idrettsområdet som ligger på et lavere nivå der det også er planlagt ny flerbrukshall for skolen og bygda.

DEL 3

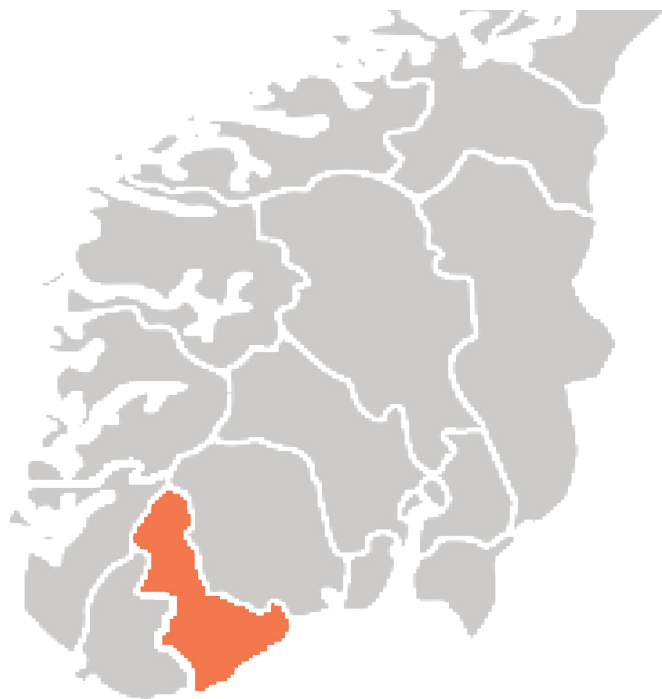
Historisk bakgrunn

Denne delen presenterer kommunens historie. Effektene av fastlandsforbindelse, kommunesammenslåing og sekundær bosetting blir presentert for å forstå Tromøyas strukturendring og utvikling.

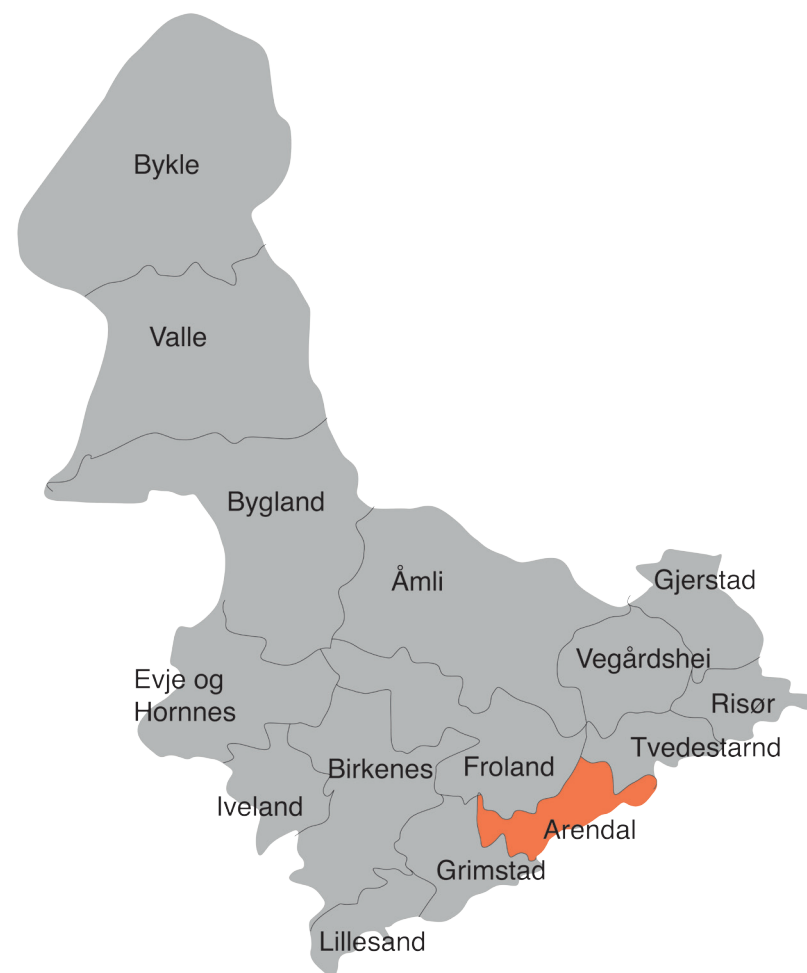
Beliggenhet //

Aust-Agder fylket ligger syd i Norge, og Arendal er den største byen i Aust-Agder. Arendal grenser til Grimstad kommune i sørvest, mot Froland i nordvest og Tvedestrand i nordøst. Kommunen har også en lang kystlinje mot Skagerrak i sydøst.

Kommunens fastland omringes av øyene Tromøy og Hisøy, som i ulik grad fremstår som selvstendige steder.



Aust Agder fylket



Arendal //

Innbyggere

43000

Næringsliv

Arendals har 21 575 arbeidsplasser. Dette utgjør 45% av arbeidsplassene i Aust-Agder. Hovedvekten av sysselsetting ligger innenfor offentlig sektor, reiseliv/kulturbasert næring, offshore/teknologi og handel.

Miljø

Arendal er Norges første klimanøytrale kommune og medlem av Climate Neutral Network, FNs miljøprogram (UNEP) sin satsing på klimanøytrale byer.

Arendal er vertsby for Norges største FN-virksomhet (UNEP/GRID), som er tilknyttet FNs miljøprogram. Et formelt samarbeid er etablert gjennom prosjektet FN-byen Arendal.

Kultur

Kommunen er vert for Hovefestivalen som arrangeres hver sommer på Tromøya. Det arrangeres også Canal Street som er en jazz- og bluesfestival. Konsertene i tilknytning til denne benytter seg av scener på ulike steder i kommunen. I 1998 ble det nye biblioteket ferdig på torget, og det kombinerte kultur- og rådhuset midt på Sam Eydes plass i Arendal sentrum stod ferdig i 2005.

Skole

Kommunen har 7 barneskoler og 9 barne- og ungdomskoler spredt geografisk rundt i kommunen. Det finnes også tre private grunnskoler, og en spesialskole på Sandum. Grunnet dårlig kommuneøkonomi har kommunen vedtatt å legge ned Løddesøl og Nesheim barneskole. Kommunen ønsker også å legge ned Sandnes skole og Eydehavn skole.

Ungdom fra hele kommunen blir samlet på Arendal videregående skole. Arendal videregående skole har undervisningslokaler to steder i sentrum. Den ene på Tyholmen og den andre på Barbu. Skolene er med på å prege aktiviteten i sentrum. I 2013 ble det bygd en ny skole for videregående linjer på Myra som er lokalisert utenfor sentrum. Kommunens plan er om noen år å flytte resterende elevmasse som går i sentrum til denne nye skolen. Det har vært mye diskusjon om hvordan skoleendringen vil påvirke logistikken, og også hvordan mangel på elever i sentrum vil forandre bybilde.



ARENDAL

Når man snakker om Arendal tenker folk som bor i kommunen helst på den gamle bykjernen. Derfor er Arendal sentrum det naturlige tyngdepunktet i kommunen. I det gamle bysenteret ble bebyggelsen reist på syv holmer, og mellom holmene var det kanaler. Det er stor politisk uenighet om å gjenopprette kanalene etter de ble fylt igjen på 1800 tallet. Byen har en utpreget bystruktur med en særegen kvartalsstruktur innenfor den indre by. Utenfor sentrum ligger områdene Hisøy, Krøgenes, Saltrød, Eydehavn og Tromøya som fremstår som selvstendige mindre steder.

HISØY

Er sammen med Tromøya en av to øyer utenfor Arendal sentrum. Hisøyas nære beliggenheten til Arendal har gjort den svært populær, og øya har fungert som en "forstad" til byen. Dette har ført til stor boligtetthet, hovedsaklig i Kolbjørnsvik og Sandvika. Innenfor øya kommer Nidelvas utløp ut, og elveløpet og innsjøen på innsiden av øya gjør Hisøy spesiell. I tillegg til å være knyttet til fastlandet ved to broer, er det ferjeforbindelse til byen fra Kolbjørnsvik. Holmene Torungen, Havsøya og Gjervoldsøy tilhører Hisøy.

TROMØYA

Tromøya er den største øya på sørlandet og strekker seg ca 12 km i lenden. Det bor ca 6000 mennesker på øya, fordelt på spredt bebyggelse. Området har få urbane kvaliteter, og fremstår i stor grad som et tettsted med primært boligbebyggelse.



SALTRØD OG EYDEHAVN

Eydehavn nord for Arendal sentrum, og danner sammen med Saltrød det nordligste tyngdepunktet i Arendal kommune. Totalt bor det opp mot 4500 mennesker på disse stedene med hovedtyngden på Saltrød. Eydehavn har en stor industriproduksjon og huser Arendal Havn.

Saltrød var også tidligere et viktig industriområde i kommunen, men i dag består området mest av boligbebyggelse. Saltrød har et senter som tidligere var svært populært. Senteret opplever i dag fraflytting, og Krøgenes har overtatt mye av tilbudet. Mange av kommunenes sosialboliger er plassert på Saltrød.

KRØGENES

Området ligger ved Tromøybrua på fastlandssiden. Krøgenes har en gunstig plassering da den ligger i krysningen mellom Arendal, Saltrød og Tromøya. Det har vært stor utvikling på Krøgenes de siste årene og flere store matkjeder og storhandel har etablert seg her. Utviklingen på Krøgenes har ført til ringvirkninger for Saltrød og Tromøya, da beboerne på disse stedene benytter seg av handelen på Krøgenes på vei hjem fra byen. Industriområdet Vindholmen på 60 dekar skal bygges ut til boliger, men dette er satt på vent fra kommunens side, da de ønsker en god stedsutvikling på Saltrød og Tromøya først.



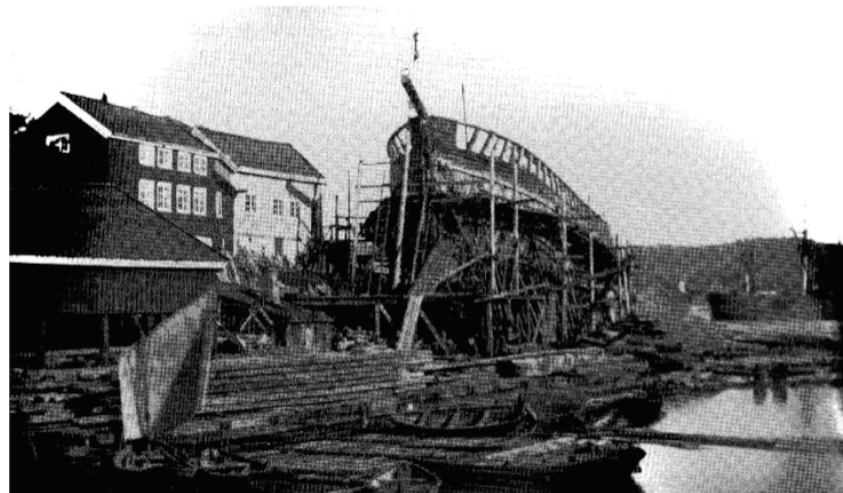
Historie - Arendal //

Arendal er en av de eldste byene på Sørlandet og har lang historie fra skipsfart. Dag Hundstad har laget en differensiering mellom kystsamfunnene langs sørlandskysten, på bakgrunn av næringsgrunnlag og funksjonalitet. Han har skilt ut tre tettsteds-kategorier: fiskevær, strandsteder og uthavnsamfunn. I uthavnsamfunnene har aktiviteten vært knyttet til den maritime trafikken der sjøfarten ga næringsgrunnlaget. Uthavner har vært begynnelsen for byutvikling mange steder langs kysten, også i Arendal, på øya Merdø (Molden, 1998).

Strategisk beliggenhet og gode havneforhold var avgjørende for plasseringen av uthavnene. Nord-Europas viktigste handelsvei gikk fra landene sør og vest for Nordsjøen (Storbritannia, Nederland, Frankrike) gjennom Skagerrak, nord for Jylland, gjennom Kattegat og Øresund til Østersjøen (Molden, 1998).



Trelasthandelen med Nederland og England førte til et virkelig oppsving for uthavnene på 1500-tallet. Store deler av sørlandskysten lå skogkledd ned til sjøen, og sjøveien langs kysten ble en viktig handelsåre (Sørlandske uthavnsamfunn, s 21). Handelen ble etter hvert konsentrert til havner som lå ved større elveløp. Utløpet i Nidelva var transportvei for tømmer helt fra Vest-Telemark. Elvemunningen var godt beskyttet fra sjø og vind av Hisøy og Tromøy. Nidelva utviklet seg til et handelsted med tettbebyggelse rundt trelasthandelen. Her bosatte handels- og skipsfolk seg og tettstedene vokste og fikk større og større betydning. Mellommenn overtok etter hvert omsetningen og bosatte seg ved lastestedene. I uthavnene var det havnefunksjon som ga næringsgrunnlaget. Uthavnene i distriktet fungerer nå som møtesteder for utenlandske skipper, skogseiere og mellommenn (Molden, 1998).



Tømmerfløting ved Nidelva

Flere som hadde vært bosatt på Merdø tidligere flyttet inn til Arendal for å drive handel. Det var tilløp til handel og ladesteder flere steder i distriktet. Det var tettbebyggelse både på Tromøy, Hisøy, Nedenes og i Neskiln.

Arendal ble et knutepunkt for handel og samferdsel. Virksomheten var basis for handels- og rederiborgerskapet i Arendal. På 1600-tallet var handelsflåten størst i Norge og stor nok til å brukes i europeiske farvann. Arendal ble et dominerende sentrum i distriktet (Molden, 1998).

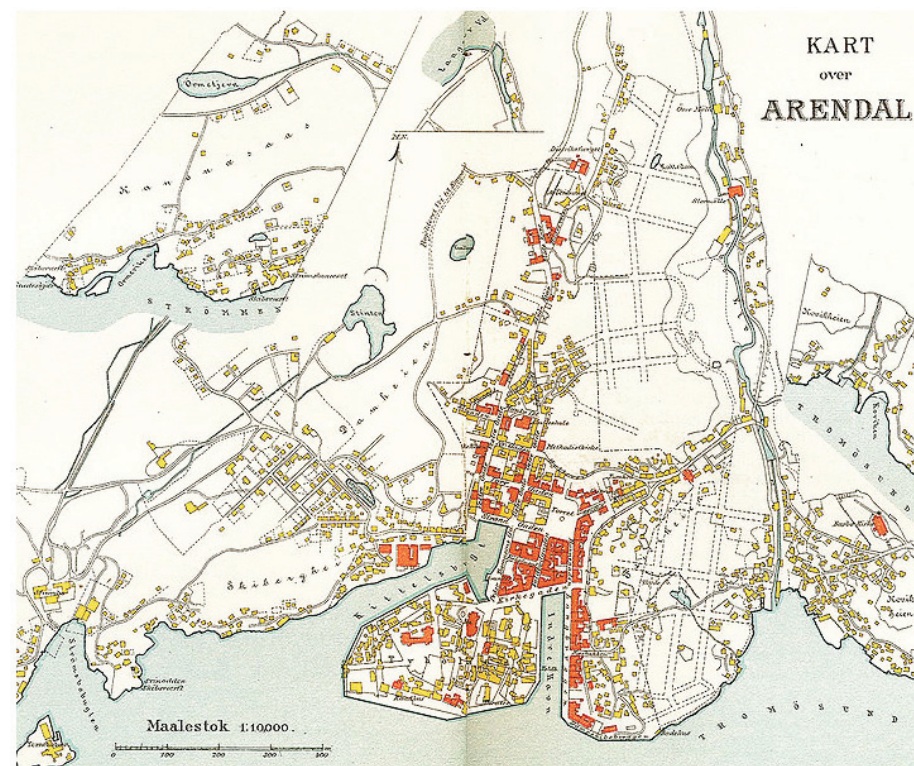
Kristiansand ble grunnlagt på kongelig befaling i 1641, og handelsborgere i hele Agder ble beordret om å flytte til den nye byen hvor de skulle få handelsprivilegier. Folk fra Arendal gjorde det vanskelig å gjennomføre denne flyttingen, og myndighetene ga etter hvert opp og Arendal fikk egen byfogd i 1690. I 1723 fikk de utvidet rettighetene til full bystatus (Molden, 1998).

1800-tallet var en glanstid for uthavnsamfunnene. Skipsverft ble etter hvert etablert med den økende trafikken og fartøy ble bygget og reparert. Det ble bygget mange seilskuter i Arendal, da de fortsatt hadde god tilgang til materialer fra innlandets skoger. Så lenge det har bodd folk i uthavnene har lokalbefolkningen trådt til hvis et skip måtte repareres. Dette ble en god ekstra inntekt for beboerne. De største verftene samarbeidet med losene for å få skip som havarerte. I 1850 opphevet britene Navigasjonsakten og verdenshandelen ble i prinsippet fri for alle. Arendal ble på dette tidspunktet kaldt "kjæmpestaden"; Arendal var Norges rikeste by (Molden, 1998).

Arendal var på grunn av skipsfarten avhengig av internasjonale konjunkturer og i 1873 kom den store depresjonen. Året 1886 blir kaldt "Arendalskrakket". Mange virksomheter ble innstilt og det ble stor utflytting fra distriktet. Arendal ble aldri en dominerende by etter dette (Molden, 1998).

Arendal by, også kalt Nordens Venedig, vokste fram på en klynge holmer som tilhørte Langsæ og Strømsbu. Det var ikke uvanlig at byer som var tilknyttet handel og skipsfart oppsto på den slags karrige steder og sentrumsområdet hadde like mye vann som land. Byen hadde vokst av seg selv og var ikke planlagt på noen måte (Molden, 1998).

Når byen fortettet seg, ble den fort oppfattet som rotete. Mer bebyggelse førte til dårlig framkommelighet, dårlige kloakkforhold og stor brannfare. De to brannene i 1863 og 68 førte til ordnet bebyggelse av sentrum. Deler av vannet ble fylt igjen og murtvangen etter brannene fikk stor betydning for byens utseende. Byen ble anlagt til et begrenset område for ikke å beslaglegge god jord. Dette preger byen i dag, byen har et tett sentrum. Borgere med tilknytning til sjøfart og handel utgjorde en eksklusiv og privilegert gruppe som la beslag på de strand-bryggenære områdene av bysentrum. Når befolkningen økte måtte de ta i bruk heiene rundt det trange sentrum. Det var en rekke "urbane" lommer i distriktet med en urbanisert befolkning bodde utenfor byen og sysselsatte seg utenfor primærnæringen (Molden, 1998).



(Dannevig, 1973)

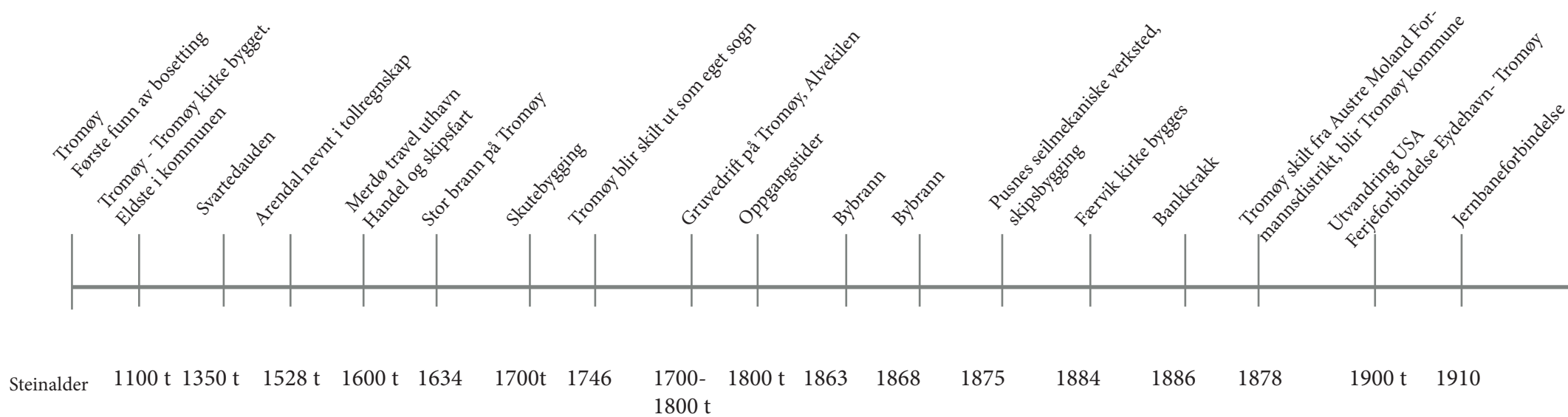




Historisk utvikling - Tidslinje



Arendal,
Tromøysund
1958



Fra 1884 til 1945 stagnasjonsperiode



Tilknyttes sørlandsbanen

Industri og befolkningsvekst

Roligheten skole blir bygd

Tromøybrua blir bygd,

Ferjeforbindelse til byen

Miltædrifet Hoveleir

Asylmottaket opprettet på Hove

Innlemmet i Arendal kommune

Sandum skole opprettet på Hove

Asylmottaket lagt ned

Hovefestivalen

Sandnes skole oppusset

Befolkningsvekst

1935

1950

1952

1961

1962

1989

1992

1998

2006

2007

2009

2013

Kommunesammenslåing //

Tromøy kommune ble slått sammen med Arendal kommune i 1992, og dette har i stor grad påvirket øyas utvikling.

Kommunesammenslåing er et tema som ofte blir diskutert i politikken og pressen. Hensikten med sammenslåingen er å gi innbyggerne bedre kommunale tjenester. Det har vært et ønske om å effektivisere oppgavene for å spare penger i kommunene. Målet har også vært å oppnå en bedre politisk samordning. I 1950-årene begynte kommune-Norge arbeidet med å finne en mer hensiktsmessig inndeling av kommunene, og nye kommunikasjonsmønstre hadde stor betydning. Schei-komiteén hadde en gjennomgang av alle kommunene og foreslo flere hundre sammenslåinger, der de fleste ble gjennomført. Sammenslåingene på 60-tallet var svært upopulære, men de førte til at Norge fikk en langt mer oversiktlig og velfungerende kommunestruktur. Den nye store runden med sammenslåinger skjedde på tidlig 90-tallet med sammenslåinger rundt de mellomstore byene. Situasjonen i dag krever en samordnet samferdelspolitikk i en verden hvor avstandene bare blir kortere og kortere. Denne samordnede statlig initierte politikken kan derfor fremmes av sammenslåing (Jacobsen, 2013).

