

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30 stp
Fakultetet for landskap og samfunn

Bærekraftig mobilitet i mellomstore byer - en analyse av premisser som bør ligge til grunn

Sustainable mobility in towns - which premises are
required?

Inger Beate Arnevik
Master i landskapsarkitektur



BÆREKRAFTIG

MOBILITET

I MELLOMSTORE BYER

MASTEROPPGAVE - INGER BEATE ARNEVIK - 2017

BIBLIOTEKSIDE

Tittel:

Bærekraftig mobilitet i mellomstore byer
- en analyse av premisser som bør ligge til grunn

Title:

Sustainable mobility in towns
- which premises are required?

Forfatter:

Inger Beate Arnevik

Hovedveileder:

Einar Lillebye, professor ved Fakultetet for landskap og samfunn, NMBU

Biveileder:

Elisabeth Skuggevik

Oppgavetype:

Masteroppgave i landskapsarkitektur, 30 studiepoeng

Utgivelsesdato: 12.05.17

Format: 170 X 240 mm

Opplag: 06

Sidetall: 209 (224 med vedlegg)

Bilder, diagram og illustrasjoner:

Dersom ikke annet er nevnt er bildene, diagrammene og illustrasjonene egenproduserte.

Nøkkelord:

Stedsidentitet, bypakke, samordnet areal- og transportplanlegging, bærekraftig byutvikling, sosio-kulturelle forhold

Keywords:

Place identity, policy package, land-use and transportation planning, sustainable urban development, socio-cultural conditions



Figur 1

FORORD

Denne masteroppgaven representerer siste etappe av en femårig reise på studiet master i landskapsarkitektur ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Gjennom hele studietiden har jeg vært spesielt opptatt av de sosio-kulturelle forskjellene i bybildet. Dette perspektivet ble derfor naturlig å inkludere i arbeidet med masteroppgaven. Å jobbe i krysningspunktet til et nytt fagfelt har vært krevende og utrolig spennende. Jeg håper oppgaven kan bidra til å rette et større fokus på den mellomstore byen, og til videre forskning på begrepet mobilitet.

I løpet av prosessen har jeg fått gleden av å møte mange dedikerte og positive fagfolk som har vært til stor inspirasjon. Det blir en sann glede å ta del i et slikt bredt, fremtidsrettet og folkelig fagmiljø.

God fornøyelse!

Inger Beate Arnevik

Ås, mai 2017

TAKK TIL

Jeg vil rette en stor takk til min hovedveileder Einar Lillebye for gode råd, og for å ha vist et stort engasjement. Takk til biveileder Elisabeth Skuggevik, i Statens vegvesen, for grundig tilbakemelding og gode innspill til utformingen av oppgaven.

Jeg ønsker også å takke...

... Statens vegvesen samfunnsseksjonen, Region sør for finansiering av oppgaven.

... Rolf Erik Nilsen for hjelp med å spre spørreundersøkelsen.

... og alle respondentene som tok seg tid til å svare.

... Anne Kari Arnevik for korrekturlesing.

... venner og familie for god støtte og oppmuntring.

... og andre som har bidratt med informasjon og nye perspektiver på oppgaven.

Til slutt vil jeg takke mine gode medstudenter gjennom fem år for å ha tilført studietiden mye latter og glede, inspirasjon og motivasjon!

SAMMENDRAG

Hvordan oppnå bærekraftig mobilitet i mellomstore byer?

Bakgrunnen for denne masteroppgaven er det nasjonale målet om å redusere bilbruken og reisebehovet i alle byområder med miljø og kapasitetsutfordringer. For å imøtekomme dette målet blir mobilitet trukket frem som en mulig løsning. Begrepets betydning er derimot omdiskutert og uklart. En sentral del av oppgaven vil være å undersøke begrepets betydning, med et særlig fokus på steders fysiske, funksjonelle, sosiale og kulturelle ulikheter. Dette gjøres ved å ta utgangspunkt i den mellomstore byen, grunnet et lite fokus og prioritering av disse byene. Arendal utgjør et godt eksempel på en slik by, hvor det i dag arbeides med en felles areal – og transportplan for regionen. Målet for oppgaven var å komme opp med hvilke premisser som bør ligge til grunn for en mobilitetsplanlegging i mellomstore byer. Utgangspunktet for dette arbeidet var fire delområder i Arendal.

Opgaven består av en dokumentgjennomgang av politiske føringer, en teoridel og en empirisk casestudie. Teorigrunnlaget inkluderer bærekraftig byutvikling, mobilitet, stedsteori og bypakker. Den empiriske casestudien kartlegger fysiske og funksjonelle forhold på de fire

delområdene. De sosiale og kulturelle forholdene er basert på resultater fra en kvantitativ spørreundersøkelse som er utarbeidet spesielt for denne oppgaven. Alle disse delene presenteres i en matrise hvor de fysiske, funksjonelle og sosio – kulturelle forutsetningene kartlegges og prioriteres. Resultatet er seks foreslåtte premisser for mobilitet, som kort kan oppsummeres i å sette menneskets behov i senteret av planleggingen. Det er også nødvendig med en helhetlig bruk av eksisterende ressurser og strukturer for fleksible og sømløse transportløsninger. Premissene som foreslås bør ses i sammenheng med hverandre. Siste del av oppgaven presenterer mulige konseptuelle løsninger for de ulike delområdene, og som svarer til de foreslåtte premissene.

ABSTRACT

How can towns achieve sustainable mobility?

This thesis is based on Norway's national goal to reduce the requirement of travels, especially by car, in all urban areas with environmental and capacity challenges. Sustainable mobility is presented as one possible way to solve this challenge; however, it is a debated term with an unclear definition. A central part of this thesis is therefore to clarify the meaning of the term, as well as the physical, functional, social and cultural differences of towns. Due to a lack of prioritizing of towns, this will be the focus in this thesis. Arendal is currently working on a strategy for the development of the regional land-use and transportation system. The goal for the thesis was to suggest premises for sustainable mobility planning in towns, based on four different areas in Arendal.

The thesis is made up of a review of political guidelines, theoretical background and an empirical case study. The theory includes sustainable urban development, mobility, theory of places and policy packages. The empirical case study maps physical and functional conditions of the four case areas. The social and cultural conditions are based on results from a quantitative survey, which was created for this thesis. The findings are

presented in a matrix, where the physical, functional and socio-cultural conditions are analysed and prioritized. This results in a suggestion of six premises for sustainable mobility in towns, which are all correlated. The findings conclude that it is necessary to plan around the requirements of man. Existing resources and structures should be used to create flexible and seamless travel solutions. The last chapter of the thesis presents conceptual solutions for the four case areas in Arendal. The last part presents possible conceptual solutions for the various case areas in Arendal.

INNHOOLD

1

INTRODUKSJON

1.1 Innledning	s. 14 - 15
1.2 Problemstilling	s. 16
1.3 Avgrensning	s. 16
1.4 Oppgavens oppbygging	s. 17

2

METODE

2.1 Faglig bakgrunn	s. 20
2.2 Oppbygging av foreslåtte premisser	s. 21 - 22
2.3 Empirisk casestudie	s. 23
2.4 Dokumentgjennomgang	s. 23
2.5 Kvantitativ spørreundersøkelse	s. 24 - 27

3

FORSTÅELSE

3.1 Forankring	s. 30
3.1.1 Nasjonal forankring	s. 31-32
3.1.2 Regional forankring	s. 32-33
3.1.3 Lokal forankring	s. 34-35
3.1.4 Oppsummerende matrise	s. 36-37
3.2 Historisk tilbakeblikk	s. 38
3.3 Teori	s. 39
3.3.1 Den mellomstore byen	s. 40-41
3.3.2 Det grønne skiftet og bærekraftig byutvikling	s. 42-45
3.3.3 Mobilitetsbegrepet	s. 46-49
3.3.4 Stedsteori	s. 50-59
3.3.5 Bypakker	s. 60-63
3.3.6 Oppsummerende matrise	s. 64-65

4

CASE

4.1 Introduksjon av Arendal	s. 68-81
4.2 Sentrum	s. 82
4.2.1 Fysiske analyser og bakgrunn	s. 83-87
4.2.2 Sosio-kulturelle forhold	s. 88-94
4.2.3 Oppsummerende matrise	s. 96-97
4.3 His	s. 98
4.3.1 Fysiske analyser og bakgrunn	s. 99-103
4.3.2 Sosio-kulturelle forhold	s. 104-110
4.3.3 Oppsummerende matrise	s. 112-113
4.4 Myra	s. 114
4.4.1 Fysiske analyser og bakgrunn	s. 115-119
4.4.2 Sosio-kulturelle forhold	s. 120-126
4.4.3 Oppsummerende matrise	s. 128-129
4.5 Saltrød	s. 130
4.5.1 Fysiske analyser og bakgrunn	s. 131-135
4.5.2 Sosio-kulturelle forhold	s. 136-142
4.5.3 Oppsummerende matrise	s. 144-145

5

DRØFTING

5.1 Oppsummerende matrise	s. 148-149
5.2 Drøfting	s. 150-160
5.3 Foreslåtte premisser	s. 161

6

LØSNINGSFORSLAG

6.1 Konseptuelle løsningsforslag	s. 164-183
6.2 Prioritering av konsepter på delområder	s. 184-185
6.3 Argumentasjon og mulige tiltak	s. 186-197
6.4 Konklusjon	s. 198-199

7

AVSLUTNING

7.1 Refleksjon	s. 202-203
7.2 Litteraturliste	s. 204-207
7.3 Figurliste	s. 208-209

VEDLEGG

	s. 210-223
--	------------

BEGREPSAVKLARING

Det vil her kort presenteres noen sentrale begreper og hvordan de er forstått i denne oppgaven.

Bærekraftig utvikling

“en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov” (Verdenskommissjonen for miljø og utvikling, 1987). Begrepet bærekraftig henviser til miljømessige, økonomiske og sosiale forhold, hvor alle disse tre må være ivare tatt på samme tid for å kunne kalles bærekraftig (ibid.).

Bærekraftig mobilitet

Begrepet er i denne oppgaven forstått som bytransport som prioriterer og tilrettelegger for menneskets behov, med hensikt om å redusere bilbruken og reisebehovet. Dette gjøres ved en helhetlig bruk av eksisterende strukturer og ressurser for fleksible og sømløse transportløsninger.

Sosio-kulturelle forhold

De sosio-kulturelle forholdene ved et sted kan forstås som ulike grupper eller menneskers stedsbruk, stedsinteresser og stedsbilder som finnes innad i et samfunn (Ruud, 2007).

Mellomstor norsk by

Byer med et innbyggertall på 10 - 50 000 innbyggere med en definert bystruktur (Tennøy, 2012A).

Reise

“Enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes” (Hjorthol, 2014, s.1).

Bypakke

Tiltakspakker som kobler boligutviklingen opp mot planleggingen av transportsystemer, men hensikt om å redusere bilbruken og forbedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende (Meld. St. 26 (2012-2013).

Premiss

I denne oppgaven er premisser forstått som “fysiske, funksjonelle og sosiale føringer etter at forutsetningene er identifisert, analysert og prioritert” (Lillebye, 2014, s.32).

ÅDT

Årsdøgntrafikk (heretter ÅDT) defineres som “gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn beregnet ut fra total (faktisk eller beregnet) trafikkmengde for hele året, delt på antall dager i året” (Statens vegvesen, 2017A).

1

INTRODUKSJON

- 1.1 Innledning
- 1.2 Problemstilling
- 1.3 Avgrensning
- 1.4 Oppbygging av oppgaven



Figur 2

1.1 INNLEDNING

Bakgrunnen for denne masteroppgaven er "det grønne skiftet", og omstillingen av samfunnet mot en mer klimavennlig utvikling. Dette for å møte klima- og miljøutfordringene som venter oss i tiden som kommer. FNs bærekraftsmål står som en paraply for alle fremtidige valg, hvor et av målene er å utvikle bærekraftige byer. (Forente nasjoner, 2015).

I en stadig mer globalisert verden spiller utviklingen av infrastruktur og transportsystemer en vesentlig rolle i å nå bærekraftsmålene. Nasjonalt har veitrafikk stått for 30 % av klimautslippene siden 1990 (Tønnesen, 2014). Dermed er en reduksjon av bilbruken en viktig bidragsyter mot en "grønnere" hverdag, og en bedre folkehelse. I tillegg vil det frigjøre mer plass i byen som kan benyttes til andre formål som fremmer byenes vitalitet. Bærekraftig mobilitet er blitt et mye brukt begrep når det er snakk om fremtidens transportsystemer. Likevel er begrepets betydning omdiskutert og uklart. Det vil derfor være en sentral del av denne oppgaven å gå inn i begrepets betydning.

Å nå de overnevnte målene vil kreve store omveltninger i dagens vaner og holdninger. Dette grunnet dagens utgangspunkt hvor

over halvparten av de daglige reisene nasjonalt gjøres som bilfører. (Hjorthol, 2014). Gjeldene nasjonal transportplan har et stort fokus på å redusere utslippene fra transport, noe som blant annet kommer frem av "nullvekstmålet". Her sies det at "*persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*" (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 147).

Samfunnet er inne i en tid hvor en er avhengig av nytenking, og tverrfaglighet for å finne de beste løsningene. Å forstå ulike brukeres behov er nødvendig i transportplanleggingen, og blir av *the European Road Transport Research Advisory Council* lagt frem som et sentralt tema for fremtidig forskning (ERTRAC, 2016). Her legges det også vekt på å ha et større fokus på de mindre byene.

Tross i at Nasjonal transportplans nullvekstmål er ment å gjelde for alle byområder med miljø- og kapasitetsutfordringer, er det de største byene som får mest oppmerksomhet og økonomisk støtte. Likevel er det de mellomstore byene som har de mest bilavhengige strukturene (Tennøy, 2012A).

Mange mellomstore byer sliter derfor med å snu trenden som de siste årene har vært spredt byutvikling. Ny stortingsmelding om bærekraftige byer og distrikter legger frem et ønske om en utvikling som sikrer likeverdige levekår i alle deler av landet, for å styrke stedenes ulike utgangspunkt og muligheter (Meld. St. 18 (2016 – 2017) s. 6). Dette er også motivasjonen for å fokusere på de mellomstore byene i denne oppgaven.

Arendal er et godt eksempel på en by med flere handelssentrum utenfor den tradisjonelle sentrumskjernen. Arbeidet om en felles areal – og transportplan for regionen er i dag under utvikling. Blant byens planleggere og beslutningstakere finnes det en vilje til endring, noe som møter blandet respons fra byens innbyggere. Et typisk bilde på de mange ulike interesser og holdninger til fremtidens utvikling. Utviklingen og konfliktene som finnes innad i Arendal gjør byen aktuell som caseområde for denne masteroppgaven. Et spesielt fokus vil rette seg mot sammenligningen av ulike bosteder innad i Arendal og hvorvidt dette har påvirkning på transportvaner.

1.2 PROBLEMSTILLING

Hvordan oppnå bærekraftig mobilitet i mellomstore byer?

- Med fire delområder i Arendal som utgangspunkt.

UNDERPROBLEMSTILLINGER

For å kunne svare på hovedproblemstillingen er det valgt å ta utgangspunkt i 4 delområder i Arendal. Dette for å skissere noen foreslåtte premisser for bærekraftig mobilitet for så å vurdere overføringsverdien til lignende byer. Det gir tre underproblemstillinger:

- Hva er potensiale for mobilitet i de mellomstore byene, og hva skiller dem fra de store?

- Hvilke premisser bør ligge til grunn for en mobilitetsplanlegging i Arendal, og hvordan kan disse overføres til andre mellomstore byer?

- Hvordan kan kunnskap om de sosiokulturelle forholdene ved et sted bidra til en mer økonomisk og målrettet mobilitetsplanlegging?

1.3 AVGRENSNING

Oppgaven er avgrenset til å gjelde for byutvikling i retning av "det grønne skiftet". Videre er oppgaven avgrenset til å gjelde bærekraftig mobilitet. Dette fordi det regnes som veien å gå for fremtidens transportsystemer, men hvor innholdet ikke alltid er like klart og enstemmig.

Den mellomstore byen er valgt fordi det finnes store kunnskapshull og grunnet ønske om et større fokus på disse byene. Arendal ble et aktuelt caseområde ettersom det jobbes med en felles areal- og transportplan (Bypakke Arendal) i dag. For å få frem ulikhetene innad i Arendal, men samtidig ikke favne for bredt ble det valgt å ta utgangspunkt i fire delområder.

Det er valgt å fokusere på de daglige personreisene, det vil si at varelevering, lengre arbeids- og feriereiser ikke er inkludert i denne oppgaven. Oppgaven vil også forholde seg på et overordnet nivå, hvor hovedfokuset er en analytisk tilnærming. Løsningsforslagene er derfor mindre vektlagt. De vil derfor holde seg på et konseptuelt nivå.

Avgrensningene er gjort grunnet de tids- og ressursbegrensningene som en masteroppgave gir, som tilsvarer 30 studiepoeng.

1.4 OPPGAVENS OPPBYGGING



1 INTRODUKSJON



2 METODE



3 FORSTÅELSE



4 CASE



5 DISKUSJON



6 LØSNINGSFORSLAG



7 AVSLUTNING

2 METODE

- 2.1 Faglig bakgrunn
- 2.2 Oppbygging av foreslåtte premisser
- 2.3 Empirisk casestudie
- 2.4 Dokumentgjennomgang
- 2.5 Kvantitativ spørreundersøkelse



Figur 3

2.1 FAGLIG BAKGRUNN

Det er viktig å få frem at denne oppgaven er utført med bakgrunn i den faglige kompetanse en femårig utdanning i landskapsarkitektur innebærer. Det betyr blant annet at jeg mangler tilstrekkelig kunnskap om anvendelsen av samfunnsvitenskapelig metode. Forståelsen av teorien, anvendelsen av metodene og vurdering og tolkning av empirien vil derfor være farget av mitt faglige ståsted og bakgrunn.

Oppgaven er utført etter et sosio- kulturelt perspektiv, men ettersom dette er en gradsoppgave i fagfeltet landskapsarkitektur vil dette perspektivet være mest fremtredende. Det var heller ikke tilstrekkelig med tid til å sette seg dypt nok inn i et nytt fagfelt, det kan derfor sies at denne oppgaven har et sosio- kulturelt fokus sett fra et planleggingsperspektiv.

2.2 OPPBYGGING AV DE FORESLÅTTE PREMISSENE

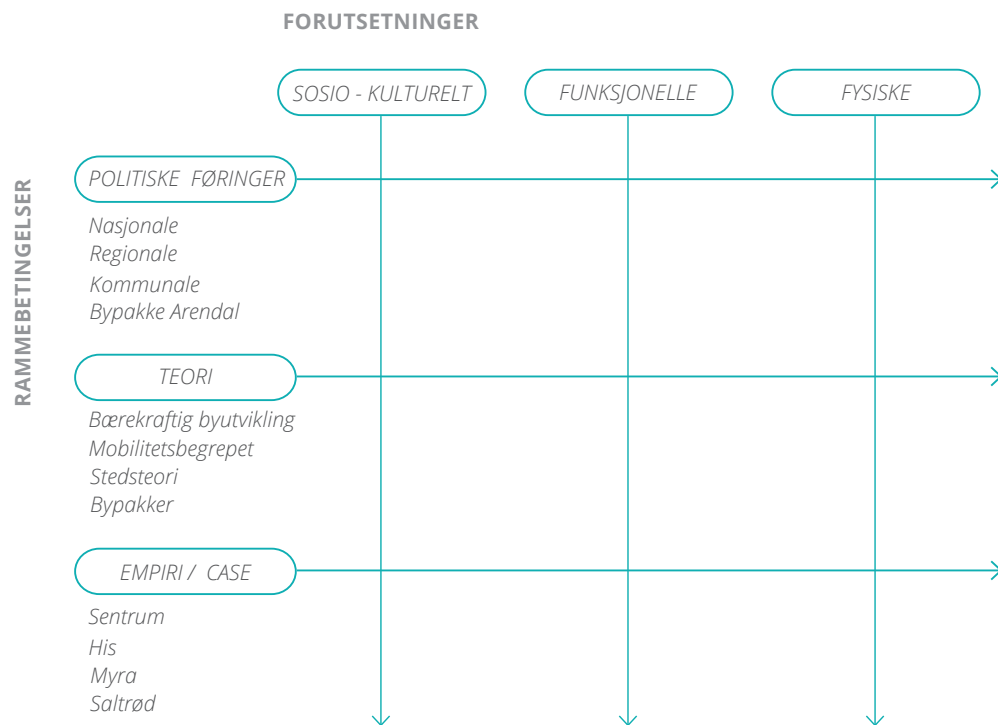
For å komme frem til premissene ligger det en rekke forutsetninger og rammebetingelser til grunn. Rammebetingelsene vil endre seg over tid og variere ut ifra målet en ønsker å oppnå.

For denne oppgaven er rammebetingelsene systematisert i tre ulike kategorier; politiske, faglige, stedlige. De politiske er i denne sammenhengen politiske føringer. De teoretiske er oppgavens teorigrunnlag som tar for seg bærekraftig byutvikling, mobilitetsbegrepet, stedsteori og bypakker. De stedlige rammebetingelsene er denne oppgavens empiri og utgjør fysiske analyser i tillegg sosio-kulturelle forhold som er basert på eget datamaterialet. Datamaterialet er resultater fra en kvantitativ spørreundersøkelse.

Etter Statens vegvesen sin rapport 250, En introduksjon til gateplanlegging defineres premisser som en sammensetning av både fysiske, sosiale og funksjonelle forutsetning som er analysert og prioritert ut ifra det målet en ønsker å oppnå (Lillebye, 2014). De fysiske og funksjonelle forutsetningene vil påvirkes og endres i takt med de gjeldene politiske og faglige føringer (ibid.).

Fysiske forutsetninger er forhold som bebyggelsesstruktur, bebyggelsestypologi, veinett og arealutnyttelse (ibid.). Funksjonelle forutsetninger er for eksempel kollektivtransport, funksjoner og tilbud og trafikkmengde (ibid.). De sosiale forutsetningene er demografiske forhold som alderssammensetning, husholdning, yrke og lignende (ibid.).

Utformingen av de foreslåtte premissene for denne oppgaven vil være et resultat av en matrise som kartlegger de politiske, faglige og stedlige forutsetningene som ligger til grunn på de ulike stedene i Arendal. Ut ifra dette vil det gjøres en analysing og prioritering av de ulike forutsetningene. De faglige og politiske rammebetingelsene vil i stor grad være de samme for de fire delområdene. De stedlige vil variere fra sted til sted.



Diagrammet viser oppbyggingen av matrisen som danner grunnlaget for de foreslåtte premissene.

Matrisen er svært kompleks med mye ulik informasjon. For å gjøre det lettere å forstå sammenhengen vil den totale matrisen bygges gradvis opp hvor punkter som går igjen vil slås sammen underveis. Dette for å gjøre det mer lesbart og forståelig. Det betyr at det vil være en matrise for føringene, en for teorien og en for hvert av de fire

delområdene. Den siste matrisen setter sammen og oppsummerer de foregående matrisene. Dette danner grunnlaget for diskusjon og forslag til prioriteringer. De foreslåtte premissene fører videre til konseptuelle løsningsforslag og tiltak på de ulike stedene.

2.3 EMPIRISK CASESTUDIE

Den empiriske casestudien består av fysiske registreringer over Arendal generelt og for hvert av de fire delområdene. Casestudien inkluderer også informasjon om generelle reise- og levevaner for de bosatte på de ulike områdene. Dette for å kartlegge hvilke sosiale, fysiske og funksjonelle forutsetninger som eksisterer i dag. Registreringene består blant annet av kollektivdekning, funksjoner og tilbud og trafikkmengde.

Registreringene er så langt det har latt seg gjøre utført på samme måte for hvert av de fire områdene. Dette for at sammenligningsgrunnlaget skal være likest mulig. Informasjon til registreringene er hentet fra Bypakke Arendal, reisevane – og levekårsrapporter og nettbaserte karttjenester. Feilkilder kan derfor forekomme om karttjenesten som er brukt ikke er tilstrekkelig oppdatert.

Alle områdene er befart, men analysene er først og fremst basert på informasjon hentet fra internett. Dette fordi det er mer tidsbesparende, men også fordi internett i mange tilfeller gir vell så mye informasjon som et besøk på stedet. Ettersom jeg selv er fra nabokommunen kjente jeg til alle områdene fra før av, noe som har vært en fordel iløpet av prosessen.

2.4 DOKUMENTGJENNOMGANG

Slik det tidligere er nevnt er det i denne oppgaven nødvendig å ha en oversikt over hvilke politiske rammebetingelser som finnes for mobilitetsplanleggingen, både på et nasjonalt nivå, men også regionalt og kommunalt. Det er derfor lagt frem en kort gjennomgang av hvilke nasjonale, regionale og kommunale føring og dokumenter som gjør seg gjeldene for denne oppgavens formål. Den politiske forankringen som presenteres gir ikke et dekkende bilde av alle planer og føring som finnes, det er kun gjort et utvalg ut ifra en egen vurdering på hva som er relevant for denne oppgaven.

Nasjonalt er det den nasjonale transportplanen som vektes tyngt, mens det kommunalt er tatt utgangspunkt i gjeldene kommuneplan og bypakke Arendal som på nåværende tidspunkt er under utvikling. Alle dokumentene er presentert etter egen tolkning og noen punkter er utelatt eller ikke vektlagt i like stor grad.

2.5 KVANTITATIV SPØRREUNDERSØKELSE

For å kunne forstå hvilke sosio-kulturelle forhold et sted består av er det nødvendig å ha en innsikt i ulike konflikter, maktrelasjoner og framtidsutsikter som finnes innad på et sted. De sosio-kulturelle forholdene til et sted består av flere lag som det kan ta flere år å kartlegge. Det er derfor svært begrenset hvor god forståelse en får av disse forholdene på et sted i løpet av at halvtårs tid. Ideelt sett burde det vært gjennomført både en rekke dybdeintervjuer fra hvert område, i tillegg til en mer kvantitativ spørreundersøkelse.

Grunnet begrensninger i både tid og omfang som en masteroppgave gir, ble det valgt å utforme en kvantitativ spørreundersøkelse med kvalitative elementer. Det kvalitative elementet er åpne valgfrie spørsmål som gir informasjon om begrunnelse for valg av bosted og transportmiddel, syn på eget bosted og tanker om fremtidig utvikling. Dette vil kunne gi en støtte til de kvantitative spørsmålene og danne et bilde av hvilke verdier og holdninger som ligger bak ulike valg. Dette gir naturlig nok ikke en dekkende oppfattelse av stedet, men vil få frem ulike meninger som finnes innad på stedene.

En vil ikke kunne trekke slutninger ut ifra det innsamlede datamaterialet, grunnet for lav svarprosent. Det vil likevel kunne vise noen tendenser på de ulike stedene i Arendal. Det

vil også skille mye fra ulike aldersgrupper, sosial posisjon og lignende. Resultatene og den påfølgende diskusjonen må derfor leses med utgangspunkt i dette.

Spørreundersøkelsen rettet seg mot bosatte på områdene His, Myra, Saltrød og Sentrum i Arendal. Spørreundersøkelsen ble gjort digitalt for å kunne nå ut til flest mulig. Dette vil likevel utelukke de innbyggere som ikke har tilgang til internett. Undersøkelsen var beregnet til å ta rundt sju til ti minutter og består av 34 spørsmål, hvor flere av disse er valgfrie åpne spørsmål.

Spørsmålene er delt inn i tre hovedkategorier; 1. Generell informasjon om blant annet husholdning, og yrke. 2. Spørsmål om bosted 3. Spørsmål om transportmiddelvalg. Hele spørreundersøkelsen ligger vedlagt denne oppgaven.



HJELP, HVORDAN REISER DU?

Er du bosatt i områdene His, Myra, Saltrød eller Arendal sentrum? Da trenger jeg hjelp av deg! I forbindelse med mitt mastergradsarbeid i landskapsarkitektur ved NMBU er jeg interessert i ditt bosted og dine reisevaner. Sett av 7 - 10 minutter og delta i min spørreundersøkelse.

Ditt bidrag er viktig, tusen takk!

SCAN KODEN ELLER FØLG LENKEN FOR Å DELTA



<https://response.questback.com/ingerbeatearnevik/lozubvussq>

192
RESPONDENTER

30%
HAR ALLTID
TILGANG PÅ BIL



88%
HAR BIL OG
FØRERKORT



91%
EIER EGEN BOLIG

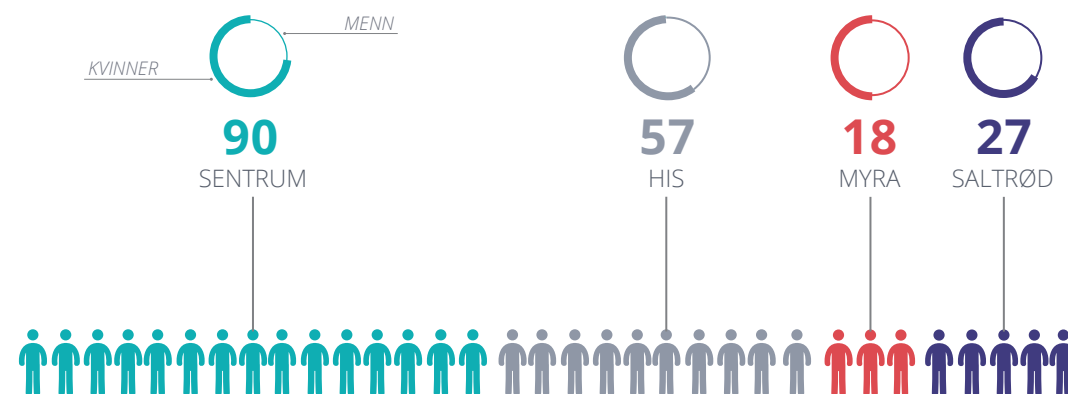
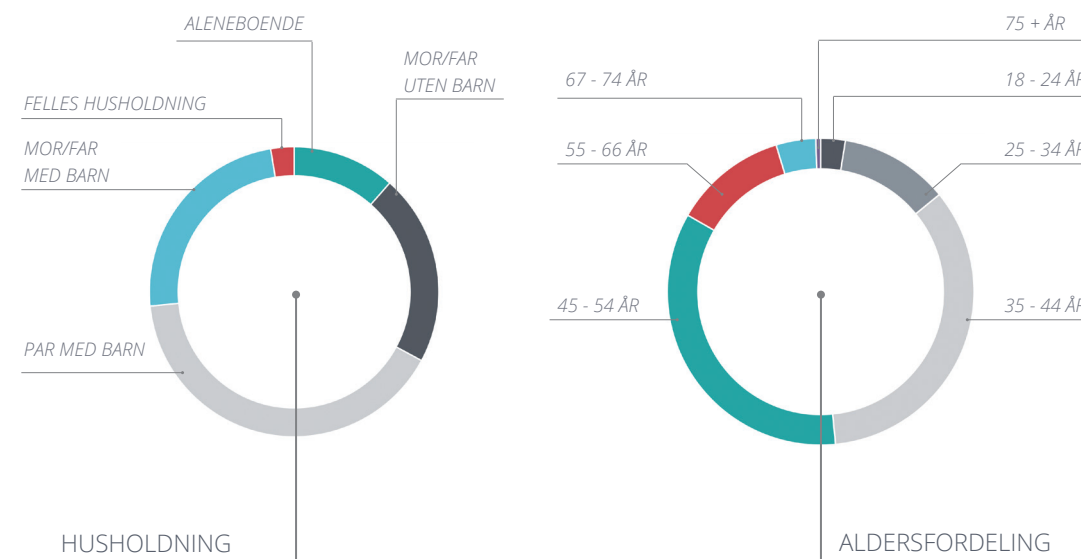
Datamaterialet

Spørreundersøkelsen gav totalt 192 svar, og var åpen fra 30.03.17 – 23.04.17. Fordelingen mellom de ulike bostedene er svært ujevn hvor 90 svar kom fra sentrum, 57 svar fra His, 27 svar fra Saltrød og 18 svar fra Myra. Spørreundersøkelsen ble spredt via venner og bekjente i Arendal og gjennom å kontakte velforeninger, organisasjoner og idrettslag. I tillegg ble det hengt opp plakater i Arendal samt delt på ulike Facebook-grupper for de aktuelle områdene.

Styrken med det innsamlede datamaterialet er personer fra områdene sentrum og His. Det er en høyere representasjon av

personer med høy utdanning og innenfor yrkeskategoriene leder, akademiske yrker, høyskoleyrke og kontoryrker. Det er en overvekt av mennesker i alderen 35 - 54 år. Av husholdningene er det par med barn som har den høyeste representasjonen etterfulgt av mor eller far med barn eller par uten barn.