Det er ikke gjort så mange analyser på feltet om hvilke effekter sammenslåingen har hatt på omstruktureringen av kommunene det gjelder. Kommunal- og regional departementet bestilte en rapport som tar for seg bosetting, folketall og sysselsetting i kommuner som har gått sammen. Rapporten ser på befolkningsutvikling, lokalisering av kommunale tjenester, og hvordan kommunesektoren har utviklet seg etter sammenslåingen (Gleinsvik & Klingenberg, 2013).

Det utpeker seg visse tendenser i flertallet av kommunene. Et fellestrekk er at befolkningsveksten har gått ned etter en sammenslåing i kommunene som tidligere var selvstendige. Rapporten slår fast at sentraliseringen av bosettingen har forandret seg i de nye kommunene. Veksten i den kommunale sysselsettingen kommer hvor administrasjonssenteret ligger (Gleinsvik & Klingenberg, 2013).

Rapporten har tatt for seg antall sysselsatte i kommunal forvaltning innenfor nye og gamle kommunegrensar. Lokaliseringen av tjenester vil i mange tilfeller gi en indikasjon på tilgjengeligheten. For sentrale forvaltningsenheter som skole, barnehager, eldreheim vil lokaliseringen være viktig for brukernes tilgjengelighet. Rapporten mener av denne grunn at "lokalisering av bedriftene må være en rimelig god indikator for tilgangen på

arbeidsplasser i kommunal forvaltning" (Gleinsvik & Klingenberg, 2013).

Endringer i oppgavefordelingen og arbeidsgiveransvaret i offentlige bedrifter har vært med å påvirke antall ansatte i kommunene. Rapporten peker på denne mangelen i det brukte datamaterialet. Tallene vil ikke være 100 % riktige, da denne forandringen i antall ikke er påvirket av kommunesammenslåingen (Gleinsvik & Klingenberg, 2013).

Arendal ble i 1992 slått sammen med fire nabokommuner. Tromøya ble en del av (nye) Arendal sammen med tre andre tidligere kommuner. Etter sammenslåingen har Tromøyas befolkningsvekst vært vesentlig svakere enn sammenlignbare kommunene som ikke har gjennomgått en kommunesammenslåing. I Arendal vokste sysselsettingen med 86 % i perioden fra 1991-2012, der veksten skjedde i (gamle) Arendal, med svakere vekst i de tidligere kommunene (Gleinsvik & Klingenberg, 2013). Mange innbyggere i stor-Arendal har vært kritiske til sammenslåingen da de mener den har ført til tapt basistilskudd i overføringen fra staten da antall kommuner gikk fra fem til en. De mener innbyggerne i Arendal er taperne, og staten vinnerne i dette regnestykket. Denne diskusjonen kommer opp i forbindelse med kommunens planer om nedleggelse av skoler og andre reduseringer innenfor det kommunale tjenestetilbudet.

Fastlandsforbindelse //

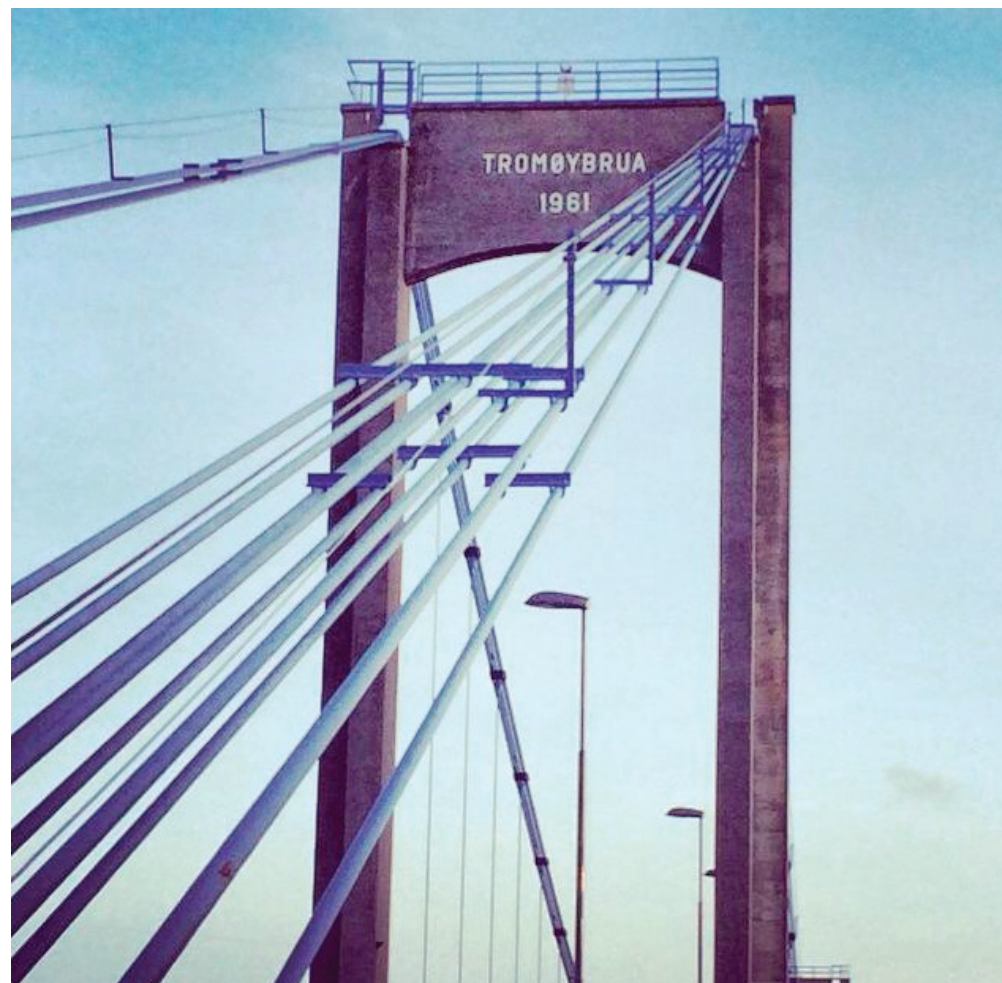
Det har i de siste 20 årene blitt bygget en mengde broer og fastlandsforbindelser for å redusere avstandsurempene i utkant-Norge. Tromøybrua ble ferdigstilt i 1961, og har hatt stor innvirkning på Tromøya som tettsted. Rapporten, nibr 2011:24 er en del av prosjektet "Livskraft i kystsamfunn". I denne er det nevnt mulige effekter ved en fastlandsforbindelse. I rapporten pekes det på negative effekter som kan komme av en fastlandsforbindelse, som økt pendling- og biltrafikk, næringen vil få et økt konkurransepress, og mye handel vil flyttes til byen (Onsager et. al, 2011).

Før brua var beboerne på Tromøya avhengig av egne fritisdbåter og ferjeforbindelse. Det var mange beboere som jobbet på industriområdet på Saltrød, som ligger på tvers av Tromøysund. Det gikk en ferje mellom denne strekningen for å frakte arbeidere på jobb. Ferjetilbudet forsvant når broen ble ferdigstilt. Det går fortsatt ferje mellom Skilsø og byen, men de siste årene har den blitt mindre brukt, og det er usikkert hvor lenge den har mulighet til å fortsette. Mange Tromøyfolk har et nostalgisk forhold til ferjeturen til byen, men trenden de siste årene er allikevel at folk velger bilen fremfor ferjeturen. I morgen- og ettermiddagsrushet er det derfor lange køer over broa.

Tromøya bestod for det meste av gårdsbruk. Fastlandsforbindelsen har helt klart påvirket befolkningsmønsteret da de fleste som bor på Tromøya jobber i byen. Det har allikevel vært to store næringsaktører på øya som har tiltrukket seg arbeidere fra rundt om i kommunen og skapt aktivitet på øya. Men næringsutviklingen er under sterk konkurranse, og en av de siste store næringsvirksomheten planlegges nå og flyttes til Arendal for en mer sentral lokalisering. Dette er ikke populært blant arbeiderene, der flertallet av dem bor på Tromøya. Det vil generere mer trafikk, og Tromøya vil miste en historisk næring som har vært veldig viktig for øyas identitet.

De positive effektene det blir pekt på er at en fastlandsforbindelse vil skape lettere tilgang til arbeidsmarkedet og servicetilbud, det kan bli mer attraktivt å bosette seg her (Onsager et. al, 2011).. Tromøya vokser i popularitet. Brua har hatt betydelige virkninger for bosetting pga den korte kjøretiden til byen.

I NIBR-rapport 2013:12, har de tatt for seg tre kystkommuner og funnet noen samlete utfordringer. Den ene kommunen har fastlandsforbindelse, men ikke de to andre. Rapporten peker på like utfordringer innenfor demografi, arbeidsmarkedet og økonomi, men ser man på de to kommunene uten fastlandsforbindelse har det vært en klart sterkere næringsvekst (Onsager et. al, 2013).



Sekundær bosetting //

Lokaløkonomiske virkninger av fritidsboligfenomenet

Mange hytteeiere som bruker hytta mange døgn i året, er potensielle innbyggere for kommunen. Hytteeiere legger igjen stor omsetning hvis det er handelsmuligheter på tettstedet. Det bør derfor allerede på planstadiet sørges for at fritidsboliger legges i tilknytning til et eksisterende handelssentrum, i stedet for å spre dem rundt i kommunen. En fremtidsrettet og bærekraftig utbygging bør skje i form av fortetting slik at man kan tilrettelegge for vann og avløp. Dette vil ta vare på landskapet, en kvalitet som har vist seg å være viktigst for hytteeiere (Velvin, 2002). På Tromøya er fritidsboligene lagt ute ved Øyna, lengst øst på øya. Hytteeierne bruker tilbudene i Arendal siden Tromøya mangler handelsmuligheter og en tydelig møteplass. En stedsutvikling på øya vil kunne gjøre Tromøya mer attraktivt for fritidsboliger. Det tar 40 minutter å kjøre fra Øyna til Arendal. Tomtene er allikevel populære. De har en gunstig pris, og mange ligger mot havgapet.

Bruken av fritidsboliger bidrar ofte til økt sysselsetting og økte inntekter for vertskommunene (Velvin, 2002). Dette er Arendal et godt eksempel på. Mange av Arendals servicenæringer livnærer seg på sommerinntektene resten av året. Gjennom utbygging av fritidsboliger er målet at denne satsingen skal bidra til flere jobber og økte inntekter til vertskommunen. En slik satsing kan i tillegg være en kompensasjon for fraflytting, for å forhindre at nødvendige handels- og servicetilbud legges ned (Velvin, 2002).

Det er vanskelig å argumentere for fritidsboligutvikling i et globalt perspektiv, når det er snakk om bærekraftig utvikling. På et regionalt plan vil en kunne argumentere for at fritidsboligutvikling er nødvendig for å gi flere tilgang til rekreasjonsmulighetene. Dette innebærer at fritidsboliger er med på å bidra til en positiv næringsutvikling. Flere utkantkommuner trenger disse boligene for å opprettholde tjenestetilbud, sysselsetting og bosetting (Haslum, 2011)

Undersøkelser viser at norske fritidsboligbrukere er en forholdsvis kjøpesterk gruppe. Det er gjort lite forskning på det sosiale aspektet ved fritidsfenomenet i Norge, men det er utfordringer tilknyttet sosiale forhold. Dette kan handle om disposisjon av samme område, ødeleggelse av vegetasjon, klasseforskjell o.l. Nordmenn har i dag mer fritid og bedre råd. Forskning viser at utviklingen av fritidsboliger vil øke i årene fremover. Nå bygges fritidsboliger med helårsstandard, og denne utviklingen av komfort utvider bruksområdet (Velvin, 2002).

Det er stor politisk diskusjon i Arendal om hvorvidt man skal fjerne boplikten. Forkjemperne for boplikt frykter spøkelsesbyer, spesielt langs sørlandskysten hvis dette vedtas. Flere argumenterer for at hytteeiere ikke vil bruke boligen utenfor sommersesongen. Mange er også redde for kjøpesterk konkurranse, da prisene sannsynligvis vil stige. Flere innbyggere vil da ikke ha mulighet til å kjøpe tomter.

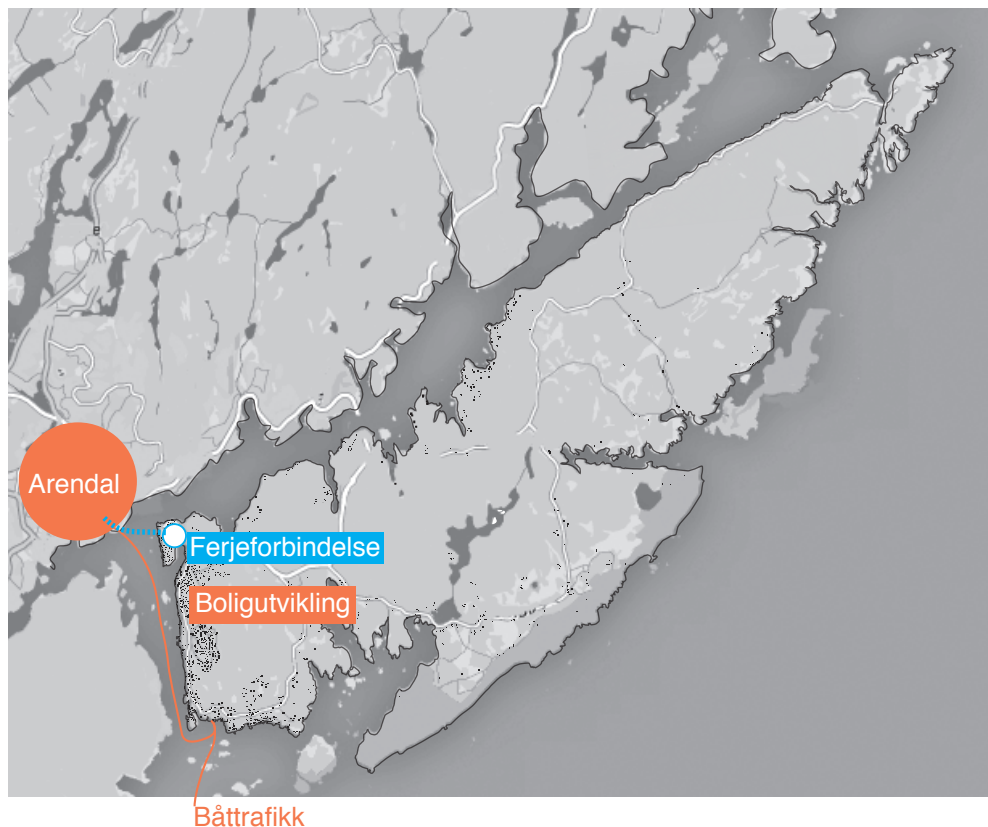
Festivaler

Agder forskning har gjennomført en omfattende ringvirkningsundersøkelse på festivalene i Arendal; Canalstreet, Norwegian grand prix og Hovefestivalen. Hovefestivalen er lokalisert på Tromøya. Hovedkonklusjonene i rapporten er at festivalene er viktig for Arendal og byens fremtid som attraktivt feriested og bosted. Hovefestivalen tiltrekker seg unge og nye utenfra Arendal, og festivalene påvirker de unges oppfattelse av Arendal og Tromøya. De tilreisende sier de vil komme tilbake noe som betyr at festivalene er positiv pr for Sørlandet, og dette er en mulighet til å vise frem kulturen (Lind 2011).



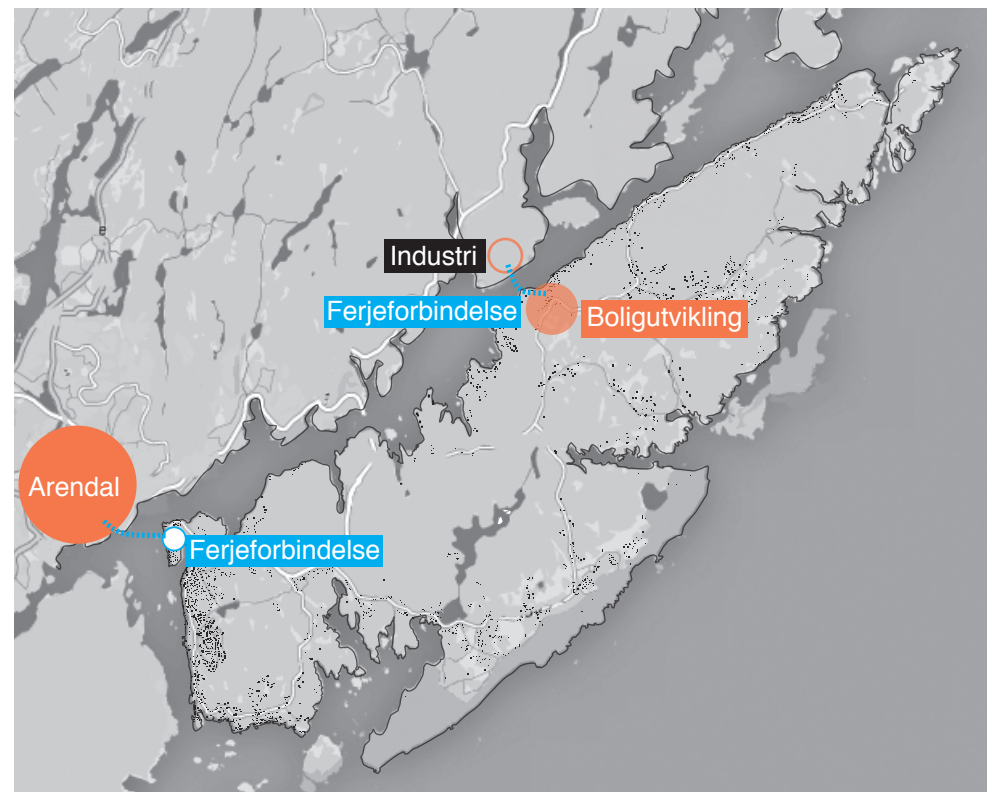
Endring i lokale strukturer //

Dette er en konseptuell tolkning av endringer i lokale strukturer. Kartene skal vise sosiale og romlige sammenhenger.

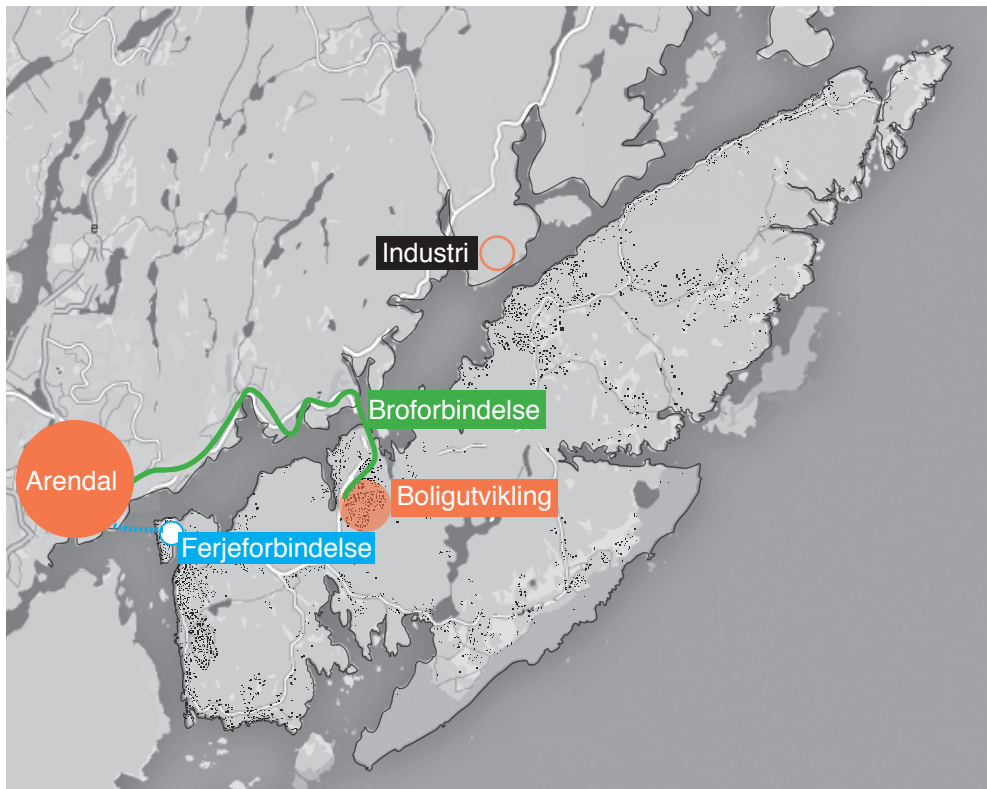


Konsentrert bosetting nærmest Arendal by. Arendal var en viktig skipsfartby, og skipsverft vokste opp ved kysten. Galtesund var en viktig fartsåre, og etableringen skjedde i forbindelse med trafikken her.

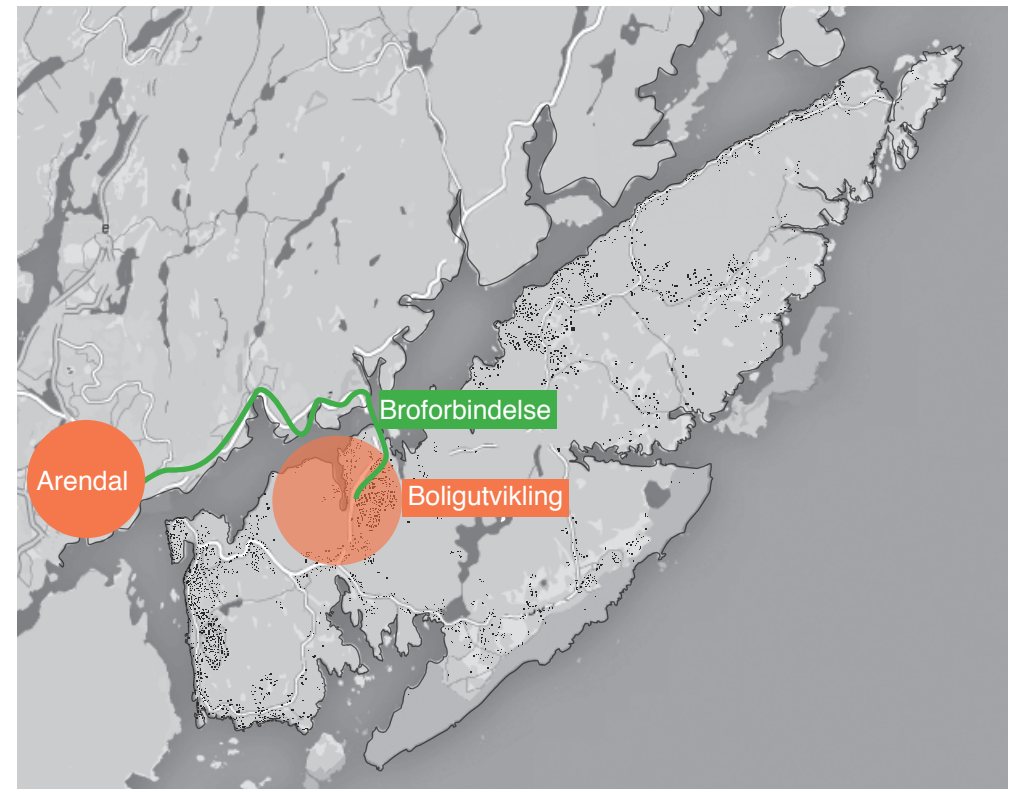
Ferjeforbindelsen til byen har vært viktig for bosettingen på Tromøya.



Industrien vokste på Saltrød, og i tilknytning til denne fabrikken med mange jobber bosatte mange av arbeiderne seg på andre siden av Tromøysund. Det gikk daglig ferje for arbeiderne to ganger om dagen, og et arbeiderklassesamfunn etablerte seg her på Tromøya.



I 1961 fikk Tromøya bro og fastlandsforbindelse. Dette førte til utbygging ved bro-munningen, øvre og nedre Tybakken.



Industrien på Saltrød er lagt ned, og ferjen går så dårlig at kommunen vurderer å legge ned dette tilbudet. De fleste på Tromøya velger bilen til byen.

Tromøya må forstås som noe annet enn små tettsteder i dag, den har blitt endel av Arendal kommune, og er del av en større struktur som igjen forholder seg til Arendal. Dette må taes med i vurderingen av hvor en ny fellesskole skal lokaliseres.

DEL 4

Statlig- og kommunalpolitikk

Denne delen tar for seg statlige og regionale føringer.

Kommuneplanen, bypakker og kommunens utviklingsstrategier blir presentert

Politiske føringer //

Det er gjort mye forskning på hva det skal legges vekt på når tettsteder skal utvikles og planlegges. De nasjonale forventningene viser til oppgaver og interesser som regjeringen mener er viktige at fylkene og kommunene inkorporerer i sin planlegging etter plan- og bygningsloven. Dette skal bidra til gjennomføringen av nasjonal politikk noe som er nevnt i plan- og bygningsloven §6-1.

Regjeringens mål og føringene kommer frem i en rekke veiledere, bestemmelser, st.meldinger og retningslinjer:

St.meld.nr.26 (2006–2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand

«Statlig virksomhet skal bygge opp under byutviklingsplaner og regionale areal- og transportplaner som følger nasjonale prinsipper for miljøvennlig byutvikling. Høyskoler, sykehus, tinghus og andre virksomheter må legges til områder som er lett tilgjengelig for alle. Regjeringen vil utvikle tydeligere retningslinjer og rutiner for lokalisering av statlig virksomhet.»

St.meld.nr.23 (2001–2003) Bedre miljø i byer og tettsteder

«Forutsetningen for en miljøvennlig by- og tettstedsutvikling er et godt samspill mellom den overordnede bystruktur og de enkelte delområder innenfor byområdet. Et byområde som utvikler seg innenfor en overordnet miljøvennlig struktur, vil i tillegg til bysentrum ha sine lokalsentre og tettsteder knyttet til hovedlinjene i kollektivtransportssystemet.»

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR/ATP) 1993

«Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder. Utformingen av utbyggingen bør bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.» «Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal

legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene. Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.» Regjeringen.no

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging

«Viktige nasjonale mål er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.»

Program for miljøvennlige og attraktive tettsteder i distriktene. Miljøverndepartementet 2001–2005

«Hovedmålet for programmet er å bidra til å utvikle mer miljøvennlige og attraktive tettsteder i distriktene som bosted for nye generasjoner. Mulige tilflyttere og tidligere bosatte ti kommunen er de viktigste målgrupper, spesielt ungdom og kvinner. Programmet skal stimulere kommunene til å gjennomføre konkrete prosjekter for god stedsutvikling.»

«Stedsutvikling, med eller uten statlig engasjement, er selvsagt ikke noe nytt. Det gjøres en stor innsats i mange fylker og kommuner. Gjennom dette programmet ønsker regjeringen å følge opp fra flere sentrale myndigheter. Flere tettsteder og kommuner kan inspireres til innsats, det regionale nivået kan styrkes til å ta ansvar for opplæring og rettleiding overfor kommunene, og staten kan samordne og målrette sine virkemidler. Det forutsettes at offentlige og private ressurser kan kobles og virke sammen.»

Det er utarbeidet en rapport «T-1449 Miljøvennlige og attraktive tettsteder» (www.tettsteder.no) og det finnes en sluttrapport fra programmet: «Sluttrapport fra Tettstedsprogrammet (2001–2005)».

I sluttrapporten fra Tettstedsprogrammet (2001–2005), «T-1449 Miljøvennlige tettsteder», heter det at «Et hovedmål med programmet var å få fram gode eksempler og erfaringer fra stedsutviklingsarbeid til støtte og inspirasjon for resten av landets kommuner og fylker.» Videre var det en målsetting å «...å bidra til å utvikle mer miljøvennlige og attraktive tettsteder i distriktene som bosted for nye generasjoner. Mulige tilflyttere og tidligere bosatte i kommunene er de viktigste målgrupper, spesielt ungdom og kvinner. Programmet skal stimulere kommunene til å gjennomføre konkrete prosjekter for god stedsutvikling.»

Hovedrapport T-1461 Pilotarbeid for miljøvennlige byer, Miljøverndepartementet 2007

Denne rapporten omfatter byomforming, sentrumsutvikling, miljøvennlige arbeidsreiser, miljøsoner og andre virkemidler for utvikling av miljøvennlige byer. Fra samme program er disse temarapportene aktuelle: T-1462, Byomforming. Erfaringer og anbefalinger fra nettverk og pilotområder. T-1463, Utvikling og drift av sentrum.

ST.MELD. NR 16 (2008-2009) NASJONAL TRANSPORTPLAN (2014-2023)

Nasjonal transportplan er en stortingsmelding som presenterer regjeringens transportpolitiske strategier. «Regjeringen vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere.» «Tilrettelegging for miljøvennlig transport og arealplanlegging som reduserer transportbehovet». «Regjeringen har som mål å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.» øke fotgjengere og sykkelister, satse på intercity-utbygging.

Nasjonale mål //

De nasjonale målene finner man i alle bakgrunnsdokumentene. Målene er likestilte, og Miljøverndepartementets rapport «Statlig lokalisering og god stedsutvikling» fra 2009 har oppsummert dem slik:

- Redusere utslipp av klimagasser
- Bidra til godt miljø lokalt
- Bruke arealene effektivt
- Legge til rette for verdiskapning
- Bidra til et levende sentrum
- Bidra til kvalitet i utforming
- Bevare kulturmiljøer
- Sørgje for tilgjengelighet og brukbarhet for alle

Det er en rekke sammenhenger mellom målene i de ulike dokumentene, og virkemidlene som blir brukt bidrar ofte til at flere av målene oppnås.

Redusere klimautslipp

For å redusere klimagasser må miljøvennlige transportløsninger benyttes. Det er flere sektorer som påvirker denne målsettingen, men den viktigste er hvor arealeffektiv utviklingen i byer og tettsetde er. Hvis boligutbygging blir lokalisert langt unna eksisterende kollektivnett vil beboerne velge bilen som fremkomstmiddel. Derfor må utviklingsområder lokaliseres i nærheten av kollektivrutene, for å oppnå en ønsket bruk.

Bedre lokalt miljø

Et av målene er å styrke lokale miljøforhold. Dette innebærer støy, forurensing og lokalklima. Et eksempel på dette er Bergen. Om vinteren legger det seg et «lokk» over byen og luftforurensing er et stort problem.

Bedre arealutnyttelse

Det er ofte interessekonflikt i forbindelse med arealbruken av nye utbyggingsområder. Kriterier som hensyn til samferdsel, naturmiljø, kulturminnevern, jordvern mm er ikke alltid forenelige. Det er derfor viktig med en rasjonell planlegging der arealer må fortettes og transformeres, i større grad enn før.

Høyere verdiskaping

Stedutvikling handler om å skape attraktive steder, der det tilrettelegges for arbeidsplasser og boliger som igjen tiltrekker seg bedrifter og nye innbyggere. Stedsutvikling handler om å skape fremtidshåp og verdier på stedet.

Levende sentrum

Det er viktig å støtte opp om et sentertyngdepunkt, da utviklingen inviterer til mer mennesker og aktivitet. En kombinasjon av servicetilbud, offentlige institusjoner og boliger skaper et godt grunnlag for tilbud, liv og attraktivitet.

Kvalitet i utformingen

En god kvalitet og standard på bygg og omgivelser vil være positivt og gi økt attraktivitet for et område. Estetikk kan være med på å styrke kvaliteter for stedet og dets kultur.

Bevare kulturmiljø

Kulturmiljø og kulturminner er viktige å ta vare på da de kan gi kunnskap om stedets historie. Denne historien kan være med på å fremheve stedets identitet, og vise tidligere sammenhenger. Riksantikvaren peker også på at disse kulturminnene bør tas vare på og brukes.

Tilgjengelighet

For mennesker med nedsatt funksjon er det viktig å redusere reiseavstand og tilrettelagge for god fysisk tilgjengelighet. Dette gjøres ved å bygge konsentrert og sentrumsnært for at alle kan benytte seg av områdene. Flere brukere vil bidra til å skape mer liv på stedet.

Nesten 80 prosent av landets innbyggere bor i byer og tettsteder, hvor gjennomsnittlig innbyggertetthet er mer enn 1600 innb/km² (Grønntun, 2011). Derfor har utviklingen av byene og tettstedene stor betydning for viktige velferds-, areal- og miljøfaktorer, og som grunnlag for næringsutvikling.

Overordnede mål støtter opp om en bærekraftig by- og tettstedsutvikling. Prinsipper som bidrar til å forhindre byspredning, vektlegge fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektivknutepunkter er derfor viktige å ta hensyn til når Tromøya skal utvikles. En blanding av funksjoner innenfor samme område er viktig for stedet.

Bypakker //

Bo- og arbeidsmarkedet på tvers av kommunale og regionale grenser øker, og fører til konflikter vedrørende arealdisponeringen. Dette har ført at flere kommuner og fylkeskommuner samt statlige virksomheter som Jernbaneverket og Statens vegvesen har måtte gått sammen om en samarbeidsordning. Disse bypakkene har vært nødvendige for å få til en forpliktende og helhetlig transportløsning, som nå også er påbegynt i Arendalsområdet.

Byutvikling 2.0

I 2007 ble prosjektet Bystrategi 2.0 oppstartet av Statens vegvesen region sør. Det er et tverrfaglig samarbeidsprosjekt der det ble laget ”Et felles innspill til Nasjonal transportplan med helhetlige areal- og transportstrategier for de mellomstore byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen” (Samferdselsdepartementet 2008).

Prosjektet har jobbet med å fremme arenaer for bedre samarbeid om areal- og transportpolitikken. Avtaler mellom statlige transportetater, fylkeskommuner og kommuner har blitt gjort. Nasjonale mål har vært utgangspunktet for areal- og transportløsningene i disse byregionene (Vegvesen 2009).

Målet for region sør har vært å generere ”attraktive, konkurransedyktige og miljøvennlig byregioner” (Vegvesen 2009). For å oppnå dette har areal og transport hatt en viktig rolle. Miljøutfordringene forplikter oss til å finne løsninger som er gode for miljø, næringsliv og mennesker i byutviklingen. Det er et kompleks situasjon, og det er derfor nødvendig å samarbeide på tvers av etater og styringsnivå for muliggjøre målet.

I Byutvikling 2.0 samarbeider fem fylker, 26 bykommuner, statlige transportetater og interesseorganisasjoner. Prosjektet har resultert i en felles strategi som er forankret i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Rapporten viser til at det har foregått planlegging på forskjellig nivå samtidig, og det bør samordnes og koordineres en felles oppfattning om en ønsket utvikling. Kollektivtrafikk må satses på og bygges ut, og biltransporten må synke betraktelig (Jean-

Hansen et al. 2009).

For å oppsummere rapportens hovedfunn: Det største problemet på kort og lang sikt vil være en arealutvikling med byspredning, satellittutbygging og vekst av kjøpesentre utenfor byene (Vegvesen 2009). Kommunene kjemper med hverandre om å få den samme næringsvirksomheten og de samme innbyggerne, og det viser seg at næringer og befolkning velger å bosette seg i attraktive områder.

Agderbyen //

Agderbyen er en del av prosjektet Byutvikling 2.0, og gir føringer for Arendals arealutvikling.

Nesten alle byområdene i Agderbyen opplever de samme utfordringene. Det er stadig vekst i biltransport, noe som fører til kapasitetsproblemer på hovedveinettet. Det ufornuftige bruket av arealene som kommer av manglende overordnet kontroll. I likhet med resten av landet øker klimagassutslipp fra transporten (Tellefsen, 2009).

Agderbyen består av byer og tettsteder langs Aust-Agder og Vest-Agder. Mellom disse byene er det en flerkjernet bystruktur. Kristiansand og Arendal er de to hovedkjernene, og mellom disse ligger Grimstad og Lillesand. Ved Kristiansand ligger også de noe mindre stedene Vennesla, Søgne og Mandal, og øst for Arendal ligger Tvedestrand og Risør. Det er gode muligheter for en utvikling rundt småbyene. Innenfor denne strukturen ligger det flere småsteder som også har potensiale for fortetting og utvikling. For at dette kan bli mulig trengs det en felles arealstrategi for disse stedene. En bindende plan med en førende strategi om konsentrert utbygging langs kollektivakser, vil ta kommunene nærmere målet om økt kollektivtransport (Tellefsen, 2009).

På Sørlandet er det store avstander, men med nybygd E18 mellom Arendal og Kristiansand, og planlagt utbygging mellom Arendal og Tvedestrand blir avstanden mindre (Tellefsen, 2009).

ATP er en felles areal- og transportplan for Arendal/Grimstad regionen. Prosjektet tar for seg knutepunktsutvikling på denne strekningen. Analyser viser at innbyggere i Arendal og Grimstad trenger mer variert boligbygging. De siste årene har etterspørselen etter leiligheter økt kraftig. En ser særlig tendensen i aldersgruppen middelaldrene som er lei av stort hus og tomt, og vil bo lettvidt. Disse leilighetene er avgjørende at ligger på sentrale knutepunkter (Tellefsen, 2009). Flere mennesker bor alene, og det er derfor et godt marked for midre og billigere boenheter.

ATP-prosjektet legger opp noen premisser for regionen. Det er ønsket en befolkningsvekst i regionen på linje med landsgjennomsnittet, og det skal satses på utvikling ved eksisterende senterknutepunkt. Kvalitetene både Arendal og Grimstad har trekker innbyggere, og en vil fortsette å utvikle disse attraktive småstedene mellom byene. Det kommer tydelig frem at en knutepunktsutvikling og sterke kollektivakser er noe regionen vil satse på. Dette er også i samsvar med nasjonale føringer (Tellefsen, 2009).

Regionale føringer //

Regionplan Agder 2020, Regionalplan for senterstruktur og handel

Hovedmålet i regionplanen er å utvikle en sterk og samlet landsdel som er attraktiv for bosetting og næringsutvikling både i kystsonen og de indre distriktene. Økt samhandling – fordi det bare er gjennom fellesskap vi kan nå ambisiøse mål.

Planen har fem hovedsatsingsområder

Klima: Høye mål - lave utslipp

Det gode livet: Agder for alle

Utdanning: Verdiskaping bygd på kunnskap

Kommunikasjon: De viktige veivalgene

Kultur: Opplevelser for livet

Hovedtiltak

- Det må utarbeides handlingsplaner på både regionalt og lokalt nivå som beskriver konkrete tiltak for å møte klimautfordringen.
- Klimahensyn og klimatilpasninger skal inngå som en del av vurderingen i forbindelse med utarbeidelse av kommuneplaner, alle større utbyggings- planer og utvikling av areal- og transportplaner i regionen.
- I forbindelse med lokaliseringssaker og prioriteringer av infrastrukturtiltak, skal klimahensyn alltid være en del av totalvurderingen.
- Offentlig sektor skal ligge i front i forhold til klimavennlig atferd.

Politiske føringer som omhandler skoler //

Definisjoner og utdypninger fra Utdanningsdirektoratet

I Opplæringslovens § 8.1 heter det:

”Grunnskoleelevane har rett til å gå på den skolen som ligg nærast eller ved den skolen i nærmiljøet som dei soknar til. Kommunen kan gi forskrifter om kva for skole dei ulike områda i kommunen soknar til. Kravet i § 38 første leddet bokstav c i forvaltningslova om kunngjering i Norsk Lovtidend gjeld ikkje.”

Avgjørelser knyttet til skolestruktur ligger i kjerneområdet av den kommunale handlingsfriheten. En avgjørelse må bygge på et kommunestyres økonomiske, politiske og samfunnsmessige prioriteringer.

Meld. St. 26

Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Nasjonal Transportplan har som mål at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Kommuneplan 2011-2021 //

Gjeldene kommuneplan har fokus på vekst i kommunen. Hovedmålsettingen i planen er å tilrettelegge for befolkningsvekst i Arendalsregionen på lik linje med veksten i landet.

For å oppnå dette vil de satse på sjønære arealer for videre boligbygging, næringsetablering og tilrettelegging for rekreasjon. Målet er å bygge gjennomsnittlig 300 boliger hvert år. Når det gjelder fortettingen av boligmassen, skal det planlegges variert i forhold til pris, utforming og størrelse. Kommunen vil bygge flere leiligheter og redusere eneboligandelen. For kommunen er det spesielt viktig å “skape gode etableringsmuligheter for unge mennesker”. Det skal derfor jobbes for et attraktivt næringsliv i regionen. Målet er å utvikle et konkurransedyktig arbeidsliv, øke investeringsviljen i næringslivet og tilrettelegge for flere arbeidsplasser.

Arendal har som mål å være en foregangskommune i klimavalg, og som beskrevet i planen skal kommunens klimahandlingsplan og klima- og energistrategi for å nå klimamålsettingene iverksettes. Kommuneplanen har et sterkt miljøfokus, og mener det er viktig å tilrettelegge for lavutslippssamfunnet. To viktige tema i den sammenheng er fortetting og redusert transportbehov.

I gjeldene plan går det tydelig frem at de vil utvikle og tilrettelegge for mer bærekraftige transportløsninger gjennom areal og transportplanleggingen. I Kommuneplanen side 30 står det “*med en befolkningsvekst de neste tiårene kan vi ikke fortsette å spre naturinngrep som vi har gjort, uten at dette vil virke negativt inn på innbyggernes livskvalitet*”. Gjennom å sikre planavklaring og klargjøring av nye bolig- og næringsområder i planprosesser, er målet å skape nærhet mellom jobb, skole, hjem og natur. Kommunen ønsker en mer urban boligbygging i sentrum, langs kollektivaksler og ved knutepunkt på kollektivaksen (Arendal kommune, 2011).

Kollektivtilbud

Kommunen vil styrke hovedkollektivaksene med økt bolig-, service- og næringsutbygging for alle deler av kommunen. Det skal planlegges egne kollektivtraseer for å bedre fremkommeligheten for busser og ikke minst legges til rette for ”park and ride”

løsninger ved sentrale kollektivknutepunkt (parkering for biler og sykler). Kommunen vil forsterke og effektivisere pendel- og ringbussløsninger, og arbeider med bedre busstilbudet, som mange steder er for dårlig. Det skal også satses på å fornye og videreutvikle ferjetilbudet til både Tromøya og Hisøya.

I framtiden ser kommunen at sykkelbruken skal erstatte bilen på korte transportetapper. Det skal derfor satses på en utbygging av gang- og sykkelveier langs disse kollektivaksene for å få frem mulighetene for å bruke sykkel som et realistisk transportmiddel.

Folkehelseperspektiv i all samfunnsutvikling

Det er en stor utfordring med folkehelsearbeidet og kommunen har ansvar for å styrke faktorer som virker positivt på folkehelsen og svekke faktorer som medfører helsefare. En arealkonsekvens av dette blir nærhet mellom bolig og arbeidsplass og/eller friluftsområder for å kunne stimulere flere til fysisk aktivitet i dagliglivet og bidra til bedret folkehelse. Videre i kommuneplanen står det at sosiale fellesfunksjoner må integreres i nye utbyggingsområder.

Planer for framtidige boligområder skal tilpasses endringer i alderssammensetning. I sentrumsnære områder vil boliger tilpasset behovene hos eldre og/eller funksjonshemmede bli prioritert.

Framtidens kompetansebehov

I samarbeid med sterke aktører på opplæringsfeltet skal det settes fokus på framtidens kompetansebehov i regionen. Kommunen vil heve nivået og satse på læring. Arendalsskolen skal ha like gode læringsresultat som sammenliknbare kommuner. I planen står det at rundt skoler og barnehager må det sikres nødvendig areal til utvidelse. Ved bygging i nye områder må det sikres tilstrekkelig areal til fysisk aktivitet, lek, parkering og trafikkareal.