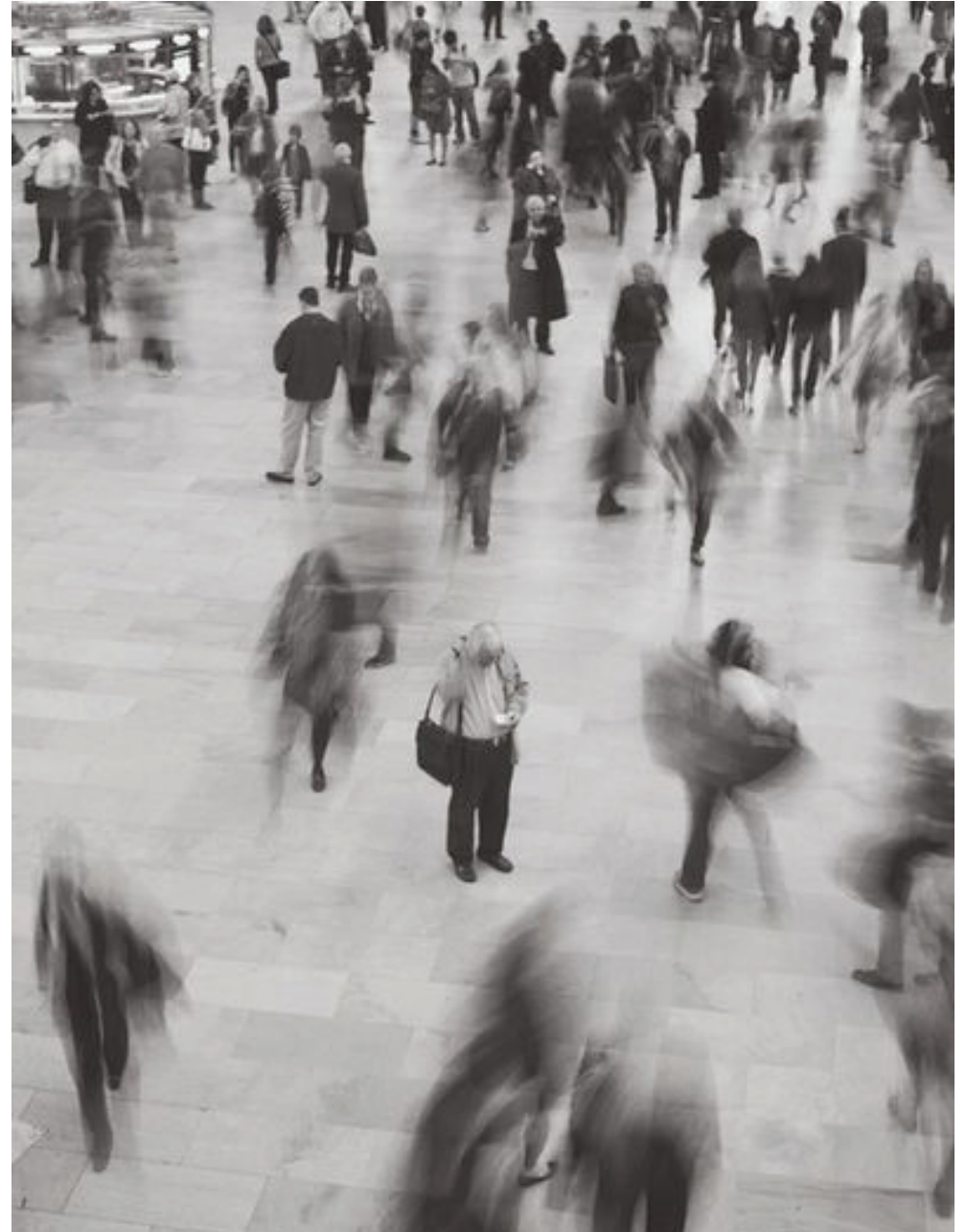
Svakheten med datamaterialet er fra områdene Saltrød og Myra, og de yngste og eldste aldergruppene. Personer med lavere utdanning og med mer praktiske yrker er også sterkt underrepresentert i dataene som presenteres. Det er også en større svarprosent blant kvinner enn blant menn.



3

FORSTÅELSE

- 3.1 Forankring
- 3.2 Historisk tilbakeblikk
- 3.3 Teori



Figur 4



Figur 5

3.1 FORANKRING

- 3.1.1 Nasjonal forankring
- 3.1.2 Regional forankring
- 3.1.3 Kommunal forankring
- 3.1.4 Oppsummerende matrise

3.1.1 NASJONAL FORANKRING

Meld. St. 33 (2016 - 2017) Nasjonal transportplan 2018 - 2029

Nasjonal transportplan er et statlig dokument som presenterer Regjeringens samferdselspolitikk. Dokumentet gjelder over en 10 års periode, men revideres hvert fjerde år i forkant av stortingsvalget. Gjeldende Nasjonal transportplan gjelder for perioden 2018 – 2029.

Det overordnende og langsiktige målet for den nåværende transportpolitikk er:

“Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet.”

(Meld. St. 33 (2018 – 2029), s.10).

Det er overordnende målet er delt inn i tre hovedmål som tar for seg temaene framkommelighet, transportsikkerhet og klima og miljø. Nullvekstmålet fra Nasjonal transportplan 2014 – 2023 om at *“Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange”* (Meld. St. 26 (2012-2013),s.139), utvides i nye Nasjonal transportplan for 2018 – 2019 til å gjelde alle byområder med miljø- og kapasitetsutfordringer annet enn de ni byene det gjaldt for tidligere. Det betyr at også mellomstore byer som Arendal vil måtte strebe etter å nå dette nasjonale målet.

Nasjonale transportplan ser verdien av å satse mer helhetlig og smart. Dette ved robuste systemer som er universelt utformet, med enkle og tilgjengelige informasjonsverktøy. De fremmer et ønske om en mer effektiv bruk av ressursene som er i tråd med den teknologiske utviklingen. For å dra bedre nytte av eksisterende strukturer ønskes det en økt investering på vedlikehold og drift. I tillegg legges det vekt på å ha et sterkt samarbeid mellom forvaltningsnivåer gjennom koordinering og samarbeid.

Regjeringen vil i første rekke prioritere de ni største byområdene når det gjelder finansieringen av bilreducerende tiltak. Dette fordi det er her utfordringene er størst. Det oppfordres likevel til at mindre byområder som kan forvente utfordringer knyttet til transport og miljø som følge av befolkningsvekst satser på en samordnet og helhetlig areal- og transportplanlegging. En finner i disse byene mange av de samme utfordringene som i de store byene, bare i et mindre omfang og med mindre midler tilgjengelig.

3.1.2 REGIONAL FORANKRING

Meld. St. 18 - Bærekraftige byer og distrikter

Regjeringen la i starten av 2017 frem en ny stortingsmelding om politikk for utviklingen av byer og distrikter. I dette dokumentet blir ulikhetene mellom steder anerkjent, og det vektlegges at ulike utgangspunkt og muligheter trenger en politikk som tilpasses og styrker dette samarbeidet. Det legges press på at det skal tilbys likeverdige levekår i alle deler av landet. Altså skal en kunne forvente å ha tilgang på grunnleggende tjenester uansett hvor en bor. Målet er å få til et godt samarbeid mellom stat og kommune ved å utvikle et folkevalgt mellomnivå som skal legge til rette for vekst og utvikling i hele landet. Byer og distrikter blir i denne meldingen likestilt og oppfordres til å dra nytte av hverandres ressurser for å få tilgang på et større kompetanse-, kunnskap- og ressursgrunnlag.

For å lykkes i å oppnå ønsket om bærekraftig arealbruk og transportsystem vil Regjeringen blant annet være en aktiv partner i utviklingen av byer og tettsteder over hele landet. De vil inngå byvekstavtaler med byområdene, for å sikre at arealbruken og investeringene i transportsystemene stemmer overens med målene som er satt.

Regionplan Agder 2020 – Med overskudd til å skape:

Regionplanen for Agder er en plan over prioritering av viktige mål for hele regionen som inkluderer fylkene Aust – Agder og Vest-Agder (Agder fra og med 2020). Hovedmålet i planen er:

“Å utvikle en sterk og samlet landsdel som er attraktiv for bosetting og næringsutvikling både i kystsonen og de indre distriktene”

(Aust- Agder fylkeskommune, 2010, s.2).

Regionen ønsker å være et lavutslippsamfunn hvor utslippene skal være lavest mulig. For å nå et slikt mål foreslås blant annet en felles handlingsplan regionalt og lokalt med konkrete tiltak på hvordan utfordringene skal løses. I tillegg ser de et behov for å stimulere til en atferdsendring for å redusere transportbehovet.

I likhet med den nasjonale transportplanen er det også regionalt et ønske om å se arealplanleggingen i sammenheng med transportplanleggingen. Dette ved å fortette rundt kollektivknutepunktene, utbygging av sykkelnettet og tilby et konkurransedyktig kollektivtilbud både når det gjelder frekvens,

tilgjengelighet, hastighet og pris. I tillegg legges det til at det vil være nødvendig med en økt innsats for å drifte og vedlikeholde eksisterende tilbud.

Regional transportplan, Agder 2015 – 2027

Regional transportplan Agder er et samlet dokument for de viktigste prioriteringene og tiltakene knyttet til transportplanleggingen i Agder. Utbyggingen av E18 mellom Arendal og Tvedestrand fra en to – til firefeltsvei er et av de høyeste prioriterte veiprojektene i statens nye veiselskap “Nye veier AS”. Trafikkåren er en viktig forbindelse mellom Sørlandet og Østlandet og utbyggingen er ment for å bedre trykgheten og effektiviteten til forbindelsen.

For at regionen skal kunne ta imot den potensielle veksten som er forventet i regionen, legger transportplanen forutsetning om et transportsystemet som er helhetlig, effektivt og forutsigbart. Utfordringen slik regionen selv ser det ligger i å kunne tilby et tilpasset kollektivtilbud med utgangspunkt i de begrensede ressursene som er tilgjengelige. Her føyes det til at det er behov for å sette av nok ressurser til å drifte nye og eksisterende tilbud.

Bypakke Arendal

En bypakkeordning er under utvikling for Arendalregionen som inkluderer kommunene Grimstad, Froland, Tvedestrand og Arendal. Regionen kan forvente en vekst på rundt 20000 nye innbyggere frem mot 2040, hvor omtrent halvparten (46%) er forventet i Arendal by. Siden 1980 og frem til i dag har tendensen vært byspredning og nye boliger er i hovedsak blitt plassert utenfor sentrumskjernen. Hensikten med bypakkeordningen er derfor å legge til rette for gode alternativer til bil, og å redusere reisebehovet. Det viktigste virkemidlet for å nå dette er tettere og mer miljøriktig utbygging av boliger og næring.

Slik Bypakke Arendal står i dag er det samarbeid med NHO, Arendal næringsforening, Arendal min by, Grimstad min by og butikkeiere og drivere i Arendal, Grimstad og Froland. Bypakke Arendal finansieres i hovedsak av bompenger, og noe midler fra fylkeskommunen itillegg til enkelte av de involverte kommunene. Fra statlig hold får de dekt noen av lederkostnadene til prosjektet ettersom Bypakka er et bidrag i det nasjonale nullvekstmålet. Ettersom Bypakka kun gjelder for fylkesveiene er ikke ordningen inkludert i andre nasjonale prosjekter, og får derfor ingen annen statlig støtte utover dette. Utbyggingen av nye E18 er et eget prosjekt som er uavhengig av bypakka.

3.1.3 KOMMUNAL FORANKRING

Arendal kommune - Kommunedelplan 2011 - 2023 "Varm, stolt og utadvendt"

Kommunen legger i kommuneplanen for 2011 – 2023 frem et ønske om å fremstå som romslig og inkluderende ved å ivareta alle innbyggernes verdighet. Det blir derfor vektlagt at det er nødvendig med en samhandling både med nabokommunen, næringslivet og det offentlige. I tillegg ønsker de å la alle innbyggerne ha like muligheter i å bli hørt og delta i sakene som angår dem. Kommunen har også ønsker om å videreutvikle den maritime profilen, stimulere til økt fysisk aktivitet og å tenke klima og miljø i all samfunnsutvikling. De ønsker å styrke et levende sentrum, og samtidig opprettholde et godt dagligvare og servicetilbud nær boområdene i alle delene av kommunen. For å jobbe mot dette målet legger de frem en rekke tiltak, deriblant:

- Bedre kollektivtilbud til de delene av kommunen med et begrenset tilbud i dag
- Fornye og videreutvikle fergetilbudet
- Styrke kollektivaksene med økt bolig-, service-, og næringsutbygging
- Bedre koordinering av kollektivruiter og gode rabattløsninger
- Etablere sykkelparkeringer på sentrale steder i kommunen
- Etablere egne sykkelfelt
- Sykkelkampanjer som "sykle til jobben"
- Etablere en ytre ringvei rundt byen
- E18 firefelts gjennom hele kommunen
- Styrke jernbanens rolle i regionen

Overordnet har de et ønske om å strebe mot å bli et lavutslippsamfunn ved å blant annet redusere reisebehovet, mer funksjonsblanding og å samle sentrumsfunksjoner for å unngå videre spredning av arealer.

"Ha en fremtidsrettet infrastruktur i Arendalsregionen basert på effektive kommunikasjons- og kollektivløsninger og et velfungerende transportsystem"

(Arendal kommune, 2011, s.17).



3.1.4 OPPSUMMERENDE MATRISE FRA POLITISKE FØRINGER

	SOSIO - KULTURELT	FUNKSJONELLE	FYSISKE
NASJONAL TRANSPORTPLAN	<ul style="list-style-type: none"> - Koordinering og samarbeid mellom forvaltningsnivåer og etater 	<ul style="list-style-type: none"> - Effektiv bruk av eksisterende ressurser og strukturer - Helhetlige og robuste systemer ved tilgjengelige informasjonsverktøy - Universelt utformede transportsystemer - Økt investering på vedlikehold og drift 	<ul style="list-style-type: none"> - Økt innsats på å bedre gang- og sykkelveier - Samordning av areal - og transportplanlegging
BÆREKRAFTIGE BYER OG DISTRIKTER	<ul style="list-style-type: none"> - Likeverdige levekår i alle deler av landet - Godt samarbeid mellom stat og kommune 	<ul style="list-style-type: none"> - By og distrikter dra nytte av hverandres ressurser og kunnskap 	
REGIONPLAN AGDER 2020	<ul style="list-style-type: none"> - Stimulere til en adferdsendring - Felles handlingsplan både regionalt og lokalt med konkrete tiltak 	<ul style="list-style-type: none"> - Helhetlige, effektive og forutsigbare transportsystemer - Bedre kollektivtilbudet både tilgjengelighet, hastighet og pris 	<ul style="list-style-type: none"> - Samordning av areal - og transportplanleggingen ved å blant annet fortette rundt kollektivknutepunkt - Tilpasse transportsystemene ut ifra tilgjengelige ressurser - Utvidelse og forbedring av sykkelnettverket
BYPAKKE ARENDAL	<ul style="list-style-type: none"> - Koordinering og samarbeid mellom næringsforeninger, fylke og kommune 	<ul style="list-style-type: none"> - Tilby gode alternativer til bilen - Redusere reisebehovet 	<ul style="list-style-type: none"> - Tettere og miljøriktig utbygging av boliger og næring rundt langs kollektivakse - Samordning av areal- og transportplanlegging
KOMMUNEDELPLAN - ARENDAL	<ul style="list-style-type: none"> - Gi alle innbyggerne lik mulighet til å delta og bli hørt i planleggingen - Samhandling både med nabokommuner, næringsliv og offentlig - Stimulere til økt fysisk aktivitet 	<ul style="list-style-type: none"> - Styrke levende sentrum og tilby servicetilbud i nærhet av boligområder og kollektivakse - Lokalveinettet skal være sikkert, velfungerende og ha tilstrekkelig kapasitet - Fornye fergetilbudet og videreutvikle maritim profil - Styrke drift og vedlikehold 	<ul style="list-style-type: none"> - Etablere egne sykkelfelt - Økt satsing på tilrettelegging for sykkel - Utbygging av E18 til firefelts vei - Bygging av nye boliger rundt kollektivakse

3.2 HISTORISK TILBAKEBLIKK

- PÅ BYUTVIKLING OG REISEVANER

Bilens betydning for samfunnets utvikling

Hest og vogn var frem til starten av 1900-tallet det vanligste transportmidlet i byene. Industrialiseringens inntog, med en sterk vekst i bytransporten, førte blant annet med seg en nærmest ulevelig luftkvalitet. Da bilen kom på det norske markedet rundt 1900 – tallet ble den kjærkomment tatt imot som redningen på forurensningsproblemene i byene (Roede, 2008).

I etterkrigsårene frem mot 1970- tallet ble bilen et vanlig syn på de norske veiene. Bilismen ble grunnlaget for det moderne forbrukersamfunnet og revolusjonerte folks levevaner, bosetnings- og forflytningsmønstre (Lange, 2015). Bilen ble tidlig et symbol på frihet, status og for noen også som en del av deres identitet. Å ilette bilen en slik betydning er en forestilling som helt overgår dens opprinnelige funksjon, og som henger igjen også i dagens samfunn.

Etter 1970- tallet var det flere skyggesider knyttet til bilbruken, deriblant forurensing og stress. Likevel betydde dette lite i forhold til frihetsfølelsen og fleksibiliteten som bilen gav. Bilen hadde stor betydning for både boligplanleggingen og utbyggingen av infrastrukturen (Lange, 2015). En økning i bilholdet gjorde det mulig med

en spredt bolig- og næringsområder utenfor bysentrene, en utvikling mange mellomstore byer sliter med i dag. Dette har vært medvirkende til sentrumsdød og tomme lokaler i mange av de tradisjonelle bysentrene i mellomstore byer. Dette til fordel for nye handelsparker plassert utenfor bykjernen. Denne trenden er derimot i ferd med å snu, og en omstilling er for alvor begynt å skje. Vi er i dag på god vei inn i et paradigmeskifte når det gjelder by- og transportplanlegging (Lillebye, 2014).

Reisevaner gjennom tidene

Slik reisevanene har utviklet seg globalt har avstanden på reisene økt med tiden. Dette parallelt med at hurtigere transportformer er blitt gjort tilgjengelige (Barnister, 2011).

I likhet med den globale utviklingen ser en også nasjonalt en vekst i reisenes lengde (Hjorthol, 2012). Antallet reiser har holdt seg stabilt på rundt tre reiser daglig. Det er tenkelig at en slik økning har sammenheng med tilgangen til bil og en bedre tilgang til transportressurser. Antallet registrerte biler ble nesten doblet i løpet av en 25 års perioden, mens befolkningen kun økte med 17% i det samme tidsintervallet (Hjorthol, 2012). Av reiser på mellom 1 og 3 kilometer foretas hele 52% av disse som bilfører.



Figur 6

3.3 TEORI

- 3.3.1** Den mellomstore byen
- 3.3.2** Det grønne skiftet og bærekraftig byutvikling
- 3.3.3** Mobilitetsbegrepet
- 3.3.4** Stedsteori
- 3.3.5** Bypakker
- 3.3.6** Oppsummerende matrise

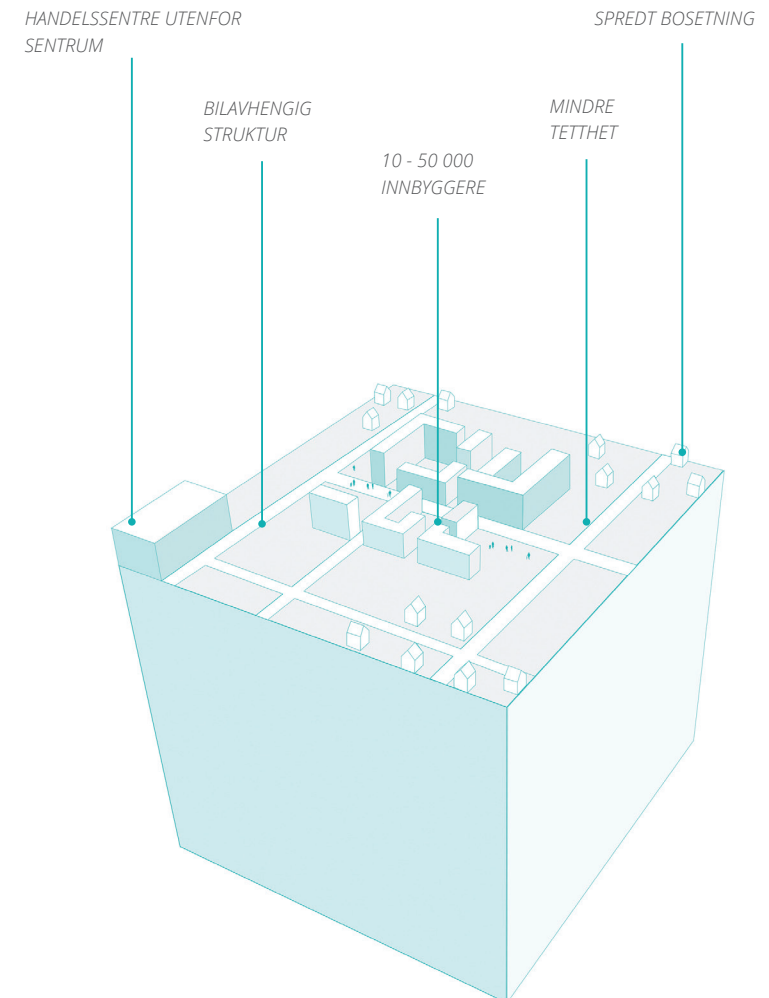
3.3.1 DEN MELLOMSTORE BYEN

Mellomstore byer blir av Tennøy (2012A) definert som byer med et innbyggertall på 10 – 50 000 innbyggere og en definert bystruktur. Rent fysisk kjennetegnes de mellomstore byene ved å kun ha ett senter og ikke den polysentriske strukturen som en finner i de større byene. Bystrukturen er også generelt mer bilavhengig enn i større byer (ibid.). I følge Tennøy (2012A) er det derfor grunn til å anta at det er enklere å benytte seg av bil på handleturer til sentrum i de mellomstore byene. Dette betyr at en kan forvente at det er mer tilrettelagt for bil og mindre tilrettelagt for andre transportmidler (ibid.).

Grunnet en lavere tetthet i de mindre kontra de store byene, sliter disse ofte med å kunne tilby et sentrum med et dekkende vare- og tjenestetilbud store deler av døgnet (ibid.). Et slikt tilbud blir ekstra vanskelig når de også må konkurrerer med handelssentre utenfor sentrum. De store handelsparkene tilbyr som regel gunstige leieforhold i tillegg til store gratis parkeringsplasser. Ved å fjerne bilen fra bysentrene er en mulig konsekvens derfor at folk trekker ut til kjøpesentrene heller enn inn til sentrum.

Hva angår utfordringer knyttet til areal- og transportutviklingen i en mer klimavennlig retning er det per dags dato store kunnskapshull. Tall fra Transportøkonomisk institutt viser at tetthet øker med bystørrelse og at det i byer med 20 000 – 49 999 innbyggere er eneboliger som utgjør omtrent halvparten av alle boligene (ibid.).

Det er viktig å legge til at diskusjonen rundt de mellomstore byene i denne oppgaven tar utgangspunkt i generelle trekk og fellesnevnerne for de mellomstore byene. Det er likevel viktig å understreke at det også blant de mellomstore byene finnes store forskjeller både i struktur, tetthet, urbanitet, rolle i regionen og sentralitet (ibid.). Dette er derfor viktig å ha dette i bakhodet videre i denne oppgaven og diskusjonen rundt de mellomstore byene.



3.3.2 DET GRØNNE SKIFTET OG BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING

Paradigmeskiftet i by – og transportplanlegging går ut på å planlegge etter en mer bærekraftig byutvikling. Når det er snakk om en slik utvikling blir konseptet den kompakte byen ofte trukket frem som veien å gå. Den kompakte byen kjennetegnes blant annet av tett bebyggelse med korte avstander og en konsentrasjon av flere funksjoner innenfor et avgrenset urbant område (Hanssen, 2015). En tettere by med flere funksjoner i nærhet til hjemmet vil redusere både behovet og lengden på reisene. En reduksjon i reiselengden vil gi flere avstander som kan nås av gående eller syklende og vil bidra til et kutt av utslipp fra transport og energiforbruk (Hanssen, 2015).

Bærekraftig er ikke synonymt med kompakt

En by er bærekraftig først når de som lever i den også lever bærekraftig, dette trekker Neuman (2005) frem i sin artikkel "the compact city fallacy". Han argumenterer blant annet med at det å endre reisevaner er mer knyttet opp mot bensinpriser, velferd og den generelle husholdningens forbruk heller enn tettheten av boliger og mennesker (Neuman, 2005). Kortere avstander i byen betyr heller ikke automatisk at byens innbyggere ønsker å gå mer. Et mulig utfall er en tettere by, men med det samme antallet biler. I tillegg kritiserer han en slik utvikling

for å kunne muliggjøre et økt sosialt skille ved gentrifisering, og dermed ikke ivareta den sosiale dimensjonen av begrepet bærekraft. Neuman mener derfor at å overbevise byens brukere til en holdning og handlingsendring er den største utfordringen i å utvikle mer bærekraftige byer (Neuman, 2005).

Slik arealutviklingen er i dag blir stadig flere arealer beslaglagt og kan generelt sett ikke kalles bærekraftig (Hanssen, 2015). I perioden 1985 – 2005 økte arealene av tettsteder med 10 prosent og byer med en befolkning på under 100 000 opplevde nedgang i befolkningstettheten (ibid.). Bystrukturene i disse områdene var heller ikke tilrettelagt for en økt andel av transportformer av miljøvennlig karakter (ibid.).

Det er viktig å legge vekt på at bystrukturelle forhold ikke ene og alene er grunnen til at folk velger transportmiddel slik de gjør. Boområder vil kunne inneholde beboere med svært forskjellige transportvaner, selv om de fysiske omgivelsene er de samme. Likevel er de fysiske omgivelsene med på å forme forutsetninger som gjør enkelte transportformer mer mulige eller tilgjengelige enn andre. Det betyr at en kan forvente at enkelte transportformer er mer sannsynlige i noen områder og mindre sannsynlig andre steder. (Næss, 2015).

I boken kompakt byutvikling (2015) legges det også et trykk på at en ikke kan snakke om å få flest mulig til å bruke kollektivtransport. Dette er kun tilfelle dersom de kan erstatte andre mer miljøbelastende transportformer ettersom kollektivtransport heller ikke er fritt for miljøbelastning. I tillegg er fokuset på å redusere antallet reiser like viktig som selve transportmidlet på reisen (Næss, 2015).

Utviklingen av boligsatelitter

Slik det tidligere er nevnt er det i mange mellomstore norske byer utviklet nye boligområder utenfor sentrumskjernen, noe som er stikk i strid med konseptet kompakt byutvikling og begrensingen av bilbrukene i disse områdene. Det har derfor den senere tiden vært et politisk press på å fortette i de allerede eksisterende strukturene og at nye områder utvikles i forbindelse med eksisterende strukturer.

Spørsmålet er dermed hvordan gjør en dette, og hva må slike områder inneholde for at en målsetningene skal oppnås? Dette presenteres i en fersk rapport fra Transportøkonomisk institutt (Øksenholt, 2016) om hvordan selvforsynte boligsatelitter bør utformes for å oppnå en lavere bilavhengighet. For at boligsatelittene skal kunne tilby både et lokalt handelstilbud og samtidig et god kollektivtilbud viser tall

fra denne rapporten at kundegrunnlaget må være på minst 3 – 5000 mennesker (Øksenholt, 2016). Dersom de bosatte i områdene skal velge å gå til dette tilbudet, bør det være lokalisert innenfor en 800 meters radius målt fra den ytterste boligen.

En avstand på over 800 meter øker sannsynligheten for å at bilen blir valgt. Ut i fra dette har Transportøkonomisk institutt kommet med beregningene som viser at tettheten på disse boligsatelittene bør være på minst 2,3 til 4,5 innbyggere per dekar (ibid.). For å tilstrebe målet om å få flest mulig til å la bilen stå hjemme, bør prinsippet om 5 – minutters- område, som vil si rundt 450 meters, gangavstand fra bolig til senter av boligområdet tilstrebes.

Problemet i mange slike boligområder i mellomstore byer i dag er at tettheten langt ifra oppfyller minimumskravene som stilles (ibid.). De mellomstore byene har som tidligere nevnt et annet kundegrunnlag enn i de mer folkerike byene. Faren med en slik utvikling er derfor at lokalsentrene utkonkurrerer de eksisterende bysentrene (ibid.). Ofte er det også slik at områder med et allerede godt tilbud prioriteres fremfor de som virkelig trenger det, dette for å få størst utslag på de målene de har satt seg (ibid.).



Fra grønne og bærekraftige til smarte byer

Det har lenge vært snakk om miljøvennlige og etterhvert også bærekraftige byer som målene for fremtidig byutviklingen. Den smarte byen har derimot dukket opp som et nytt begrep i fagmiljøet og kan ses på som "det nye" innen byutvikling (Benevolo, 2016). Konseptet med den smarte byen er å integrere ulike løsninger innen informasjonsteknologi (ICT), transport, energi og den sosiale infrastrukturen på en effektiv måte (Benevolo, 2016).

Den smarte byen skal etter NORADs anbefalinger følge seks indikatorer, de er som navnet tilsier: Spesifikke, Målbare, Akseptable, Realistiske, Tidsfestede og Enkle løsninger (Christiansen, 2012). Den smarte byen består av seks pilarer som sammen skal svare på problematikken som dagens byer møter på; smart levemåte, smart miljø, smart regjering, smart økonomi, smart samfunn og smart mobilitet (Fertner, 2007). Mest av alt avhenger smarte byer av smarte mennesker (Fertner, 2007).

Smart mobilitet regnes som et verktøy i å utvikle bærekraftige byer og er en viktig del av den smarte byen (Benevolo, 2016).

Denne smarte mobiliteten karakteriseres i følge Fertner (2007) av fire kategorier: lokal tilgjengelighet, nasjonal og internasjonal tilgjengelighet, tilgjengeligheten av ICT-infrastruktur og bærekraftig, innovative og trygge transportsystemer. Dette systemet inkluderer både teknologi, miljø og kunnskap (Benevolo, 2016).

I 2016 ble det i Finland lagt frem et nytt konsept kalt "mobility as a service" som fortok resten av verden med storm. Konseptet har som mål å integrere dør til dør løsninger som skal tilby det alternativet er best tilpasset den reisen en ønsker å utføre (MaaSGlobal, 2017).

Løsningen er det de har valgt å kalle "whimapp" hvor planlegging, reiserute og billett integreres i en pakke. Tjenesten tilbyr best mulig transportmulighet og kan planlegge reiser allerede i forkant (MaaSGlobal, 2016). Dersom det ikke alltid er bilen som er det beste alternativet, er målet for "Mobility as a service" nådd. En slik måte å tenke mobilitet på er ikke bare bra for klima og miljø, men også for sosialt inkluderende byer. Strukturene er der allerede, teknologien er der til å sette denne informasjonen sammen på nye måter.

3.3.3 MOBILITETSBEGREPET

I fysikalsk – kjemiens verden defineres mobilitet som bevegelse (Pedersen, 2014), og helt elementært er det også det begrepet handler om i denne oppgaven. Mobilitet handler ikke bare om den fysiske bevegelsen, men kan også forstås som sosial mobilitet ved skifte mellom sosiale grupper (Tjora, 2014).

I dette tilfellet, og fra et transportplanleggings perspektiv, handler det derimot om hvor lett det er å bevege seg i byen. Dette inkluderer tilgjengeligheten og utvalget av ulike transportmidler. Går en dypere inn i begrepets betydning finner en fort ut at innholdet er omdiskutert og komplekst. Det vil her fokuseres på noen viktige teoretikers syn på mobilitet, før det blir lagt frem hvordan dette begrepet vil bli behandlet i denne oppgaven.

Triangelet mobilitet

Først og fremst er det nødvendig å trekke frem samfunnsgeograf Cresswell (2010) som deler mobilitetsbegrepet i tre aspekter. Den fysiske bevegelsen fra et sted til et annet (movement), meningene som ligger bak (meaning), og selve utførelsen av forflytningen (practice). Den fysiske bevegelsen eller distansen kan måles, kartlegges og føres statistikk over. Meningen bak vil være mer individuell. Mennesker

som forflytter seg over den nøyaktig samme distansen vil kunne ha forskjellige meninger som ligger bak. Måten en utfører reisen på og hvordan den oppleves vil også variere. Disse tre aspektene kan ikke ses uavhengig av hverandre, bevegelse uten en mening vil ikke kunne kalles mobilitet (Cresswell, 2010). Hvilken mening som ligger bak ulike reiser kan derfor ha en innvirkning på hvilket transportmiddel en velger for reisen. For eksempel kan noen se på reisen til arbeid som alenetid før resten av dagen begynner, eller å få frisk luft og mosjon. På den måten vil ulike transportmidler bli valgt ut ifra dette.

Makt over mobiliteten

Cresswell (2010) viser til at det er en tydelig kobling mellom forståelsen av mobilitet, politikk og makt. Dette støttes av Sheller (2006) som legger frem mobilitet som en begrenset ressurs hvor tilgangen til denne ressursen ikke er lik for alle. Det er styrt ut ifra et hierarkisksystem hvor noen har makten til å bestemme over mobiliteten. Det er et politisk spørsmål hva som er en mening med mobilitet og hvordan ulike mobilitetsformer gjøres tilgjengelig.

Et eksempel er hastighet. Desto raskere en kommer frem til en plass er ofte forbundet med hvor mye en har betalt for reisen, noe det er knyttet en viss status og makt ved

(Cresswell, 2010). Dette er hva Cresswell (2010) legger i koblingen mellom makt og mobilitet. En økt mobilitet for noen kan svekke andres. Å endre transportvaner er derfor ikke bare snakk om en utvikling innenfor teknologien. Det handler også om å endre meningen med reisen og det kollektive synet på ulike transportmidler (ibid.).

I norsk sammenheng har en til en viss grad friheten til å selv bestemme hvordan en ønsker å forflytte seg og når en ønsker å avslutte reisen. Likevel er det også i denne konteksten knyttet en viss makt til begrepet mobilitet. Dette viser seg blant annet politisk, ved at noen områder blir prioritert fremfor andre. I noen samfunn kan enkelte transportmidler bli sett på som mer lukrative enn andre. Dermed gir det noen samfunnsklasser makt til å gi transportmidler en annen verdi utover det å være et transportmiddel. Dette vil variere ut ifra hvilket miljø en bor og jobber, for eksempel om en bor i ett nabolag med mange miljøaktivister eller med en sterk "rånekkultur".

Bærekraftig mobilitet

Mobilitets begrepet er ikke noe nytt. Det er derimot i ferd med å få en ny betydning i det vi er på vei inn i paradigmeskiftet innen transportplanleggingen. Slik utviklingen har vært de siste femti årene

har transportplanleggingen blitt styrt av etterspørsel, og av stadig lengre reiser på kortere tid (f.eks Banister, 2008). Bærekraftig mobilitet blir av Barnister (2008), i artikkelen "the sustainable mobility paradigm", trukket frem som den ønskede veien å gå for fremtidens forflytning i byene. Her kritiserer Barnister transportplanleggingen blant annet for å være for opptatt av det økonomiske perspektivet, etterspørsel og fysiske dimensjonene. Fokuset er på et stadig mer effektivt system med mål om å minimere reisetiden ytterligere (ibid.).

Miljøvennlig transport er det beslektede begrepet til bærekraftig mobilitet. Svakheten i begrepet miljøvennlig fremfor bærekraftig er den manglende inkluderingen av den sosiale dimensjonen. Begrepet bærekraft blir som kjent definert av de tre faktorene, økonomi, miljømessig og sosial. Den sosiale dimensjonen vil i denne sammenheng bety å gi alle en rettferdig fordeling av godene og byrdene i samfunnet ved å gi alle lik tilgang på de ulike transportformene. For å oppnå dette er en helt avhengig av å inkludere nøkkelaktører i en samordna areal – og transportplanlegging. I tillegg er det behov for en aksept blant befolkningen gjennom informasjon, demonstrasjon, økt bevissthet og sosialt press (Banister, 2008).

Tid, avstand og fart

Banister hevder imidlertid at trioen bærekraft (økonomisk, miljømessig, sosial) er gammelt nytt og at det i ny og moderne litteratur handler om tid, avstand og fart (Banister, 2011).

For å nå en mer bærekraftig mobilitet legger han dermed frem tre ulike tilnæringer:

1. Reduksjon: Redusere behovet for reiser ved å ta i bruk ny informasjon og kommunikasjons teknologi (ICT), og redusere avstandene mellom sentrale funksjoner i byen.
2. Substitusjon: Bytte transportmiddel fra bil til andre transportmidler som gåing, sykling eller kollektivt.
3. Effektivisering: Innovasjon i transport og kommunikasjon for å øke effektiviteten.

Slik det kommer frem av de tre punktene betyr det å gå bort fra fokuset om at tid og penger skal styre transportplanleggingen, men også se opplevelsesverdien reiser gir. Det er derfor nødvendig å se folks handlinger opp mot de kulturelle forholdene. For å nå målet om en bærekraftig mobilitet vil det være nødvendig å fokusere på de mer saktegående reisene som har en høy kvalitet.

Å gå over til kortere, saktere og tryggere løsninger vil gi bieffekter til miljøet, energiforbruket, helse, sosial inkludering og økonomi (Banister, 2011). Dette er aktuelt for de mellomstore byene som ofte har svært begrenset med midler. Ofte er det de løsningene som er mest økonomiske, og som vil gi størst utslag på målene som er satt, være de som blir prioritert (Øksenholt, 2016).



Diagrammet illustrerer Banister (2011) sin tilnærming til mobilitetsbegrepet.

3.3.4 STEDSTEORI

"This something which might be called there and then is implicated in the here and now"

(Massey, 2005, s.139)

Slik det kommer frem av mobilitetsbegrepet er det altså nødvendig med en forståelse av begrepet sted for å forstå mobilitet. Et sted defineres i ordbøkene som et avgrenset område (Bokmålsordboka, 2017). Størrelse, hva og hvordan det avgrenses har ikke et konstant svar. Et sted kan være et fiktivt område avgrenset i en bok, eller et faktisk område som denne oppgaven vil ta utgangspunkt i.

For å forstå begrepet er det viktig å være klar over at det like mye er definert av de sosio-kulturelle forholdene som av de fysiske strukturene. Oppfattelsen av sted er altså ikke homogen og begrepet blir farget av måten en ser verden på (Cresswell, 2004). De mange ulike oppfattelser og tilknytninger til sted er nettopp det som gjør dette begrepet så komplekst og mangfoldig.

Det vil her kort presenteres noen sentrale teoretikers syn på hva et sted er og hvordan det oppleves. Meningen er ikke å gi et fullkomment bilde av all teori som finnes på feltet, men å fokusere på den

kompleksiteten som begrepet består av. Dette for å bedre forstå hvordan begrepet sted brukes i byutviklingen i dag, og hvordan det henger sammen med å kunne lykkes med mobilitetsplanlegging.

Sted fra et fenomenologisk perspektiv

I dagligtalen blir stedsbegrepet ofte formidlet som noe statisk ved å kun beskrive et steds fysiske trekk. Ut ifra et fenomenologisk perspektiv er steder også forstått som noe erfart som oppleves gjennom sansene og kroppen.

Arkitekten Christian Nordberg – Schulz brukte på 1970 – tallet begrepet "genius loci", hvor stedet blir ilagt sjel. Det latinske begrepet forstås i denne sammenhengen som ånden av et sted, altså et steds sjel. Genius loci ble av Nordberg – Schulz forstått som et gestalt av både de materielle og immaterielle kvalitetene et sted innehar. Altså innebærer det å forstå et sted som både de fysiske strukturene som topografien og arkitekturen i tillegg til atmosfære, identitet, meningen og funksjon steder har for ulike mennesker (Nyseth, 2015).

Det relasjonelle stedsbegrepet

Forståelsen av sted er knyttet tett sammen med hva et sted er og hvordan de skapes (Aure, 2015A). Agnew (1987) definerte i

sine geografifaglige arbeider dette som tre dimensjoner av sted som ikke kan ses på uavhengig av hverandre. De tre dimensjonene består av et steds lokalitet, som kan avgrenses på et kart, "sense of place" altså følelsene av stedet og "locale" hvor stedet ses på som en ramme for sosial interaksjon (Agnew, 1987).

Som et supplement til Agnews tre dimensjoner av sted dukket det relasjonelle stedsbegrepet opp. Massey regnes som det relasjonelle stedsbegrepets mor og i boken med sans for sted oppsummeres det relasjonelle stedsbegrepet i fire kjennetegn:

1. Åpne, altså uten en klar grense og formet av relasjoner som strekker seg utover det lokale,
2. Dynamisk, altså i stadig endring på grunn av nye relasjoner og interaksjonsmønstre,
3. Gjensidig avhengig av hverandre og
4. At mennesker og sted er gjensidig konstituerende (Berg, 2015, s.32).

Det betyr at steder ikke bare er definert av en fysisk avgrensning, men er i kontinuerlig endring gjennom sosial interaksjon, materielle forhold og kultur. Ulike mennesker kan ilegge steder ulike identiteter. Denne vil være farget av individets relasjoner og deres tolking av disse relasjonene.

Et sted kan ha ulike betydning og funksjon for ulike mennesker (Massey, 1991). Et sted har derfor ikke en identitet, men er full av interne konflikter og ulike identiteter. Hvilke identiteter som er mest fremtredende vil være preget av hvem som har makt til å definere dette (Massey, 1991).

Sted og mobilitet

Cresswell ser på steder som meningsfulle lokaliteter, og poengterer at sted og mobilitet er avhengige av hverandre. Et sted kan ikke eksistere uten mobilitet, heller kan ikke mobilitet finnes uten steder (Berg, 2015). I en stadig mer globalisert verden kan en derfor spørre seg om stedsers ulikhet viskes ut? I følge Harvey (1996) gjengitt i boka "Å finne sted" er ikke dette tilfellet (Røe, 2015). Nærmere tvert imot vil steder få en enda større betydning og oppmerksomhet på en klode i konstant endring. Mobilitet er med på å skape steder og heller forsterke ulikhetene fremfor å viske dem bort. (Berg, 2015).

Etter Masseys forståelse av sted vil et steds identitet alltid være forankret i både historie og kontekst (Massey, 2005), likevel kan en økt mobilitet mulig føre til at endringene skjer raskere. Økt mobilitet gjør det også lettere å forflytte seg mellom steder og kan dermed bidra til mer differensierte og multikulturelle samfunn. Dette vil kunne bidra til mer

unike stedsidentiteter gjennom en mindre homogen befolkning, og dermed også mer komplekse samfunn og tolkninger av steders identitet (Massey, 1991).

Sted og tilknytning

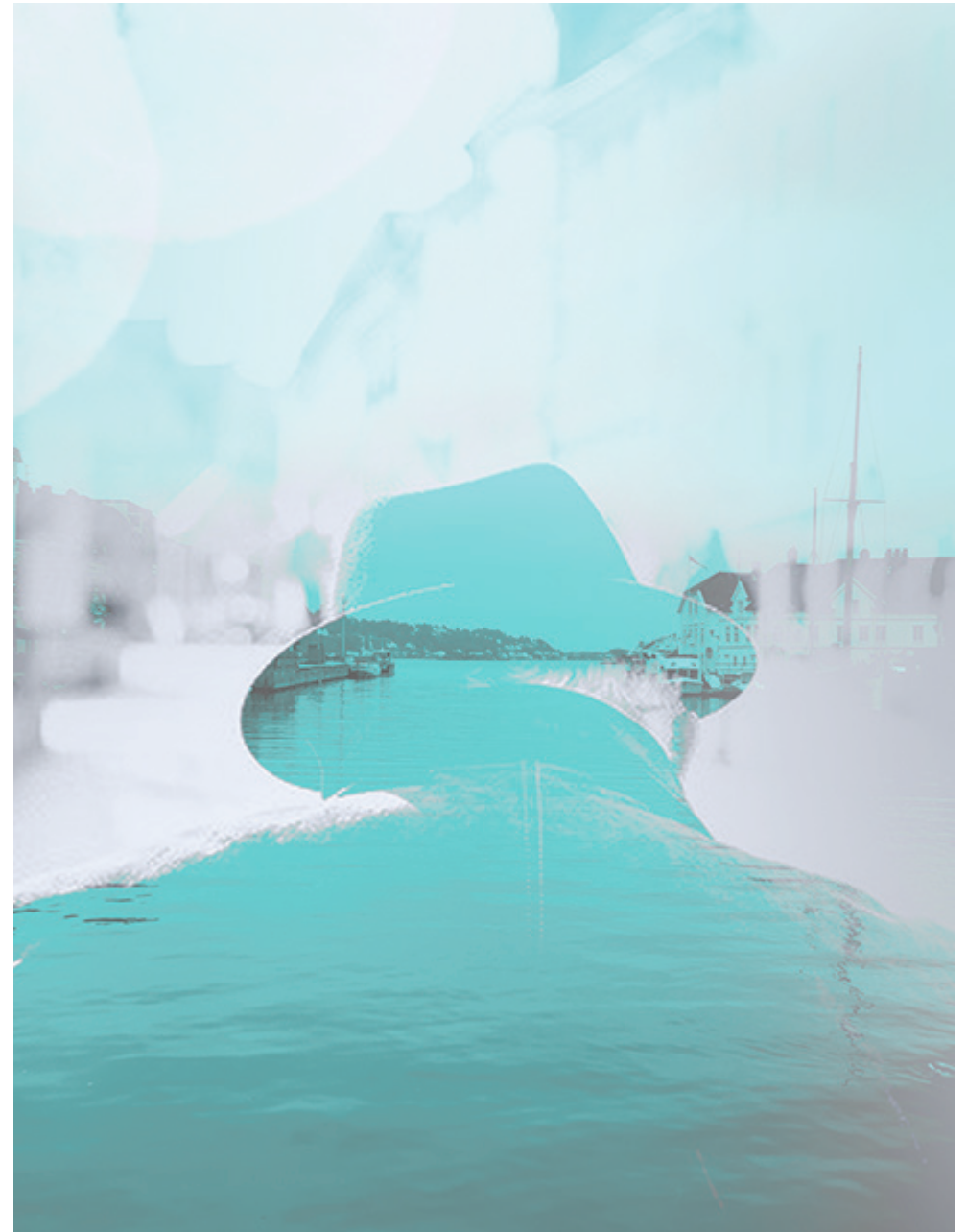
“Folk skaper steder gjennom å knytte seg til dem.”

(Aure, 2015B, s. 21)

Hvor mennesker velger å bosette seg kan etter samfunnsforsker Røe (2013) deles i to kategorier. Etter en sosial kapital, altså der en føler en biografisk tilknytning og etter en kulturell kapital, der hvor en føler en identifikasjon med et steds representasjon og karaktertrekk. Her kommer en inn på den franske sosiologen Bourdieus teorier om habitus og et individs plassering i “det sosiale rommet”. Dette danner grunnlag for ulike grupper (habitus) i samfunnet, som er med å opprettholde maktstrukturer innad i et samfunn (Tjora, 2014). Denne teorien er viktig for å forstå de ulike maktstrukturene som finnes, men kommer ikke til å være fokus i denne oppgaven. Dette fordi landskapsarkitekturperspektivet er det mest fremtredende.

En større mulighet til å forflytte seg over større avstander på kort tid gir flere valgmuligheter med tanke på hvor en velger å bosette seg. Det er ikke lengre gitt at en skal bli boende samme sted hele livet. Det betyr at en i større grad enn tidligere har gjort seg opp noen refleksjoner rundt hvor en velger å bosette seg (Aure, 2015B).

Steder er anket i en ellers urolig sjø. Måten mennesker knytter seg til steder er ikke konstant men dynamisk. Stedsidentitet spiller altså en viktig rolle i planlegging nettopp fordi en vil avdekke ulike oppfatninger av et sted. Et sted påvirker våre handlinger og våre handlinger påvirker stedene vi ferdes i. “Steder skapes, gjenskapes og nyskapes gjennom hverdagens gjøremål og vedlikeholdes gjennom ritualer, minner og myter” (Røe, 2015, s.154).



Holdninger og handlinger

"The more you try to force change onto someone, the tougher the resistance."

(Stoknes, 2015, s. 14).

Byer er bærekraftig først når de som lever i den også lever bærekraftig (Neuman, 2005). Det vil si at innbyggernes handlinger og holdningene er en essensiell del av å få til en bærekraftig mobilitet i byene. Tross i en allmenn bevissthet om å redusere bilbruken i byene, er det vanskelig å legge fra seg gamle vaner og holdninger til fordel for en mindre miljøbelastet livsstil.

Hvordan folk responderer til ulike tiltak og faktorer som bidrar til en holdningsendring er noe miljøpsykolog Stoknes (2015) fokuserer på i sin bok "What do we think about when we try not to think about global warming". Han legger frem fem barrierer han mener mennesker bruker for å forsvare seg mot advarsler om klimaproblematikk.

På engelsk er disse kjent som de fem D-ene:

1. Avstand (Distance): Det er lite motiverende å endre transportvaner om begrunnelsen er at polene smelter. Katastrofer som ikke rammer en selv er vanskelig å relatere seg til, og avstanden til problemet blir større.

2. Dommedag (Doom): Å stadig høre fortellinger om at "dommedag er nær" har mistet sin effekt. Det blir et så svartmalt bilde av fremtiden at en ikke orker, eller klarer å forholde seg til det. Dersom en føler at målet i utgangspunktet er uopnåelig kan en på mange måter gi opp før en har prøvd.

3. Kognitiv dissonans (Dissonance): Ved en uoverensstemmelse mellom holdning og handling oppstår det en kan kalle kognitiv dissonans. Dette føles ubehagelig og fører som regel til en endring av holdning heller enn handling. De aller fleste har i dag kunnskap om at en redusert bilbruk vil bidra til mindre klimagassutslipp, og en bedre folkehelse. Til tross for denne bevisstheten blir bilen i de fleste tilfellene valgt.

4. Benektelse (Denial): Ved kritikk av livstil eller at andre forteller en hvordan en bør leve, kan føre til en benektelse av fakta for å forsvare seg selv. Det vil for eksempel alltid finnes folk som kjører mer bil enn en selv, eller som stadig reiser på lange flyreiser. På den måten kan en forsvare sine egne transportvalg.

5. Identitet (iDentity): Ens egen identitet er med på å filtrere nyheter og informasjon slik at en kan tilpasse dette. I en konflikt mellom identitet og ny informasjon, er det ofte at

det er informasjonen som taper. Hvordan en velger å presentere seg utad kan i mange tilfeller ha sammenheng med måten en transporterer seg på. For eksempel dersom transportmiddel velges ut ifra ens egen identitet heller enn tanke på miljøet.

Stoknes (2015) foreslår det han har valgt å kalle "key success criteria" for å bryte ned disse barrierene som enkeltindividet gjemmer seg bak.

1. La problemstillingene bli personlige.
2. Bruk en positiv innramming av problemene. Fokuser på det positive en kan få ut av en endring heller enn alt det negative som kan skje uten en endring.
3. Reduser dissonansen ved å tilby muligheter for konsekvent og synlig handling.
4. Unngå å trigge følelsen av å måtte forsvare seg selv mot skyldfølelse og frykt.
5. Unngå kulturell og politisk polarisering

Løsningen slik Stoknes (2015) er blant annet å la de nye løsningene bli enklere enn gamle vaner. Dette ved å la det bli et sosialt fellesskap med en positiv innramming med positiv respons underveis.

Både innen sosiologien og sosialpsykologien skiller en begrepene holdninger og verdier. Verdier blir sett på som mer varige og stabile, mens holdninger er mer konkrete og lettere

å endre (Amundsen, 2001). Et verdisyn kan også endres, men over en lengre tidsperiode enn holdninger (ibid.). I en modell presentert av Miegel (1990) gjengitt i Amundsen (2001), presenteres det hvordan verdier, holdninger og handlinger teoretisk henger sammen. Modellen (som er illustrert på side 52 - 53) deler handlinger i fire kategorier: interesse handling, moralsk handling, stil og ideologisk handling. Dette er en teoretisk kobling som illustrerer hvilke holdninger som forårsaker ulike handlinger. I en mer empirisk sammenheng er det uvisst hvor sterk denne koblingen er, og hvorvidt det er handling som styrer holdning eller motsatt (Amundsen, 2001).



Basert på Miegel, 1990 (Amundsen, 2001).

Sosio-kulturelle forhold ved sted - Et analyseverktøy

Tradisjonelt sett er stedsanalyser først og fremst basert på fysiske stedsanalyser som en finner i arkitekturteori og landskapsanalyser (som bygningsverdi, bebyggelse, landskapsform og historisk utvikling). Det ble derfor i 2007 utviklet en veileder for hvordan en kan inkludere de sosio-kulturelle forholdene til et sted som stedsbilder, stedsbruk og stedsinteresser. Dette for å hjelpe planleggere og beslutningstakere i arbeidet om å inkludere de sosio-kulturelle forholdene i større grad enn tradisjonell praksis (Ruud, 2007).

Å forstå et samfunn krever altså å ha en forståelse for et stedets identitet gjennom maktstrukturene, ulike interesser og konflikter som finnes blant befolkningen (ibid.). Ved å komme i kontakt med ulike aktører i samfunnet vil en kunne gjennomskue ulike fortolkninger av et steds framtidsutsikter, historie, kvaliteter og ressurser (ibid.). Gjennom disse fortellingene vil ulike aktører vektlegge ting og hendelser forskjellig. Noen elementer vil for eksempel utelates, andre fremheves og forstørres (Røe, 2013). På den måten kan en danne seg et bilde av hvilke stemmer som er sentrale i en stedsutvikling og hvilke som "overhøres".

Røe og Vestby (2013) presenterer i boken "Å finne sted", tre ulike analytiske kategorier hentet fra veilederen for sosio-kulturelle stedsanalyser: stedsbruk, stedsinteresser og stedsbilder. Stedsbruk inkluderer hvilke formål et sted brukes til, ulike bruksmønstre blant ulike aktørgrupper og befolkning. Stedsinteresser dreier seg om å analysere ulike interesser, allianser og maktrelasjoner, og hvordan disse kommer til uttrykk gjennom politiske og økonomiske beslutninger. Stedsbilder tar for seg ulike oppfatninger og forestillinger om et sted.



Figur 7

3.3.5 BYPAKKER

Nasjonal transportplan (Meld. St. 26 (2012-2013), omtaler bypakker som tiltakspakker som kobler boligutviklingen opp mot planleggingen av transportsystemer. Hensikten er å redusere bilbruken og forbedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Kort fortalt er dette strukturer som på et overordnet nivå koordinerer ulike politiske tiltak. Denne samordningen gir bypakker et godt argument mot isolerte enkelttiltak som i mange tilfeller motarbeider hverandre.

Et nasjonalt press på å ta i bruk slike pakker har resultert i at alle større byregioner i Norge er organisert gjennom bypakker. De upopulære tiltakene som for eksempel bompengoordningen blir gjerne kombinert med mer populære tiltak som forbedringer i transportnettet (Tønnesen, 2014). Tønnesen (2014) beskriver bypakker etter tre dimensjoner; nettverksstruktur, bruken av politiske tiltak og finansiering.

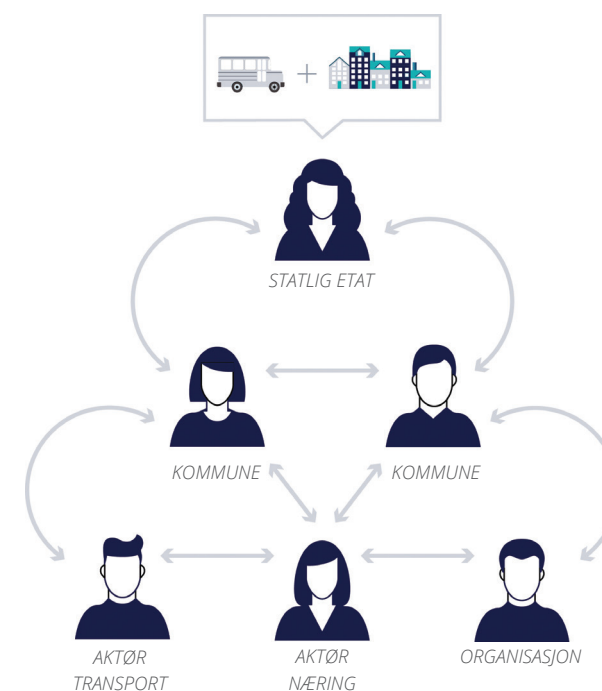
Nettverkssamarbeid

Nettverksstrukturen som det her siktes til har som mål å jobbe på tvers av sektorer og administrative grenser. En slik kobling kan foregå både vertikalt og horisontalt og med ulik grad av involvering (Tønnesen, 2014). Den vertikale koordineringen er gjerne mellom nasjonale myndigheter og

lokal aktivitet, mens den horisontale skjer mellom kommuner eller statlige organer. I bypakkeordningen er både det kommunale og regionale nivået representert i tillegg til en eller flere statlige etater. Graden av statelig engasjement og økonomisk støtte viser seg derimot å være svært varierende fra bypakke til bypakke. (jf. Tønnesen, 2015). Et nettverkssamarbeid betyr ikke at alle de involverte partene har en lik posisjon eller er enige i alle saker. Tvert imot kan de være svært uenige, men ha en felles interesse og forståelse av at et samarbeid er bedre enn å la være.

En slik bred involvering av lokale interesser finner en eksempelvis i Bypakka til Buskerud. En empirisk studie foretatt av Tønnesen (2014) studerer den demokratiske forankring i bypakker ved å sammenligne Bypakka for Trondheim og Buskerud. Funnene viste at Trondheim med en lav involvering av interesser, men med mye økonomiske ressurser, hadde en raskere iverksetting av de politiske tiltakene. Buskerud på sin side hadde en mye bredere inkludering av ulike sentrumsaktører og interesser, men med mindre økonomiske midler tilgjengelig.

Et større nettverkssamarbeid har sine fordeler ved å være mer resistent mot ønsket om at økonomisk vekst skal gå foran



Diagrammet viser eksempel på hvordan et nettverkssamarbeid kan se ut. Alle med et felles mål om en samlet pakke for areal- og transportplanlegging.

ønsket om mer miljøvennlig planlegging. En bypakke kan derfor fungere som en balansering av ulike interessekonflikter i areal- og transportplanleggingen. Begge tilfellene har sine styrker og svakheter, og ifølge Tønnessen er det den gylne middelvei, med en stram og effektiv organisering og en bred inkludering av ulike interesser, som er ønskelig for fremtidige bypakker.

Finansiering

Finansieringen skjer som regel først og fremst gjennom midler fra bompengerordninger, men får også statlige og / eller lokale midler (Tønnesen, 2014). Graden av engasjement og finansiering fra nasjonale myndigheter spiller inn på prioriteringen og gjennomføringen av ulike tiltak i bypakkene (Tønnesen, 2015).

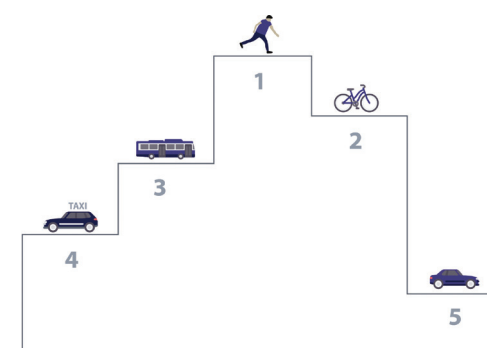
Dette viser en empirisk studie av Bypakka i Trondheim og Bypakka i Bodø hvor graden av statlig støtte bidro til mer bilreducerende tiltak (Tønnesen, 2015). Trondheim har lenge vært involvert i nasjonale program for å redusere bilbruken i byene, i tillegg til tidligere erfaringer i håndteringen av restriktive tiltak når det gjelder begrensingen av bilbruk. Takket være en slik involvering og en større tilgang på økonomiske ressurser stod Trondheim på en stødig grunn da de satte i gang arbeidet med en bypakke.

Som en kontrast startet Bodø så å si på bar bakke uten noen tidligere erfaringer i bruken av slike regulative tiltak, eller deltakelse i nasjonale styresett rettet mot en reduksjon i bilbruken. De hadde også færre andre ressurser tilgjengelig annet enn de som kom fra bompengerordningene. Tønnessen (2014) presiserer at det i arbeidet med bypakker er viktig å gå utenfor det lokale nivået. Dette for å få mer økonomiske ressurser, men også for en sterkere politisk forankring.

Prioritering

Både Tennøy (2012B) og Tønnesen (2014) tydeliggjør koblingen mellom kvaliteten på transportsystemer og valget av transportmidler. I arbeidet med bypakker vil det derfor si at det ikke bare holder å gjøre noen transportmidler mer attraktive, men også å gjøre de ikke-ønskede transportmidlene mindre attraktive. I alle de fire tilfellene av bypakker (Trondheim, Drammen, Buskerud og Bodø) som Tønnesen (2014) inkluderer i sine studier er det et ønske om å begrense bilbruken og bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Tross i denne bevisstheten var nye store veiprosjekter involvert i alle de fire bypakkene.

Det er flere mulige forklaringer på hvorfor en slik utvikling skjer, til tross for at planleggerne vet bedre. Tennøy (2012B) viser til flere mulige begrunnelser for dette. Planleggerne kan ha kunnskap om hvordan en skal redusere bilvolumet, men mulig er ikke kunnskapen god nok til at de kjenner til de komplekse plananalysene og solide argumentene. Kunnskapen kan lett ignoreres dersom beskrivelser av lett anvendbare metoder ikke er tilgjengelige. Involvering av planleggere som har denne ekspertkunnskapen er derfor nødvendig for å unngå slike motstridende tiltak i bypakkeordningene.



Tydlig prioritering av ønskede transportformer med gående på toppen. Prioriteringen må være synlig gjennom handling.

3.3.6 OPPSUMMERENDE MATRISE FRA TEORIGRUNNLAG

	SOSIO - KULTURELT	FUNKSJONELLE	FYSISKE
BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING	<ul style="list-style-type: none"> - En holdningsendring er minst like viktig som å øke tettheten i byene 	<ul style="list-style-type: none"> - Økt tetthet reduserer reisebehovet og øker sjansen for å benytte andre transportmidler enn bil - Tilby lokalt handelstilbud innenfor 800 meters radius - Smart mobilitet gir fleksible løsninger med utgangspunkt i eksisterende strukturer, og kan bidra til å redusere reisebehovet 	<ul style="list-style-type: none"> - De fysiske trekkene ved et område legger føringer for hvilke transportvalg som er mer sannsynlige enn andre på ulike områder - Fortette i lokalsentrene (5 minutters områder)
MOBILITETSBEGREPET	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitet har makt både ved samfunnets kollektive oppfattelse av ulike transportformer og politiske prioriteringer - Meningen bak reisen og ulike transportmidler er utslagsgivende for transportmidlet som velges - Bred involvering for økt resistens og press 	<ul style="list-style-type: none"> - Ny teknologi bedre kommunikasjonen og effektiviteten - Se andre verdier med reiser, som opplevelse og kultur, ikke bare effektivitet og økonomisk vinning 	<ul style="list-style-type: none"> - Fysisk tilrettelegging legger føringer for valg av transportmidler
STEDSTEORI	<ul style="list-style-type: none"> - Tilknytning til bosted kan fortelle mye om menneskene som bor der og valg de gjør - Steder er et samspill av materielle og immaterielle forhold, et steds identitet og potensiale defineres ulikt for ulike grupper mennesker - Kjennskap til sosio-kulturelle forhold gir innsikt i konflikter og maktrelasjoner som finnes på stedet - Inkludering i et fellesprosjekt gir et større press på å selv ta ansvar for egen handling 	<ul style="list-style-type: none"> - Bruken av omgivelsene og forflyttelsen mellom steder er med på å forme og fremheve steds ulikheter og ressurser, men er også forankret i historie og kontekst 	<ul style="list-style-type: none"> - Bruken og utnyttelsen av et steds fysiske trekk og ressurser er med på å forme et steds identitet
BYPAKKER	<ul style="list-style-type: none"> - Et bredt nettverkssamarbeid i arbeidet med bypakker gir en større resistens og balansering av ulike interesser 	<ul style="list-style-type: none"> - Restriksjoner i kombinasjon med belønning for bedre måloppnåelse 	<ul style="list-style-type: none"> - Utbyggingen av store veiprosjekter samtidig som en ønsker å redusere bilbruken gir lite effekt

4

CASE

4.1 Introduksjon av Arendal

DELOMRÅDER

4.2 Sentrum

4.3 His

4.4 Myra

4.5 Saltrød



Figur 8

4.1 INTRODUKSJON AV ARENDAL

Arendal kommune ligger strategisk plassert på sørlandskysten. Byen kjennetegnes som en typisk sørlandsby med sjarmerende hvite trehus strødd utover det kuperte skjærgårdslandskapet. Kommunen ligger i fylket Aust – Agder hvor Arendal utgjør fylkes administrasjonssenter. Totalt består kommunen av 13 delområder og 92 grunnkretser og med et innbyggertall på 44 313, regnes det som Norges 14. største by (Torsnæs, 2016). Arendal er etter størrelsen å beregne som en mellomstor by i norsk kontekst og har et landareal på 270 kvadratkilometer (Torsnæs, 2016).

Kommunen er del av landskapsområdet Skagerak – kysten som kjennetegnes av nakne slipte berg (Asheim, 1998). Terrenget kan sies å være uoversiktlig og kupert uten de store høydene, men med en rekke lave øyer, holmer og skjær (ibid.). Hisøya og Tromøya er to av de større øyene i kommunen. Kommunen disponerer en rekke viktige funksjoner deriblant Sørlandets sykehus avdeling Arendal, Agder politidistrikt, Aust-Agder tingrett, Agder lagmannsrett i tillegg til to videregående skoler (Torsnæs, 2016). I nord grenser Arendal til kommunen Froland, i sørvest Grimstad og i nordøst Tvedestrand. For resten av landet er Arendal først og fremst kjent for å være en populær sommerby for turister fra både inn- og utland.