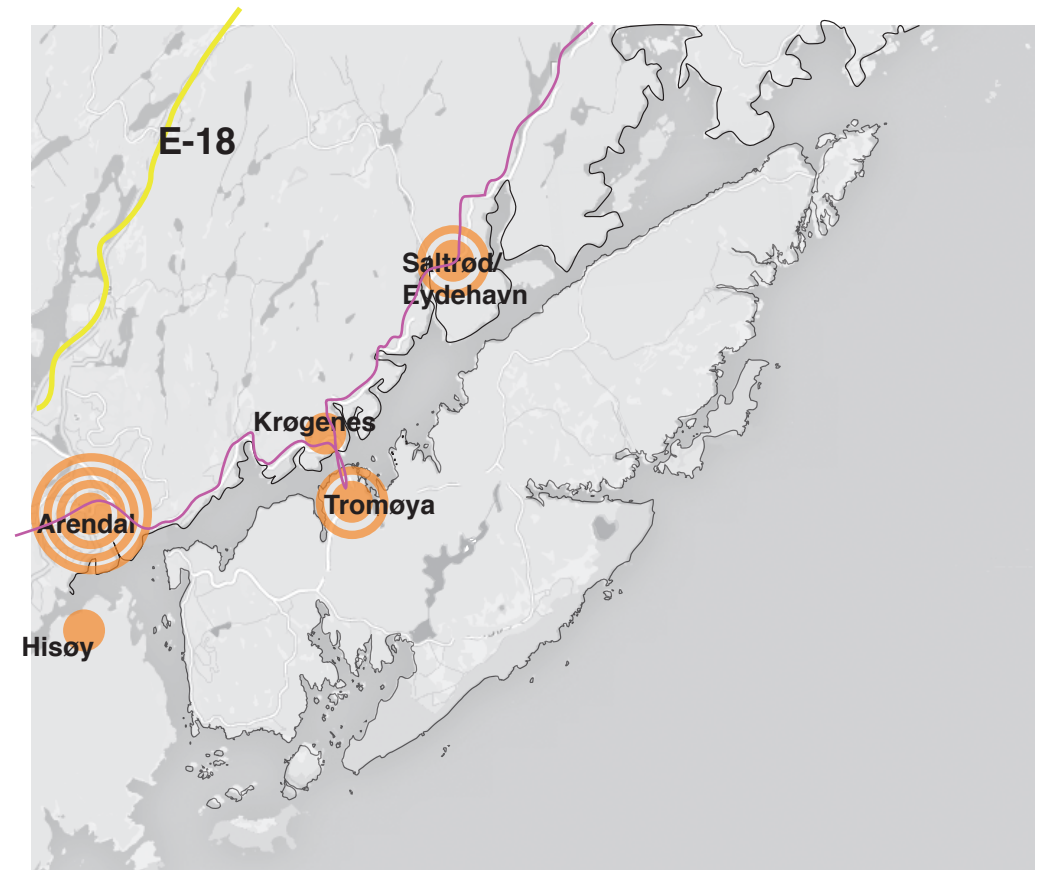
Kommuneplan oppsummering

Kommunen vil

- Styrke hovedkollektivaksene med økt bolig-, service og næringsutbygging
 - Sikre forsvarlig tilknytning til pendelrutenettet for alle deler av kommunen
 - Stimulere til økt bruk av sykkel som transportmiddel
 - Skape sikre skoleveier
- (Arendal kommune, 2013)

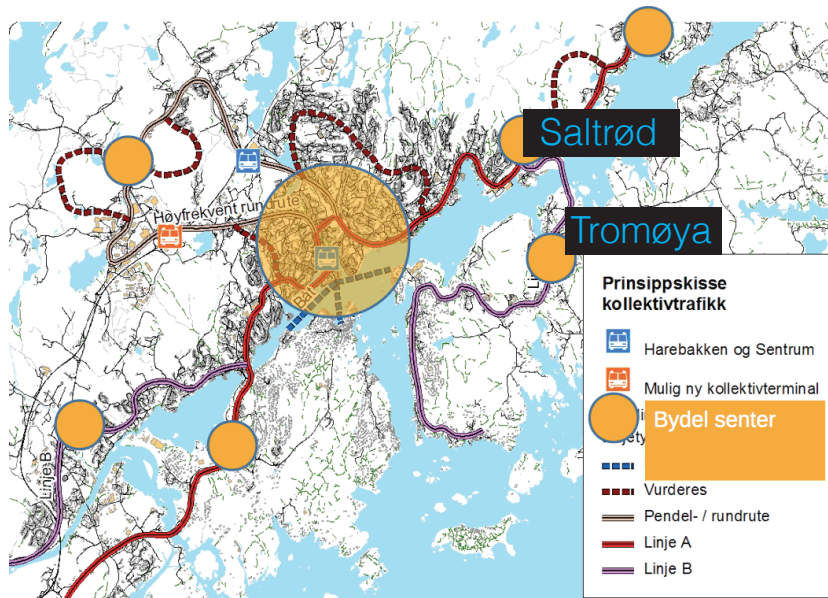
Kommunale føringer

- Utbygging langs kollektivåre og en utbygging som støtter opp om valgte hovedutviklingsakser og lokalsentra/knutepunkt.
- Arealøkonomisering
- Klimanøytralitet



Arendals arealpolitikk

- Fortetting rundt lokalsentra
- Utbygging som styrker grunnlaget for å gå, sykle og ta buss
- Ingen store feltutbygginger i spredtbebygde strøk, utbygging skal bygge på eksisterende infrastruktur



Løft Saltrød

Sentrumsutvikling på Saltrød

Michael Fuller-Gee
Sjefarkitekt / byplanlegger
Arendal kommune

Malene Rødbakk
Byplanleggerstudent
ved Ås Universitet

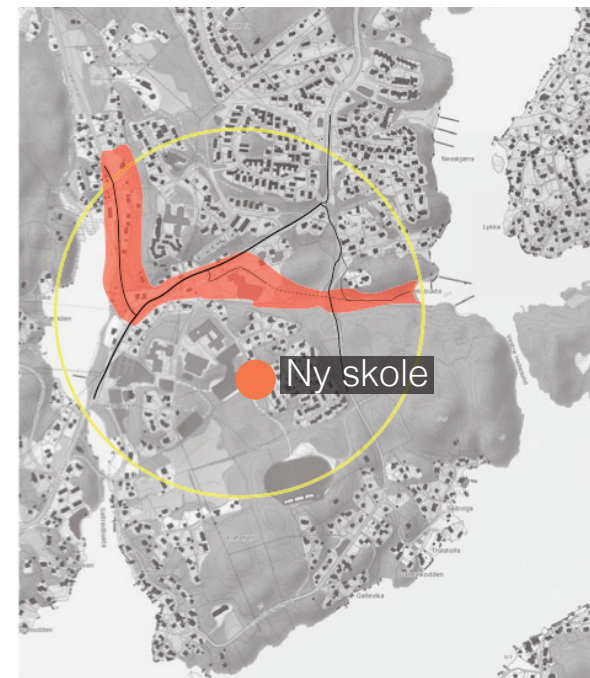
ARENDAL KOMMUNE
Prosjekt
VEKST I ARENDAL ØST

ELK EMO

Utviklingsgrep på Saltrød

- › Hovedgrepet er å endre det visuelle inntrykket ved senteret og langs riksveien
- › Det vil være rasjonelt ift infrastruktur å ta for seg et sammenhengende område
- › Et helhetlig grep vil styrke utviklingen som skal gjøres på Saltrød. Det blir derfor viktig å utvikle områder som forholder seg til hverandre
- › Ved å kombinere flere funksjoner som svømmehall, klatrevegg, butikker, ungdomsaktiviteter og boliger vil det skapes en synergieffekt i området som vil gjøre det mer attraktivt for alle brukere

På Saltrød er de i gang med å bygge en ny skole. Denne skolen ligger ikke innenfor utviklingsgrepet på Saltrød. En tilsvarende situasjon vil en forsøke å unngå i planleggingen av ny skole på Tromøya.



Del 5

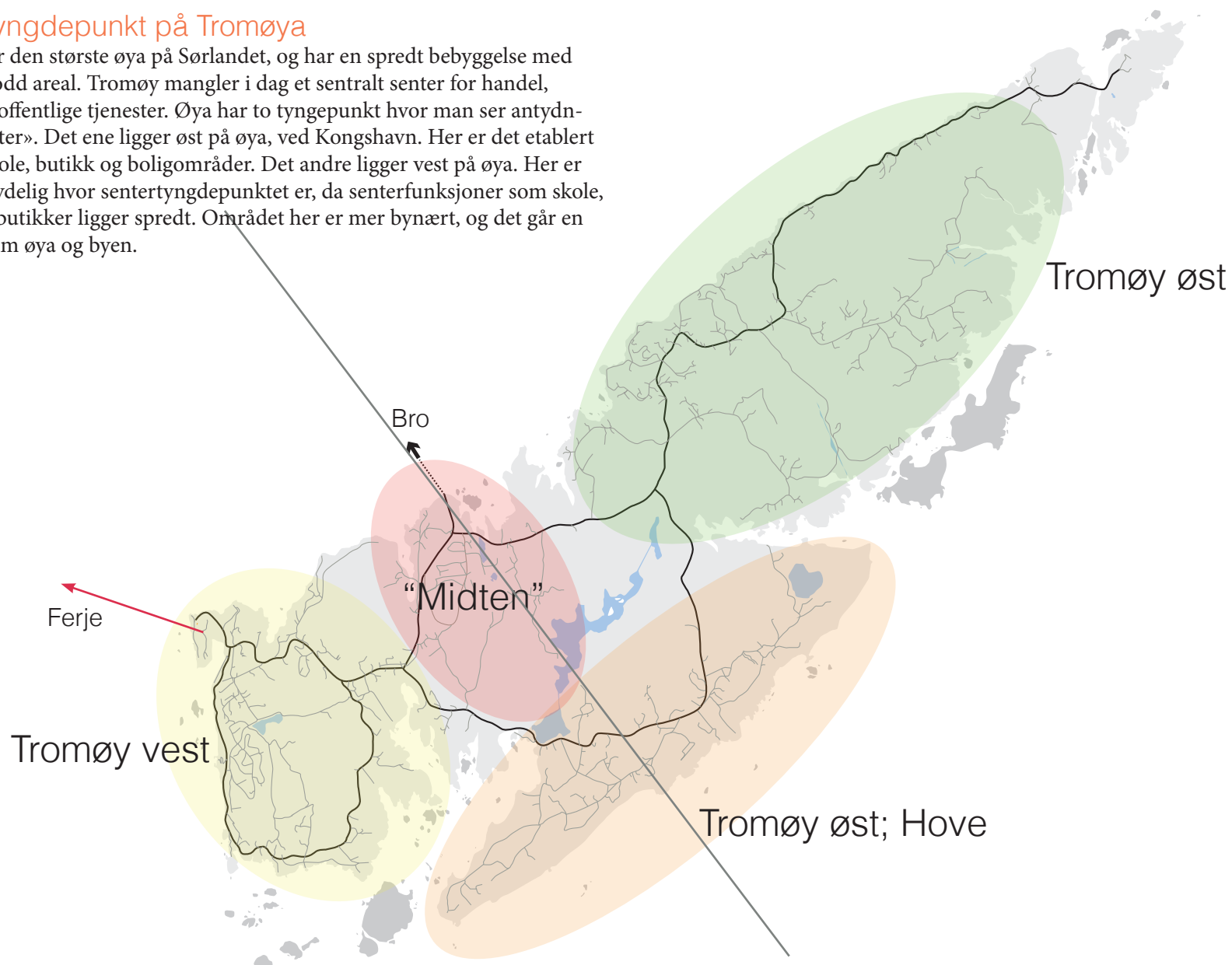
Analyser og prognoser

Denne delen presenterer analyser og prognoser for boligområder og elevutvikling

Soner på Tromøya //

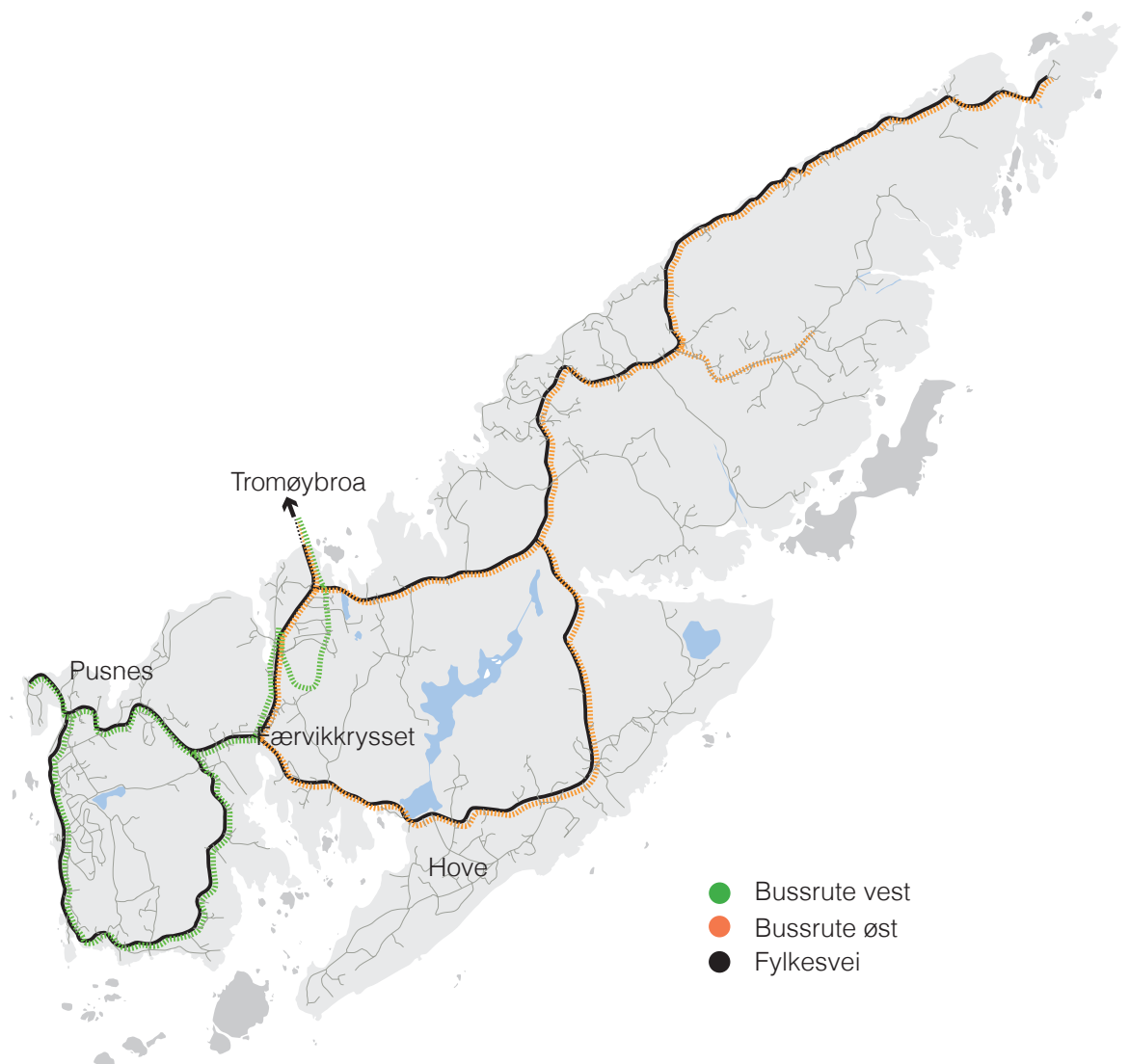
Sentertyngdepunkt på Tromøya

Tromøya er den største øya på Sørlandet, og har en spredt bebyggelse med stort ubebodd areal. Tromøy mangler i dag et sentralt senter for handel, næring og offentlige tjenester. Øya har to tyngdepunkt hvor man ser antydning til «senter». Det ene ligger øst på øya, ved Kongshavn. Her er det etablert en barneskole, butikk og boligområder. Det andre ligger vest på øya. Her er det mer utydlig hvor sentertyngdepunktet er, da senterfunksjoner som skole, sykehjem, butikker ligger spredt. Området her er mer bynært, og det går en ferje mellom øya og byen.



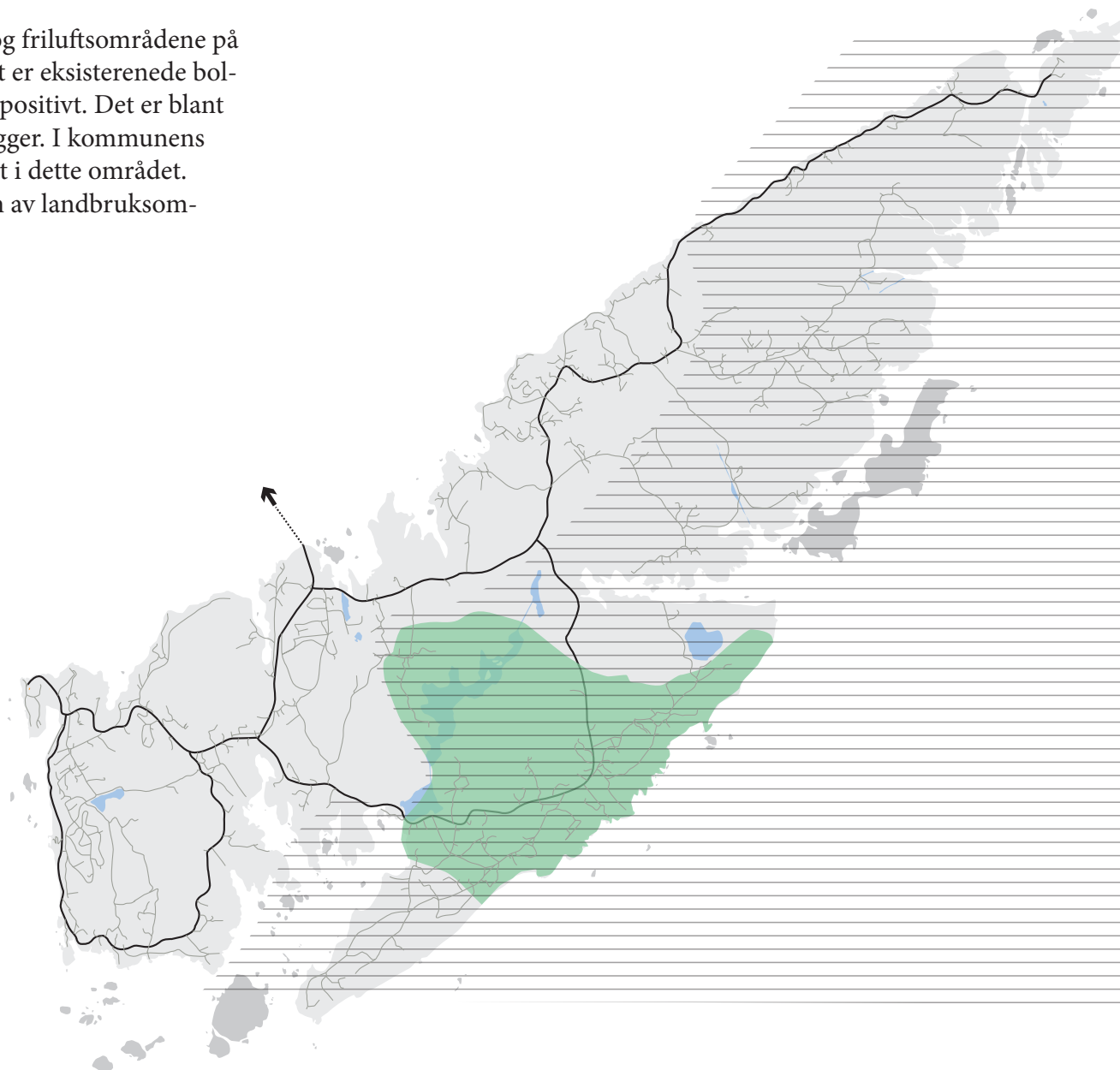
Infrastruktur //

Det er to bussruter til Tromøy, østre Tromøy og vestre Tromøy, som til dels er samkjørte ved en sløyfe via Tromøy kirke. Bussavgangene er sjeldnere en en gang i timen.



NLF områder //

Skravert areal viser grovt de viktigste landbruk-, natur- og friluftsområdene på Tromøya. Disse vil kommunen ivareta for fremtiden. Det er eksisterende boliger innenfor disse arealene som kommunen ser på som positivt. Det er blant annet i disse områdene, de eldste gårdene på Tromøya ligger. I kommunens utviklingsstrategi skal det ikke fortettes eller lages nye felt i dette området. Innenfor det markerte grønne arealet er konsentrasjonen av landbruksområder størst.