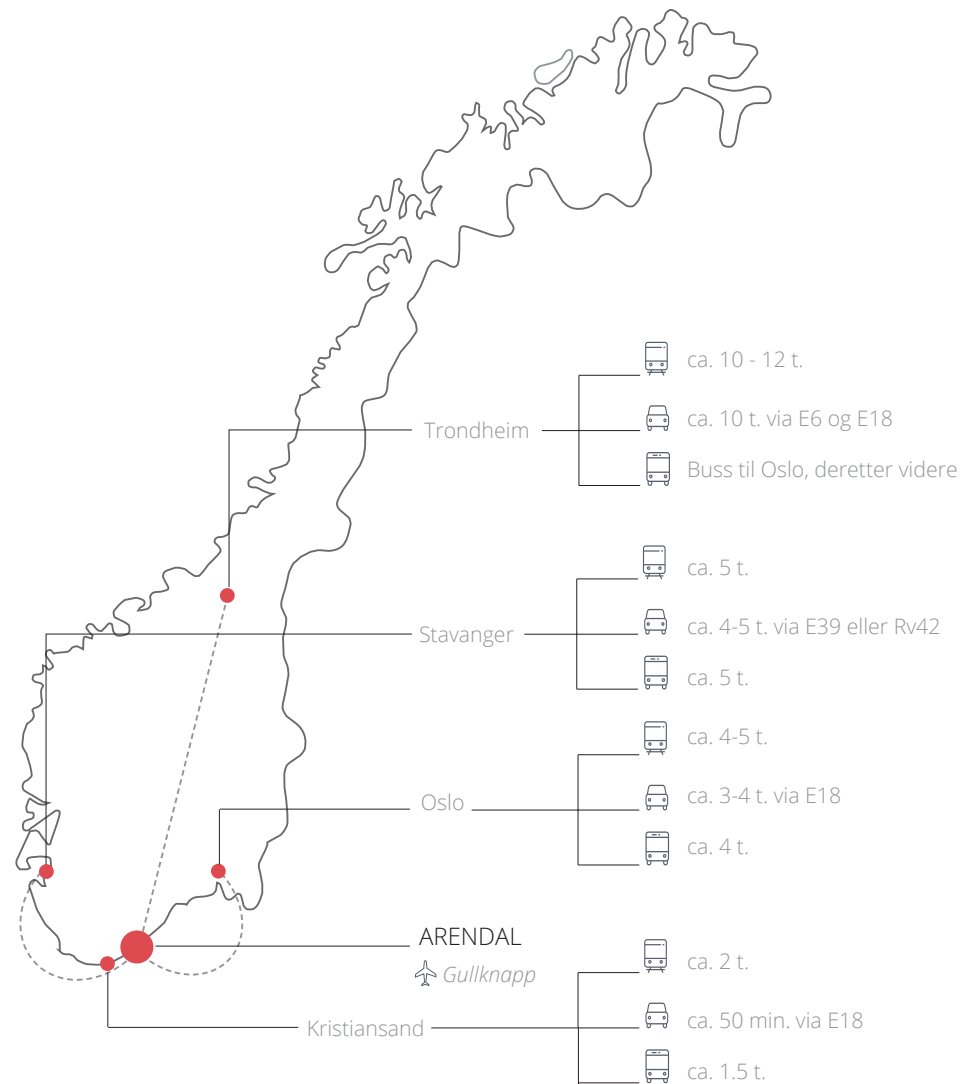
Arendal i en historisk kontekst

Historien om Arendal starter tilbake på 1400 – tallet hvor byen ble nevnt som handelsplass for første gang (Thorsnæs, 2016). Arendal er bygget på sju holmer, noe som er opprinnelsen til kanalene som en gang fantes i kjøpstaden (Kanalselskapet, 2017). Arendal fikk sin bystatus i 1723 og hadde på dette tidspunktet en befolkning på rundt 1000 innbyggere (ibid.) I 1807 var Arendal Norges nest største sjøfartsby etter Bergen (Arendal havn, 2015). Grunnet krig ble det hardere tider, før det på ny ble vekst i sjøfarten rundt 1850 (ibid.). Dermed kunne Arendal nok en gang smykke seg med å være en av landets viktigste sjøfartsbyer i 1884 (ibid.). Her var derimot toppen nådd, og mengden sjøfart ble aldri den samme igjen etter dette.

Rundt 1845 ble det behov for mer plass i byen og bosetningen begynte å spre seg oppover heiene omkring bykjernen (Kanalselskapet, 2017). Den økonomiske oppgangen førte til befolkningsvekst, og mangel på plass ble en utfordring. I 1858 kom derfor forslaget om å fylle igjen kanalen på dagens torv (ibid.). I 1863 og 1868 opplevde byen to store bybranner, hvor brannruinene ble brukt til å fylle igjen kanalene (ibid.). Byen fikk sin første reguleringsplan på denne tiden og gatene gikk fra å være selvgrodde til organiserte rette kvartaler (ibid.). I likhet med resten av landet kom industrialiseringen også

til Arendal og sjøen som transportåre var ikke lengre like viktig. Bilen og jernbanen tok over for sjøfarten og byen rettet snuten mot innlandet heller enn det store utland (ibid.). Bilen krevde mer plass og de resterende kanalene ble derfor fylt igjen. Utviklingen fulgte etter, og i 1962 fikk Arendal det bypreget de har i dag (ibid.).

Grunnet de tre bybrannene i Arendal er det meste av sentrum i dag bygget opp av mur. Den gamle trebebyggelsen på Tyholmen, byens eldste bydel, vitner om Arendal sin storhetstid (Thorsnæs, 2016). Bebyggelsen ble her spart takket være vannspeil og kanelen som skilte holmen fra resten av byen. I 1886 kom det som blir kalt Arendalskrakket (Arendal havn, 2015). Dette gikk spesielt hardt utover de bosatte i områdene rundt sentrum, og førte til en byutvidelse mot innbyggernes vilje. I 1992 ble byen slått sammen med dagens grenser som inkluderer Moland, Øyestad, Tromøya og Hisøya (Arendal havn, 2015). Folketallet i kommunen har vokst jevnt siden siste krig og i periode 2005 – 2015 hadde kommunen en gjennomsnittsvækst på 1,1 prosent årlig (Thorsnæs, 2016). Siden 1980 – tallet har utbyggingen av nye boligområder hovedsakelig skjedd byen opplevd bygging av nye boligområder utenfor handelssentrum og svært spredt.



Arendal i en nasjonal kontekst

Arendal utgjør et viktig bindeledd mellom Sørlandet og resten av landet ved å blant annet disponere egen togstasjon, flyplass og busser med hyppige avganger. Følger en E18 videre østover når en Oslo på under fire timer. I vest går E39 og skal en innover i landet følger en Rv 42 over til Evje og videre oppover i Setersdalen. Bussforbindelsen mellom Oslo og Arendal tilbyr avganger hver andre time, mens det til Stavanger går to busser om dagen. Skal en med buss mellom Arendal og Kristiansand er avgangene en gang i timen eller hyppigere.

Øst for Arendal sentrum, i bydelen Barbu, finner en i dag Arendal stasjon. Stasjonen er sistestopp på Arendalsbanen (Arendal – Nelaug) som er en sidelinje til Sørlandsbanen (Oslo – Stavanger).

I Froland kommune 10 kilometer fra Arendal sentrum ligger Gullknapp, Arendal lufthavn, Sørlandets nest største flyplass (etter Kristiansand lufthavn, Kjevik). Flyplassen tilbyr hovedsakelig modellflyaktivitet og helikopterflyvinger. Arendal kommune fremmer i kommuneplanen for 2011 - 2021 ønsket om å sikre videre utvikling av flyplassen (Arendal kommune, 2011).

Demografi og levekår

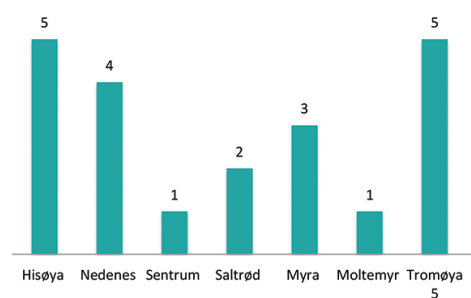
Levekårsrapporten for Arendal kommune kartlegger levekår og helsetilstand til bosatte i kommunen, all statistikken nedenfor er hentet fra denne rapporten (Khox, 2015). Sammenligner en Arendal med resten av landet er den forventede levealderen lavere enn gjennomsnittet. Det er også en hyppigere forekomst av psykiske symptomer eller lidelser og flere sosialhjelpsmottakere enn landsgjennomsnittet. Generelt er det flere med lav utdanning enn med høy. Tromøya, Hisøya og Birkenlund er områder i kommunen som skiller seg ut med flest høyt utdannende mennesker. Sammenlignet med andre kommuner er det færre av innbyggerne som pendler ut av kommunen for å arbeide. Helse – og sosialsektoren er den sektoren med flest sysselsatte hvor hovedvekten av de ansatte er kvinner.

Når det gjelder bosetting er det en høy andel eneboliger i kommunen og færre rekkehus og tomannshus enn sammenligningskommunene. Kommunen har også færre kilometer sykkel-, gangveier og turstier per innbygger sammenlignet med resten av landet. Husholdningsstørrelsen er varierende, hvor to- og firemannshusholdninger er det mest vanlige. Inntekten for bosatte i Arendal er noe lavere enn landsgjennomsnittet, men innad i kommunen er forskjellene mindre enn ellers i landet.

ALDERSFORDELING I ARENDAL



- 0 - 5 år
- 6 - 15 år
- 16 - 19 år
- 20 - 66 år
- 67 år eller eldre



Tabellen viser median inntekt etter skatt per forbruksenhet for bosatt i Arendal (01.01.2013) Hisøya og deler av Tromøya skiller seg ut med høyest inntekt, mens sentrum og Moltemyr med den laveste.

FORDELING AV DE DAGLIGE REISENE:



- Handel- og service
- Arbeid
- Følge- og omsorg
- Øvrig fritid
- Besøk
- Annet formål

FORDELING AV TRANSPORTMIDLER PÅ DAGLIGE REISER:



Det som er interessant er at bosatte i sentrum bruker bilen omtrent like mye som de som er bosatte i resten av kommunen (72% bilførerandel i Arendal sentrum og 76% bilfører andel utenfor sentrum).

Reisevaner i Arendal

Reisevaneundersøkelsen for Arendal regionen kartlegger befolkningens reiseaktivitet og reisemønster, all statistikken nedenfor er hentet fra denne rapporten (Ellis, 2015). Arendal som resten av landet har lengden på de daglige reisene økt. En gjennomsnittsreise i Arendalregionen er på 14,1 km og varer i 23 minutter (Ellis, 2015). Antallet reiser er derimot gått ned fra 3,5 i 2005 mot 3,2 daglige reiser i 2013/14. Selv om bilen utgjør nesten tre fjerdedeler (72%) av de daglige reisene viser det seg i Arendal at de fleste reisene er korte. Hele 10 % av reisene er under 1 kilometer mens 24% er under 3 kilometer. Av alle bilførerreiser er 37% under 3 kilometer. Det er mange reiser som blir utført som gående i Arendal, men ettersom de fleste gangreisene er korte utgjør gange kun 3% av antallet kilometer som reises i løpet av en dag. De aller fleste av de bosatte i Arendal har både tilgang på bil (96% utenfor sentrum og 88% i sentrum) og førerkort (91% i sentrum, 94% i resten av kommunen), og her er det liten forskjell på bosatte i sentrum og de utenfor sentrumskjernen.

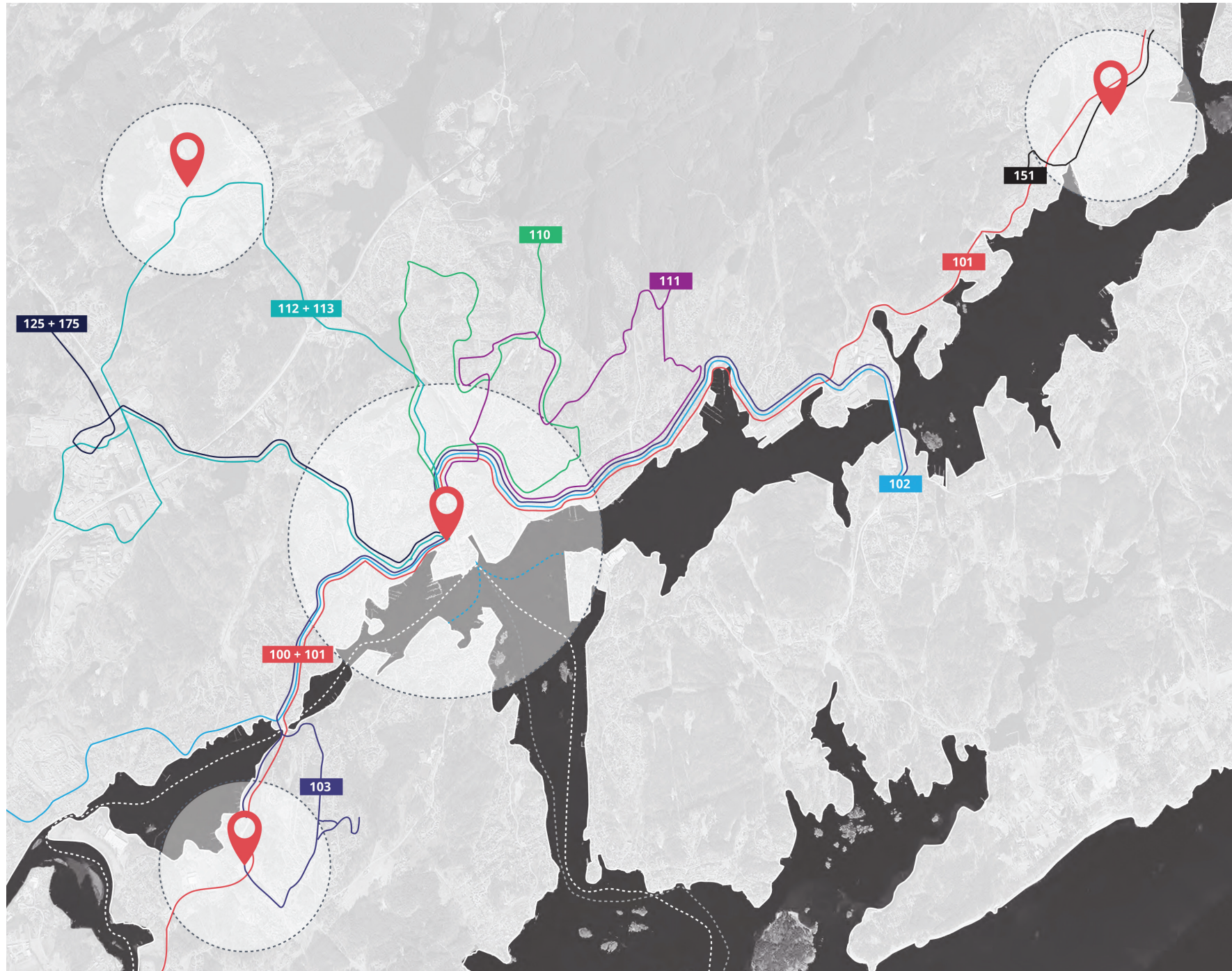


Valg av delområder

For å kunne avdekke om forskjeller i sosiale, funksjonelle og fysiske forutsetninger mellom områder, er det i denne oppgaven valgt å fokusere på fire områder i Arendal som case. Avgrensningen av de ulike områdene er satt til en 800 meters radius ut fra sentrumskjernen. Grunnet en høyere tetthet av funksjoner og bebyggelse i sentrumsområdet er avgrensningen her satt fra 1200 meter radius. Denne avgrensningen er gjort etter hva Transportøkonomisk institutt setter som maksimumavstand fra bolig til senter som folk er villige til å gå før bilen blir valgt (Øksenholt, 2016).

Først og fremst er områdene valgt på bakgrunn av Bypakke Arendal sin liste over prioriterte vekstområder (Bypakke Arendal, 2017). Vektingen av områdene er gjort blant annet etter tilbud av funksjoner, nærhet til kollektivknutepunkt, innbyggertall og tetthet. For denne oppgaven er områder med ulik begrunnelse for etablering, geografisk plassering og sosio-kulturelle forhold noen av kriterierne som ligger til grunn for valget av caseområder.

Områdene som er valgt for denne oppgaven er His, Myra, Sentrum og Saltrød. Ettersom det ville være svært vanskelig å få tak i nok respondenter som bor innenfor akkurat den fysiske avgrensningen som er gjort. Det ble derfor valgt å samle inn svar fra alle bosatte på de ulike områdene, uavhengig av den konkrete fysiske avgrensningen. Dette fordi det er grunn til å anta at det ikke vil skille så mye fra de andre som er bosatte innenfor samme område.



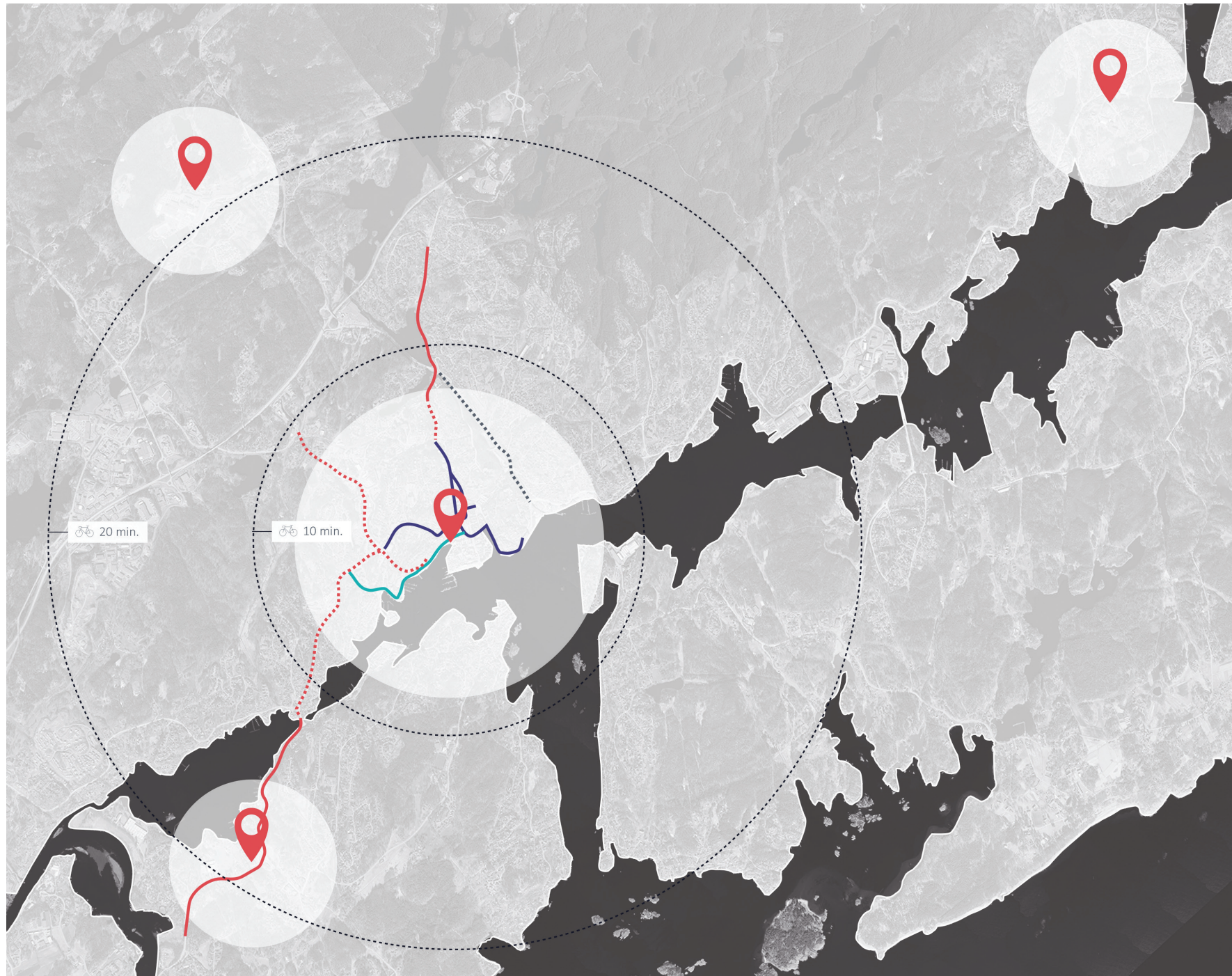
Dagens kollektivtilbud

Kollektivtilbudet består hovedsakelig av buss, men ferge i tillegg til Arendalsbanen for reiser ut av kommunen. Agder kollektivtrafikk AS (AKT) er administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken i Agder. Hyppigste avgang er to ganger i timen, men noe høyere frekvens i rush-tiden. For voksen koster et 30- dagers kort 870 kr for 1 - 4 soner, mens enkeltbillett koster 34 kr for en sone (AKT, 2017). Fra Tyholmen går det ferge til både Hisøya og Tromøya to ganger i timen. Andre fergetilbud er svært begrenset eller sesongbaserte og ikke forbundet med nabobyene. Tross den maritime profilen og den berikende historien som sjøfartsby, er det lite ved kollektivtilbudet som forteller denne historien i dag. Informasjonen om ruter og tider er hentet fra AKT sine hjemmesider.

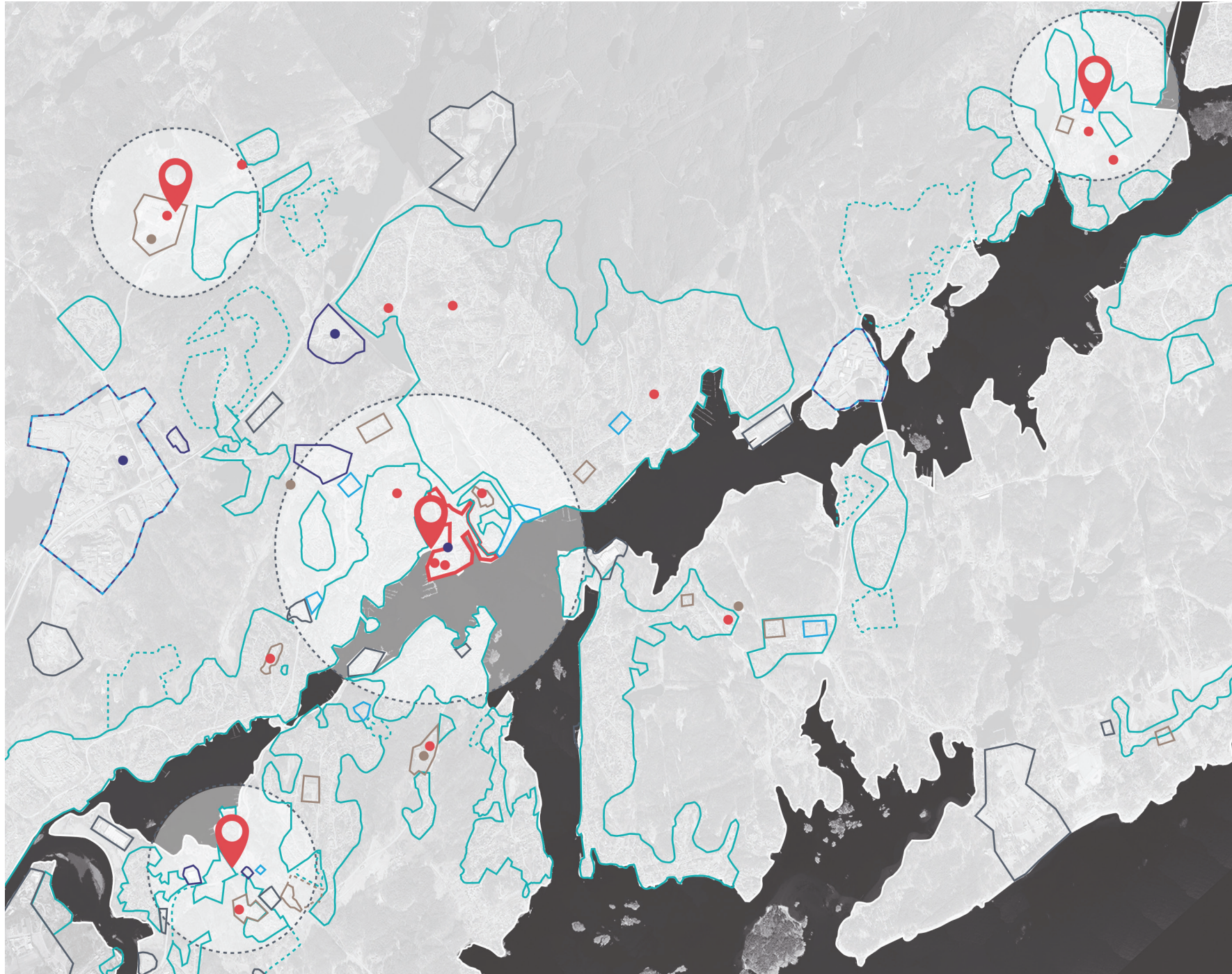
 (AVGANGER I TIMEN (LØRDAG)) * :

- 100** Kristiansand - Arendal (2 (1))
- 101** Eydehavn - Grimstad (2 (1))
- 102** Rykene - Tromøy vest (1)
- 103** Hisøy - Tromøy øst (1)
- 110** Arendal - Jovannslia (2)
- 111** Arendal - Grasåsen (2)
- 112** Arendal - Myra (2)
- 113** Arendal - Stoa (2)
- 125** Arendal - Froland (1 - 2)
- 175** Arendal - Evje (sjeldnere enn 1)
- 151** Saltrød - Tvedestrand (sjeldnere enn 1)

* Avganger mellom kl. 08:00 og 20:00, unntak i avganger utenom disse tidspunktene.



Figur 9



Arealbruk

Slik det kommer frem av registreringen er mange store og bilbaserte næringer plassert spredt og i noen tilfeller også i nærhet til bolig. Dette gir grunnlag for flere bilreiser over et større område, enn om denne typen næring hadde vært mer plassert samlet. Offentlige tjenester er i mange tilfeller plassert i forbindelse med boligområder og kollektivakse. De fremtidige boligområdene er planlagt langs hovedaksen for kollektivtransport. De fleste skolene er plassert i forbindelse med boligfelt fordelt utover hele kommunen.

- Boligbebyggelse
- Sentrum
- Storhandel
- Daglig handel
- Offentlige tjenester
- Både daglig og storhandel
- Næring
- Kjøpesenter
- Idrettsanlegg
- Skole
- - - Fremtidig boligbebyggelse

* Registreringen er utført etter egen kartlegging og viser ikke oversikt over hele Arendal kommune. Det er kun området som omgir caseområdene i denne oppgaven som er inkludert.



4.2 SENTRUM

- 4.2.1** Fysiske analyser og bakgrunn
- 4.2.2** Sosio - kulturelle forhold
- 4.2.3** Oppsummerende matrise

4.2.1 FYSISKE ANALYSER OG BAKGRUNN

Beboere per adresse: 3,2

Bebygd areal: 79%

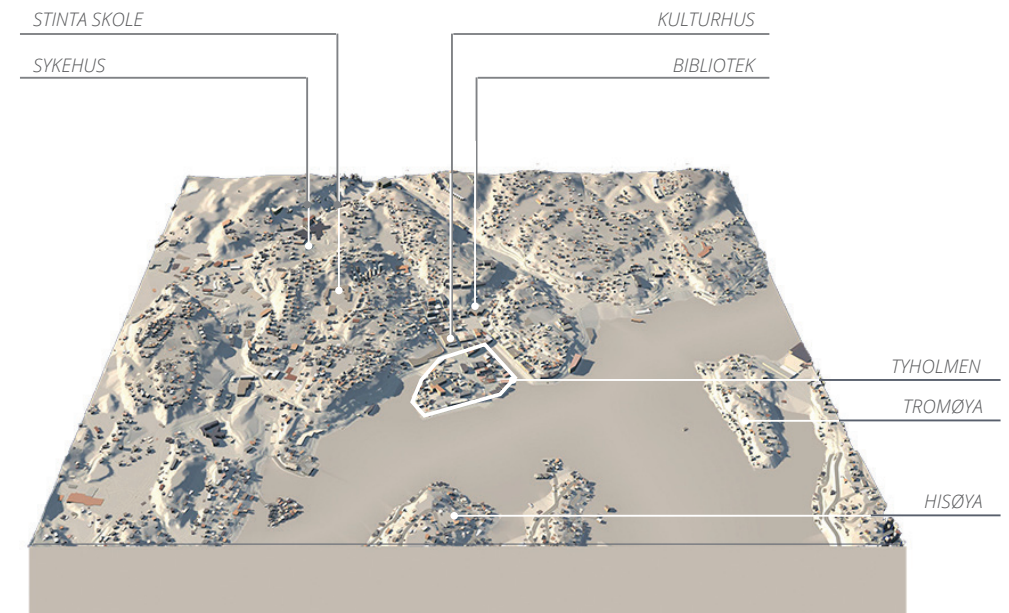
Innbyggertall: 3899

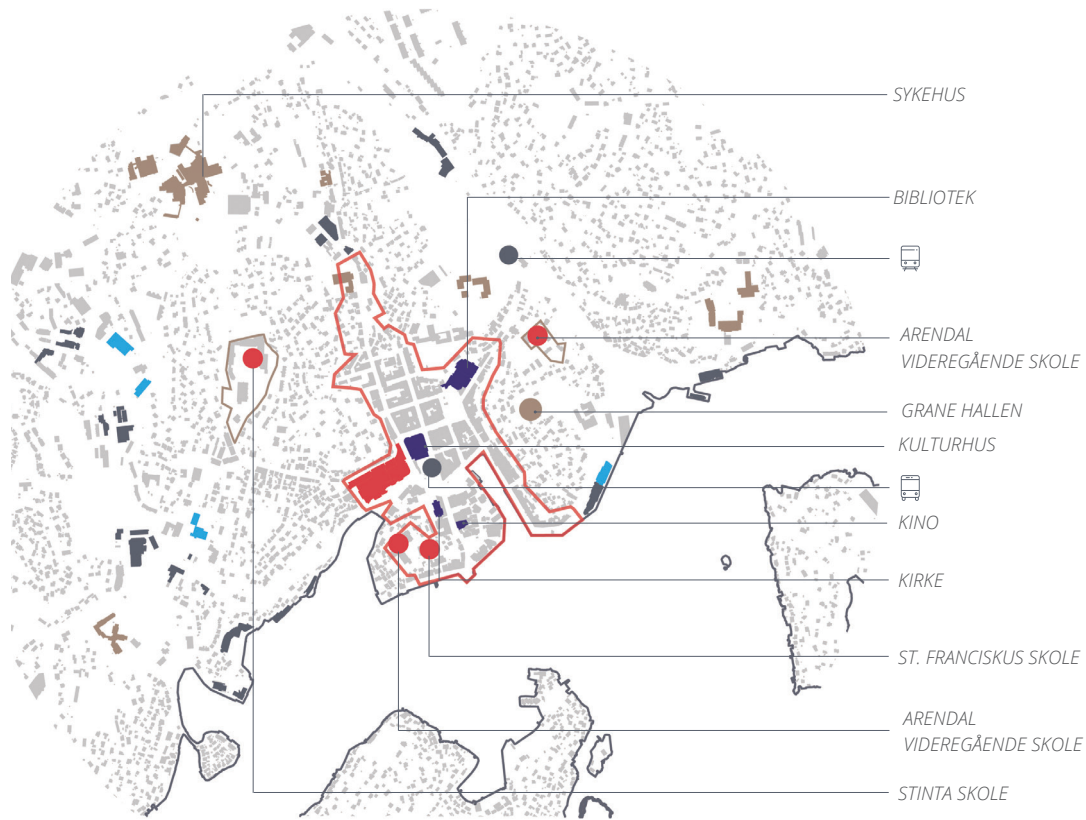
Forventet vekst: 5,8 %

(Bypakke Arendal, 2017)

Etablering og levekår

Arendal sentrum ble som tidligere nevnt etablert på sju holmer og fikk bystatus i 1723. Fra å være preget av mye handel og skipsfart er sentrum i dag bilbasert og med mye grå flater. Sentrumsområdet har flere barn som lever med eneforsørger enn resten av kommunen, i tillegg til de høyeste andelen av innvandrere og aleneboende (Khox, 2015). Det er også i sentrum en finner flest arbeidsledige og husholdninger med lav inntekt (ibid.). Sentrum har også flest utflyttere, noe som kan tyde på en større gjennomstrømming av mennesker.





Figur 10



Figur 11



Funksjoner

Sentrum inneholder en rekke funksjoner, deriblant bibliotek, kjøpesenter, kuturhus, kirke og flere parkeringshus i fjellene som omgir sentrum. Det er også god tilgang på gateparkeringer. Sentrum består av 115 tjenestebedrifter, 9 barnehager, 2 barneskoler og en videregående skole.

- | | | | |
|--|---------------------------------|--|--------------------|
| | SENTRUM: HANDEL, SERVERING O.L. | | DAGLIGVAREBUTIKK |
| | BUSSTERMINAL | | KULTURELT TILBUD |
| | TOGSTASJON | | OFFENTLIG TJENESTE |
| | SKOLE | | NÆRING |
| | IDRETTSANLEGG | | BOLIGBEBYGGELSE |
| | | | KJØPESENTER |

- | | |
|--|----------------|
| | BUSSLINJE |
| | BUSSHOLDEPLASS |
| | BÅTFORBINDELSE |

Busstilgang

Det er totalt 7 busslinjer som går fra sentrum og ut til områdene rundt i Arendal. Dette gir hele 11 bussavganger i timen. Fra Tyholmen går det også ferger til både Hisøya og Tromøya med avganger minst 2 ganger i timen.



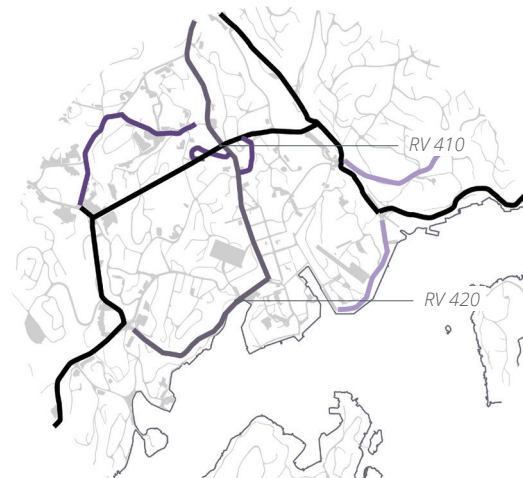
Figur 12



- LOKALSENTER
- - - 5 MINUTTER GANGAVSTAND
- 10 MINUTTER GANGAVSTAND

Gangavstand

Gangavstanden er beregnet fra lokalsenteret og viser hvor langt en kommer seg på 5 og 10 minutter. Denne avgrensningen forteller noe om fremkommeligheten og topografien på de ulike områdene.



- 10100 - 15000
 - 7500 - 10000
 - 5600 - 7500
 - 2600 - 5500
 - 0 - 2500
- (Statens vegvesen, 2017B)

ÅDT

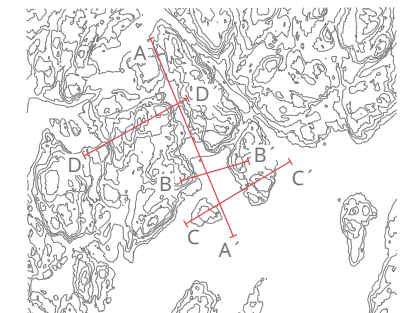
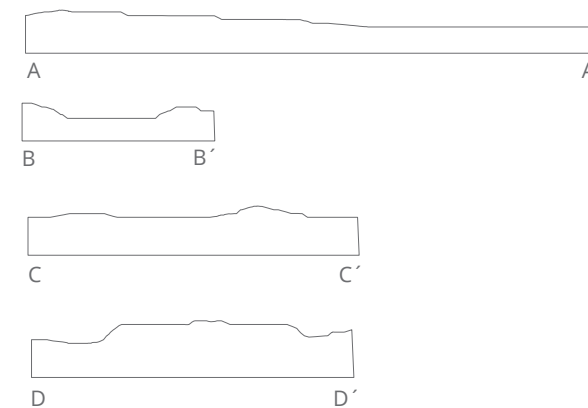
Rv 420 følger Vesterveien gjennom sentrum og har en ÅDT på 7500 - 10000. Til sammenligning har E18 en ÅDT på 20000 som er den mest trafikkerte veien i Arendal. Til å være en vei som går igjennom sentrum er dette derfor en relativt trafikkert vei. Sentrum omkranses av Rv 410, som har en ÅDT på 10100 - 15000 og anses derfor som en vei med mye trafikk i Arendal sin kontekst.

Terreng

Arendal sentrum ligger plassert som en perle i landskapet med nærhet til sjø og med brattskrånede heier som omgir sentrum i nordvest. Terrengen kan for noen by på utfordringer om en ønsker å ferdes med sykkel eller som gående. Det kuperte skjærgårdslandskapet med flere øyer i nærheten av sentrum byr på utfordringer for fremkommeligheten, men åpner også for nye muligheter når det gjelder transportmidler.



Figur 13: Bildet viser de bratte bakkene som leder opp fra Arendal sentrum, og som gjør det krevende å være syklist.



“Vi har varierte boliger, alle generasjoner og samfunnslag.”

(Dame 55 - 66 år)



4.2.2 SOSIO-KULTURELLE FORHOLD

- Oppsummering av svar fra spørreundersøkelsen

Før resultatene fra spørreundersøkelsen for sentrumsområdet presenteres er det viktig å få frem at denne oppfattelsen av sentrum kun representerer noen samfunnslag. Sentrumsområdet har en svært heterogen sammensetningen av mennesker. Datamaterialet som ligger til grunn for disse resultatene er først og fremst mennesker med høyere utdanning, og i alderen 35 – 54 år. Den yngre og eldre delen av befolkningen er derfor ikke godt nok representert, heller ikke de med lavere utdanning eller nyinnflyttede.

Sentrum som bosted

På spørsmålet om hva som er typisk for sentrum som bosted er det flere som mener at sentrum fremstår som et attraktivt boområde med nærhet til sjø og natur. Et område med en lang historie, som blant annet kan leses ut ifra den varierte bebyggelsen i sentrum. Tilgangen til kulturelle tilbud og offentlige tjenester blir av mange trukket frem som noe positivt og bra. Andre mener det burde vært mer tilbud, og spesielt rettet mot de med mindre økonomiske midler. De som stiller seg mer kritiske til sentrum som bosted mener sentrum er bilbasert, grått og nedslitt i tillegg til å være lite barnevennlig.

“Kommunen ønsker et avfallet sentrum. Det er idiotisk å bo i sentrum slik det er lagt opp nå . Det er meget bil- fiendtlig.”

(Mann, 35 - 44 år)

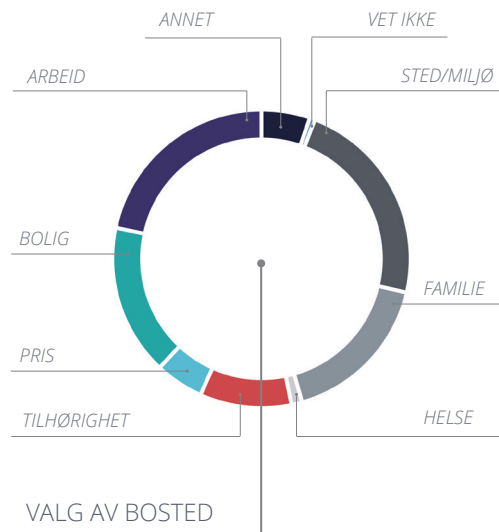
Det kan ikke trekkes ut en homogen oppfattelse av sentrum som sted basert på svarene fra spørreundersøkelsen. Samtidig er det nettopp den varierte sammensetningen av mennesker i ulike aldre, ulike samfunnslag og nasjonaliteter som blir trukket frem som karakteristisk for de bosatte i sentrum.

“Sammensatt befolkning, rik fattig gammel ung ressurssvake og innvandrere.. fargerikt!”

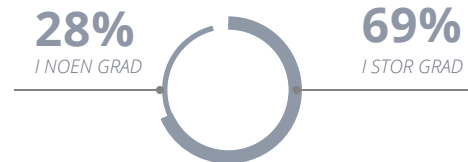
(Dame, 35 - 44 år)

Valg av bosted

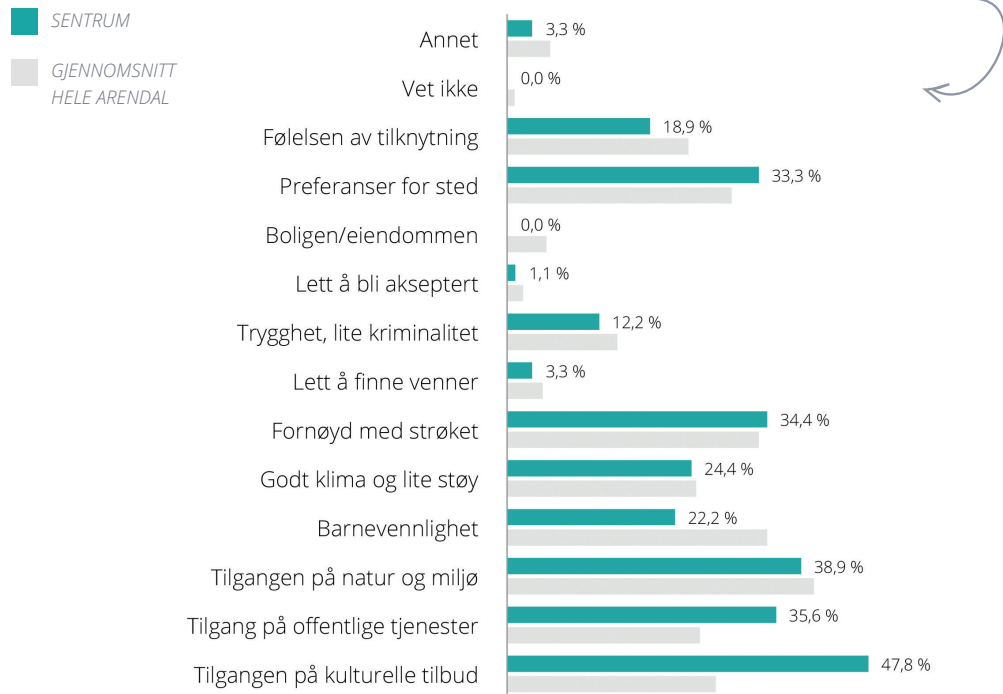
Bosatte i sentrum er stort sett fornøyde og stolte av sitt bosted. Årsakene de oppgav for valg av dagens bosted er blant annet miljøet, familie og boligen. Det som skiller seg fra hva de andre områdene har svart er at arbeid blir nevnt som en vesentlig årsak for bostedsvalget. Tilhørighet til stedet er i mindre grad vektlagt enn gjennomsnittet for alle de fire områdene. Av respondentene uttaler 89% at de er fornøyde eller svært fornøyde med sitt bosted, mens 3,3% sier de er misfornøyde eller svært misfornøyde.



FORNØYD MED DAGENS BOSTED?



VIKTIGSTE BEGRUNNELSE FOR VALG AV BOSTED



I HVILKEN GRAD OPPFYLLER DAGENS BOSTED DETTE?

"Jeg er stolt fordi jeg bor i en by hvor befolkningen blir tatt på alvor."

(Dame, 35 - 44 år)

Tilgangen på kulturelle tilbud blir av nesten halvparten av respondentene trukket frem som en viktig begrunnelse for valg av bosted. Dette skiller seg også nevneverdig fra hva de andre områdene har svart. Deretter nevnes også natur og miljø, at de er fornøyd med strøket og at det oppfyller preferanser for sted som viktige begrunnelser. Det som er mindre vektlagt for sentrumsområdet er barnevennlighet og bolig. Hele 69% oppgir at deres nåværende bosted oppfyller disse begrunnelsene.

Valg av transportmiddel

Til tross for at sentrumsbeboerne i gjennomsnitt har kortere avstand til arbeid, sammenlignet med de andre tre områdene, er det også her en overvekt av bilreiser til arbeid (selv på reiser under 1 km). Begrunnelsen som brukes er at det skal gå raskt, at det er enkelt og at det skal være komfortabelt. Av de som kjører kollektivt er begrunnelsen at det er komfortabelt og at det sparer miljøet. Det er også mange kollektivbrukere som oppgir at dette er i tråd med deres prinsipper. Om en sammenligner sentrum med de andre områdene, er det en stor andel gangturer.

Disse reisene begrunnes med at det er raskt, enkelt og ønsket om å være i fysisk aktivitet og med tanke på miljøet.

Tanker om fremtidig utvikling

Begge kjønn ønsker en økt satsning på kollektivt, sykkel og gange. Kvinner ønsker mer trygghet og menn mer valgfrihet og fleksibilitet. Begrunnelsene som blir nevnt er blant annet hensyn til miljøet og for å bedre folkehelsen. Det er derfor grunn til å anta at de bosatte i sentrum er opptatte av miljøet og "det grønne skiftet". Det finnes derimot konflikter om hvordan sentrum skal bli i fremtiden, som sitatene nedenfor illustrerer godt.

"Det må bli lettere å velge vekk bilen pga miljøutfordringer. Dette er vanskelig nå og det er ikke gode nok sykkelveier. Det er heller ikke billig nok å kjøre kollektivt."

(Dame, 35 - 44 år)

"Når el-biler blir miljøvennlige, er det ikke noen grunn til å ikke gi tilgang på individuell transport. Det å jage bilen ut av sentrum er ensbetydende med å jage ut folkene i de bilene."

(Mann 35 - 44 år)

VALG AV TRANSPORTMIDDEL

ARBEIDSREISER



Annet

TOTALT ANTALL

38

16

11

2

19

4

BEGRUNNELSE



FRITIDSREISER

TOTALT ANTALL

38

16

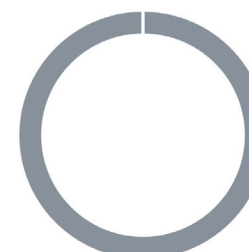
11

2

19

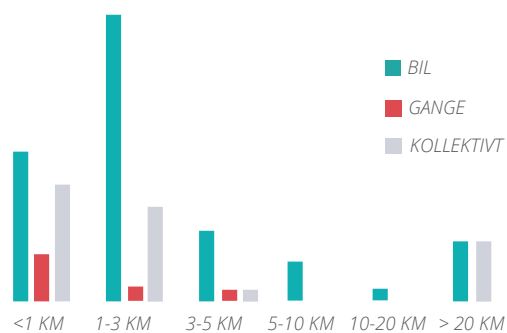
7

BEGRUNNELSE



- RASKEST
- SPARE MIJØET
- FYSISK AKTIVITET
- KOMFORT
- BILLIGST
- FORUTSIGBART
- I TRÅD MED PRINSIPPER
- IDENTITET
- DÅRLIG TILRETTELAGT FOR ALTERNATIVER
- ENKLEST

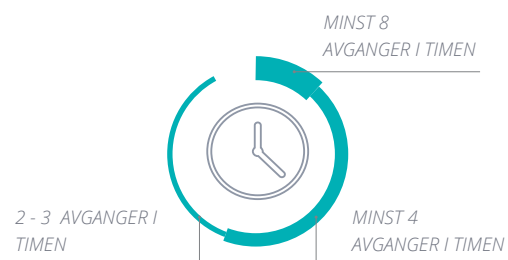
AVSTAND TIL ARBEID OG VALG AV TRANSPORTMIDDEL



Til tross for at arbeidsreisene er korte, velges bilen på disse reisene av praktiske årsaker.

Parkering ved egen bolig blir av de bosatte i sentrum sett på som viktig, spesielt for barnefamilier. Dette begrunnes med at hverdagslogistikk og storhandel er krevende å få til med dagens tilbud av kollektivtransport og sykkelveier. En fjerdedel av respondentene ønsker å bytte til andre transportmidler, men tyr til bilen av praktiske årsaker. Det er derfor grunn til å anta at det finnes en vilje til endring blant enkelt av de bosatte i sentrum.

GOD TILGANG PÅ KOLLEKTIVTRANSPORT ?



43% oppgir at god tilgang på kollektivtransport tilsvarer avgang minst 4 ganger i timen. 37% svarer 2 - 3 ganger i timen. Hele 67% mener at avstanden til holdeplass må være under 500 meter for å kategoriseres som god tilgang.

“Det er umulig å basere seg på kollektivtransport i Arendal.”

Dame, 45 - 54 år

“Parkering ved bolig er viktig for å få matvarer til en familie på 5 hjem fra lørdagshandelen.”

Dame, 45 - 54 år

4.2.3 OPPSUMMERENDE MATRISE FRA SENTRUM

POLITISKE FØRINGER *

* For å forenkle matrisen er det valgt ikke differensiere mellom de ulike føringene. De viktigste punktene som gikk igjen i de ulike føringene er her slått sammen. I tillegg er det inkludert de lokale føringene som gjelder spesielt for sentrum.

SOSIO - KULTURELT

- Stimulere til adferdsendring og økt fysisk aktivitet
- Godt samarbeid og kommunikasjon mellom stat-region - kommune - næringsliv og befolkning

FUNKSJONELLE

- Bedre fremkommelighet og tilgang til kollektivtransport
- Helhetlige og trygge systemer med tilgjengelig informasjon
- Moderne og effektiv bruk av eksisterende ressurser
- Styrke levende sentrum
- God drift og vedlikehold
- Fornye og videreutvikle fergetilbudet

FYSISKE

- Samordning av areal - og transportplanlegging
- Økt satsing og tilrettelegging for sykkel
- Fortette rundt kollektivknutepunkt
- Utbygging av E18 til firefelts vei

TEORI **

** For å forenkle matrisen er det valgt å ikke differensiere mellom de ulike teoretiske perspektivene. De de punktene som går igjen i de ulike teoretiske perspektivene er her slått sammen.

- Meningen og holdningene som ligger bak reisen er utslagsgivende for transportmidlet som velges
- Et steds identitet, potensiale og ressurser oppleves ulikt for ulike mennesker, noen har makt til å definere dette
- Ett bredt nettverkssamarbeid gir økt press og resistens
- Kjennskap til sosio-kulturelle forhold gir innsikt i konflikter og maktrelasjoner på et sted

- Ny teknologi bidrar til å redusere reisebehov og åpner for fleksible løsninger
- Se andre verdier med reisene utover effektivitet og økonomi
- Restriksjoner i kombinasjon med belønning for bedre måloppnåelse

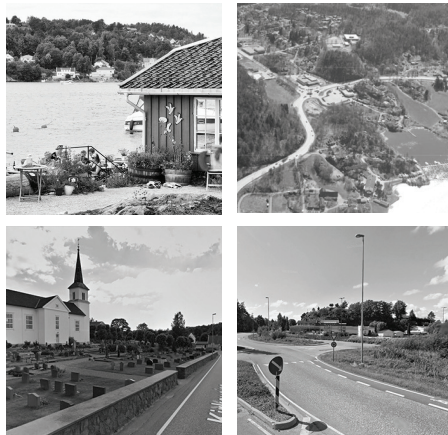
- Fysisk tilrettelegging legger føring for valg av transportmiddel
- Ta utgangspunkt i eksisterende strukturer og stedlige ressurser
- Utbygging av store veiprosjekter samtidig som en ønsker å redusere bilbruken gir lite effekt
- Økt tetthet av boliger og funksjoner

EMPIRI /CASE

- Lav inntekt
- Multikulturelt (heterogen befolkning)
- Først og fremst materielle, men også etiske verdier
- Opptatt av kultur, familie, bolig og miljø
- Flertallet stolte av bosted
- Vilje til endring om alternativer til bil bedres

- Sentrum konkurrerer mot bilbaserte handelsparker utenfor sentrumskjernen
- Transportsystemene må være raske og enkle for å konkurrere mot bilen
- Ønsker transportsystemer som åpner for valgfrihet, trygghet og fleksibilitet for fremtidig utvikling

- Nærheten til natur og sjø vurderes som svært viktig
- Mange har kort vei til arbeid
- Bratte bakker opp fra sentrum
- Ønsker bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange
- Gode parkeringsmuligheter og parkering ved bolig vurderes som svært viktig



Figur 14 - 17

4.3 HIS

- 4.3.1** Fysiske analyser og bakgrunn
- 4.3.2** Sosio - kulturelle forhold
- 4.3.3** Oppsummerende matrise

4.3.1 FYSISKE ANALYSER OG BAKGRUNN

Beboere per adresse: 2,8

Bebyggd areal: 32%

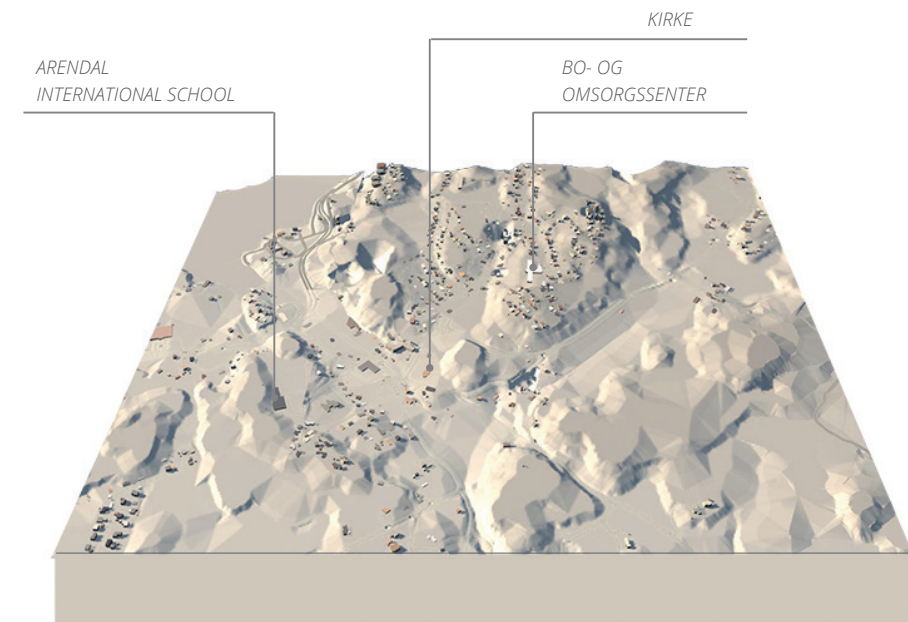
Innbyggertall: 465

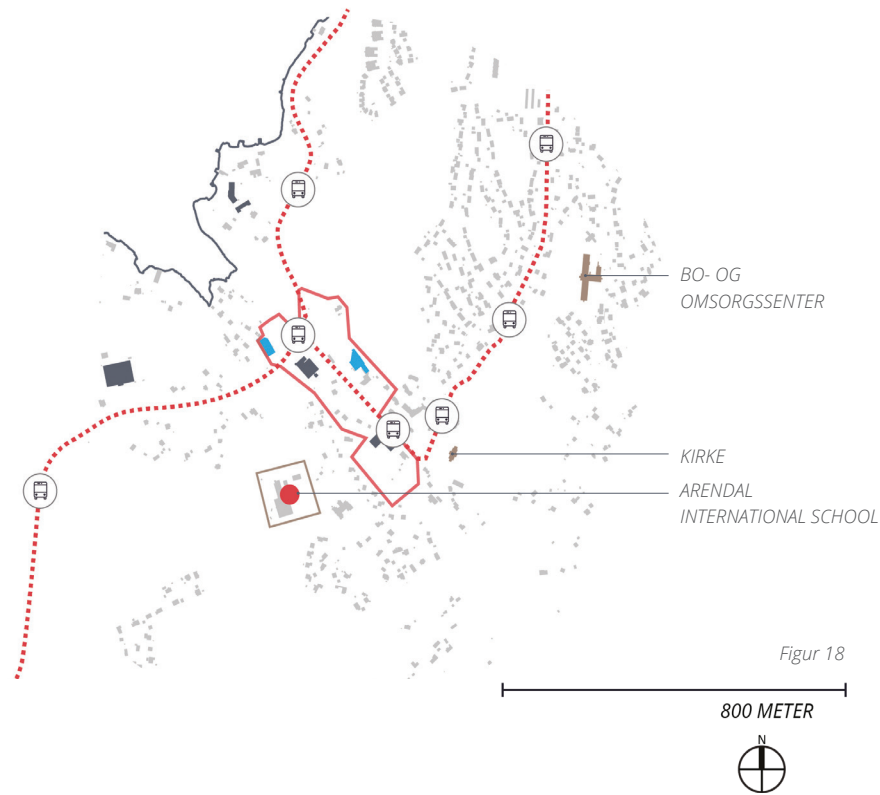
Forventet vekst: 2,7 %

(Bypakke Arendal, 2017)

Etablering og bakgrunn

His inkluderes i delområdet Hisøya, som sammen med Tromøya er de største øyene i kommunen. Hisøya var lenge en del av Øyestad, men ble egen kommune i 1881 (Arkivportalen, 1991). I 1992 ble Hisøya slått sammen med Arendal kommune (Thorsnæs, 2016). Området fungerer som en forstad til byen og består av tett og bevaringsverdig bebyggelse. Hisøya er i dag en av de grunnkretsene i kommunen som har den største andelen av høyt utdannede innbyggere, men mange kostbare og etterspurte eneboliger (Khox, 2015).





Figur 18

Funksjoner

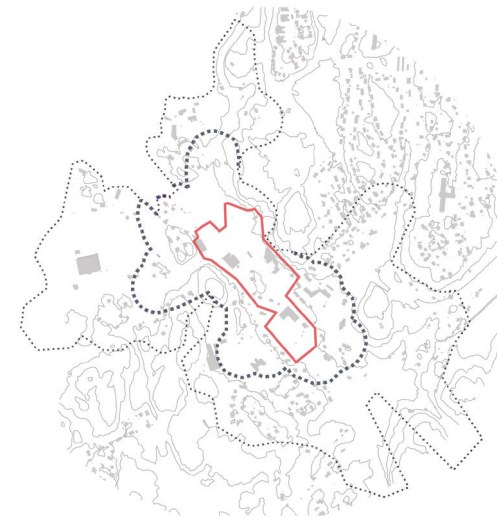
På His finnes det to dagligvarehandler innenfor en 800 meters radius fra lokalsenteret. Er finnes også to restauranter nede ved sjøen i tillegg til blant annet en bilforhandler og et gartneri. Av offentlige tjenester finner en Arendal international school, kirke, bo- og omsorgssenter og tre barnehager i nærhet til lokalsentret.

- LOKALSENTER
- DAGLIGVAREBUTIKK
- OFFENTLIG TJENESTE
- NÆRING
- BOLIGBEBYGGELSE
- SKOLE

Busstilgang

Buslinjer: 3
Bussavganger i timen: 5

- BUSSLINJE
- BUSSHOLDEPlass

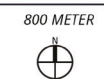


- LOKALSENTER
- - - 5 MINUTTER GANGAVSTAND
- • • 10 MINUTTER GANGAVSTAND

Gangavstand

Gangavstanden er beregnet fra lokalsenteret og viser hvor langt en kommer seg på 5 og 10 minutter. Denne avgrensningen forteller noe om fremkommeligheten og topografien på de ulike områdene. Hvor det på His er et noe kupert terreng rundt lokalsentret.

Figur 19



- 10100 - 15000
 - 7500 - 10000
 - 5600 - 7500
 - 2600 - 5500
 - 0 - 2500
- (Statens vegvesen, 2017B)

ÅDT

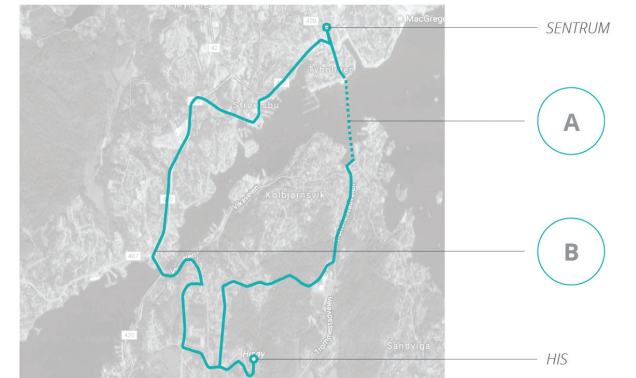
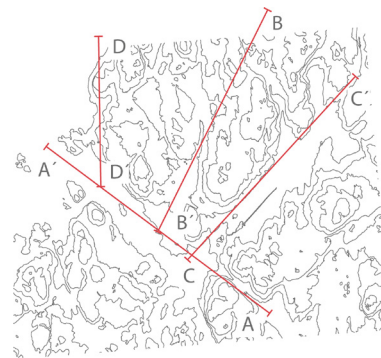
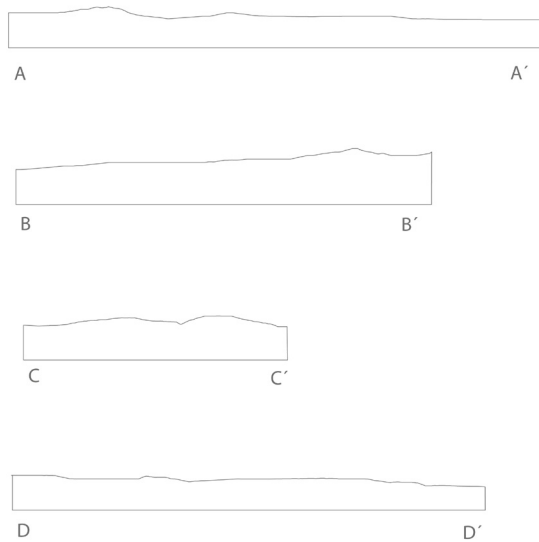
Rv420 som går langs sjølinja utgjør en viktig forbindelse mellom Arendal og Grimstad. Denne veien har en ÅDT på 7500 - 10000 noe som i Arendal sin kontekst utgjør en middelhøy ÅDT. Det er også langs denne veien en finner den eneste tilrettelagte sykkelveien i området De andre veien som leder til boligområdene på His er mindre trafikkerte.

Terreng

Nidelva skiller Hisøya fra fastlandet og det er også denne landskapsformen som er opphavet til øyas navn. Hele Hisøya er 7,99 kvadratkilometer hvor det naturlig høyeste punktet er 99,2 m.o.h. (Wikipedia, 2017A). His ligger sentralt plassert ved vannet og med kort avstand inn til byen. Lokalsentret ligger på et flatt område med et svakt skrånende og noe kuppert terreng på begge sider.



Figur 20: Bildet viser Hisøya sett fra Arendal havn og illustrerer godt det kupperte skjærgårdslandskapet.



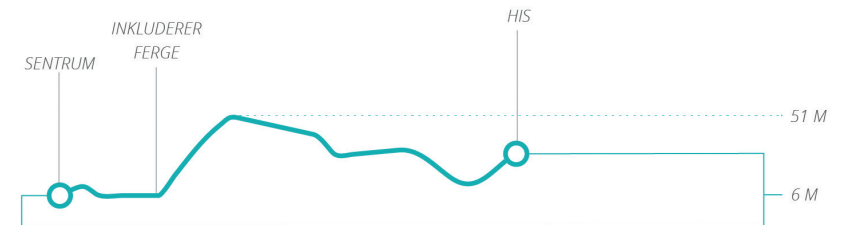
A

4.4 KM
28 MIN.



B

4.7 KM
23 MIN.



*“Fint og barnevennlig, litt sossete
- som Arendals Bærum.”*

(Dame 25 - 34 år)



4.3.2 SOSIO-KULTURELLE FORHOLD

- Oppsummering av svar fra spørreundersøkelsen

His er, ut ifra denne undersøkelsen, det området som har den mest homogene oppfattelsen av sitt eget bosted. Det er også viktig å få frem at svarene for undersøkelsen er hentet inn fra hele Hisøya og ikke bare for bosatte på His. Ut ifra statistikken fra levekårsrapporten for Arendal er det ikke mye som skiller de ulike områdene på Hisøya. Det er derfor grunn til å anta at ulikhetene mellom områdene ikke vil skille seg vesentlig fra hverandre, og at oppfattelse av bosted derfor vil være relativt lik.

Dette ble valgt for å øke svarprosenten ettersom det å få inn svar fra kun bosatte på His ville vært vanskelig. For His som for de andre områdene er ikke resultatene en dekkende presentasjon av alle sin oppfattelse av His som bosted. Likevel er det grunnlag til å trekke ut noen tendenser ettersom svarene fra alle respondentene er svært like. Det bildet som her blir dannet av His bekrefter myten om His som et område med mye høytutdannede mennesker med høy inntekt.

His som bosted

Samtlige av respondentene fra His uttaler at de er stolt av sitt eget bosted. Dette begrunnes blant annet med at His er sentrumsnært men samtidig landlig. Mange betegner His som en typisk sørlandsidyll med et godt samhold og nærhet til sjø.

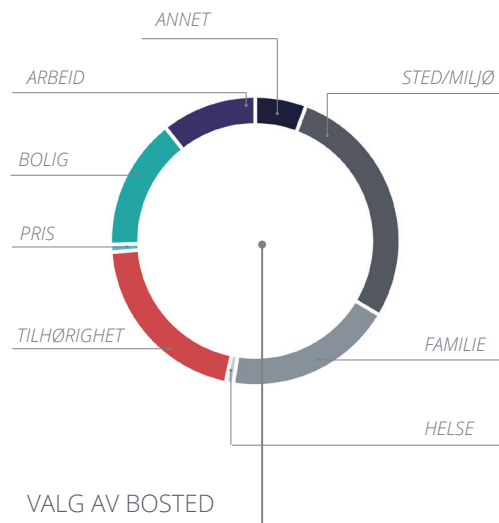
Hvordan de bosatte på His ser på sitt eget bosted, og hvordan de tror andre oppfatter His er svært sammenfallende. Flere av respondentene sammenligner His med Oslos vestkant, som kjennetegnes av høyt utdannede mennesker med høy inntekt og kostbare boliger. Mange mener His kan fremstå som sossete og attraktivt med dyre boligområde og mange nyinnflyttere. Et rolig sted med et godt sosialt miljø og hyggelige mennesker er andre kjennetegn som trekkes frem.