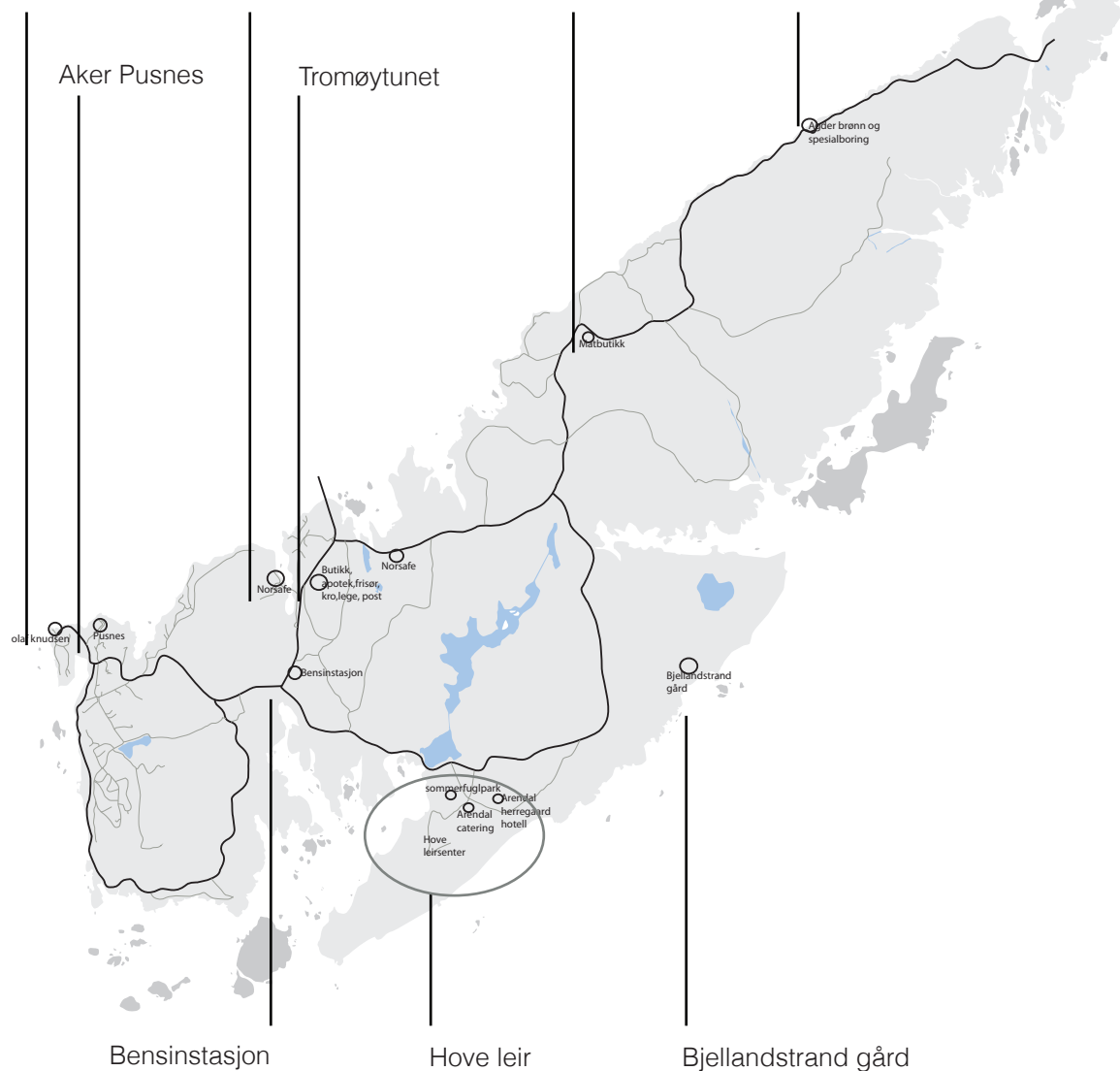
Næring //

Olaf Knudsen & co
farvehandel

Norsafe AS

Matbutikk

Agder brønn og
spesialboring



Næringsstrukturen på Tromøya

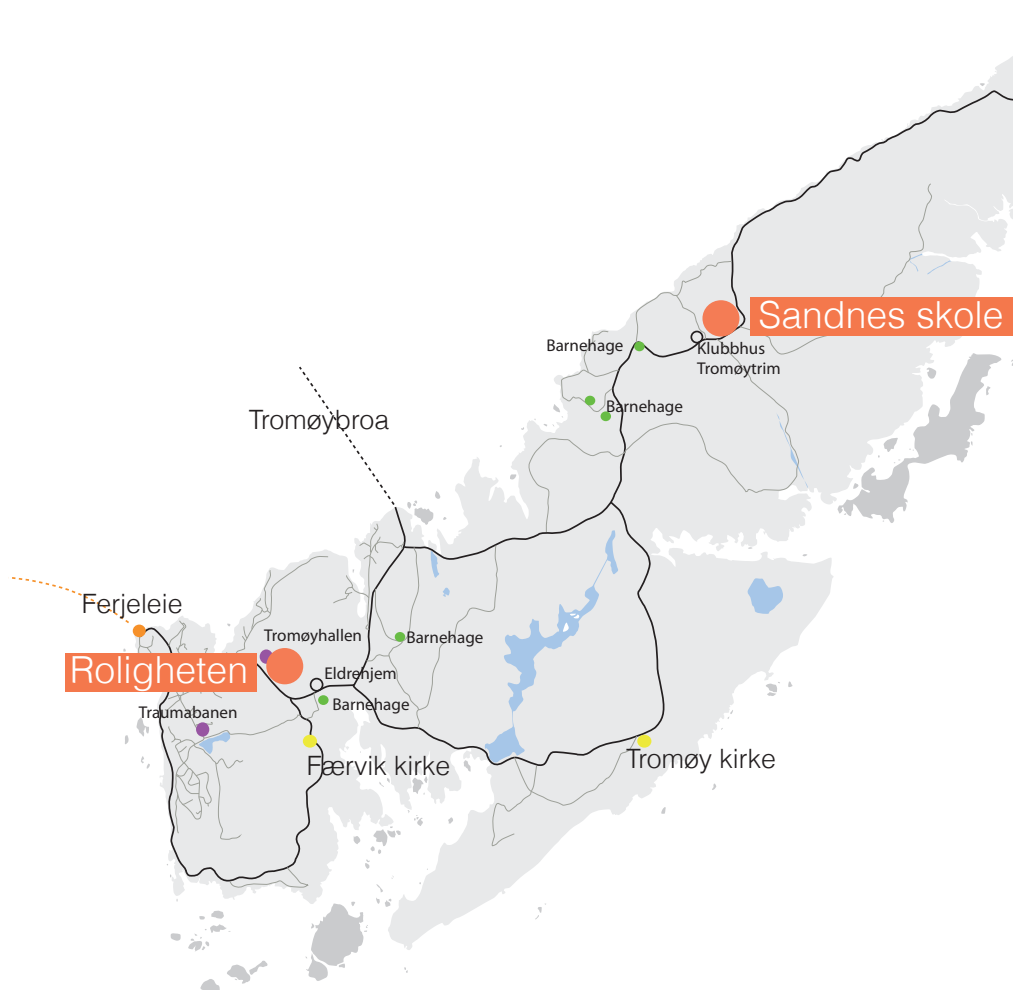
Næringen ligger hovedsaklig vest på øya. På det som omtales som Tromøytunet, finner man den største matbutikken som også har postkontor. Det har lenge vært et slags samlingspunkt her etter kommunesammenslåingen i 92. I tillegg til matbutikk, er det nå apotek, frisør, matkro og legekantor her. Tromøytunet ligger ikke langt fra brua og området oppleves derfor som sentralt og midt på øya. Det blir et naturlig stopp for folk som kommer fra byen som skal til enten vest eller øst. Det er tett boligbebyggelse i dette området.

Det andre hovedområdet med servicenæring er tilknyttet Hoveområdet. Her drives det catering, leirer, hotell og sommerfuglpark på sommeren. Disse tjenestene er etablert i tilknytning til det populære naturområdet Hove, som ofte brukes av hele Arendals befolkning.

Den største næringen er Pusnes, som ligger på helt vest, på Skilsø. Dette er den eldste bedriften på Tromøya. Her er det både produksjon og teknologivirksomhet. Det er imidlertid stor sannsynlighet for at Pusnes i fremtiden vil transformeres til boliger. Mac Gregor har kjøpt opp Aker solutions/Pusnes og de skal flytte 300 arbeidsplasser til enten Arendal sentrum i Barbu eller til Grimstad. Ryktene har skapt stor debatt da over halvparten av de ansatte bor på øya. Pusnes er en attraktiv bedrift som tiltrekker seg nye innbyggere som vil jobbe med spennende oppgaver innenfor maritim virksomhet.

Norsafe er en av de største bedriftene på Tromøya med hovedkontor på nedre Tybakken. Dette er en stor næring i Arendal, og bedriften er i stadig vekst. De har planer om å utvide og videreutvikle bedriften og er ledende i Europa på sitt felt.

Offentlige tjenester //



Offentlige tjenester:

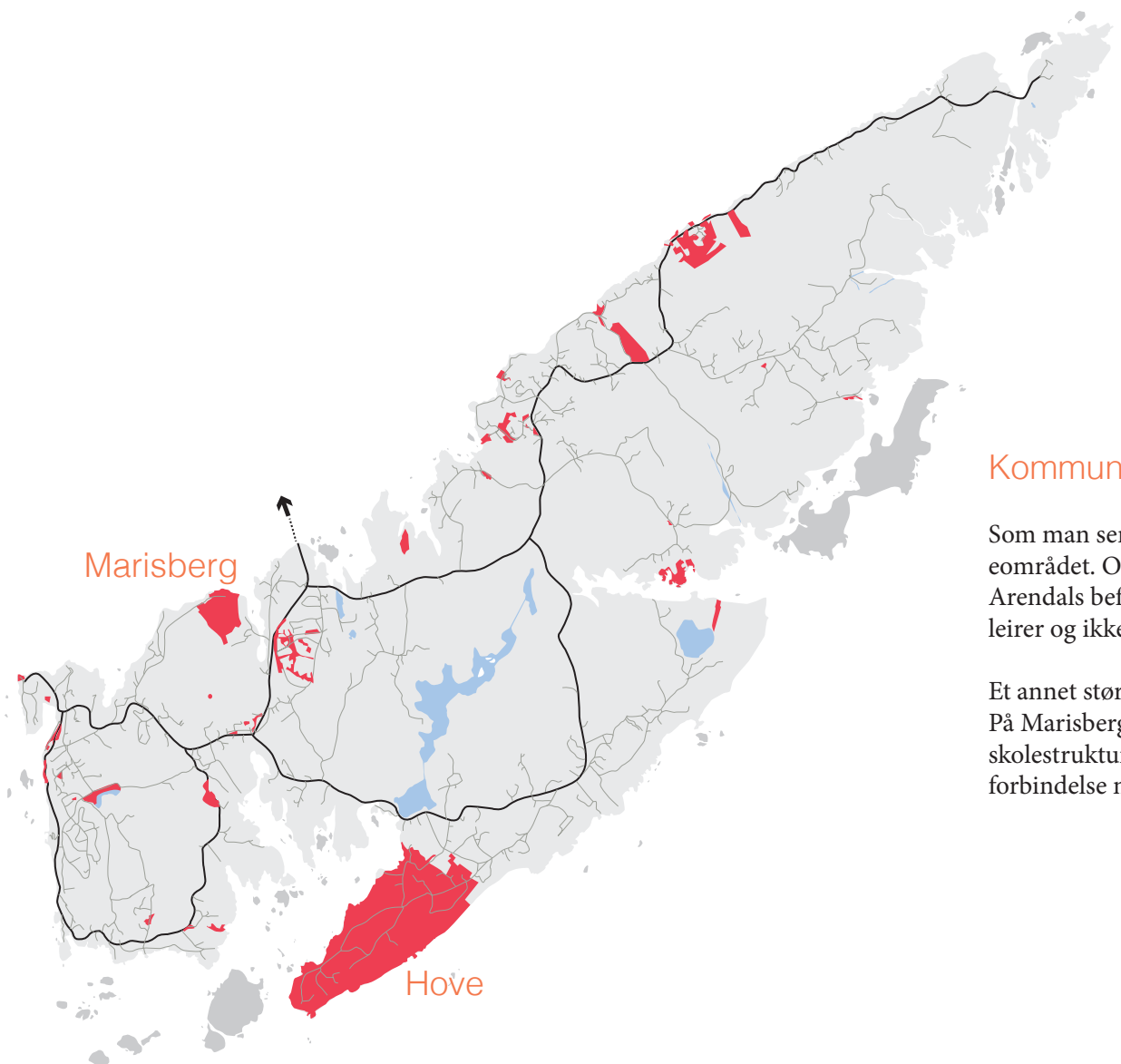
Det er to områder der hovedvekten av offentlige tjenester ligger.

De offentlige tjenestene rundt Færvikkrysset kommer av det tidligere kommunehusets plassering. Her ligger eldreboliger, barnehage, barne- og ungdomskole, bensinstasjon og Tromøytunet litt lenger opp. Dette oppleves for mange fortsatt som “senterpunktet” på Tromøya.

Det har de siste tiårene vært en boligøkning øst på øya. Det har blitt etablert hele tre barnehager her og barneskolen har pusset opp et stort uteområdet. En matbutikk ligger i nærheten av disse.

På grunn av anstrengt kommuneøkonomi er kommunen tvunget til å gjøre noen grep. Roligheten barne- og ungdomskole er i så dårlig forfatning at de må totalrestaureres. Sandnes skole vil om noen få år måtte pusse opp sin gamle del. Rådmannen har kommet med en anbefaling om å legge ned de eksisterende skolene, og lage en ny felles skole på Marisberg i tilknytning til en planlagt boligutbygging.

Kommunens eiendommer //

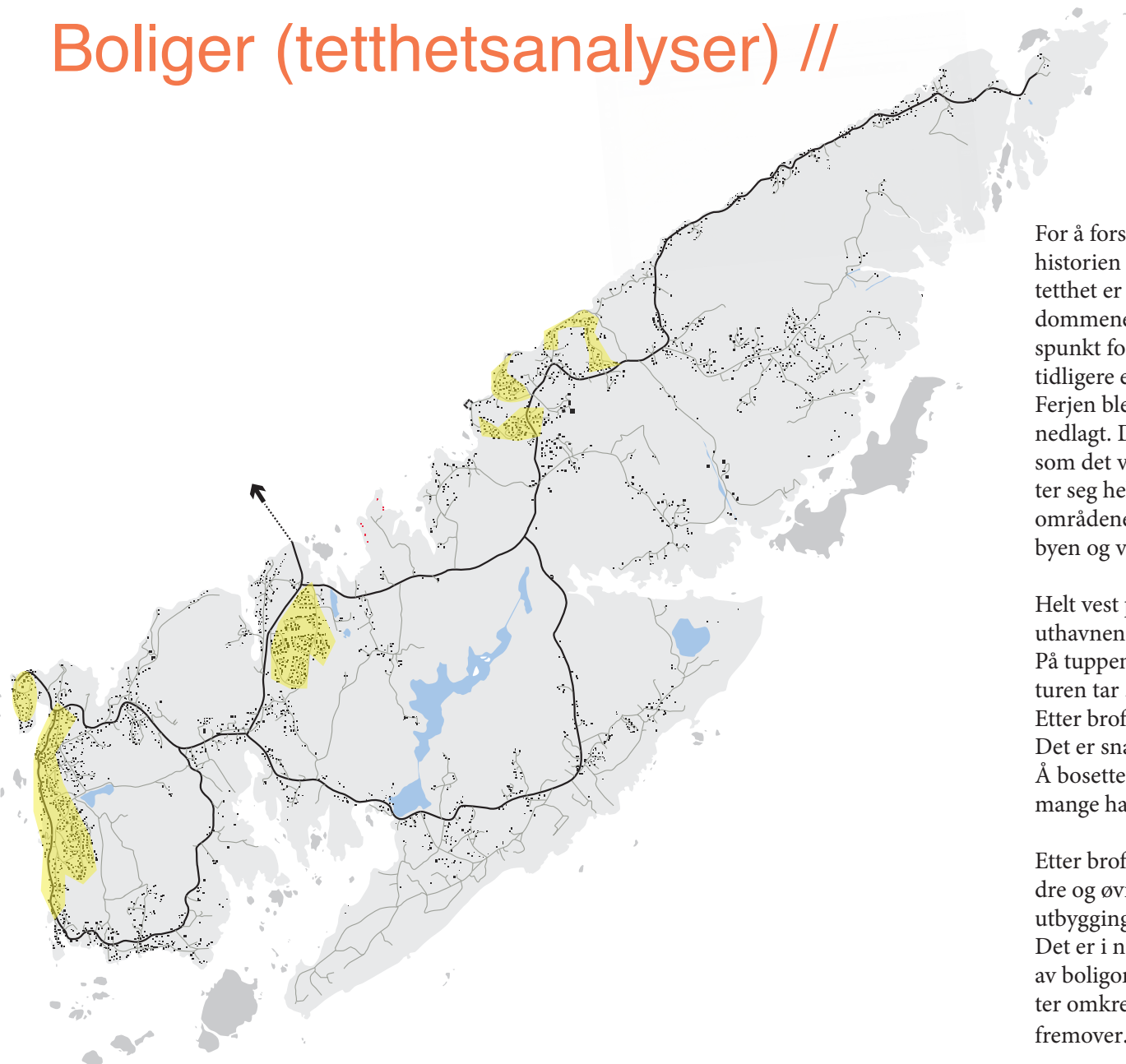


Kommunens eiendommer

Som man ser på kartet eier kommunen lite eiendom på Tromøya. De eier mye i Hoveområdet. Området blir i dag brukt som et turområdet, og er svært populært for hele Arendals befolkning. Området leies ut til arrangementer som idrettsleiren, politiske leirer og ikke minst til Hovefestivalen som arrangeres på Hove hver sommer.

Et annet større område som er kommunalt eid er Marisberg. På Marisberg er det planlagt stor boligutbygging, og i høringsrapporten vedrørende skolestrukturen på Tromøya, er Rådmannens innstilling å legge en ny felles skole i forbindelse med denne boligutbyggingen.

Boliger (tetthetsanalyser) //



For å forstå hvordan bosettingen på Tromøya er, må man se på hvordan historien og utviklingen har vært til nå. Boligområdene med størst tetthet er markert med gult. Bosettingen i øst ligger spredt, og eieendommene har hatt mye areal. Industrien på Saltrød har vært utgangspunkt for mye av bosettingen øst på øya. Fra arbeiderbydelen gikk det tidligere en ferje på tvers av sundet for å frakte arbeiderne til fabrikk. Ferjen ble avviklet etter broforbindelsen og i dag er mye av industrien nedlagt. Det er derfor ikke sammenheng mellom arbeidsted og bosted, som det var tidligere. Det tar 30 minutter å kjøre til byen hvis man bosetter seg helt øst på øya, og i dag er det en fraflyttingspolitikk i de østre områdene. Å bosette seg her er ikke attraktivt, da de fleste arbeider i byen og vil bo nærmere Arendal.

Helt vest på øya er det stor tetthet. Bosettingen her forholdt seg til uthavnen Merdø, og skipstrafikken gjennom Galtesund og inn til byen. På tuppen i vest ligger Skilsø, i dag går det ferje herfra til byen. Ferjeturen tar 5 minutter, og det var vanlig for beboerne i vest å gå til ferjen. Etter broforbindelsen og økt bilbruk, blir ferjen brukt mindre og mindre. Det er snakk om at det går så dårlig at de vurderer å legge ned tilbudet. Å bosette seg vest på øya er svært attraktivt da det er nærme byen, og mange har tilgang til egne båter på sommerhalvåret.

Etter broforbindelsen på 60-tallet ble det bygget et stort byggefelt på nedre og øvre Tybakken, i nærheten av bromunningen. I forbindelse med utbyggingen av dette feltet ble det etablert et torg med servicefunksjoner. Det er i nærheten av dette området kommunen planlegger utbyggingen av boligområdet Marisberg. Kommunen ønsker en utvikling i 3-400 meter omkrets fra broens utløp. Det er her de forventer boligveksten i årene fremover. Dette kom frem under et intervju med planavdelingen.

Boligprognoser -boligbehov //

Utdrag fra kommunens høringsrapport, (Arendal kommune, 2013).
Konsekvensutredning skolestruktur på Tromøya:

Boligutvikling Sandnes skolekrets

Det har vært en relativt stor utbygging av boliger i Sandnes skolekrets den siste tiden. Bare de siste 5 årene har antallet boenheter økt med 11,5 %. Det er nesten bare eneboliger som er oppført med unntak av Sandstø brygge på Kongshavn, og noen tomannsboliger og rekkehus.

Boligutvikling Roligheten skolekrets

Det har vært en relativt moderat boligbygging i Roligheden skolekrets de siste 25 årene. Hovedtyngden var fra 1998-2002. Disse boligene vil nå i følge boliganalysen være over toppen i forhold til elever til 1-7 trinn på skolen. 42 av boligene oppført i 2003-2007 var leiligheter i boligkomplekset i Færvikkrysset. Mange av disse leilighetene er relativt små noe som ikke statistisk gir mange elever. På grunn av den lave boligbyggingen i Roligheden skolekrets ser vi også nedgangen i antall elever her.

Fremtidig boligutvikling på Tromøy

I løpet av de siste 25 årene har Sandnes skolekrets stått for 59 % av den totale boligbyggingen på Tromøy. De siste 5 årene ble det bygd 144 boliger på Tromøya, og hoveddelen av denne andelen var i Sandnes skolekrets.

Hvis en ser på planer fremover er det en helt klar hovedvekt på utbygging i nærheten av Tromøybrua og sentralt på øya. Av de 876 enhetene som er gjengitt i tabellen er 779 tilhørende dagens Roligheden skolekrets mens 97 er tilhørende Sandnes skolekrets.

Kilde:

Arendal kommune. Høring, konsekvensutredning skolestruktur på Tromøya.

Nå som Mac Gregor har kjøpt opp Aker solutions/Pusnes og flytter de 300 arbeidsplasser til inn til byen er det stor sannsynlighet for at Pusnesområdet i fremtiden vil transformeres til boliger. Da vil det bo enda flere på Tromøy vest.

Boligprosjekt //

Dette er en tabell som viser planlagt boligutbygging på Tromøya. Tabellen viser at hovedveksten av boligbygging vil skje i nærheten av Tromøybroa og sentralt på øya. Flesteparten av enhetene i tabellen vil tilhøre Roligheten skolekrets. Mange av boligene er leiligheter, og vil derfor ikke være utslagsgivende på elevutviklingen på øya. Leilighetene vil frigjøre eneboliger som vil være attraktive for barnefamilier. Kommunens høringsrapport om Tromøyas skolestruktur viser til befolkningsprofilene ved skolekretsene og forventer at de fleste eneboligene ved Roligheten skolekrets blir frigjort (Arendal kommune, 2013).

Navn	Status	2013 Antall (gjenstående)	2013	2014	2015	2016	Senere
Marisberg(47)	Vedtatt	600	0	0	25	40	535
Høyåshei (51)	Reg. plan	20	0	0	0	0	20
Broneset (48)	Utbygging pågår	87	30	20	20	17	0
Pusnesheia(44)	Detaljplan under arbeid	50	0	15	15	20	0
Solliåsen, Roligheden(45)	Under utbygging	5	5	0	0	0	0
Jonsvoll	Reg. plan vedtatt	0	0	0	0	0	0
Grønningen 221/14	Reg.plan vedtatt	7	7	0	0	0	0
Dybdalshei 1	Reg.plan vedtatt	40	0	0	0	0	40
Dybdalshei 2	Reg.plan vedtatt	11	0	11	0	0	0
Ubekilen	Reg. plan vedtatt	0	0	0	0	0	0
Kollene Gjerstad(50)	Avsatt i k-planen	?	0	0	0	0	?
Karishei (52)	Avsatt i k-planen	?	0	0	0	0	?
Skarveløkka(53)	Vedtatt	6	6	0	0	0	0
Rævesand (46)	vedtatt	5	5	0	0	0	0
Kvia		?	0	0	0	0	?
Annkjennsmyra/Kirstens have	Off.ettersyn	26	0	13	13	0	0
Rævesand gnr.206 bnr.637	Oppstartsmøte	3	0	0	0	0	3
Skilsø brygge	Varslet oppstart	16	0	8	8	0	0
Sum Tromøy oppvekstområde		876	53	67	81	77	598

Satsingsområder //

Positiv flyttebalanse

I 2013 økte befolkningen på Tromøya med 505 innbyggere.