“Tror mange synes Hisøya er et flott sted, kan nok virke som en del synes hus på Hisøy er overpriset på grunn av at de ligger på Hisøy.”

(Dame, 35 - 44 år)

Valg av bosted

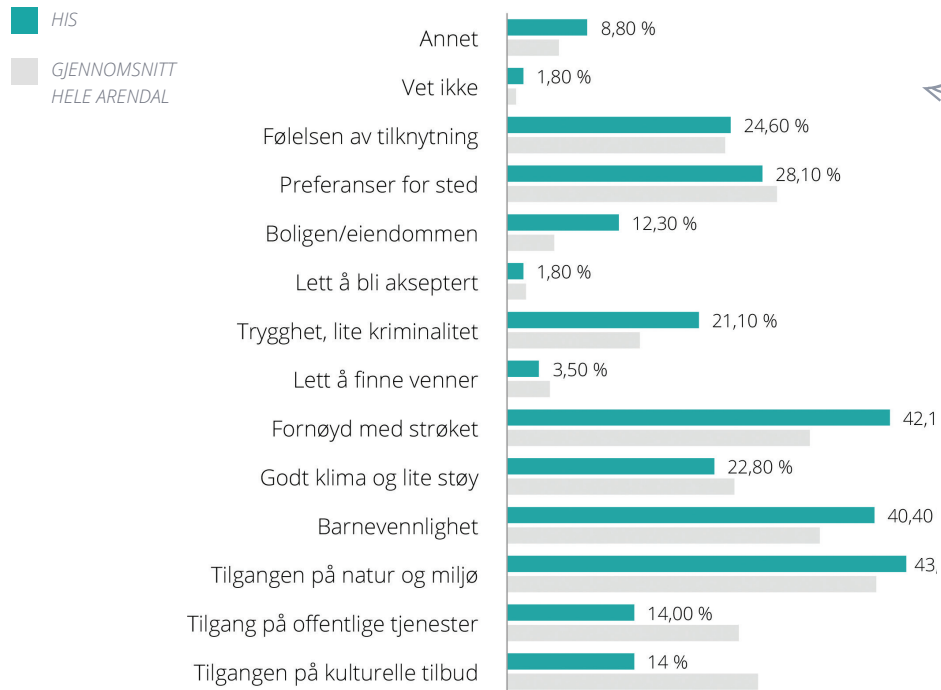
Sted og miljø, familie og tilhørighet er de årsakene som flest oppgav for valg av sitt nåværende bosted. På spørsmålet om de bosatte er fornøyde med eget bosted svarer hele 98% at de er fornøyde eller svært fornøyde med slik de bor i dag. På His er nærhet til natur og miljø, tilfredshet med strøket og barnevennlighet begrunnelser som går igjen som viktige prioriteringer for valg av bosted. Tilbudet av kulturelle tilbud og offentlige tjenester er mindre viktig, mens boligen og eiendommen er listet høyere enn



FØRNØYD MED DAGENS BOSTED?



VIKTIGSTE BEGRUNNELSE FOR VALG AV BOSTED



I HVILKEN GRAD OPPFYLLER DAGENS BOSTED DETTE?

gjennomsnittet for de fire områdene. 99% av respondentene svarte at dagens bosted i stor grad eller i noen grad oppfyller disse begrunnelsene, noe som er den høyeste andel av alle de fire områdene.

Valg av transportmiddel

I likhet med de andre områdene er det på His et flertall som kjører bil både på fritiden og til arbeid. Det som skiller seg merkbart ut er overvekten av folk som samkjører på fritidsreisene. En naturlig forklaring kan være at en på fritidsreisene som regel skal til et sted sammen med andre, noe som gjør det lettere å samkjøre. Begrunnelsen som blir oppgitt for bilreisene er at det er raskest og enklest. At det er dårlig tilrettelagt for andre transportmidler blir også trukket frem som en viktig begrunnelse. For de kollektive arbeidsreisene er hensynet til miljøet den mest fremtredende begrunnelsen, etterfulgt av at det er enkelt og i tråd med prinsipper. Av de få representantene for sykkel er det hensynet til miljøet, at det er billig og fysisk aktivitet som er de viktigste begrunnelsene. Identitet blir også her vektlagt av noen, men her er datamaterialet svært tynt.

Tanker om fremtidig utvikling

På His som for de tre andre områdene er det et ønske om et bedre kollektivtilbud, i tillegg til en økt satsing på sykkel og gange.

Det som skiller kvinnene fra mennene på dette spørsmålet er at kvinnene ønsker mer satsing på trygghet, mens mennene ønsker et økt fokus på variasjonen av transportmidler. Begrunnelsene som her kommer frem er rettet mot folkehelse, miljø og trygghet. Det kan derfor virke som at de bosatte på His er miljøbevisste og opptatte av egen helse. En vilje til endring kan derfor være tilstede.

“Liker å tenke litt mosjon og miljø når jeg beveger meg fra A til Å.”

(Mann, 45 – 54 år)

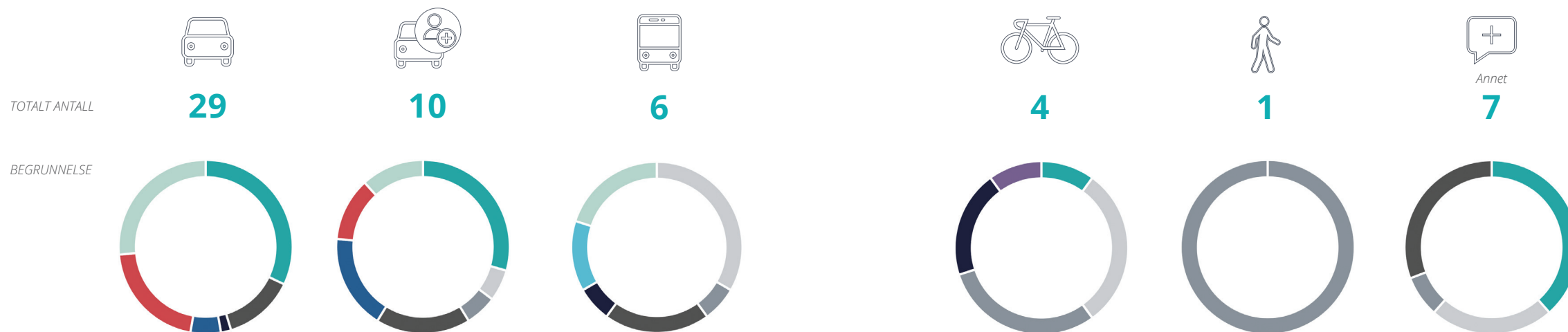
“Vi foretrekker å la bilen stå, men trenger den til ukeshandel og for å få tidskabalen til å gå.”

(Dame, 35 – 44 år)

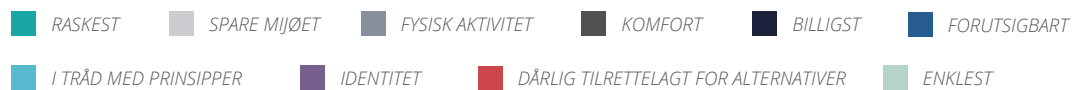
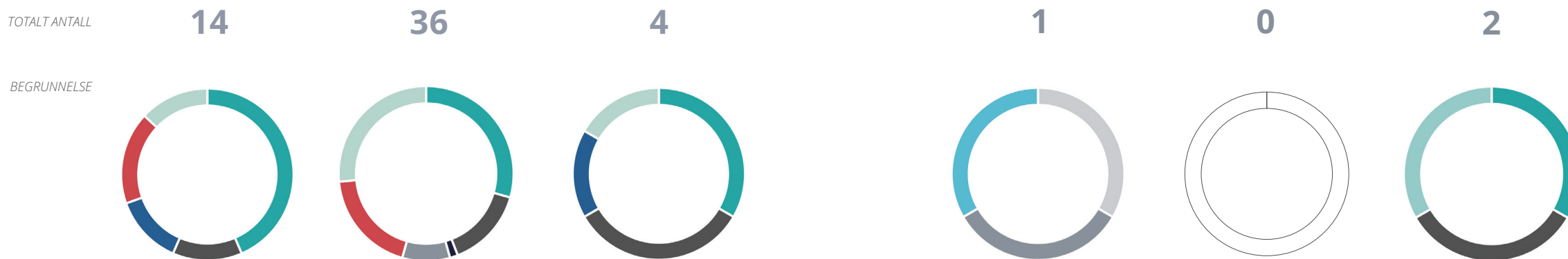
Selv med en vilje til endring og en bevissthet knyttet til nullvekstmålet, er det også svært mange som oppgir parkering ved egen bolig som viktigere enn tilgangen på gang- og sykkelvei. Bak denne vurderingen ligger det både helserelaterte årsaker og generelt hverdagslogistikk for barnefamilier. Gang- og sykkelveinet blir ut ifra gjennomsnittet vurdert høyere enn kollektivtilbud. Dette kan ha sammenheng med at flere ser verdien av å kunne være i fysisk aktivitet samtidig som de sparer miljøet.

VALG AV TRANSPORTMIDDEL

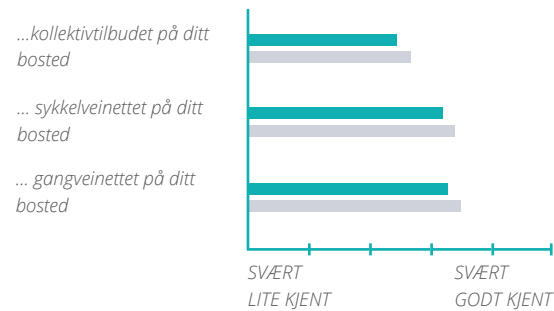
ARBEIDSREISER



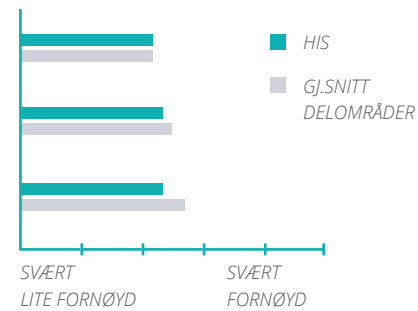
FRITIDSREISER



HVOR GODT KJENT ER DU MED...



HVOR GODT FORNØYD ER DU MED...



De bosatte på His ligger under gjennomsnittet for de fire områdene på alle de overnevnte spørsmålene.

Slik situasjonen er i dag ytres det stor misnøye med dagens kollektivtilbud. Det er også her den største forskjellen mellom bosatte på selve Hisøya og His kommer frem. His ligger plassert i tilknytning til hovedaksen for kollektivtransport, mens kollektivtilbudet ute på Hisøya er svært begrenset. 40% oppgir avgang minst 4 ganger i timen som et godt kollektivtilbud, mens 49% svarer 2- 3 ganger i timen. Godt over 80% mener at holdeplasser må ligge innenfor 500 meters avstand til bolig for at det skal kategoriseres som god tilgang.

“I dag har vi ikke busstilbud lørdag ettermiddag og søndag. Ønsker også hyppigere avganger.”

(Dame 55 -66 år)



4.3.3 OPPSUMMERENDE MATRISE FRA HIS

POLITISKE FØRINGER *

* For å forenkle matrisen er det valgt ikke differensiere mellom de ulike føringene. De viktigste punktene som gikk igjen i de ulike føringene er her slått sammen. I tillegg er det inkludert de lokale føringene som gjelder spesielt for His.

SOSIO - KULTURELT

- Stimulere til adferdsendring og økt fysisk aktivitet
- Godt samarbeid og kommunikasjon mellom stat-region - kommune - næringsliv og befolkning

FUNKSJONELLE

- Bedre fremkommelighet og tilgang til kollektivtransport
- Helhetlige, og trygge systemer med tilgjengelig informasjon
- Moderne og effektiv bruk av eksisterende ressurser
- Dagligvarebutikk i nærhet til boligområder
- God drift og vedlikehold
- Fornye og videreutvikle fergetilbudet

FYSISKE

- Samordning av areal - og transportplanlegging
- Økt satsing og tilrettelegging for sykkel
- Fortette rundt kollektivknutepunkt
- Utbygging av E18 til firefelts vei

TEORI **

** For å forenkle matrisen er det valgt å ikke differensiere mellom de ulike teoretiske perspektivene. De de punktene som går igjen i de ulike teoretiske perspektivene er her slått sammen.

- Meningen og holdningene som ligger bak reisen er utslagsgivende for transportmidlet som velges
- Et steds identitet, potensiale og ressurser oppleves ulikt for ulike mennesker, noen har makt til å definere dette
- Ett bredt nettverkssamarbeid gir økt press og resistens
- Kjennskap til sosio-kulturelle forhold gir innsikt i konflikter og maktrelasjoner på et sted

- Ny teknologi bidrar til å redusere reisebehov og åpner for fleksible løsninger
- Se andre verdier med reisene utover effektivitet og økonomi
- Restriksjoner i kombinasjon med belønning for bedre måloppnåelse

- Fysisk tilrettelegging legger føring for valg av transportmiddel
- Ta utgangspunkt i eksisterende strukturer og stedlige ressurser
- Utbygging av store veiprojekter samtidig som en ønsker å redusere bilbruken gir lite effekt
- Økt tetthet av bolig og næring

EMPIRI /CASE

- Materielle verdier, men også tendenser til etisk verdisyn. Bryr seg om miljøet og helse
- Stolte av bosted, og et godt sosialt miljø
- "Typisk vestkant", med høy utdanning og høy inntekt
- Vilje til endring om alternativer til bil bedres
- Opptatte av miljø, tilhørighet, familie og strøket de bor i

- Bussavgang fire ganger i timen med to busslinjer, regnes som god tilgang av flertallet
- Dagligvarebutikk i nærhet til bolig, men mangler kultur og andre funksjoner
- Ønsker transportsystemer som er raske, enkle og komfortable

- Nært sentrum, sjø og natur, noe som verdsettes høyt
- Få boliger plassert innenfor 5 minutters gange fra lokalsenter
- Øy som gir muligheter og hindringer i mobiliteten
- Primært eneboliger
- Ønsker bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange



Figur 21 - 24

4.4 MYRA

- 4.4.1** Fysiske analyser og bakgrunn
- 4.4.2** Sosio - kulturelle forhold
- 4.4.3** Oppsummerende matrise

4.4.1 FYSISKE ANALYSER OG BAKGRUNN

Beboere per adresse: 3,1

Bebygd areal: 21%

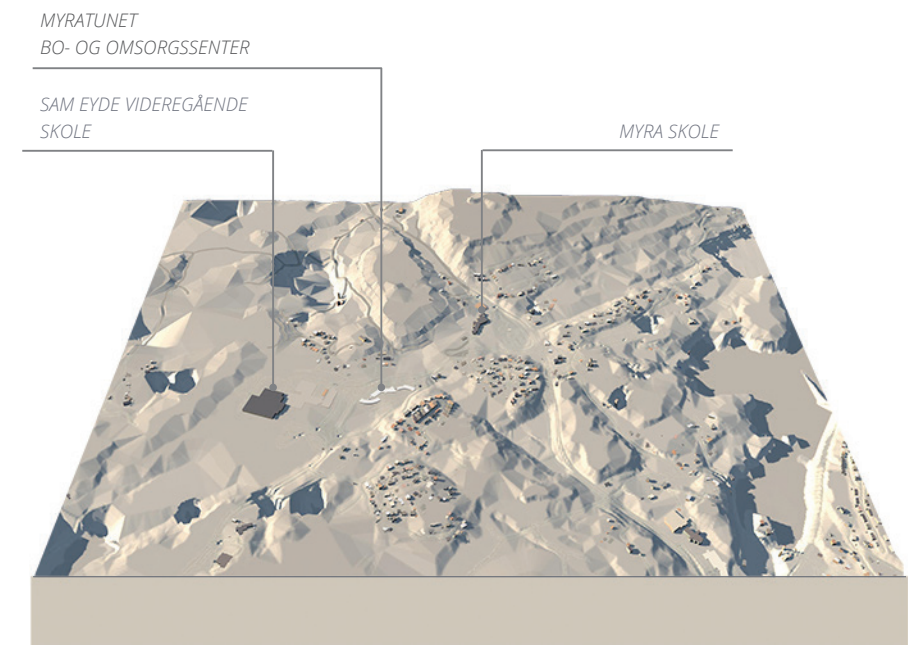
Innbyggertall: 505

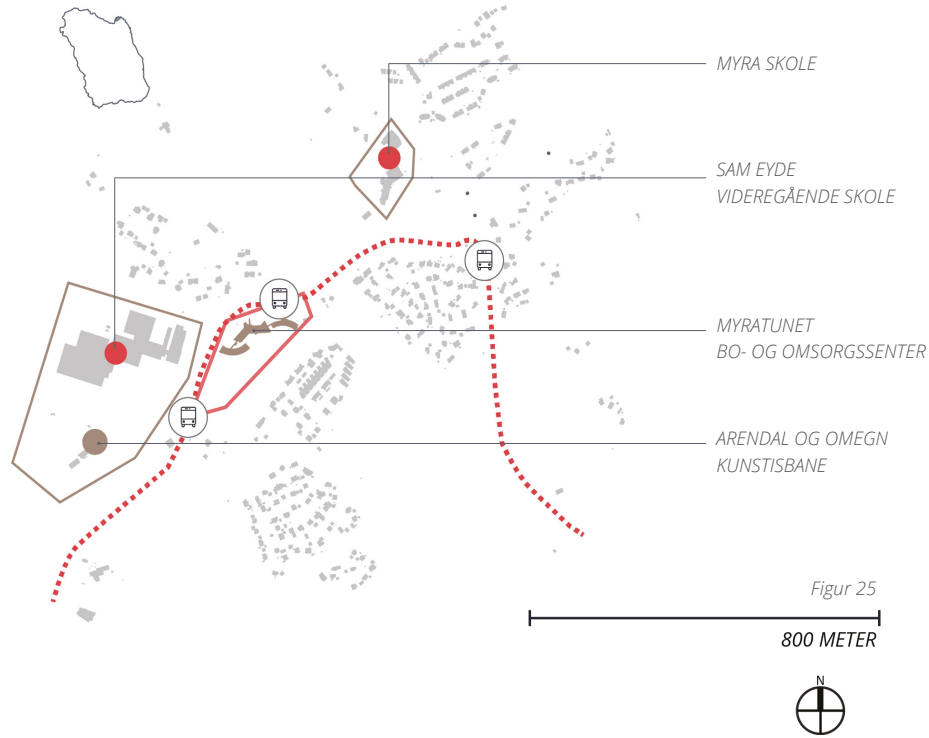
Forventet vekst: 13,4 %

(Bypakke Arendal, 2017)

Etablering og levekår

Myra er et av de mest nyetablerte områdene i Arendal hvor utbyggingen startet på 1980-tallet (Wikipedia, 2017B). Området er omtrent fem kilometer, og en times gåtur, fra Arendal sentrum. Myra er sentrumsnært og et sentralt sted for idretten i Arendal. Av de fire områdene det er diskutert i denne oppgaven skiller Myra seg ut med en vesentlig høyere forventet vekst enn de andre tre områdene. E18 og handelsparken Stoa ligger i nær tilknytning til Myra. Dette er et populært bosted for barnefamilier og har sammen med Tromøya den høyeste barneandelen (Khox, 2015).





Funksjoner

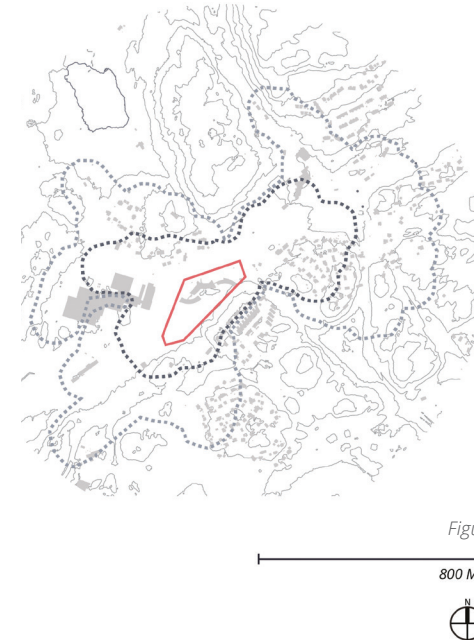
Myra er som tidligere nevnt et sentralt område for idretten ved å disponere Arendal idrettspark som blant annet tilbyr kunstgressbaner, volleyballbaner, kunstisbane og skatepark. I tillegg til idrettsanlegget finner en også Sam Eyde videregående skole, en av to videregående skoler i kommunen. Myra skole og Myra tunet bo - og omsorgssenter ligger plassert innenfor en 800 meters radius fra lokalsenteret. Det er derimot ingen handelsbedrifter innenfor avgrensningen. Like utenfor avgrensningen finner en barnehage tilbud og kirke.

- LOKALSENTER
- OFFENTLIG TJENESTE
- NÆRING
- BOLIGBEBYGGELSE
- SKOLE

Busstilgang

Busslinjer: 1
Bussavganger i timen: 4

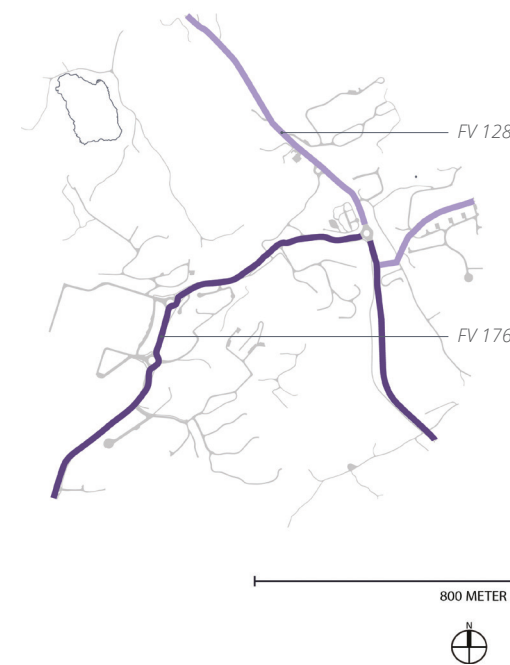
- BUSSLINJE
- BUSSHOLDEPlass



- LOKALSENTER
- 5 MINUTTER GANGAVSTAND
- 10 MINUTTER GANGAVSTAND

Gangavstand

Gangavstanden er beregnet fra lokalsenteret og viser hvor langt en kommer seg på 5 og 10 minutter. Denne avgrensningen forteller noe om fremkommeligheten og topografien på de ulike områdene. De fleste boligene innenfor områdeavgrensningen nås på en ti minutters gangtur med unntak av boligområdet sør for Myratunet som ligger på en topp.



- 10100 - 15000
 - 7500 - 10000
 - 5600 - 7500
 - 2600 - 5500
 - 0 - 2500
- (Statens vegvesen, 2017B)

ÅDT

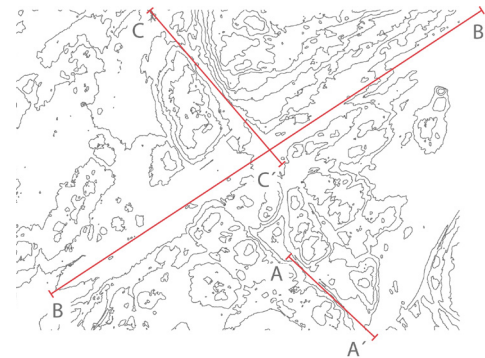
Veien som går gjennom Myra området er Fv 176 som krysses av Fv 128. Ingen av veien er særlig trafikerte og har en ÅDT på mellom 1000 og 3500. Til tross for at Myra er et område med mye aktivitet er det ikke tilrettelagt for sykkel langs bilveiene.

Terreng og natur

Terreng på Myra er småkupert, men uten de store høydene. Boligområdene har tilgang til rause naturområder og med store vann i umiddelbar nærhet.

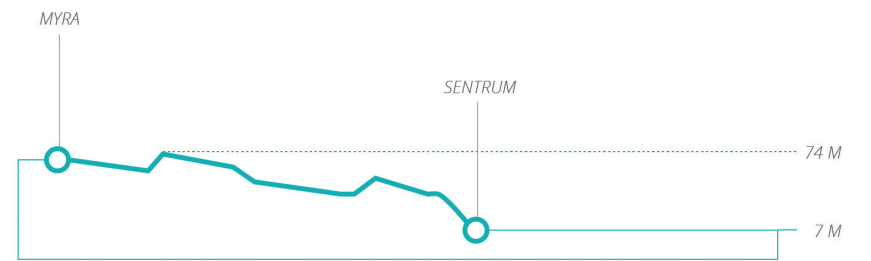


Figur 27: Bildet viser idrettsanlegget på Myra med store skogområder omkring.



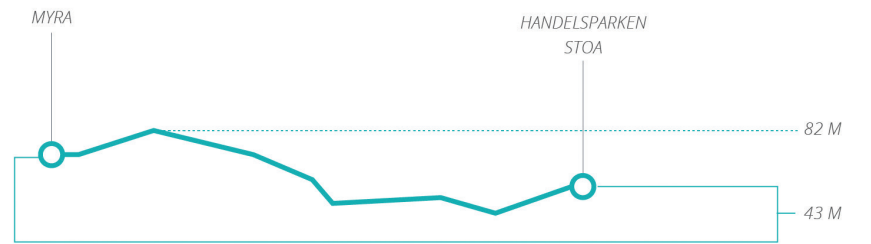
A

4.4 KM
18 MIN.



B

2.7 KM
11 MIN.



“Fint og rolig sted, nærhet til natur, flott oppvekststed for barn.”

(Mann 35 - 44 år)



4.4.2 SOSIO-KULTURELLE FORHOLD

- Oppsummering av svar fra spørreundersøkelsen

Før resultatene fra Myra presenteres er det viktig å få frem at det ikke kom inn nok svar fra området til å generalisere. Datamaterialet som ligger til grunn for tendensene som her presenteres er derfor kun et svært lite utvalg sin oppfattelse av Myra som sted. Av svarene som kom inn er det likevel en relativt homogen oppfattelse av Myra som stemmer godt overens med data hentet fra levekårsundersøkelsen.

Myra som bosted

På spørsmålene om hva som er typisk for Myra som bosted er de gjennomgående svarene at det er et barnevennlig område med nærhet til fritidsaktiviteter og natur. For de bosatte er dette et område som er landlig, men som samtidig ikke ligger for langt fra sentrum. Flertallet oppgir at de er stolte av eget bosted som blant annet begrunnes med at det er et godt oppvekstmiljø for barn og et miljø hvor folk stiller opp for hverandre.

“Det er fint her og det er mange flotte folk.”

(Mann, 18 - 24 år)

Respondentene mener selv at Myra skiller seg fra andre områder i Arendal ved å være et nyetablert område med mye barnefamilier. Landlig men samtidig tilgjengelig med et nytt og sporty miljø.

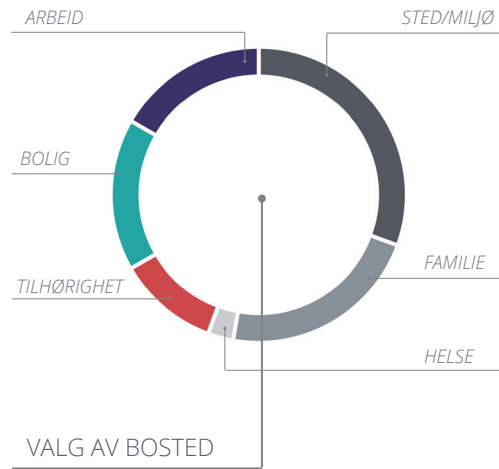
“Her er landlig men samtidig sentralt til butikker, E18 og fritidsaktiviteter.”

(Dame, 45 - 54 år)

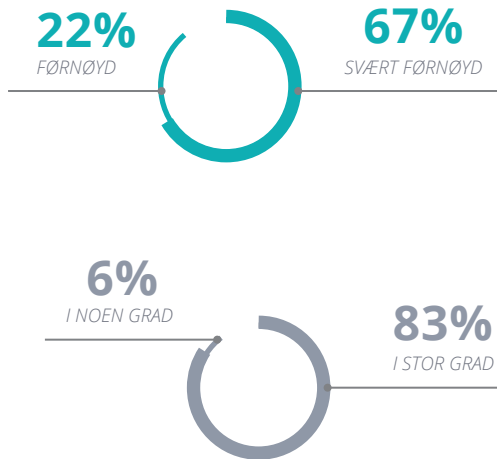
Valg av bosted

På spørsmålet om valg av bosted er det på Myra en overvekt av respondentene som svarer at bostedet er valg på bakgrunn av stedet og miljøet. Familie og arbeid er andre grunner for valget av bosted.

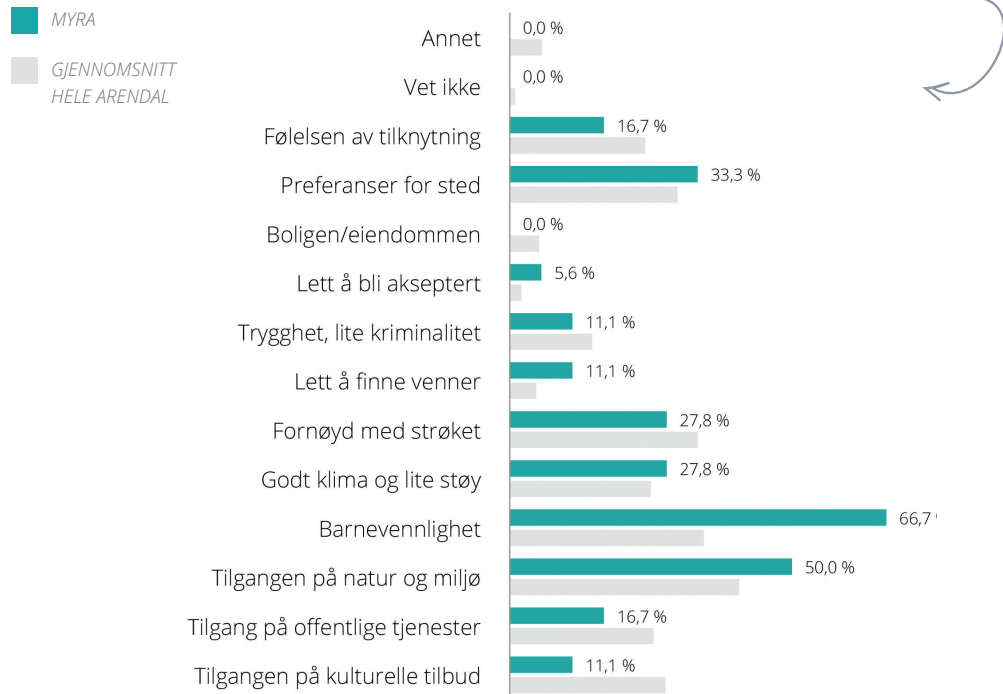
Godt over halvparten av respondentene oppgav at de er svært fornøyde med dagens bosted, og hele 83% svarte at dagens bosted oppfyller begrunnelsene de har for valg av bosted. Barnevennlighet skiller seg ut som den mest svarte begrunnelsen og skiller seg markant fra svarene for Arendal som en helhet. Tilgangen til natur og miljø og preferanser for sted er andre begrunnelser som kommer høyt på listen for bosatte på Myra. Tilgangen på kulturelle tilbud har en lavere svarprosent enn for gjennomsnittet over alle fire områdene.



FORNØYD MED DAGENS BOSTED?



VIKTIGSTE BEGRUNNELSE FOR VALG AV BOSTED



I HVILKEN GRAD OPPFYLLER DAGENS BOSTED DETTE?

Valg av transportmiddel

For arbeidsreiser i Myra svarer alle med unntak av to at de vanligvis benytter seg av bil på reiser til og fra arbeid, hvor tre respondenter oppgir at de vanligvis samkjører. Begrunnelsen som trekkes frem er at det er raskest, men også fordi det er dårlig tilrettelagt for andre transportmidler.

Den største forskjellen på fritidsreisene og arbeidsreisene er at det er et flertall som samkjører på fritidsreisene. Viktigste begrunnelsen er at det går raskt, men også at det er enklest. For de som kjører alene er det også lagt vekt på at det skal være komfortabelt. Det er ikke nok datagrunnlag til å si noe om de andre transportmidlene som blir benyttet på Myra ettersom det kun er en person på buss og sykkel.

Tanker om fremtidig utvikling

På spørsmålet om hvilke tanker de bosatte har om den fremtidige utviklingen for Myra er det for kvinnene viktigst med en økt satsning på trygghet, mens det for menn er viktigst med en økt satsning på kollektivt. Begge kjønn ønsker en økt satsning på kollektiv, sykkel og gange, men kun mennene oppgir at det også er ønskelig med en økt satsning på bilveier.