Planlagt boligutvikling

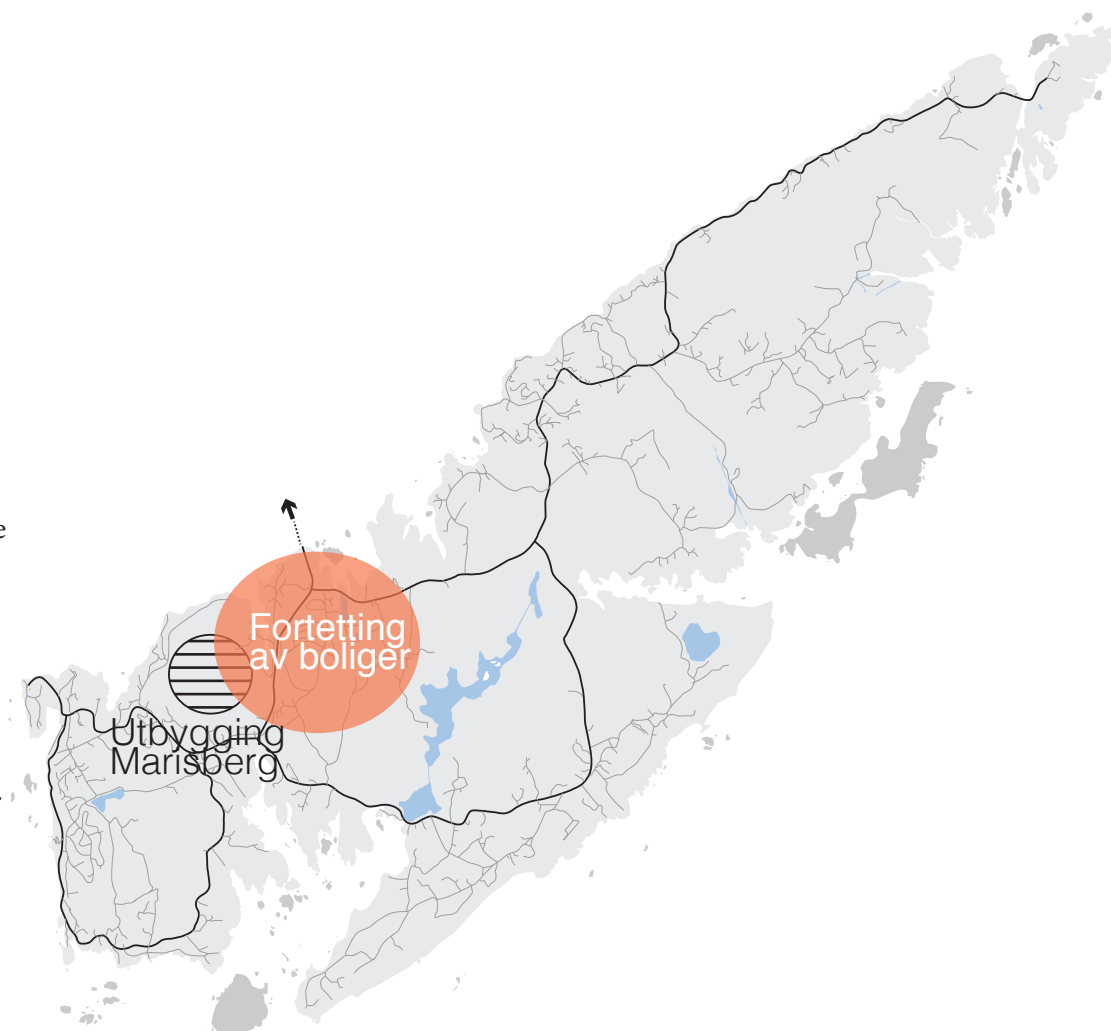
Kommunen mener utviklingen bør skje innenfor en radius på 3-400 meter fra bromunningen. Dette er den markerte oransje sirkelen på kartet. Boligutbyggingen på Marisberg er skravert. Her er det planlagt for 500 nye boliger.

Kommunen skriver at innspill om boligområder blir prioritert hvis de er i tråd strategien til Byplan 2023 hvor boligområder skal bygge oppunder knutepunkt og kollektivlinjer. Det er tydeliggjort at lavutslippsamfunnet er et bærende prinsipp for å prioritere utbyggingsområder.

Torsdag 13. mars skrev Agderposten en artikkel om skolestrukturdebatten på Tromøya. Kommuneplanutvalget vraket rådmannens forslag om å ta tre nye boligområder ved Sandnes skole ut av arealplanen. Bakgrunnen for forslaget til endring kom fra Fylkesmannen, som viste til føringer i Nasjonal Transportplan, om at 80 prosent av grunnskoleelever skal kunne gå og sykle til skolen. Nye boligområder i dette området samsvarer ikke med planen om å legge ned Sandnes til fordel for ny skole på Marisberg. Med åtte mot én stemme vedtok utvalget å vrake rådmannens innstillingen og en kan spørre seg hvor reelle disse strategiene i virkeligheten er.

Kilde:

<http://www.arendal.kommune.no/PageFiles/44266/Beskrivelse%20ved%20off%20ettersyn.pdf>, Konsekvensvurdering – Rådmannen i avsluttende saksframlegg (Behandling i kommuneplanutvalget 16. oktober og 6. november 2013)



Skoleprognoser //

I følge kommunen er det er grunn til å tro at elevtallet på Tromøya vil stabilisere seg på rundt 460 elever totalt fordelt på 1-7 trinn. Dette med forbehold om at det ikke iverksettes økt boligbygging utover dagens prognoser.

Under er det et direkte utdrag fra kommunens høringsrapport; Konsekvensutredning skolestruktur på Tromøy, vedrørende skoleprognosene på Tromøya (Arendal kommune, 2013).

Roligheten skole

Roligheden skole ligger i Tromøy oppvekstområde på Tromøy i Arendal og er en av to skoler i dette oppvekstområdet. Skolen har i dag 458 elever. Skolen er en 1-10 skole og har i dag et lite 2-parallelt barnetrinn og 3-parallelt ungdomstrinn. Det er i dag 270 elever på barnetrinnet og 188 elever på ungdomstrinnet. Skolen er Tromøys ungdomsskole og elevene fra Sandnes begynner på Roligheden skole når de skal på ungdomsskolen.

Elevtallet på Roligheden er nedadgående og har vært det en god del år nå. Det høyeste elevtallet siste 20 år var skoleåret 2000-2001 med 541 elever, 83 flere enn i dag. Fremskrivning av elevtall viser at i 2018 som er siste år vi i dag kan fremskrive til vil elevtallet på Roligheden være 428 altså 30 færre enn i dag.

Elevtallsfremskrivningen viser at det er svært små 1. trinn fremover. Antall boliger knyttet til Roligheden skole gir også en indikasjon på at det i snitt vil være 33 elever som skal starte på skolen hvert år. Dette indikerer at det må være en 2 – parallell skole for Roligheden noe som gir en svært uheldig driftssituasjon. En forholdsvis godt oppfylt 1-7 skole med to paralleller er på om lag 350 elever. Roligheden skole vil ligge rundt 230 elever altså med en overkapasitet på 120 elver hvert år. Det er ingen ting som skulle tilsi at dette bildet endres drastisk de neste 10 årene.

Sandnes skole

Sandnes skole ligger i Tromøy oppvekstområde på Tromøy i Arendal og er en av to skoler i dette oppvekstområdet. Skolen har i dag 218 elever. Skolen er en 1-7 skole og har i dag 1 eller 2 paralleller på trinnene.

Elevtallet på Sandnes skole har vært økende de siste årene og vil være det noen år til fremover. Det har vært en del boligbygging rundt skolen det siste 10-året noe som i dag gir utslag i høyere elevtall. Økningen vil være forbigående og det er all grunn til å tro at elevtallet vil stabilisere seg rundt en 220 elever om 6-8 år ut fra beregninger i forhold til boligbygging.

Elevtallsfremskrivningen viser at boligene bygd siste 10 år nå gir økt antall elever ved skolen en periode for så å stabilisere seg igjen. Ut fra boligmassen rundt skolen forventes det ca 30 elever i snitt hvert år som skal begynne på skolen. Dette indikeres også ved elevtallene i 2016 – 2018 som er fremskrevet over her. Dette indikerer at det må være en 2 – parallell skole for Sandnes noe som gir en svært uheldig driftssituasjon. En forholdsvis godt oppfylt 1-7 skole med to paralleller er på om lag 350 elever. Sandnes skole vil ligge rundt 210 elever altså med en overkapasitet på 140 elver hvert år.

Sosial struktur //

Sosiale møteplasser

En av de viktigste ressursene på Tromøya er Hoveområdet. Dette er et naturområde som blir brukt av hele Arendal. I helgene er det flere hundre som kommer ut ved havet for å gå på tur. I Hoveleiren er det også etablert en fotballbane. Som resultat av turområdets popularitet er det etablert catering og kafe som er åpne i helgene. Tromøyas beboere bruker også dette turområdet mye i hverdagen.

Tramua er øyas idrettslag, og har både håndballlag og fotballlag. Det kommer frem i dokumenter vedrørende skolestruktur at foreningen mener det trengs en ny hall. Hallene tilhørende Roligheten- og Sandnesskole er gamle og nedslitte. Truma bruker banen på Hove og Kjenna (vest på øya) til utetrening og kamper i sommerhalvåret.

På hver side av øya, øst og vest, er det damer som arrangerer trim en gang i uken, Tromøytrimmen.

Bortsett på lagidrett, må man inn til byen for å delta i andre fritidsaktiviteter. Dette har forandret hverdagen og kommunikasjonen til Tromøyas befolkning, og tilknytningen til Arendal er tettere enn tidligere.

Om sommeren er det flere felles badebrygger og strender på Tromøya som er svært populære for beboerne.

Helt øst på Tromøya ut ved havet er det stor konsentrasjon av fritidsboliger. Disse blir for det meste benyttet på sommerhalvåret.

Samfunnsutviklingen //

De fleste beboerne på Tromøya jobber i byen eller andre steder i kommunen. Rushtrafikken er et stort problem hver morgen og ettermiddag, og køen står fra broen og inn til byen. Noe av befolkningen på vest tar ferjen inn til byen eller Hisøy.

Tidligere var det større næringsvirksomhet på øya, og mange jobbet lokalt. Det er fremdeles to store næringsvirksomheter, og over 50 % av arbeiderne på Pusnes bor på Tromøya. Som nevnt tidligere har Mac Gregor kjøpt opp Aker solutions/Pusnes og de skal flytte 300 arbeidsplasser til enten Arendal sentrum i Barbu - eller til Grimstad. Dette vil føre til pendling for flere av beboerne.

Før var Tromøya preget av gårdsbruk, men nå er det få gårder som driver gårdsdrift og produksjon.

Store deler av Tromøyas befolkning jobbet med industri på Saltrød. Den er nå lagt ned.

Fysisk struktur //

Båndet til Arendal by forsterkes ved at de fleste jobber i byen.

Det var tidligere flere små matbutikker på Tromøya, men nå er det bare to matbutikker igjen. Den ene ligger i øst, på Kongshavn, den andre på Tromøytunet i nærheten av bromunningen.

Kafeer og andre butikker må man inn til Arendal for å finne.

Utviklingen på Krøgenes, på andre siden av broa er en stor trussel for tjenestene på Tromøya. Her er det allerede etablert flere store matkjeder, og området er under sterk utvikling. Ved å ligge i krysset ved broa til Tromøya trekker butikkene mange folk som ellers har handlet på Tromøya.

Stedskvaliteter

Naturområdene på Tromøya er det flest folk nevner hvis de skal peke på kvaliteter på Tromøya. Øya er ikke så utbygd som Hisøy, og rullesteinstranda ved havet er en kvalitet som trekker mange folk.

Utfordringer //

Rekruttere unge til å bosette seg på Tromøya. Mange tilflyttere etablerer seg nærmere byen.

Konkurransen i næringslivet. Tendensen er at næring flytter til Arendal. Næringslivet i kommunen får konkurranse med nabokommunene. Grimstad vant for eksempel kampen om ny høyskole.

Dårlig kommuneøkonomi.

Utviklingen på Krøgenes. Det er fare for at denne utviklingen går utover utviklingen på Tromøya.

Fragmentert øygeografi. Det er en langstrakt øy med spredt bebyggelse. Mangler et tydelig sentertingdepunkt.

For uten om Hove, mangler det uformelle møtesteder på Tromøya.

DEL 6

Mulighetsstudie

I denne delen presenteres et mulighetsstudie av fire ulike lokaliteter for en ny skole på Tromøya

Lokaliteter //

Jeg har tatt utgangspunkt i kommunens alternativer når jeg i denne delen går inn på min analyse av hvor best lokalitet for ny skole på Tromøya er. For å finne ny lokalitet må jeg se på hvordan denne lokaliseringen kan bidra til å styrke felleskapsstrukturen på Tromøya. I denne mulighetsstudien har jeg vært avhengig av å se på historikken for å forklare bosettingen og endringene i strukturene på Tromøya. Tromøy har i alle år hatt et skille mellom østenden og vestenden – et skille som går omtrent ved brua. Men som en del av Arendal kommune må Tromøya sees på som en helhetlig struktur.

I kommunens konsekvensutredning av skolestruktur på Tromøya blir Hove, Seikilen, Færvikkrysset og Marisberg evaluert. Ny skole på Hove og Seikilen ble ikke funnet egnet i konsekvensutredningen, noe mine egne registreringer i del 5 underbygger. På Hove er det mye landbruksareal og friluftsinnteresser, noe en utbygging vil komme i konflikt med. Det er heller ikke åpnet for boligutbygging i området jf. kommunens arealplan. Ved bygging av ny skole i Seikilen, vil dette ikke styrke en positiv stedsutvikling og fellesskapsstruktur. Det er viktige landbruksareal på tomten, og området forholder seg ikke til en opparbeidet senterstruktur. Arealet rundt tomten egner seg ikke til boligutbygging. Disse to alternativene tar jeg derfor ikke med videre.

Jeg har valgt å se nærmere på Færvikkrysset og Marisberg fra konsekvensutredningen, i tillegg har jeg valgt å se på to nye alternativ. Det ene er på Roligheten, ved øyas gamle hjem. Dette arealet ligger nedenfor eksisterende ungdomskole. Det andre alternativet, er en ny lokalitet i området på Marisberg, nærmere fylkesveien.

Videre i oppgaven omtales kommunens forslag på Marisberg som Marisberg alt.a. Alternativet nærmere fylkesveien omtales som Marisberg alt. b. Når Roligheten blir omtalt i denne delen, siktes det til lokaliteten ved gamle hjemmet, og ikke eksisterende skoleplassering.

1 Færvikkrysset

Knutepunkt for øyas bussruter. Det var et naturlig senter før kommunesammenslåing. Her lå rådhuset, bibl mm.

2 Marisberg alt. a

Her vil kommunen helst bygge. Kommunen eier den aktuelle tomten, og en boligutbygging i dette området er vedtatt.

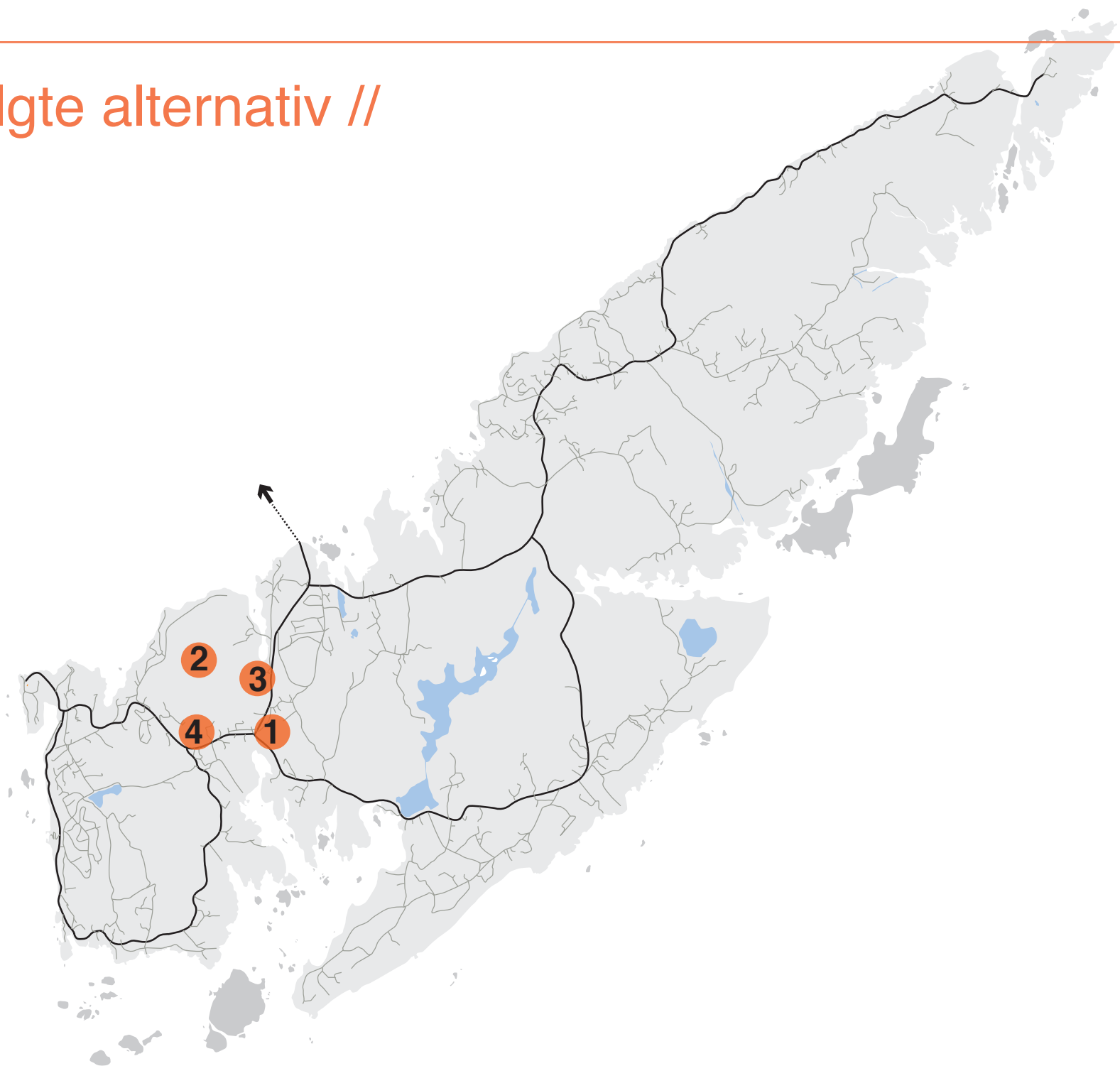
3 Marisberg alt. b

Lokaliseringen ligger nærmere fylkesvei.

4 Roligheten

Nær eksisterende hall. Det er muligheter for å utvikle områdene rundt. Nær færvikkrysset som er fungerende knutepunkt for bussruter på øya.

Valgte alternativ //



Kriterier //

For å undersøke hvilken lokalitet som egner seg best for en ny felles skole har hvert alternativ blitt drøftet opp mot en rekke viktige kriterier. Kriteriene er basert på prinsipper for god stedsutvikling, og hvordan det fysiske rommet kan bidra til å styrke fellesskapsstrukturen. Disse kriteriene er dekkende for å kunne vurdere i grove trekk lokalitetens egnethet. I enkelte områder overlapper kriteriene hverandres funksjon til en viss grad. Hver lokalitet gis en karakter utifra hvor godt eller dårlig egnet den er i forhold til kriteriene. Karakterskalaen går fra 1-5, hvor 1 er svært dårlig og 5 er svært god. Til slutt regnes gjennomsnittet av karakterene ut, og man ender opp med et tall som sier noe om lokalitetens egnethet. På grunn av vanskeligheter med å finne en kvantifiserbar metode for å vekte hvert enkelt kriterium, vurderes det ved kvalifisert synsing og tilgjengelig data.

Miljø:

Samfunnet står ovenfor store miljøproblemer og vi er derfor tvunget til å tenke miljø når det skal planlegges. Det er fokus på miljø i nasjonale mål og føringer, og Arendals kommuneplan har satt opp konkrete mål for å bedre miljøet. Et stedsutviklingsprinsipp som gagnar miljøet er å utvikle rundt sentertingdepunkt og transportknutepunkt.

Funksjonsmangfold:

Flerbruksfunksjon er et viktig stedsutviklingsprinsipp. Å samle ulike funksjoner på et sted sikrer bruken, mennesker og begivenheter på stedet. Dette vil skape uformelle møteplasser og styrke lokalsamfunnet. Fellesskapsfunksjonene må løftes opp på et nivå som omfatter flere og skolen kan være et av elementene i dette. Befolkningen og det lokale idrettslaget etterspør felleslokaler. Skolen bør kunne brukes etter skoletid. Skolen, hallen og en eventuell svømmehall vil komme lokalbefolkningen til gode.

Bolig - mulighet for fortetting:

I områdene nær skolen bør det være muligheter for fortetting av boliger. Kommunen har laget et forslag til framtidige vekstakser på Tromøya, og ny skole bør plasseres i forbindelse med denne. Utviklingen på Tromøya viser en tendens til at befolkningen vil bo nærmest mulig byen, da det har skjedd en tydelig fortetting i områdene hvor

det er kort vei til byen enten via båt eller bro. Det vil derfor være hensiktsmessig å plassere ny skole med utgangspunkt i denne trenden.

Tilgjengelighet/ Infrastruktur:

Politikerne vil ikke endre bussrutene i forbindelse med ny skole, skolen bør derfor etableres nær kollektivåren og i forbindelse med boligområder. Da kan skolen få en ønsket synergieffekt.

Sentralitet:

I dag er Krøgenes en reel trussel for Tromøyas utvikling. Utbyggingsprosjekter i dette området er nå lagt på vent fra kommunens side, da de ønsker en god stedsutvikling på Tromøya først. Det er derfor viktig at skolen lokaliseres i et sentralt område for å øke tilgjengeligheten. Sentralisering er ikke i alle tilfeller det riktige svaret, men for Tromøya som mangler et knutepunkt, bør skolen få en sentral rolle geografisk for å styrke en fellesskapsstruktur og dermed verdien av tettstedet.

Fremtidsrettet:

I dag er folkehelse og ensomhet et stort problem blandt befolkningen, også i Arendal kommune. Det er derfor viktig å tilrettelegge for fysisk aktivitet (skolevei og fasiliteter til aktivitet) og planlegge for møteplasser som kan bidra til trivsel og fellesskapsfølelse for beboerne på Tromøya. Ved å tilrettelegge for aktivitet etter skoletid, vil dette endre tidsrytmen på stedet, ved at det er liv i området også på kveldstid. Lokaliseringen av skolen bør plasseres slik at denne aktiviteten kan gi synergieffekter for videre utvikling av området.

Arealdisponering/uteområder:

En skolebygning er arealkrevende. Det er viktig å ta vare på øyas ressurser og ta hensyn til terreng når hvert alternativ vurderes. Elevene må ha tilgang til gode uteområder.

Nærhet til hall:

På grunn av dårlig kommuneøkonomi, vil politikerne i første omgang bruke eksisterende hall i tilknytning til den nye felles skolen. Derfor er avstand fra hall til ny skole relevant.

Færvikkrysset

Miljø: 4

Denne lokaliteten ligger langs fylkesveien og er den eneste lokaliteten der veiene fra øst, vest og byen møtes. Ved å plassere skolen her vil man unngå en stor trafikkøkning. Lokaliteten er allerede innenfor eksisterende kollektivrute og krysset er det nærmeste vi kommer et knutepunkt på Tromøya.

Funksjonsmangfold: 4

En skole med tilhørende bygninger er arealkrevende, og det vil være vanskelig å finne arealer til en ny hall i tilknytning til skolen. Lokalitetens sentralitet vil være positiv, ved at bruken av fasilitetene vil være godt tilgjengelig for befolkningen.

Bolig - mulighet for fortetting: 3

Lokaliteten er tett på eksisterende boligområder, og ligger i nærheten av den nye boligutbyggingen på Marisberg. Utviklingen mot sør vil begrense seg da lokaliteten ligger ved en myr som ikke kan bygges på. Et kupert terreng vil gjøre fortetting utfordrene.

Tilgjengelighet/Infrastruktur: 5

Lokaliteten er svært tilgjengelig da den ligger ved fylkesveien i et kryss der veiene fra vest, øst og byen møtes. Etablering av en ny skole her vil ikke utløse nye infrastrukturtiltak for kommunen.

Sentralitet: 5

Krysset oppfattes som sentralt da det tidligere rådhuset lå her, og plasseringen er innenfor vekstaksen kommunen har foreslått. Lokaliteten ligger ved øyas bensinstasjon og nær Tromøytunet.

Fremtidsrettet: 5

Lokaliteten bygger rundt eksisterende senter og infrastruktur. Elevenes aktivitet og bruk av området vil være godt synlig for alle på øya, og sentraliteten vil være positiv

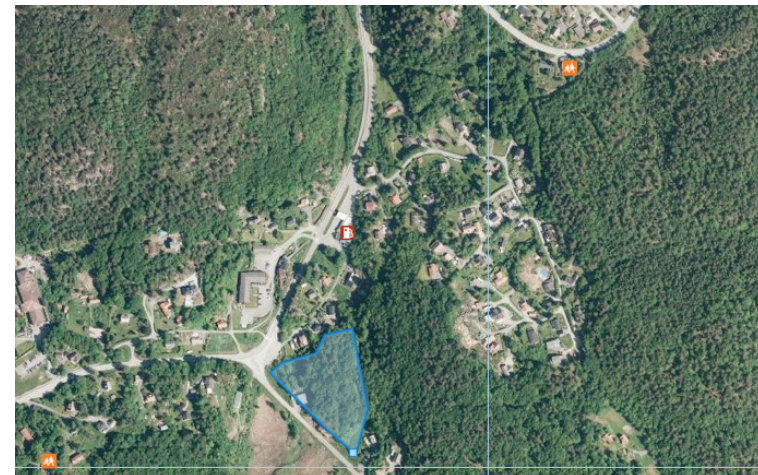
for videre utvikling. Det er gode muligheter for urbane kvaliteter i området.

Arealdisponering/uteområder: 4

Området har ikke det største arealet, og om skolen skal lokaliseres her vil man måtte bygge i høyden for å minimere fotavtrykket. Det er fine skogsområder øst for krysset og området er ikke langt fra Hove med gode kvaliteter for uteaktivitet. Det jobbes nå med ny gang- og sykkelvei fra krysset til Hove. Krysset og trafikken kan være sjenerende for uteområder mot trafikken.

Nærhet til hall: 3

Plasseringen er en av de bedre alternativene hvis gammel hall skal benyttes, avstanden fra krysset til eksisterende hall er 800 meter.



Området 11-12000 kvadratmeter

Marisberg alt. a

Miljø: 3

Denne lokaliteten ligger skjult fra fylkesveien, og plasseringen kan føre til mer biltrafikk, da en eventuell ny skole ikke ligger nær en kollektivakse. Ny infrastruktur vil måtte etableres. Området ligger tett på planlagt boligutbygging, og vil være positivt for tilgjengeligheten for mange hundre boliger på Tromøya.

Funksjonsmangfold: 2

Det er store tilgjengelige areal i området, og gode muligheter for å bygge ny hall og tilhørende fasiliteter. Skolen vil være godt tilgjengelig for beboerne på Marisberg men lite tilgjengelig for resten av øyas befolkning. Lokaliseringen ligger ikke tett på offentlige tjenester/servicefunksjoner, og det vil være urealistisk for andre funksjoner å etablere i boligområdet så lang fra fylkesveien. Det er derfor usikkert om skolen i dette området vil sikre en bruk etter skoletid.

Bolig - mulighet for fortetting: 5

Dette alternativet ligger i det planlagte boligområdet på Marisberg. Det er gode muligheter til å fortette mot sørvest. Lokaliteten er innenfor kommunens fortettingsstrategi.

Tilgjengelighet/Infrastruktur: 3

Det er planlagt en ny rundkjøring fra fylkesveien, opp til Marisberg i forbindelse med det nye boligområdet. Eksisterende kollektivrute går langs fylkesveien, og bør vurderes legges om for å gjøre dette området mer tilgjengelig for øvrig befolkning.

Sentralitet: 2

Å legge skolen i et boligområde vil gjøre den lite sentral for resten av befolkningen. Skolen vil ikke kunne sees fra fylkesveien og vil ikke føles sentral for folk fra østsiden. Den vil oppleves lite sentral med mangel på tilknytning til andre fellesfunksjoner.

Fremtidsrettet: 2

Lokaliteten bygger ikke rundt eksisterende senter og infrastruktur. Selv om området er innenfor kommunens forslag til vekstakse vil en lokalisering her ikke være det beste alternativet for Tromøyas videre utvikling. En ny skole bør etableres i et område som kan utvikle seg til å bli en sentral møteplass på øya. De potensielle ringvirkningene fra en ny skole vil ikke kunne fullt utnyttes med denne noe bortgjemte plasseringen.

Arealdisponering/uteområder: 5

På Marisberg er det mye areal å ta av. Skolen skal ligge på platå med utsikt og mye sol, og det er mye areal til gode uteområder. Arealene vil ligge fra vei og trafikkstøy.

Nærhet til hall: 4

Ved å etablere en sti gjennom skogen vil det være 500 meter å gå til eksisterende hall. I rådmannens anbefaling, ble det argumentert mot ny skole på eksisterende skoletomt fordi denne lå for langt fra boligutviklingen på Marisberg, det er derfor et paradoks at kommunen mener elevene skal gå denne samme avstanden hver gang hallen skal brukes.



Marisberg alt. b

Miljø: 4

I dette alternativet er skolen lagt nede ved fylkesveien. Lokaliteten vil da forholde seg til eksisterende kollektivrute. Lokaliteten vil kreve mindre utbygging av infrastruktur og ikke føre til mer biltrafikk.

Funksjonsmangfold: 3

Lokaliteten ligger i nærhet til Tromøytunet og bensinstasjonen, og det er naturlig å se for seg en lineær utviklingen ned mot Færvikkrysset hvis skolen plasseres her. Terrenget gjør det utfordrende med tanke på utvikling rundt skolen, og en mulighet vil være å sprengne inn mot en dal som ligger bakenfor området. Plasseringen ved fylkesveien gjør skolen tilgjengelig og aktiviteten synlig.

Bolig - mulighet for fortetting: 4

Lokaliseringen er tett på det planlagte boligområdet på Marisberg, og ligger nær de eksisterende boligområdene, nedre og øvre Tybakken. Området tett på skolen egner seg ikke til fortetting på grunn av ugunstig terreng.

Tilgjengelighet/Infrastruktur: 5

Lokaliteten vil kreve mindre infrastruktur utbygging. Alternativet ligger nær hovedvei, og i tilknytning til planlagt rundkjøring for boligområdet på Marisberg. Bussrutene til øst og vest går forbi området, og tilgjengeligheten for Tromøyas befolkning er god.

Sentralitet: 4

Å legge skolen ved fylkesveien vil gjøre skolens plassering sentral, og det at den ligger ved veien vil synliggjøre bruken og aktiviteten knyttet til skolen. Lokaliteten ligger i nærheten av øyas bensinstasjon og nær Tromøytunet.

Fremtidsrettet: 5

Lokaliteten bygger ikke rundt eksisterende senter. Den er allikevel innenfor forslaget til vekstaksen på øya. Ved en lineær utvikling langs denne akse vil skolens plassering være strategisk riktig. Ringvirkningene av å etablere en ny skole her vil kunne være en

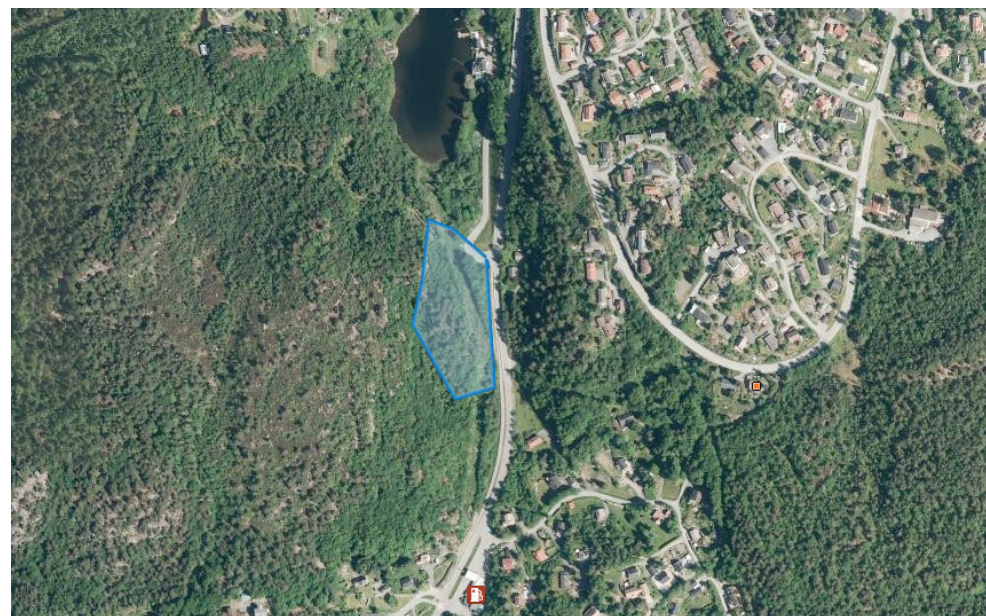
katalysator for denne utviklingen.

Arealdisponering/uteområder: 3

I dette området er terrenget bratt og vanskelig. Nivåene i terrenget kan likevel brukes til noe positivt. Skolen vil ligge tett på rundkjøringen, og mye trafikk og støy kan være skjemmende for uteområdene ved skolen. Bak området er det fine uteområdet og skog.

Nærhet til hall: 2

Det er 1.3 km å gå til gammel hall. Hvis man etablerer ny trasè langs fjellsiden vil det være 900 meter å gå. Det er imidlertid usikkert om kommunen vil påkoste ny trasè.



Roligheten

Miljø: 4

Alternativet ligger nært opptil eksisterende skole og vil derfor ikke føre til en forandring av eksisterende skoleskys. Ved å plassere skolen her vil man unngå en stor trafikkøkning, og lokaliteten er allerede innenfor eksisterende kollektivstruktur. Skolen vil bli liggende ved veien og ikke langt fra Færvikkrysset. Den korte avstanden til Færvikkrysset vil være bra i forhold til skolens tilgjengelighet.

Funksjonsmangfold: 5

Området ligger tett på Tromøyas gamle hjem. Dette kan skape møter mellom elever, beboere på hjemmet og arbeiderne. Denne samlokaliseringen tilrettelegger for at folk tilknyttet hjemmet kan benytte seg av fasilitetene den nye skolen vil få som for eksempel møtelokaler, hall, svømmehall, bibliotek mm. Denne møteplassen mellom brukerne oppfordrer til aktivitet i området, og plasseringen vil gjøre denne aktiviteten synlig for resten av Tromøyas befolkning. Lokaliseringen ligger nær Færvikkrysset og bensinstasjonen, og det er gode muligheter for etablering av flere offentlige tjenester og servicefunksjoner i dette området.

Bolig - mulighet for fortetting: 4

Ligger nær eksisterende og attraktive boligområder, og på en sti gjennom skogen er det 500 meter til boligområdet Marisberg. Det er muligheter for fortetting nedover mot færvikkrysset der det allerede er leiligheter og langs fjellveggen i nord.

Tilgjengelighet/Infrastruktur: 5

Infrastrukturen vil ikke bli påvirket ved å legge skolen her. Færvikkrysset vil trolig brukes som stopp for skolebussene. Parkeringen til gamle hjemmet er for stor, og mye av dette kan benyttes.

Sentralitet: 4

En skole vil være mer sentral enn nåværende situasjon for barne og ungdomskolen på Roligheten. Å legge skolen ved veien vil synliggjøre bruken og aktiviteten. Færvik som er det nærmeste man kommer knutepunkt på øya ligger rett nedenfor lokaliteten. Lokaliteten ligger i nærheten av øyas bensinstasjon.

Fremtidsrettet: 5

Lokaliseringen støtter opp om en eksisterende offentlig tjeneste på øya. Skolens plassering bygger opp om eksisterende kollektivknutepunkt og det er gode muligheter for å utvikle nedover mot Færvikkrysset. Området kan utvikle seg til å bli en sentral møteplass på øya ved at den er samlokalisert med gamle hjemmet. Denne samlokaliseringen av to viktige offentlige tjenester på Tromøya kan få ringvirkninger for videre utvikling av sentrale tjenester.

Arealdisponering/uteområder: 5

Arealet her er større enn i Færvikkrysset. Det er gode muligheter for ny hall i tilknytning til skolen. Det er god plass til å etablere gode uteområder i tilknytning til skolen og gamle hjemmet. Skogen bak har fine turmuligheter. Ved å plassere ny felles skole her kan også grusbanen ved eksisterende hall brukes.

Nærhet til hall: 5

Kan bruke sti opp til eksisterende hall som er 50 m å gå.

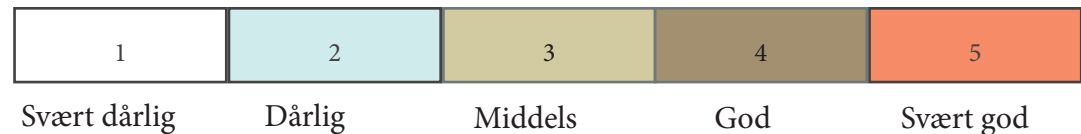


Matrise //

Nedenfor presenteres en oppsummering av vurderingen. Ved hjelp av en matrise har jeg tatt for meg hver lokalitet og drøftet disse opp mot kriteriene jeg har utarbeidet. Matrisen jeg har brukt inneholder en skala fra 1 til 5, der 1 er svært dårlig og 5 svært god. Ved å bruke denne metoden har jeg kunnet tydelig identifisere hvilken lokalitet som egner seg best for plassering av ny fellesskole på Tromøya, basert på kriteriene. Matrisen er et godt verktøy for lettere å kunne sammenligne de ulike lokalitetene opp mot hverandre, basert på hva jeg mener er viktig for skolens plassering og stedets utvikling.

I denne matrisen kommer rådmannens anbefaling for lokalisering av skole på Marisberg (alt.a.) dårligst ut. Som en kan se i matrisen er det Roligheten og Færvikkrysset som kommer best ut. Disse to alternativene scorer imidlertid ulikt på flere kriterier. For å drøfte disse alternativene opp mot hverandre vil jeg bruke scenario, GIS-analyse.

	Miljø	Funksjonsmangfold	Bolig/fortetting	Tilgjengelighet/ infrastruktur	Sentralitet	Fremtidsrettet	Arealdisponering/ uteområder	Nærhet hall	Sum
Færvikkrysset	4	4	3	5	5	5	4	3	4,1
Marisberg alt. a	3	2	5	3	2	2	5	4	3,3
Marisberg alt. b	4	3	4	5	4	5	3	2	3,8
Roligheten ved gamlehjem	4	5	4	5	4	5	4	5	4,5



GIS-analyse //

Det har blitt foretatt en GIS-analyse for å se om de to lokalitetene jeg har endt opp med å drøfte etter matrisens oppsummering egner seg for utbygging med tanke på terreng og solforhold.

Analysen tar for seg helningsgrad og retning.

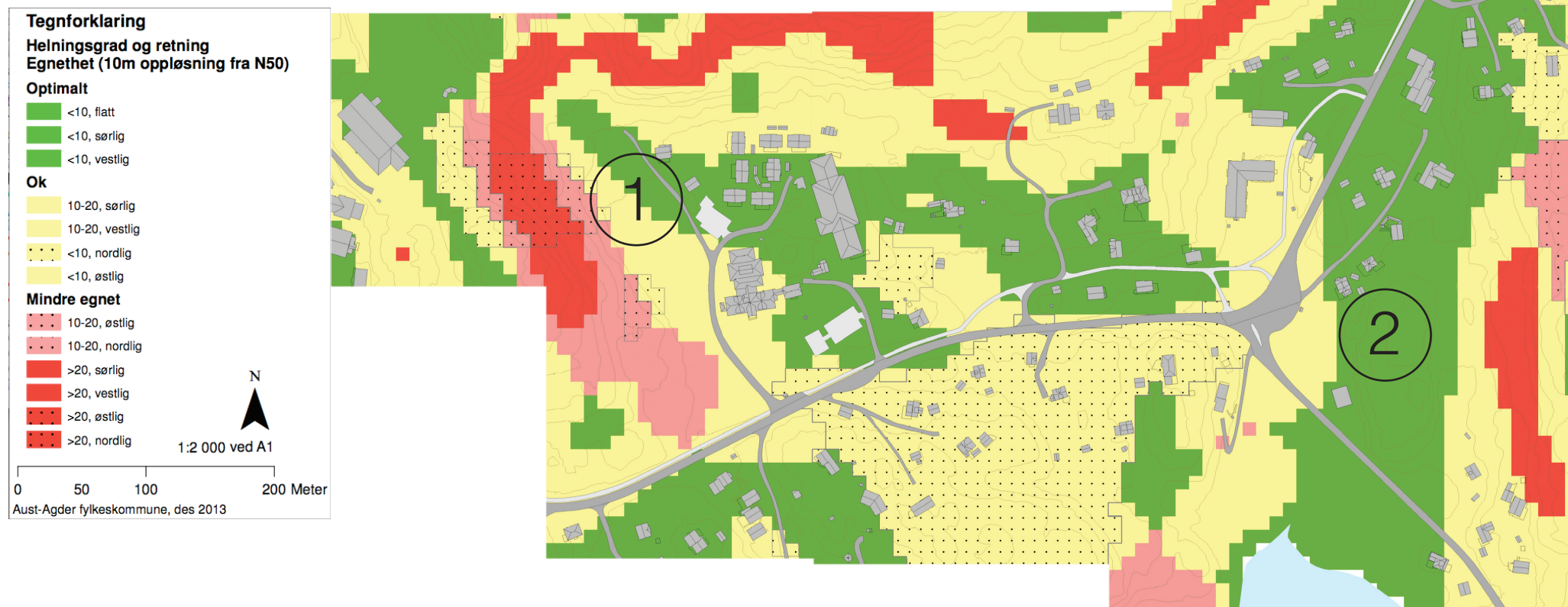
1: Roligheten

Tomten opplever gode solforhold og skolen bør legges mot sør-øst.

2: Færvikkrysset

Store deler av arealet er vurdert til optimalt se figur.

GIS-analysen viser at terrenget og solforhold på begge lokalitetene er gode i forhold til utbygging.



Scenario //

Ved å bruke scenario som verktøy ønsker jeg å se de to alternative skolelokaliserin-
gene i et lengre tidsperspektiv.

Gjennom scenario har jeg sett på hvordan hver lokalisering kan påvirke Tromøyas
utvikling i ulike retninger, og analysere virkningene av ny skole i de gitte områdene.
Jeg har tatt utgangspunkt i realistiske muligheter og utfordringer lokalitetene vil
kunne møte i årene fremover. Scenarioene baserer seg på politiske mål og tendenser i
samfunnet, og forholder seg til Arendals kommune ønskede utvikling på Tromøya.

Teori

Scenarioskriving er et alternativ og et supplement til tradisjonell regional planlegging.
Scenariometoden blir brukt som et hjelpemiddel for å analysere vesentlige begiven-
heter og valg. Metoden blir brukt for å finne ut og vurdere konsekvenser og virk-
ninger av valg og tanker om utvikling i framtiden.

Scenariometoden er en god hjelp til å styre strategiske prosesser i ønsket retning og
mot en helhetlig utvikling, eller beskrive plausible tendenser og mulige utvikling-
strekk i framtiden. Dette kan bidra til at man får mange ulike innspill i planprosesser.
En scenarioanalyse må bygges opp systematisk, og det er viktig å ha en forståelse for
den historiske betydningen av de faktorene som vurderes.

Scenarioer kan være snapshots av framtiden, eller gi en skisse av situasjonen for å
få en bedre forståelse av området. Scenario kan for eksempel analysere virkningene
av ulike strategier. Jo lenger tidsperspektiv man har på alternative framtidbilder, jo
større feilfaktor vil det være. Et lenger tidsperspektiv vil til gjengjeld øke handling-
srommet (Selstad, 1991).

Herman Kahn, sitert av Hetmann, 1960

*«scenarier forsøker å beskrive noen hypotetiske serier av hendelser. Ved å
bruke et relativt omfattende scenario kan analytikerne få en føling med be-
givenheter og veiskiller som krever kritiske valg. Disse veiskillene kan deretter
bli undersøkt mer eller mindre systematisk. Men scenariene bør ikke brukes til
å bevise noe. De er litterære og pedagogiske hjelpemidler heller enn verktøy
for rigorøs analyse, de skal brukes til å stimulere, illustrere og lære, de skal for-
syne oss med presisjon og rikhet i kommunikasjonen, og til å sjekke detaljer.»*

Oppbygging av hvert scenario:

I hvert scenario har jeg sett på situasjonen i dag, og presenterer tendenser og
realistisk utvikling for fremtiden. Jeg har vurdert hvordan hver lokalitet vil fungere
som skole og om skolen vil påvirke felleskapsstrukturen, og eventuelt hvordan.

Færvikkrysset //



Tidligere rådhus som nå er leiligheter



Trafikkryss og kollektivknutepunkt

Færvikkrysset var tidligere et knutepunkt da Tromøya var egen kommune. Her lå rådhuset, øyas bibliotek og lokaler som ble brukt av Tromøytrimmen. Etter kommunesammenslåingen til Arendal kommune mistet krysset sin funksjon og posisjon som knutepunkt. I dag fremstår området som et trafikkruss, og har en funksjon som et kollektivknutepunkt for øyas bussruter.