Begrunnelsene som oppgis for å ønske en slik utvikling går blant annet på behovet for en tryggere vei for barn og unge. Det ønskes også en økt satsning på sykkel og gange fordi det er mange gående og syklende i området.

"Noen plasser burde der vært gangfelt og fartsdumper. Generelt dårlig skille mellom gang – og sykkelvei og bilvei."

(Mann 25 – 34 år)

Ut ifra svarene som oppgis er det grunn til å tro at det er et ønske om å benytte andre transportmidler, men at manglende tilrettelegging legger en demper for dette. Ønsket underbygges av at hele 44 % har latt seg identifisere med påstanden "Jeg ønsker å benytte meg av andre transportmidler, men bilen er mest praktisk". Hele 83% oppgir også at bilen er det mest praktiske og dermed er det også dette transportmidlet som blir valgt. Ut ifra data fra levelårsundersøkelsen tillegg til denne undersøkelsen laget et bilde av Myra som et typisk sted for aktive småbarnsfamilier som er opptatte av at ting i hverdagen skal gå raskt og være praktisk.

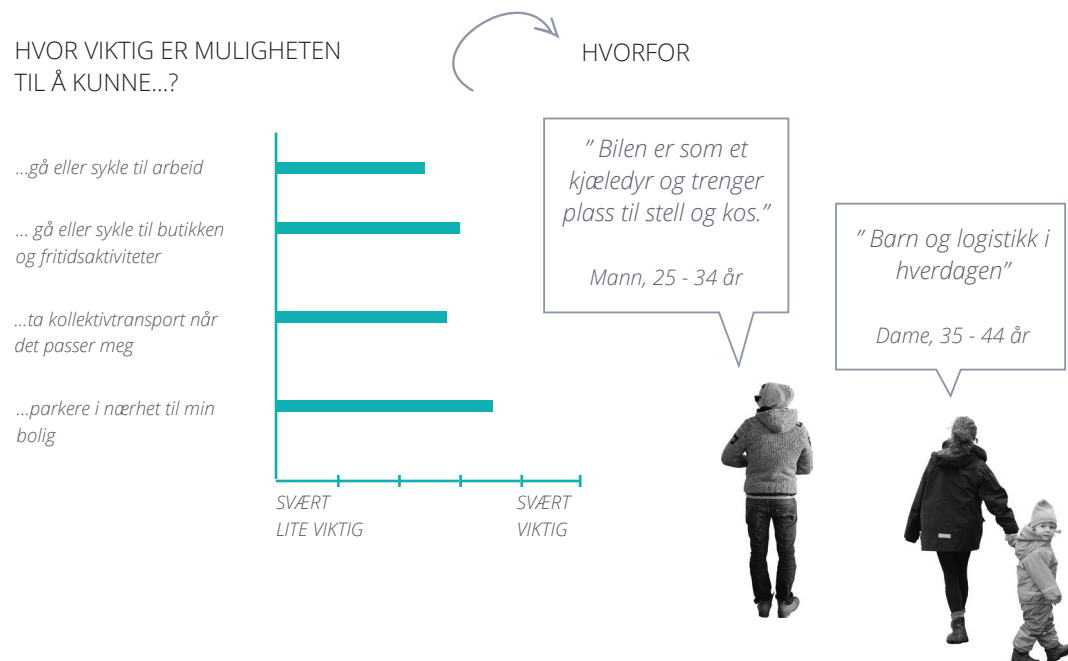
VALG AV TRANSPORTMIDDEL

ARBEIDSREISER



FRITIDSREISER





Tilgang på kollektivtransport

På spørsmålet om hva som er god kollektivdekning er det på Myra 61 % som har svart at avgang 2 – 3 ganger i timen er god tilgang, mens 17 % både på minst 8 eller 4 ganger i timen. Når det gjelder avstand til holdeplass så har to tredjedeler oppgitt under 500 meter som god tilgang, mens den resterende tredjedelen svarte 500 meter til 1 kilometer.

4.4.3 OPPSUMMERENDE MATRISE FRA MYRA

POLITISKE FØRINGER *

* For å forenkle matrisen er det valgt ikke differensiere mellom de ulike føringene. De viktigste punktene som gikk igjen i de ulike føringene er her slått sammen. I tillegg er det inkludert de lokale føringene som gjelder spesielt for Myra.

TEORI **

** For å forenkle matrisen er det valgt å ikke differensiere mellom de ulike teoretiske perspektivene. De de punktene som går igjen i de ulike teoretiske perspektivene er her slått sammen.

EMPIRI /CASE

SOSIO - KULTURELT

- Stimulere til adferdsendring og økt fysisk aktivitet
- Godt samarbeid og kommunikasjon mellom stat-region - kommune - næringsliv og befolkning

- Meningen og holdningene som ligger bak reisen er utslagsgivende for transportmidlet som velges
- Et steds identitet, potensiale og ressurser oppleves ulikt for ulike mennesker, noen har makt til å definere dette
- Ett bredt nettverkssamarbeid gir økt press og resistens
- Kjennskap til sosio-kulturelle forhold gir innsikt i konflikter og maktrelasjoner på et sted

- Middels inntekt
- Høy barneandel og sporty miljø
- Stolte av bosted og med et godt sosialt miljø
- Mange sykler og går i området
- Verdsetter barnevennlige, trygge og naturnære omgivelser

FUNKSJONELLE

- Bedre fremkommelighet og tilgang til kollektivtransport
- Helhetlige, og trygge systemer med tilgjengelig informasjon
- Moderne og effektiv bruk av eksisterende ressurser
- Dagligvarebutikk i nærhet til boligområder
- God drift og vedlikehold
- Forsterke kollektivtilbud til Stoa/ Myra

- Ny teknologi bidrar til å redusere reisebehov og åpner for fleksible løsninger
- Se andre verdier med reisene utover effektivitet og økonomi
- Restriksjoner i kombinasjon med belønning for bedre måloppnåelse

- Dagens busstilbud gir to avganger i timen, flertallet ønsker avgang to til tre ganger i timen.
- Ikke dagligvarebutikk innenfor lokalsenter avgrensning.
- Forventes svært høy vekst og har høy prioritet
- Ønsker transportsystemer som er tryggere og med bedre tilgang på kollektivtransport

FYSISKE

- Samordning av areal - og transportplanlegging
- Økt satsing og tilrettelegging for sykkel
- Fortette rundt kollektivknutepunkt
- Utbygging av E18 til firefelts vei

- Fysisk tilrettelegging legger føring for valg av transportmiddel
- Ta utgangspunkt i eksisterende strukturer og stedlige ressurser
- Utbygging av store veiprosjekter samtidig som en ønsker å redusere bilbruken gir lite effekt
- Økt tetthet av bolig og næring

- Nært sentrum, men handelsparken Stoa er nærmere
- Bildominerte omgivelser og lite tilrettelagt for sykkel
- Tydelig terrengforskjell mellom Myra og sentrum
- Nærhet til natur
- Lite tilrettelagt for gange og sykkel



Figur 28 - 31

4.5 SALTRØD

- 4.5.1** Fysiske analyser og bakgrunn
- 4.5.2** Sosio - kulturelle forhold
- 4.5.3** Oppsummerende matrise

4.5.1 FYSISKE ANALYSER OG BAKGRUNN

Beboere per adresse: 2,6

Bebygd areal: 42%

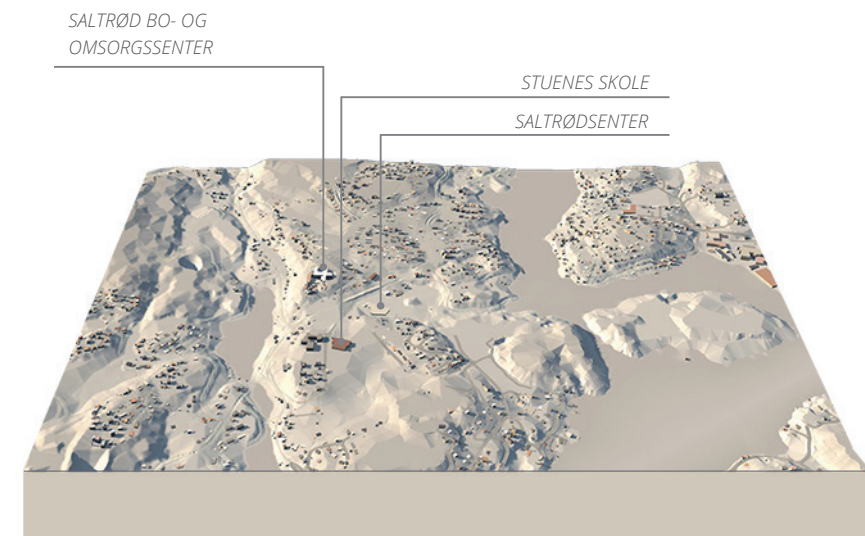
Innbyggertall: 1037

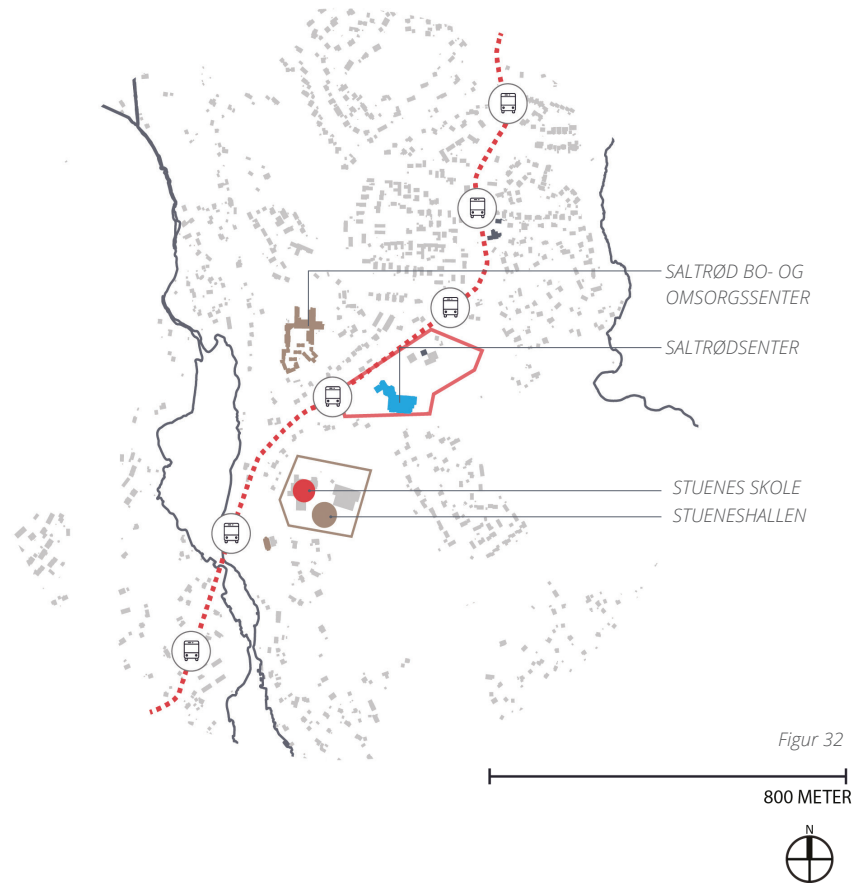
Forventet vekst: 4,3 %

(Bypakke Arendal, 2017)

Etablering og levekår

Saltrød har en innholdsrik historie, og var på 1800 - tallet del av den selvstendige kommunen Stokken (Aust- Agder kulturhistoriske senter, 2006). Stokken var preget av et sterkt arbeidermiljø og hadde på 1830 - tallet det største skipsverftet i kommunen (ibid.). Kommunen var lenge en gjeldsfri velferdskommune, men ble i 1992 innlemmet i Arendal kommune (Aust- Agder kulturhistoriske senter, 2007). Mange har i dag fordømmer mot Saltrød. En av grunnene til dette kan være at bydelen i dag har den høyeste andelen uføretrygdete i kommunen (Khox, 2015). Her bor også færre med høyere utdanning enn for resten av kommunen.





Funksjoner

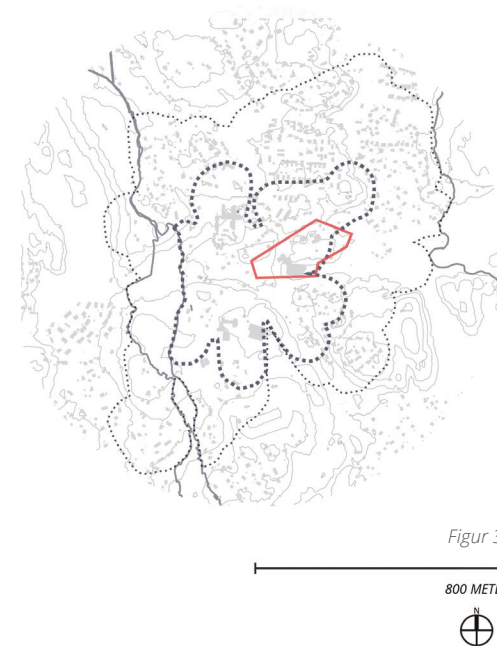
Lokalsenteret på Saltrød rommer 5 handelsbedrifter samlet rundt Saltrødsentret med blant annet dagligvarebutikk og apotek. På Saltrød finner en også en bensinstasjon, barneskole, barnehage og et bo- og omsorgssenter. Bebyggelsen er stort sett spredte eneboliger.

- LOKALSENTER
- DAGLIGVAREBUTIKK
- OFFENTLIG TJENESTE
- NÆRING
- BOLIGBEBYGGELSE
- SKOLE
- IDRETTSANLEGG

Busstilgang

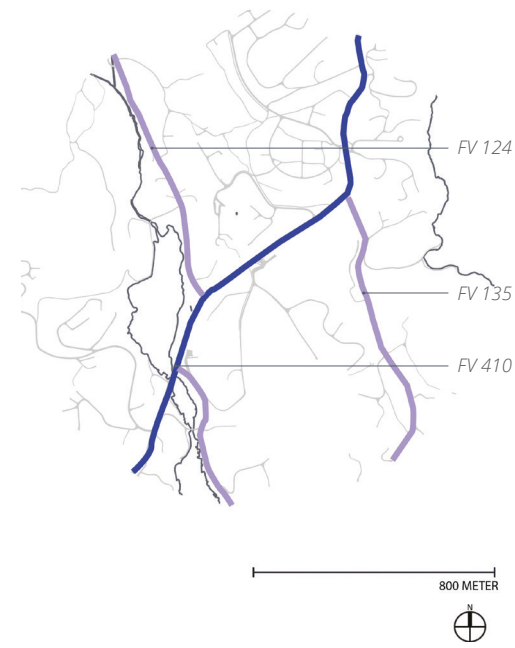
Buslinjer: 1
Bussavganger i timen: 2

- BUSSLINJE
- BUSSHOLDEPlass



Gangavstand

Gangavstanden er beregnet fra lokalsenteret og viser hvor langt en kommer seg på 5 og 10 minutter. Denne avgrensningen forteller noe om fremkommeligheten og topografien på de ulike områdene. På Saltrød når en langt på 10 minutter, noe som kan tyde på at det er godt tilrettelagt med gangveier og snarveier i tillegg til et terreng uten de store høydeforskjellene.



ÅDT

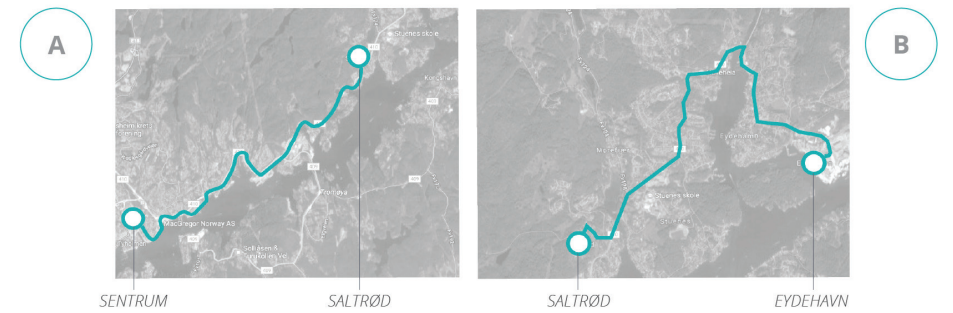
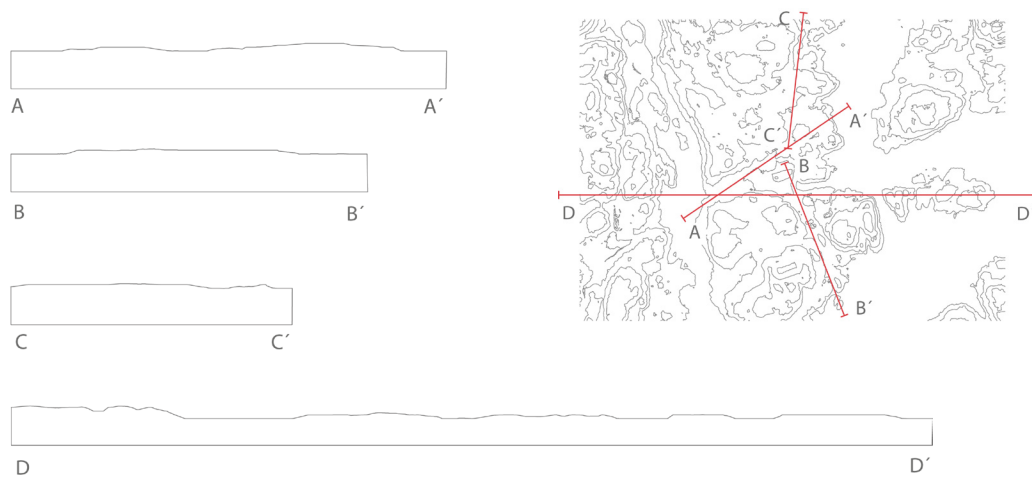
Fv 410 er hovedforbindelsen mellom sentrum og Saltrød. Bussforbindelsen til området følger også denne veien videre til Eydehavn. Veien er ikke veldig trafikkert, men har en middelhøy ÅDT om en sammenligner med andre veier i Arendal. De mindre veiene som leder til boligområdene har en ÅDT på mellom 200 og 1000. Per i dag finnes det ikke et tilrettelagt tilbud for de syklende i området.

TERRENG OG NATUR

Saltrød ligger nydelig plassert med nærhet til både til sjø og skog. De bosatte har tilgang på rause eiendommer med en spredt bosetning. Terrenget er småkupert, men uten de store høydeforskjellene. Den åtte kilometer lange veien til sentrum kan derfor sykles på rundt en halvtime.



Figur 34: Bildet viser hvordan boligene på Saltrød har tilgang på rause naturområder og spredte eneboliger.



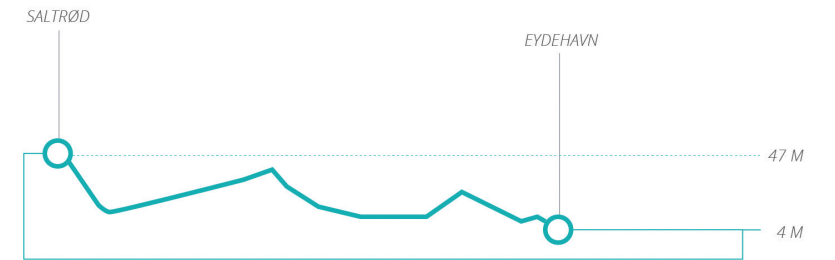
A

8.0 KM
32 MIN.



B

4.6 KM
17 MIN.



“Vanlige mennesker, jeg synes flere smiler her enn andre steder”

(Mann 25 - 34 år)



4.5.2 SOSIO-KULTURELLE FORHOLD

- Oppsummering av svar fra spørreundersøkelsen

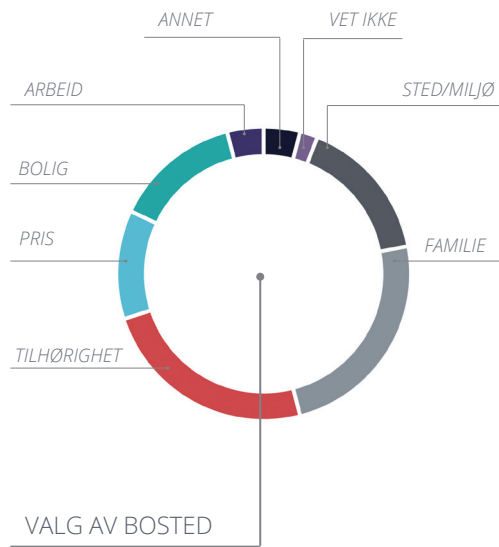
Datamaterialet som kom inn fra Saltrød er tynt, spesielt på de åpne spørsmålene. Det er derfor viktig å få frem at dette kun er enkelte sin oppfattelse av Saltrød som sted. Likevel er det mye av det innsamlede materialet som stemmer godt overens med bilde en kan danne seg av Saltrød ut ifra statistikken fra levekårsundersøkelsen.

Saltrød som bosted

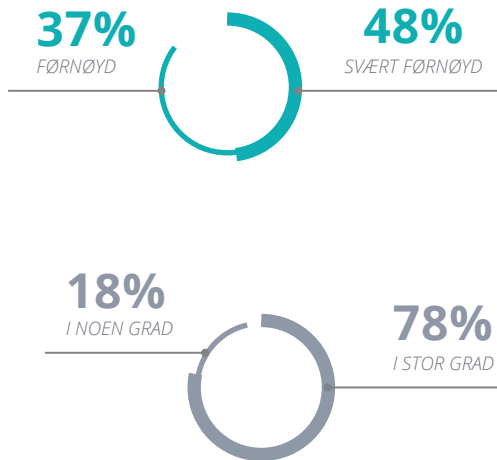
Flertallet av respondentene oppgir at de er stolte av eget bosted. Begrunnelsene som ligger bak er at stedet gir dem en følelse av identitet, at det er et godt bomiljø med nærhet til sjø og natur. De bosatte på Saltrød mener selv at det er et idyllisk og vanlig boligområde med eldre eneboliger til en rimeligere prisklasse. Nesten halvparten av respondentene svarer at de er svært fornøyde med sitt eget bosted.

Det som er interessant er å se disse svarene opp mot hva de tror at andre tenker om Saltrød som bosted. Mange oppgir her at det er knyttet mye fordommer til Saltrød og at det har et dårlig rykte. His ble av omtalt som Arendals vestkant. På Saltrød finner en den motsatte siden, og flere av respondentene omtaler Saltrød som en "typisk østkant". I begrepet "typisk østkant", er assosiasjonene ofte et område med flere lavt utdannende mennesker, mer kriminalitet og lavere

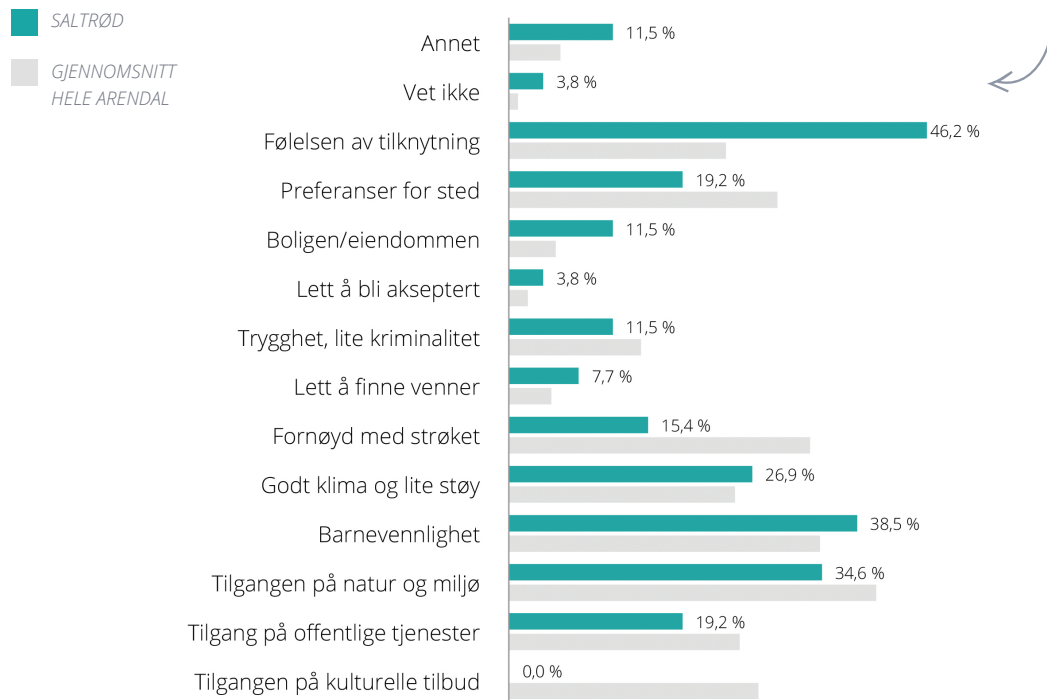
boligpriser i tillegg til flere uføretrygdene. Ser en på svarene fra spørreundersøkelsen og statistikk fra levekårsundersøkelsen er det flere ting som kan underbygge denne oppfattelsen av Saltrød. Det viser seg blant annet at Saltrød har en større prosentandel uføretrygdede og generelt lavere utdannede mennesker.



FORNØYD MED DAGENS BOSTED?



VIKTIGSTE BEGRUNNELSE FOR VALG AV BOSTED



I HVILKEN GRAD OPPFYLLER DAGENS BOSTED DETTE?

I arbeidet med å formidle spørreundersøkelsen på sosiale medier ble det satt i gang en diskusjon i en gruppe for bosatte i Arendal øst. Det kom frem av diskusjonen var at bosatte i Arendal øst følte seg lite prioriterte av kommunen og at nærmest all infrastruktur stopper etter Eydehavn. Kommunen satte i 2013 i gang et prosjekt med hensikt om å skape vekst i Arendal øst, et prosjekt som varte over en tre års periode. Hvorvidt dette er et vellykket prosjekt er ikke fokus i denne oppgaven, og det er heller ikke nok grunnlag til å uttale seg om dette. Det er likevel tydelig at det fortsatt eksisterer en viss misnøye i måten kommunen prioriterer noen områder fremfor andre. Denne følelsen av å bli nedprioritert kommer også indirekte frem av undersøkelsen hvor et av utsagnene lyder:

“Kommunen putter all søppel her (narkomane osv.)”

Mann 45 – 54 år

Valg av bosted

Det som i størst grad skiller Saltrød fra de andre områdene er følelsen av tilknytning som trekkes frem som den viktigste årsaken til valget av dagens bosted. Deretter følger barnevennlighet og tilgangen på natur og miljø i tillegg til eiendommen og boligen.

Tilgangen til kulturelle tilbud er ikke nevnt som en begrunnelse for valg av bosted fra noen av respondentene på Saltrød. 96% uttaler at deres nåværende bosted oppfyller disse begrunnelsene i stor grad eller i noen grad. Saltrød fremstår som et område hvor de bosatte har en sterk tilhørighetsfølelse som er stolte av sitt bosted, tross i dårlig rykte og fordommer. Det kan også virke som de setter pris på den plassen de har og ikke nødvendigvis trakter etter å bli tettere befolket. På spørsmålet; Hvordan tror du andre ser på ditt bosted var ett av svarene:

“Fattig håper jeg, trenger ikke flere her.”

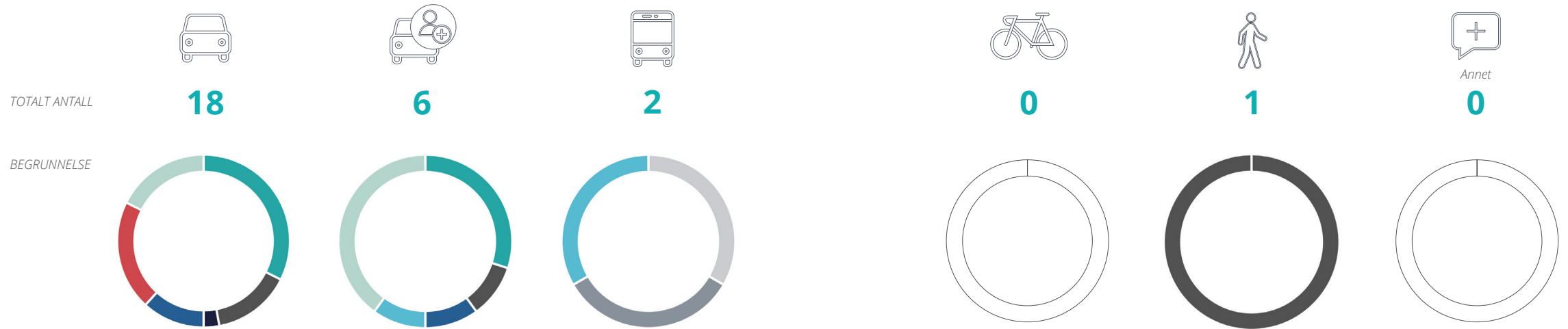
Mann, 35 – 44 år

Valg av transportmiddel

På arbeidsreisene er det som for alle de andre områdene bilen som er det mest brukte transportmidlet på Saltrød. Samkjøring er mest brukt på fritidsreiser. Begrunnelsene som oppgis er i likhet med de andre områdene at det er raskest, enklest, dårlig tilrettelagt for alternativene i tillegg til at det er forutsigbart.

VALG AV TRANSPORTMIDDEL

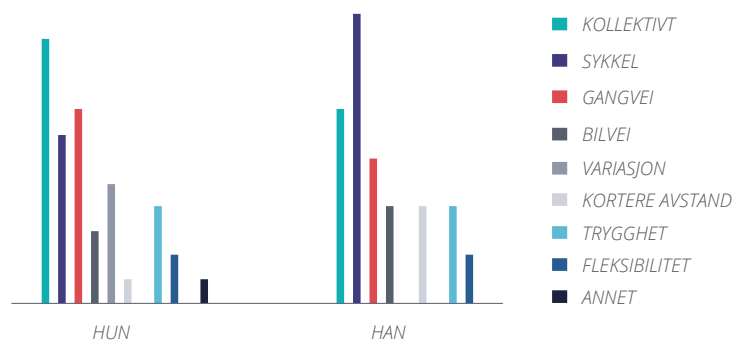
ARBEIDSREISER



FRITIDSREISER



ØNSKER FOR FREMTIDIG UTVIKLING



På Saltrød ønsker mennene mer satsing på sykkel, kvinnene ønsker mer satsing på kollektivtransport.



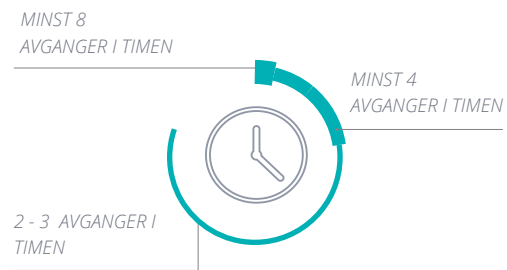
HVORFOR

"Lang avstand til kollektivtransport, og derved mindre bruk av kollektivtransport."

Dame, 67 - 74 år



GOD TILGANG PÅ KOLLEKTIVTRANSPORT



18% oppgir avgang minst 4 ganger i timen som god kollektivtilgang. 55% mener avgang 2 - 3 ganger i timen er godt, mens 11% oppgir avgang 1 gang i timen. 70% mener under 500 meter til holdeplass er god tilgang.



"Må ha bil i samfunnet. Sykkel er bra alternativ for de som ikke skal noe..."

Mann, 35 - 44 år

4.5.3 OPPSUMMERENDE MATRISE FRA SALTRØD

POLITISKE FØRINGER *

* For å forenkle matrisen er det valgt ikke differensiere mellom de ulike føringene. De viktigste punktene som gikk igjen i de ulike føringene er her slått sammen. I tillegg er det inkludert de lokale føringene som gjelder spesielt for Saltrød.

TEORI **

** For å forenkle matrisen er det valgt å ikke differensiere mellom de ulike teoretiske perspektivene. De de punktene som går igjen i de ulike teoretiske perspektivene er her slått sammen.