Det tidligere kommunehuset er omgjort til leiligheter og øyas bensinstasjon ligger ved krysset. Det er noen få eneboliger som ligger spredt i området.



Bensinstasjon og eneboliger i området

Roligheten //



Gamlehjemets parkeringsplass

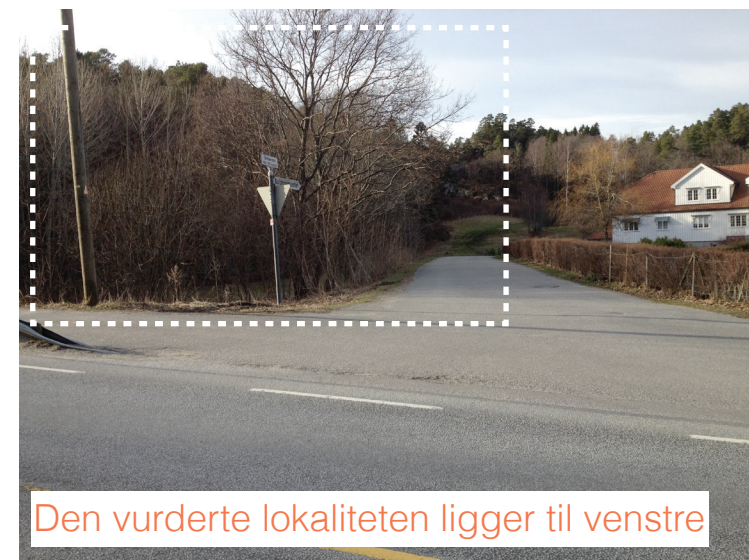


Busstopp ved lokaliteten



Lokaliteten sett fra Færvikkrysset

På Roligheten ligger Tromøyas gamlehjem, i tilknytning til hjemmet er det etablert flere omsorgsboliger. Institusjonen har et godt rykte i Arendal kommune og store deler av øyas befolkning har, eller har hatt et forhold til institusjonen en gang. I området foran bygningen er det etablert en stor parkeringsplass. Denne står ofte tom, og området har stort potensiale til å utvikles.



Den vurderte lokaliteten ligger til venstre



Mulig utvikling i Færvikkrysset

Ved å plassere en ny felles skole i Færvikkrysset, vil den ligge i Tromøyas tidligere knutepunkt. Skolen vil ligge litt nærmere boligområdene på Tybakken og Marisberg, enn hvis skolen lokaliseres på Roligheten. Pusnesområdet vil sannsynligvis transformeres til boligområdet og dette vil føre til flere boliger i vest, nærmere Roligheten. Det er imidlertid ikke store avstandene mellom de to lokalitetene, og forskjellen i avstanden vil nok ikke ha så mye å si for boligområdene.

Avstand til eksisterende hall er 800 meter fra Færvikkrysset. Dette vil være vesentlig lenger enn om skolen ligger på den andre lokaliteten. Dette vil kunne være tidskrevende, og føles langt særlig for grunnskoleelevene. Å gå 50 meter eller 800 meter med en skoleklasse kan gjøre stor forskjell. En skole i Færvikkrysset kan føre til mindre bruk av hallen og aktiviteter kan bli nedprioritert i skolehverdagen. Roligheten vil ligge i umiddelbar nærhet til gammel hall og grusbane, dette vil være økonomisk lettere for politikere å gå med på.

Hvis kommunen investerer i en ny hall, bør denne plasseres nær opptil skolen. Arealet i Færvikkrysset vil muligens bli for knapt. Terrenget må sprenges, og det må



Mulig utvikling på Roligheten

bygges i høyden for å minske fotavtrykket på plassen. Krysset grenser til et myrområde som ikke kan røres, og dette vil begrense utviklingen rundt skolen i krysset. En ny idrettshall vil skape høyere aktivitetsnivå på og rundt skolen og skoleområdet utenfor skoletid. Øvingslokaler, skaterampe, flerbrukshall og gode felles uteområder og aktivitetsområder vil sikre bruken på området. Dette vil være lettere å få til på Roligheten, som har mer areal å ta av. Aktivitet i tilknytning til skolen kan helt naturlig knyttes opp mot en rekke tilbud som i dag ikke er etablert, eller som er mangelfulle på Tromøy.

Hvis skolen lokaliseres i Færvikkrysset vil en sannsynlig utvikling skje mot Tybakken og Marisberg. Sentraliteten for lokaliteten vil gå på bekostning av arealer til uteområder.

Skolen vil i begge områdene være sentral og tilgjengelig, men noe mer i Færvikkrysset. Her møter busser fra øst og vest hverandre. Trafikkstøy fra krysset vil kunne være sjenende. Forbi går trafikk som skal både til vest, øst og Hove.

Det er viktig at det ikke gjøres grep som låser situasjonen slik at det ikke er areal nok eller muligheter for å videreutvikle fellesfunksjoner rundt skolen, noe det er fare for hvis skolen lokaliseres i Færvikkrysset.

Kommunen eier lite eiendom på Tromøya og vil bli nødt til å ekspropriere for å oppnå en ønsket utvikling. Eneboliger vil måtte ofres, og det vil nok ikke være populært for befolkningen. Politikerne er redde for misnøye blandt befolkningen og faren vil være at de unngår ekspropriering for enhver pris. Lokaliteten på Roligheten har større mulighet for utvidelse uten at det går på bekostning av eneboliger.

Hvis ferjetilbudet stopper, vil utviklingen trolig skje nærmere brua, i forhold til denne utviklingen vil Færvikkrysset ha en ha en bedre sentralitet enn på Roligheten.

En samlokaliseringen med gamlehjemmet vil øke bruken av området. Ved å plassere skolen vegg i vegg med gamlehjemmet vil uformelle møter kunne oppstå og det vil gi beboerne på omsorgsenteret liv og aktivitet. Fine møter mellom gamle og barn kan oppstå. Jeg mener dette møtet vil gi skolen en ekstra kvalitet.

Om ettermiddagen vil de gamle kunne bruke fasilitetene til møter og aktiviteter i hall.

Kanskje butikker etablerer seg her i tilknytning til de to viktige offentlige tjenestene på øya. Muligheter for en bygate ned mot færvikkrysset kan tenkes skjer.

Tomten på Roligheten har utsikt ned mot færvikkrysset og gode solforhold.

En ønsket flerfunksjon vurderer jeg som viktigere enn sentralitet, i og med at Roligheten også er rimelig sentral. Ved gamlehjemmet vil skolen i større grad kunne bli brukt av flere brukere.

Lokaliteten i færvikkrysset vil ikke kunne få så mye hjelp av gamlehjemmet som institusjon. For de eldre vil en bruk av skolen i Færvikkrysset bli vanskeligere enn om skolen ligger i umiddelbar nærhet på Roligheten.

Min vurdering er at Roligheten er det best egnede lokaliteten for å imøtekomme mulige hendelsesforløp, og vil være den beste lokaliteten for utviklingen på Tromøya.

Oversiktskisse- utvikling av Rolighetenområdet ned mot Færvikkryss



DEL 7

Oppsummering/
Konklusjon

Oppsummering //

Etter å ha gått gjennom samfunns- og arealdelen fra ulike kommuner viser det seg at det er et stort spenn mellom statlig og kommunal politikk i praksis. Dette er tilfelle også for Arendal kommune. Når jeg leser gjennom kommunens samfunnsdel, er det overraskende hvor sammenfallende denne delen er med statlige føringer og mål. Mange av kommunens mål er helt identiske med de statlige. Allikevel er det et stort sprik mellom kommunens samfunnsdel og arealdel. Jeg finner en rekke eksempler der arealplanen ikke samsvarer med målene og strategiene i samfunnsdelen. Årsaken kan være at visse kvaliteter forringer andre kvaliteter, og i vurderingen går en kvalitet på bekostning av en annen.

Et eksempel på dette kan man se i Arendal kommunes høringsuttalelse hvor skolestruktur på Tromøya blir vurdert. Hove på Tromøya er et viktig friluftsområde for hele kommunen. Her ligger øyas mange gårder og dette landbruket er en kvalitet på øya. I motsetning til Hisøy har Tromøya fortsatt store ubebodde arealer, som er blitt en viktig faktor for øyas stedsidentitet. Når en ny felles skole skal lokaliseres har flere nevnt Hove som en ønsket lokalitet. Å legge en skole her vil være en kvalitet for elevene. Her er det etablert fotballbane og volleyballbaner, og fine friluftsområder vil være en del av skolens uteområde.

Ved å legge en skole her, kreves det imidlertid en omorganisering av infrastruktur, og med lite boliger i området vil bilbruken øke kraftig. Dette samsvarer ikke med miljømål i samfunnsdelen. For å imøtekomme kommunens befolkningsvekst vil kommunen utvikle sentrale steder i Arendal. I denne planstrategien blir Tromøya nevnt som et av områdene som skal utvikles. Kommunen mener Tromøya må utvikle et bydelssenter som skal bidra til en positiv utviklingen på Tromøya. En skole kan være en utmerket katalysator for denne utviklingen. Det må derfor gjøres en vurdering av ulike kvaliteter. En skole på Hove vil være optimalt i forhold til uteområdene for elevene, men hvis skolen skal fungere som en byggesten for et bydelsenter vil kvalitetene i Hoveområdet forandres dersom denne utviklingen skal skje her. Ved å følge statlige retningslinjer må bosetting etableres i nærheten av knutepunktet for å oppnå miljømål. Boligutbygging og fortetting i området vil påvirke jordbruksarealene som også er viktige for miljøet, og forringe kvalitetene i området som er med på å skape Tromøyas stedsidentitet. Det er en kompleks situasjon, hvor statlige føringer og lokale kvaliteter ikke nødvendigvis er forenelig. Disse må vurderes opp mot hverandre.

Rådmannen har på bakgrunn av konsekvensanalysen kommet med en anbefaling om at en ny skole bør lokaliseres på Marisberg. Kommunen har kommet med forslag til framtidige vekstakser på Tromøya, og en skole på Marisberg er innenfor dette området og i samsvar med samfunnsdelen.

Kommunen skriver at innspill om boligområder blir prioritert hvis de er i tråd strategien til Byplan 2023 hvor boligområder skal bygge oppunder knutepunkt og kollektivlinjer.

I arealdelen er det planlagt boligområder ved Sandnes skole. Dette samsvarer ikke med kommunens strategi som er fremlagt i samfunnsdelen. Fylkesmannen gjorde Rådmannens administrasjon oppmerksom på dette. Han pekte på rådmannens anbefaling om ny felles skole på Marisberg, og viste til føringer i Nasjonal Transportplan, om at 80 prosent av grunnskoleelever skal kunne gå og sykle til skolen. Nye boligområder i dette området er ikke i tråd med kommunens strategi på Tromøya eller forslaget om å legge ned Sandnes skole til fordel for ny skole på Marisberg. Rådmannens administrasjons foreslo derfor å ta de tre nye boligområdene ved Sandnes skole ut av arealplanen. Politikerne i kommuneplanutvalget vraket likevel administrasjonens forslag. Med åtte mot én stemme vedtok utvalget å vrake rådmannens innstilling. Dette er et godt eksempel på at lokalpolitikken ofte ikke tar hensyn til samfunnsdelens mål og statlige føringer i konkrete saker. Denne nye boligutbyggingen ved Sandnes skole vil gjøre argumentasjonen for å legge ned Sandnes skole vanskeligere.

I denne oppgaven har jeg allikevel tatt utgangspunkt i kommunens ønske om en ny felles skole på Tromøya. Etter å ha lest konsekvensutredningen og rådmannens anbefaling virker det på meg som om utfallet, at skolen bør plasseres på Marisberg, var bestemt allerede før utredningen. Vurderingene foretatt i konsekvensutredningen virker noe mangelfulle. Dette har jeg også fått bekreftet av kilder i planavdelingen. Det er stor investeringsvilje på Marisberg med denne store boligutbyggingen i området. Jeg tolker det som at denne boligutbyggingen er motivet for at Marisberg er et attraktivt sted å legge en ny skole for kommunen.

Jeg har derfor brukt mulighetsstudiet som et verktøy for å se om dette vil gi en annen lokalisering. Jeg har hatt et stedsutviklingsperspektiv når lokalitetene har blitt valgt ut og vurdert opp mot hverandre.

Som jeg nevnte tidligere kan konsekvensutredningen av skolestrukturen på Tromøya på mange måter oppfattes som et bestillingsverk fra fylkeskommunen. Argumentasjonen og vurderingene virker svake. Mulighetsstudiet skiller seg ut ved å se på hvilke muligheter hver lokalitet gir, i motsetning til konsekvensutredningen som ser på konsekvensene av en git situasjon. Mulighetsstudiet er med på å avklare ting som dukker opp allerede i kommuneplanens samfunnsdel. Ved å benytte seg av mulighetsstudiet, vil det kunne vises til andre løsninger som vil ha betydning for kommunens arealdel. Metoden kan være med på å minske skillet mellom de to delene, slik situasjonen er i dag. Mulighetsstudiet vil kunne være et godt verktøy når planleggingsstrategier skal utvikles.

På bakgrunn av innhentet informasjon og analyser har jeg kommet frem til hvilket areal jeg mener egner seg best for lokalisering av en ny felles skole. I mulighetsstudien har jeg fokusert på hvor en skole bør plasseres for å best mulig å bidra til en positiv utvikling på Tromøya. Når jeg har jobbet med lokaliseringen av en ny skole har det hele tiden vært på bakgrunn av hvordan skolen skal fungere som en felleskapende institusjon for hele øya. Det har vært ønske om at skolen skal samle befolkningen, som i dag er preget av et geografiske skille på Tromøya. Geografien og bosettingen på Tromøya er spredt, og strukturelle endringer og små tettsteder har blitt påvirket av faktorer som kommunesammenslåing, fastlandsforbindelse, offentlige tjenester og arbeidsplasser. I dag mangler Tromøya en fellesstruktur og et samlende knutepunkt.

Som et resultat av analysene har jeg kommet frem til at en ny felles skole bør lokaliseres på Roligheten i tilknytning til eksisterende hall og eldreboliger. Selv om det er stor politisk vilje for en ny skole på Marisberg, er det slik jeg ser det, ikke det beste alternativet for en ny skole sett i et stedsutviklingsperspektiv. Tromøya mangler et felles møtested, og ved å plassere skolen i et boligområdet som på Marisberg, vil man ikke oppnå maksimal effekt av skolen som flerbruksfunksjon.

Skolen kan være sentral i dannelsen av et nytt knutepunkt på Tromøya. En ny skole vil være en stor investering fra kommunens side, og det er derfor viktig at skolen er godt synlig og tilgjengelig for hele befolkningen. En plassering ved gamlehjemmet ser jeg som det beste alternativet, da denne lokaliseringen vil gi lokalsamfunnet noe mer enn bare skoleplasser. Lokaliseringen vil styrkes ved at det på samme areal er arbeidsplasser og en offentlig viktig tjeneste. Institusjonene vil være viktige for store

deler av befolkningen. Gamlehjemmet er en stolt institusjon som er kjent i Arendal, og mange er tilknyttet denne tjenesten. Dette vil skape uformelle møter og aktivitet i området. En bruk av skolen, etter skoledagens slutt, vil forandre tidrytmen i området. Ved å plassere den nær, og i kryssningen mellom flere boligområder vil det være et stort skritt mot kommunens mål om å redusere biltransport og tilrettelegge for sykkel og gange til skolen. Mulighetene for bruk etter skoletid, vil være gode på denne lokaliteten. Gamlehjemmet, arbeidsplassene, Færvikkrysset og nærhet til store deler av bebyggelsen er faktorer som har vært viktige i denne vurderingen. Det vil være vanskeligere å oppnå denne bruken på Marisberg.

Et nytt "sentrum" på Tromøya vil være svært viktig i fremtiden, da det er viktig å få tilflyttere til kommunen. Tromøyas attraktivitet må økes, og ved å tilføre disse ønskede urbane kvalitetene som et bydelscenter, vil dette styrke Tromøyas og Arendal som sted. Ved å samle flere funksjoner i samme området vil man effektivt få en møteplass med aktivitet også etter endt arbeidsdag. Skolen som en viktig funksjon i lokalsamfunnet er en viktig brikke i denne sammenhengen.

Litteraturliste //

- Agderposten 2014, Mener boligfelt kan redde skolen. Tilgjengelig: <http://www.agderposten.no/nyheter/mener-boligfelt-kan-redde-skolen-1.628074> (13. mars 2014)
- Arendal kommune. (2011) Kommuneplan 2011–2021, Arendal
- Arendal kommune. (2012). Planstrategi 2012-2016, Arendal.
- Arendal kommune (2013) Høring : Konsekvensutredning skolestruktur på Tromøy, Arendal
- Berg, N.G. og B. Dale. (2004): ”Sted – begreper og teorier”. I: Løfgren, A. m.fl. (red.): Mennesker, steder og regionale endringer. Tapir Forlag, Trondheim.
- Clemetsen, M. (2009). Landskapsressursanalyser - verktøy for integrert stedsutvikling og forvaltning.
- Dannevig, B (1973). Arendal gjennom skiftende tider: 1528-1723-1973. (Arendal)
- Det Kongelige Samferdselsdepartement (2012-2013). Meld. St. 26, Nasjonal transportplan 2014 – 2023.
- Dietz, Jan (2003) Hva er Foresight? www.forskningsradet.no/foresight, Forskningsrådet.
- Dybedal, Petter (2005) : Økonomiske virkninger av reiseliv for Aust-Agder og Vest-Agder. TØI rapport 867/2006. Transportøkonomisk institutt Oslo, desember 2006
- Farstad, M, Rye J F, og Almås R(2008). Fritidsboligfenomenet i Norge. Fagnotat om utvikling i bruk av fritidsboliger, utarbeidet på oppdrag fra Kommunal- og regionaldepartementet. Norsk senter for bygdeforskning. Trondheim
- FAU (2014) Høringsinnspill fra FAU ved Sandnes skole, Tromøya
- Gehl, J. (2010) Cities for People, Island Press.
- Glensvik, Audun og Klingenberg ,Synne. 2013. Langsiktige konsekvenser av kommunesammenslåinger, Rapport 2013-12 PROBA samfunnsanalyse, kommunal- og regionaldepartementet
- Grønntun Knut. (2011). Nasjonale forventninger til kommunal planlegging, Miljøverndepartementet.
- Gullestad, M. (2006). Plausible prejudice: everyday experiences and social images of nation, culture and race. Oslo: Universitetsforl.

- Gundersen, F., Schmidt, L., Sørli, K., & Vestby, G. M. (2011). Livskraftige kystsamfunn. Steds- og næringsutvikling i Sandøy kommune. NIBR- rapport 2011:24. Oslo
- Gunnar Molden (1998) Seilskutebyen Arendal, Arfo, Aust-Agder
- Hauge, Åshild L. (2007). Identitet og sted: en sammenligning av tre identitetsteorier, Tidsskrift for Norsk Psykologforening, vol 44 nr 8. Fakultetet for arkitektur og billedkunst. NTNU.
- Hilde Haslum. (2011). Arkitektonisk regimeskifte innenfor hyttfeltplanlegging, UTMARK - tidsskrift for utmarksforskning, Norges Teknisk-Naturvitenskaplige Universitet
- Jean-Hansen, V., Hanssen, J. U. & Aas, H. (2009). Storbytrafikken i dag og fem til ti år fremover.
- Jensen, J. og Christoffersen, Ø. (2009). Statlig lokalisering og god by- og stedsutvikling: Miljøverndepartementet.
- Jacobsen, Dag Ingvar. (2013): Frivillighet eller tvang? Kommunestrukturdebatten i Norge. Nordisk Administrativt Tidsskrift nr. 2/2013, 90. årgang.
- Krogh, Erling. (2012). Forelesning LAA360/361: Landskaping og stadkjensle. En fenomenologisk og kulturanalytisk tilnærming.
- Knut Onsager, Lene Schmidt, Knut Bjørn Stokke, Guri Mette Vestby (2013). Utvikling og livskraft i kystsamfunn En studie av tre små kystkommuner. NIBR-rapport 2013:12. Oslo
- Lillegaard, Nora Moberg (2013) : Kulturhistorisk stedsanalyse - Byplan 2023, arendal kommune. (<http://www.arendal.kommune.no/PageFiles/129368/Kulturhistorisk%20analyse.pdf>)
- Lind, emma (2011) Ringvirkninger av festivaler. Agder forskning. <http://www.agderforskning.no.kristiansand>
- Miljøverndepartementet. (1993). Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. T-5/93.
- Norconsult. (2012). Vurdering av stasjons- og knutepunktutvikling. Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Halden.
- OFVs policygruppe. (2013). Nasjonal veipolitikk - fra stykkevis og delt til overordnet og helt. Opplysningsrådet for Veitrafikken. Oslo
- Ogbedreskaldetbli.no: http://www.ogbedreskaldetbli.no/metoder_verktoy/Verktoykasse/Forankre_og_organisere_forbedringsarbeidet/SWOT-analyse/1252)

Regjeringen.no: NOU 2001: 7: Bedre kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/nou-er/2001/nou-2001-7/14.html?id=363958>

Ruud, M. E., Brattbakk, I., Røe, P. G., & Vestby, G. M. (2007). Sosiokulturelle stedsanalyser: Veileder. Akershus fylkeskommune.

Røe, P. G. (2002). Sosiokulturelle stedsanalyser: Et supplement til de tradisjonelle stedsanalysene. Plan 4(5).Oslo.

Røe, P. G., Eidheim, F. & Schmidt, L. (2002). Sandvika i støpeskjeen: En sosiokulturell studie av stedsutvikling. NIBR-rapport 2002:14.Oslo.

Samferdselsdepartementet. (2008). Nasjonal transportplan 2010- 2019. Samferdselsdepartement, D. K. 138 s.

Tellefsen, U. (2009). Agderbyen.w

Vibeke Nenseth & Mattias Gripsrud (2008): Sosial stedsanalyse av Veitvet- Sletteløkka i Groruddalen, TØI rapport 999/2008, Oslo

Vegvesen. (2009). Bystrategi region sør - Byutvikling 2.0.

Velvin, J. (2002): ”Hyttebasert reiseliv, hvordan øke brukstid og lokale inntekter” i Utmark, nr. 3-2002. Hentet 10.11.13 : www.utmark.org

Jf. beskrivelsen av statistikken ”Befolkning og areal i tettsteder” på www.ssb.no



Postboks 5003 NO-1432
Ås 67 23 00 00 [www.
nmbu.no](http://www.nmbu.no)

Norges miljø- og
biovitenskapelige universitet