EMPIRI /CASE

SOSIO - KULTURELT

- Stimulere til adferdsendring og økt fysisk aktivitet
- Godt samarbeid og kommunikasjon mellom stat-region - kommune - næringsliv og befolkning

- Meningen og holdningene som ligger bak reisen er utslagsgivende for transportmidlet som velges
- Et steds identitet, potensiale og ressurser oppleves ulikt for ulike mennesker, noen har makt til å definere dette
- Ett bredt nettverkssamarbeid gir økt press og resistens
- Kjennskap til sosio-kulturelle forhold gir innsikt i konflikter og maktrelasjoner på et sted

- Antydninger til at de føler seg nedprioriterte
- Stolte tross i fordommer
- "Typisk østkant", med høy andel uføretrygdede og middels til lav inntekt
- Sterk tilhørighetsfølelse og opptatte av omgivelsene
- Primært materielt verdisyn

FUNKSJONELLE

- Bedre fremkommelighet og tilgang til kollektivtransport
- Helhetlige, og trygge systemer med tilgjengelig informasjon, og god drift og vedlikehold
- Moderne og effektiv bruk av eksisterende ressurser
- Dagligvarebutikk i nærhet til boligområder
- Fornye og videreutvikle fergetilbudet
- Videreutvikle Eydehavn næringsområde for vekst øst i kommunen

- Ny teknologi bidrar til å redusere reisebehov og åpner for fleksible løsninger
- Se andre verdier med reisene utover effektivitet og økonomi
- Restriksjoner i kombinasjon med belønning for bedre måloppnåelse

- Flertallet regner bussavgang to til tre ganger i timen som god tilgang, dagens tilbud er to avganger i timen
- Opptatte av at reisene skal gå raskt og komfortabelt og ønsker mer satsing på sykkel og kollektivt
- Tidligere viktig skipsverft
- Lokalsenter med daglivarebutikk men også med gode parkeringsmuligheter

FYSISKE

- Samordning av areal - og transportplanlegging
- Økt satsing og tilrettelegging for sykkel
- Fortette rundt kollektivknutepunkt
- Utbygging av E18 til firefelts vei

- Fysisk tilrettelegging legger føring for valg av transportmiddel
- Ta utgangspunkt i eksisterende strukturer og stedlige ressurser
- Utbygging av store veiprosjekter samtidig som en ønsker å redusere bilbruken gir lite effekt
- Økt tetthet av bolig og næring

- Mange har lang avstand til jobb
- Enebolig med god plass og spredt plassering
- Mangler sykkelnettverk
- Langt til sentrum, men uten de store terrengforskjellene
- Nært sjø og natur, noe som også verdsettes

5

DRØFTING

- 5.1** Oppsummerende matrise
- 5.2** Drøfting
- 5.3** Foreslåtte premisser



Figur 35

5.1 OPPSUMMERENDE MATRISE

Denne matrisen viser oppsummering av føringene, teorien og de fire caseområdene. Matrisen danner grunnlaget for den følgende diskusjonen og de foreslåtte premissene for mobilitet i mellomstore byer.

POLITISKE FØRINGER *

* For å forenkle matrisen er det valgt ikke differensiere mellom de ulike føringene. De viktigste punktene som gikk igjen i de ulike føringene er her slått sammen.

TEORI **

** For å forenkle matrisen er det valgt å ikke differensiere mellom de ulike teoretiske perspektivene. De punktene som går igjen i de ulike teoretiske perspektivene er her slått sammen.

SENTRUM ***

*** Informasjonen fra caseområdene er forenklet.

HIS ***

MYRA ***

SALTRØD ***

SOSIO - KULTURELT

- Stimulere til adferdsendring og økt fysisk aktivitet
- Godt samarbeid og kommunikasjon mellom stat-region - kommune - næringsliv og befolkning

- Se andre verdier med reisene utover effektivitet og økonomi
- Et steds identitet, potensiale og ressurser oppleves ulikt for ulike mennesker, noen har makt til å definere dette
- Ett bredt nettverkssamarbeid gir økt press og resistens
- Kjennskap til sosio-kulturelle forhold gir innsikt i konflikter og maktrelasjoner på et sted

- Multikulturelt, vilje til endring, opptatte av kultur, familie, bolig og miljø

- "Vestkant" med relativt homogent miljø. Godt sosialt samhold. Vilje til endring og opptatte av strøket, miljø, tilhørighet og egen helse

- Høy barneandel i et sporty og nyetablert miljø med et godt sosialt samhold. Opptatte av barnevennlighet, trygghet og naturnære omgivelser.

- "Østkant" som føler seg nedprioriterte. Stolte av bosted tross fordommer og svært opptatte av tilhørighet og de romslige naturomgivelsene.

FUNKSJONELLE

- Bedre fremkommelighet og tilgang til kollektivtransport
- Økt satsing på sykkel
- Helhetlige og trygge systemer med tilgjengelig informasjon, og med god drift og vedlikehold
- Moderne og effektiv bruk av eksisterende ressurser, som å videreutvikle fergetilbudet

- Økt tetthet og ny teknologi bidrar til å redusere reisebehov og åpner for fleksible løsninger
- Restriksjoner i kombinasjon med belønning for bedre måloppnåelse
- Utnytte stedlige ressurser

- Ønsker raske, enkle løsninger med valgfrihet, fleksibilitet og trygghet

- Ønsker raske og enkle løsninger

- Svært opptatte av trygghet, og ønsker bedre tilrettelegging for sykkel i tillegg til kollektivtilbud. Ikke dagligvarebutikk innenfor lokalsenter

- Ikke dekkende kollektivtilbud, ønsker raske og komfortable løsninger

FYSISKE

- Samordning av areal - og transportplanlegging
- Bedre tilrettelegging for sykkel
- Fortette rundt kollektivknutepunkt
- Utbygging av E18 til firefelts vei

- Fysisk tilrettelegging legger føring for valg av transportmiddel
- Ta utgangspunkt i eksisterende strukturer
- Utbygging av store veiprosjekter samtidig som en ønsker å redusere bilbruken gir lite effekt
- Økt tetthet av bolig og næring

- Bratte bakker og mye parkeringsarealer. Korte avstander til daglige behov.

- Øy hvor eneboligene har god plass. Lite boliger plassert i nærhet innenfor lokalsenter

- Bildominerte omgivelser som er lite tilrettelagt for sykkel. Høydeforskjell ned til sentrum.

- Spredte eneboliger med nærhet til sjø og natur. Langt til sentrum og mange har langt til arbeid. Bildominerte omgivelser, og lite tilrettelagt for sykkel

5.2 DRØFTING

- Premisser for bærekraftig mobilitet i mellomstore byer?

For å komme frem til de foreslåtte premisserne for mobilitet kreves et bredt teori- og analysegrunnlag, ettersom begrepet er svært komplekst. Dette kommer frem av de foregående kapitlene. På de følgende sidene vil det innsamlete datamaterialet, teorigrunnlaget og de politiske føringene diskuteres, og lede frem til seks foreslåtte premisser for bærekraftig mobilitet i Arendal. Det vil tas utgangspunkt i matrisen på forrige side, som kort oppsummerer de viktigste forutsetningene som ligger til grunn.

Fra effektivitet til kvalitet

Dagens samfunn er preget av et stadig sterkere press på effektivisering og strenge økonomiske rammer. Et slikt fokus støttes av Arendal kommune sin satsning på å bygge E18 fra to- til firefeltsvei. Dette forsvare på et av hovedmålene i Nasjonale transportplan 2018 – 2029, som er *“Å bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet”* (Meld. St. 33 (2016 – 2017), s.27).

En bedret fremkommelighet i form av bredere veier går derfor i konflikt med målet om en omstilling mot et lavutslippsamfunn, og reduksjon av klimagassutslippene. Dette fordi en økt veikapasitet i mange tilfeller genererer mer trafikk og dermed økte klimagassutslipp (Strand, 2009).

Slik det ble nevnt i teorien kritiseres jaget etter å reise stadig raskere av Barnister (2011). Han trekker frem at tida er inne for å verdsette andre kvaliteter ved reiser annet enn de mest økonomiske løsningen. Dette støttes av Cresswell (2010) som ser mobilitet som bevegelse med mening, hvor meningene bak reisen er utslagsgivende for transportmidlet som velges. Dersom meningen med reisen er å komme seg raskest mulig frem til for eksempel arbeid, vil transportmidlet velges ut ifra dette.

Det er tydelig at dette er en etablerte kulturen også i Arendal. Tall fra spørreundersøkelsen viser at et stort flertall fra samtlige av områdene velger transportmiddel med et ønske om at det skal gå raskest og enklest mulig. I de aller fleste tilfelle er det da bilen som blir valgt.

Unntak finnes i sentrum hvor gange og sykkel også blir begrunnet med at det er raskt og enkelt. Dette kan ha sammenheng med tettheten og utvalget av funksjoner i nærhet til hjemmet, men her spiller antakeligvis antallet respondenter også inn på utfallet. Det er derfor tydelig at raske og enkle transportmidler er de viktigste begrunnelsene for transportvalg om en ser på gjennomsnittet for de ulike stedene.



Det er i Arendal som helhet det materielle verdisynet som er mest fremtredende når de bosatte skal velge transportmiddel. Likevel er det flere steder, og da spesielt på His, hvor det også finnes et etisk verdisyn. Dette overskygges i noen tilfeller av behovet for at det skal gå raskt og effektivt, men her finnes også unntak. De som reiser med kollektivt, sykkel eller gange oppgir blant annet at hensyn til miljø eller å få fysisk aktivitet er viktige begrunnelser.

Steder er farget av måten en ser verden på (Cresswell, 2004). Altså kan det bety at dersom en har et kapitalistisk syn på verden, så vil omgivelsene også bære preg av dette. Reiser og steder har derimot også både en

kulturell, sosial og helsemessig verdi, og mulig er tiden inne for å rette et større fokus mot disse kvalitetene ved reisen. Reiser kan også bidra til å styrke et steds identitet og ulikheter mellom steder (Berg, 2015). Å endre tankegangen til et helt samfunn er en tidkrevende prosess, hvor utformingen av infrastruktur og tilretteleggingen av transportmidler kan bidra til å fremheve disse kvalitetene.

Selv om trenden er en endring mot et mer saktegående samfunn, er det lite realistisk å se for seg et totalt bilfritt samfunn i en by som Arendal. Dette grunnet tetthet, befolkningsgrunnlag og avstander. Likevel kan en endring av tankegangen rette et større fokus på andre verdier med reisene. Dette kan mulig bidra til at innbyggerne vurderer andre måter å forflytte seg på, og ikke velger bilen i ren automatikk.

Å endre meningen med reisen inkluderer også å redusere behovet for å reise, som Barnister (2008) er nøye med å understreke, og som får støtte fra de nasjonale føringene. Dette krever en omstillingsprosess fra et samfunn som i lang tid har gått i retning av å reise stadig lengre for å gjøre de samme tingene. En reduksjon av reisebehovet vil være avhengig av rett areal – og transportplanlegging. Dette ved å tilby

daglige behov i nærhet til hjemmet, som av Øksenholt (2016) regnes som 450 meter (5- minutters områder). Her ligger mye av grunnlaget til å øke andelen syklende og gående.

Bærekraftig mobilitet handler derfor om å forstå hvilken mening ulike mennesker legger i reisen, som opplevelse, effektivitet, økonomi eller helse. Et viktig premiss for mobilitet i Arendal vil derfor være:

- Utvide innholdet i reisen, og se andre verdier av den, utover kvalitetene kostnad og tid

Tilknytning til steder og bruk av ressurser

Nasjonal transportplan legger frem målet om å ta i bruk steders eksisterende ressurser og strukturer på en effektiv måte. Skal en ta i bruk de stedlige ressursene må en også ha god kjennskap til hva de eksisterende ressursene er. Et sted består som kjent av både fysiske, funksjonelle sosiale og kulturelle forholdene (Nyseth, 2015). De fysiske forholdene ved et sted formes av daglig bruk og er påvirket av tilknytningen en har til steder (Røe, 2015). Det betyr at ulike steder har ulike forutsetninger. Dette kommer også tydelig frem av det innsamlede

datamaterielt fra de ulike stedene i Arendal. Det er oppsummert i matrisen tidligere i kapitlet, med den typiske "vestkanten" på His, "østkanten" på Saltrød med «barnevennlige» Myra og multikulturelle sentrum i midten av de to.

Tilknytning til steder kan fortelle mye om en persons identitet. En persons beskrivelse av sted kan fortelle mye om personens opplevelse av tilhørighet til stedet. I tilknytningen til steder ser en spennende nyanser mellom, men også innad, på de ulike stedene i Arendal. Her kommer en igjen inn på Bourdieus teori om habitus og "det sosiale rommet". Det er derimot ikke nok grunnlag til å gå dypere inn i disse forskjellene i denne oppgaven. Å ha kjennskap til slike forhold er likevel viktig i planleggingen av mobilitetssystemer ettersom det kan fortelle mye ulike grupper livstil, smak og opprettholdelsen av maktstrukturer i samfunnet.

På Saltrød er det flere som verdsetter de landlige omgivelsene med god plass, mens bosatte i sentrum trekker frem kvaliteter som kultur og sentralitet. Relasjoner til sted gir føringer for bruken av omgivelsene. Har en sterke relasjoner tilbake til historien eller minner om et sted, kan dette komme i konflikt med utbyggingen av ny infrastruktur

eller transformasjon av områder. På Saltrød ser en for eksempel tilfeller hvor det ytres et ønske om at ting skal være som de er, og at det ikke er ønskelig med en befolkningsvekst:

"Trenger ikke flere tilflyttere".

Mann, 35 – 44 år.

"Vi bor ikke oppå hverandre – vi har god plass og praktfull utsikt."

Dame 67 – 74 år.

Dette kan ha sammenheng med tilknytningen til stedet og ønske om å ha det slik en alltid har hatt det. Det kan også si noe om en sterk følelse av oss – og de andre, men her er datamaterialet for tynt til å kunne si noe mer enn kun antakelser.

Svarene fra spørreundersøkelsen viser at ulikhetene finnes også innad på et sted. Her skiller sentrum seg ut som et svært heterogent og komplekst miljø. His på sin side har en mer homogen oppfattelse av sitt eget bosted. Slike forhold spiller inn på planleggingen og prioriteringen av transportmidler. Desto mer multikulturell befolkning, desto mer komplekse steder (Massey, 1991).

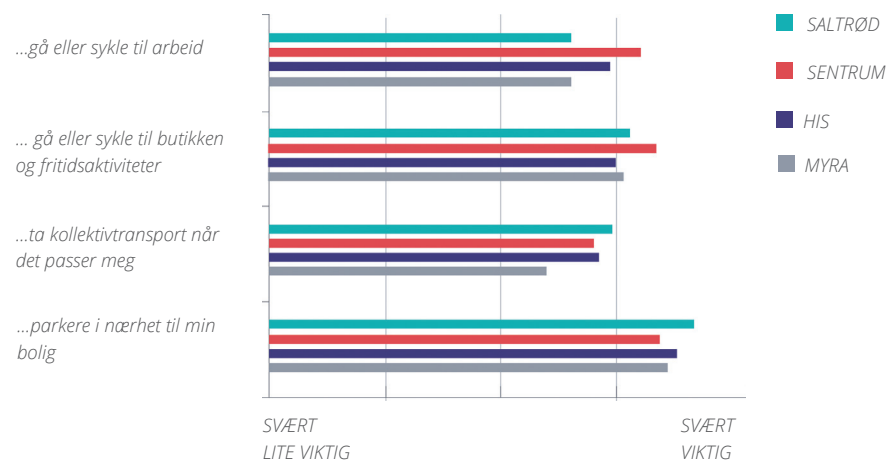
Dette er nødvendig kunnskap å ha i sammenheng med planleggingen av

bærekraftig mobilitet, nettopp fordi det vil kunne avdekke hindre og muligheter til å etablere enkelte transportformer. Det vil også kunne gi informasjon om hvilke tiltak som vil få størst oppslutning på ulike steder ut ifra holdnings- og handlingsmønstre som finnes. Det handler derfor om å legge til rette for at de riktige funksjonene er der hvor folk bor, som for eksempel gang – og sykkelavstand til daglige servicefunksjoner og tilbud av kollektiv. Å ha kjennskap til de sosiale og kulturelle forholdene er derfor viktig for å få frem alle disse ulikhetene, for deretter å komme med tilpassede transportløsninger.

Spesielt viktig vil dette være i tiden fremover hvor forflytningen mellom steder er blitt lettere. Tall fra Bypakke Arendal viser en forventet vekst på rundt 10 000 nye mennesker i Arendal frem mot 2040. Det er derfor mulig at dette vil gi en mer multikulturell befolkning. Det vil kreve en enda bedre forståelse av hvordan de ulike interessene og stedsbrukene kan samhandle i planleggingen av mobilitetsplanleggingen. Det gir premisset:

- Ha god kjennskap til både de stedlige ressursene, fremtidige utbyggingsplaner og de sosiale og kulturelle forholdene

HVOR VIKTIG ER MULIGHETEN TIL Å KUNNE...?



Sette mennesket i sentret av planleggingen

Fysisk tilrettelegging av ulike transportmidler legger føringer for hvilket transportmiddel som velges (Næss, 2015). Setter en bilen i senteret for planleggingen, vil de fysiske omgivelsene bære preg av dette, ved blant annet spredt boligutvikling, lange avstander og store parkeringsarealer. Det ser en på den historiske utviklingen fra bilen kom på markedet og frem til i dag. Utviklingen har resultert i stadig flere og lengre reiser. Slik det kommer frem av matrisen er det

en politisk enighet om å legge bedre til rette for kollektivt, sykkel og gange. Svar fra spørreundersøkelsen underbygger dette. Svært mange av respondentene svarte at det var ønskelig å ta i bruk alternativer til bilen dersom tilretteleggingen for disse transportmidlene hadde vært bedre.

Skal en oppnå det nasjonale nullvekstmålet må en derfor kunne tilby en bedre tilrettelegging av andre transportmidler som kan konkurrere mot bilen på tid, komfort og fleksibilitet. De større byene

sliter blant annet med kapasitetsproblemer. Utfordringene i Arendal er knyttet til den spredte bosetningen, og ikke vært streng nok i prioriteringene av kollektivruter der hvor kundegrunnlaget er størst. En slik planlegging har medført at kollektivtilbudet har blitt dyrt med lav frekvens og lite tidseffektive ruter. Her ser en igjen viktigheten av å fortette rundt kollektivknutepunktene. Dette kan gi grunnlag til et større kundegrunnlag på de allerede eksisterende rutene, som igjen kan bidra til en økt frekvens og rimeligere priser.

I tilfelle med Arendal kan det bety å legge bedre tilrette for ønskede transportmidler, i tillegg til å prioritere bort bilen. Det innebærer ikke bare bygging av ny vei og lignende utbygging, men også tilgangen til for eksempel parkering ved egen bolig i sentrumsområder, på arbeidsplasser i sentrum og steder som ligger langs kollektivakser.

For samtlige av de fire delområdene er det et flertall som trekker frem muligheten til å parkere i nærheten av bolig som viktig ved sitt bosted. Noe som er vektet høyere enn for eksempel muligheten til å sykle eller gå til butikken. Dette representerer kun flertallet og det finnes så klart unntak og nyanser av dette.

For mange av respondentene, spesielt barnefamilier, begrunnes tilgangen til parkering ved egen bolig som viktig for å få den generell hverdagslogistikk til å gå opp. Skal en for eksempel fjerne bilparkerings i byen eller ved boligområdene, er det viktig å kunne tilby gode alternativer. Det innebærer en tilrettelegging som tilfredsstillende disse behovene.

Slike forhold gjør det lite realistisk å se for seg et bilfritt samfunn, noe som heller ikke er hensikten. Det er da viktig at planleggerne tenker på hele reisekjeden fra dør til dør. Bilen byr ikke bare på utfordringer men åpner opp for nye muligheter. Dette ved å tenke kreativt og vurdere behovet for å eie egen bil.

Det betyr at skal en oppnå bærekraftig mobilitet må en sette mennesket og de menneskelige behovene i fokus og ikke bilens. Utforme byer og lokalsentrene etter dette, og tenke hele reisekjeder. Det inkluderer en kombinasjon av å gjøre andre transportmidler mer tilgjengelig, i tillegg til å legge "hindringer" for bilen. Det gir premisset:

- Tydelig målsetning, prioritering og tilrettelegging for menneskenes hverdagsreiser med miljøvennlig transport

Bredt nettverkssamarbeid og inkludering av interesser

Samtlige politiske føringer legger vekt på at et sterkere samarbeid både mellom stat, region, kommune og befolkning er nødvendig. Kommuneplanen har i tillegg et ønske om å gi alle like muligheter til å delta og bli hørt i planleggingen. Likevel er dette lite praktisert i arbeidet med Bypakke Arendal i dag. Det er et samarbeid mellom noen næringsaktører og mellom kommunene. Det er imidlertid lite inkludering av de lokale interessene.

De stedlige ressursene er, etter det relasjonelle stedsbegrepet, forstått som blant annet et resultat av historie og relasjoner til omgivelsene. Det er også preget av hvordan ulike mennesker tolker og definerer sine steder ut ifra sine relasjoner til sted og egen identitet. Det betyr at et steds ressurser vil defineres ulikt mellom mennesker i likhet med et steds identitet.

I hvilken grad et stedet ressurser defineres ulikt avhenger også av om stedet er befolket av mennesker fra samme sosiale og kulturelle bakgrunn. Dette ser en for eksempel på Saltrød hvor synet på eget bosted ikke var sammenfallende med hvordan de trodde andre ser på Saltrød som sted. Dersom beslutningstakerne ikke har tilgang på denne informasjonen er risikoen derfor større for at

det gjøres prioriteringer som ikke samsvarer med det de bosatte trenger eller ønsker.

Kommeplanen har et mål om å videreutvikle Eydehavn næringsområde for vekst øst i kommunen, noe som også vil påvirke Saltrød. Likevel ser en antydninger til at denne prioriteringen ikke er i tråd med beboernes ønsker for fremtiden. Denne antakelsen kommer frem av diskusjoner i diverse velforeninger, men mulig representerer dette kun én gruppe av beboerne. Her er det derimot ikke nok kunnskap og informasjon til å si noe sikkert. Det er likevel antydninger til en gnisning mellom kommunens mål og prioriteringer og befolkningens ønsker. Dette understreker viktigheten av å ha en god dialog og inkludering tidlig i prosessen.

Massey (1991) legger også frem at steder er fulle av interne konflikter. Det ser en ikke bare mellom de ulike delområdene i Arendal, men også innad på de ulike stedene. Tankene om fremtidig utvikling og synet på eget bosted er eksempler hvor disse konfliktene kommer til syne. På Myra er det et flertall kvinner som ønsker økt satsning på trygghet. For menn trekkes ønsket om bedre kollektivtilbud frem som det viktigste. Som utenforstående vil en ikke få innsikt i de interne konfliktene om en ikke har en dialog eller kjennskap til dette. Ofte er det slik at en

gruppe mennesker, har makten til å definere et steds ressurser utad. Ved en større inkludering av lokalbefolkningen vil en derfor få en bedre indikator på hvilke tanker ulike grupper av befolkningen har for sitt bosted i fremtiden.

Å prioritere bort bilen er en tøff avgjørelse. I en by som Arendal vil dette møte store protester. Det så en blant annet i desember 2016, hvor lokalavisen gikk ut med nyheten om et bilfritt sentrum i Arendal. Dette møtte mange innvendinger fra byens næringsdrivende og blandet respons blant byens beboere. En større inkludering vil derfor kunne bidra til et økt bevissthet og forståelse for de prioriteringene som gjøres i forbindelse med Bypakke Arendal. Dette støttes blant annet av både Barnister (2007), Stoknes (2015) og Tønnesen (2014).

Tønnesen (2014) legger til at et bredt nettverksamarbeid både, horisontalt og vertikalt, er viktig i arbeidet med bypakker. Dette mellom stat og kommune, og mellom kommuner. Det vil gi en større resistens, mer finansiering og et større press på å gjennomføre tiltak i tråd med de felles målene som er satt. Alle byene som er inkludert i Bypakke Arendal er små til mellomstore byer. Et samarbeid utover sine egen kommunegrenser er derfor ekstra

viktig for å kunne utnytte de midlene en har tilgjengelige. Dette vil bidra til en større helhet og bedre tilbud mellom byene. Informasjonen fra samtaler med sentrale personer i Bypakke Arendal viser at det både er et finansielt samarbeid, og en god dialog mellom byene. Staten er derimot involvert i mye mindre grad, både finansielt og i andre prosjekter.

Nye nasjonal transportplan la frem ønsket om at nullvekstmålet utvides til å inkludere alle byområder med fremtidig vekst og kapasitetsproblemer. Likevel er det en tydelig prioritering av de større byene. De mellomstore byene sliter som tidligere nevnt med mange av de samme utfordringene som de store, men med en mindre midler tilgjengelige. For at de mellomstore byene skal føle seg inkludert med en større forpliktelse ovenfor nullvekstmålet vil det være behov for et større statlig engasjement.

Et nettverkssamarbeid er derfor nødvendig for å få et større press på å gjennomføre tiltak i tråd med målet om å redusere bilbruken, men også for å få en større aksept og forståelse blant befolkningen i Arendal. Det gir premisset:

- God koordinering og kommunikasjon i alle ledd

Ett system – flere muligheter for fleksible og enkle løsninger

Slik det er nevnt tidligere er det et stort flertall av respondentene fra undersøkelsen som verdsetter at reisene skal gå raskt og enkelt. Dette forutsetter en økt tilgjengelighet av andre transportmidler. Det er derfor nødvendig med en fysisk tilrettelegging, itillegg en følelsen av at noe er tilgjengelig. Dette kan gjøres gjennom god informering om avganger, ruter og avstander.

For flere av stedene som for eksempel Myra oppgir flertallet at god dekning til kollektivtransport er avgang to til tre ganger i timen. Dagens tilbud på Myra er fire avganger i timen, altså over hva gjennomsnittet regner som god tilgang. Likevel ytres det en misnøye med dagens tilgang på kollektivtilbudet. Dette kan mulig være av mangel på oppdatert informasjon om det faktiske tilbudet. Å gjøre det enkelt å for eksempel velge kollektivt, krever brukervennlighet med tilstrekkelig informasjon, i tillegg til nærhet til holdeplass.

For at det skal gå raskt og enkelt å bruke kollektivt og andre transportmidler innbefatter det et system som er enkelt å bruke, for å unngå mye planlegging og koordinering i forkant av reisen. Den smarte mobiliteten presenterer hvordan teknologi kan brukes til å løse slike

utfordringer. Konseptet er å ta i bruk ny kommunikasjonsteknologi til å sette sammen eksisterende strukturer til en helhet med flere muligheter.

I byer som Arendal hvor midlene er mindre, er det ikke nødvendigvis snakk om å sette i gang nye prosjekter eller å bygge ny infrastruktur. Den nye informasjonsteknologien er derfor en smart måte å ta i bruk de allerede eksisterende strukturene på en mer effektiv måte. Et slikt konsept svarer til både befolkningens ønske om enkle løsninger, i tillegg til kommunale og nasjonale mål om en mer effektiv bruk av eksisterende strukturer.

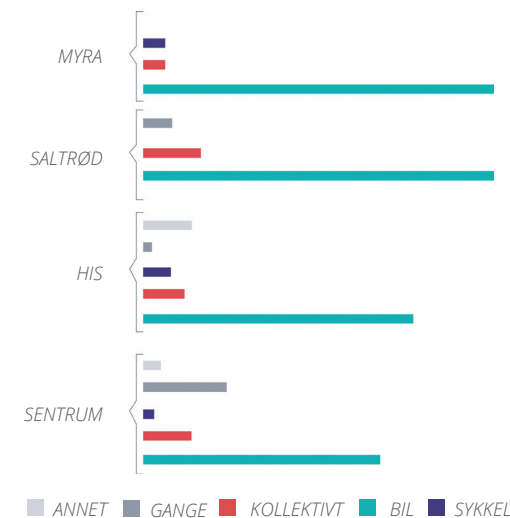
Enkle informasjonsverktøy for helhetlige og smarte systemer er derfor en viktig del av det å oppnå bærekraftig mobilitet. Det leder til premisset:

- Ett system – flere muligheter for fleksible og enkle løsninger.

Kompakt by gir redusert reisebehov?

"Det grønne skriftet" og ønske om å redusere bilbruken i byområdene legger press på å bygge tettere rundt kollektivknutepunktene både fra Nasjonal transportplan, regionsplanen og kommuneplanen. Dette er i samsvar med teorien om at en tettere

FORDELING AV TRANSPORTMIDLER PÅ ARBEIDSREISER



by med flere funksjoner i nærhet til bosted reduserer reisebehovet (Hanssen, 2015). Det innebærer å legge de daglige behovene i de tette områdene med nærhet til bolig og kollektivtilbud. De mer bilbaserte næringene, bør samles på et sted og plasseres utenfor de tette områdene.

Slik det er i Arendal i dag, er det mange bilbaserte næringer som er plassert spredt

og i noen tilfeller også innenfor lokalsentrene. Dette fører til flere bilreiser enn om all næringen hadde vært plassert på et sted. Unntaket er Stoa handelspark hvor disse næringene er samlet på et sted.

Neuman (2005) trekker frem at det kun er hensiktsmessig med en større tetthet dersom befolkningen også handler i samsvar med konseptet kompakt byutvikling. Ser en på det innsamlete datamaterialet er det en betydelig større prosentandel gående i sentrum kontra periferien. En mulig årsak kan være en høyere tetthet og et bedre utvalg av daglige behov i nærheten til hjemmet. Bosatte i sentrum har i gjennomsnitt kortere reisevei til arbeid, noe som kan være utslagsgivende for at flere går til arbeid enn de utenforliggende områdene.

Det som også viser seg er at til tross for den høye prosentandelen gangturer i sentrum, er det også et stort antall av respondentene som benytter bilen til arbeid. Dette selv på avstander under en kilometer. Det gir derfor ikke grunn til å anta at skille i reisevaner for de bosatte i sentrum og utenfor er så markant som først antatt. En kompakt byutvikling er derfor forutsatt at befolkningen også endrer sine holdninger og vaner, for å unngå bilbruk på de korte reisene. Dette underbygger Neumans teori om at en reduksjon av bilbruken er like mye

motivert av andre faktorer som for eksempel holdninger eller komfort, som av tetthet og nærhet til funksjoner.

På den andre siden er det også i sentrum og på His (som er det mest sentrumsnære området utenom sentrum) en finner flest som oppgir at de velger transportmiddel av hensyn til miljø eller egen helse. Av svarene som er oppgitt for valg av bosted er det mange som trekker frem sentralitet som en viktig kvalitet for sitt bosted. Det kan derfor være antydninger til at disse menneskene har valgt bosted nettopp på grunn av muligheten til å være mindre avhengige av bilen. Her er det derimot ikke nok grunnlag til å si noe sikkert.

Saltrød på sin side har mange respondenter som oppgir landlige og romslige omgivelser som kvaliteter med sitt bosted, og mulig er dette også begrunnelsen for at de valgte å bosette seg nettopp her. Å fortette i disse områdene vil derfor gå sterkt i mot det beboerne selv ser på som kvaliteter med eget bosted. Det bør derfor gjøres en nøye overveiing av behovet for fortetting, om en skal prioritere ut ifra beboernes egne ønsker.

I Arbeidet med bypakka bør det derfor gå like mye inn for å endre holdningene blant befolkningen som å den fysiske tilretteleggingen av ulike transportmidler og fortetting rundt knutepunktene. Det leder til premisset:

- Fortetting med forankring blant innbyggerne.

FORESLÅTTE PREMISSE

1. Utvide innholdet i reisen, og se andre verdier av den, utover kvalitetene kostnad og tid.
2. Ha god kjennskap til både de stedlige ressursene, fremtidige utbyggingsplaner og de sosiale og kulturelle forholdene.
3. Tydelig målsetning, prioritering og tilrettelegging for menneskenes hverdagsreiser med miljøvennlig transport.
4. God koordinering og kommunikasjon i alle ledd.
5. Ett system – flere muligheter for fleksible og enkle løsninger.
6. Fortetting med forankring blant innbyggerne.

For å oppnå bærekraftig mobilitet i Arendal er det viktig at alle premissene ses som en helhet.

6

LØSNINGSFORSLAG

- 6.1 Konseptuelle løsningsforslag
- 6.2 Prioritering av konsepter på delområder
- 6.3 Argumentasjon og mulige tiltak
- 6.4 Konklusjon



Figur 36

6.1 KONSEPTUELLE LØSNINGSFORSLAG

For å svare på de foreslåtte premissene vil det i denne delen av oppgaven presenteres mulige konsept som er tilpasset Arendal. Konseptene er på et overordnet nivå, og fleksible i bruk. Det vil si at det finnes flere måter å løse dem på, avhengige av stedets ressurser.

Det er valgt å ikke komme med konkrete fysiske løsninger i denne oppgaven. Dette fordi hovedfokuset har vært på å komme frem til premisser for bærekraftig mobilitet.

Konseptene er delt inn i sosio - kulturelle, fysiske og funksjonelle, og er kort presentert til venstre. En fylldigere beskrivelse vil bli presentert på de kommende sidene. Diagrammet på neste side illustrerer hvordan tiltakene svarer på premissene. Etter å ha presentert de ulike konseptene vil det komme anbefalinger til hvilke konsept som bør prioriteres på de ulike delområdene. Prioriteringene er basert på det datamaterialet som er samlet inn for denne oppgaven, som for noen av områdene ikke er fylldig nok.

SOSIO - KULTURELLE

HOLDNINGER 

MEDVIRKE 

DELE 

FYSISK

TETTHET 

PARKERING 

FUNKSJONELT

UTVIKLE LOKALSENTER 

BIL 

BUSS 

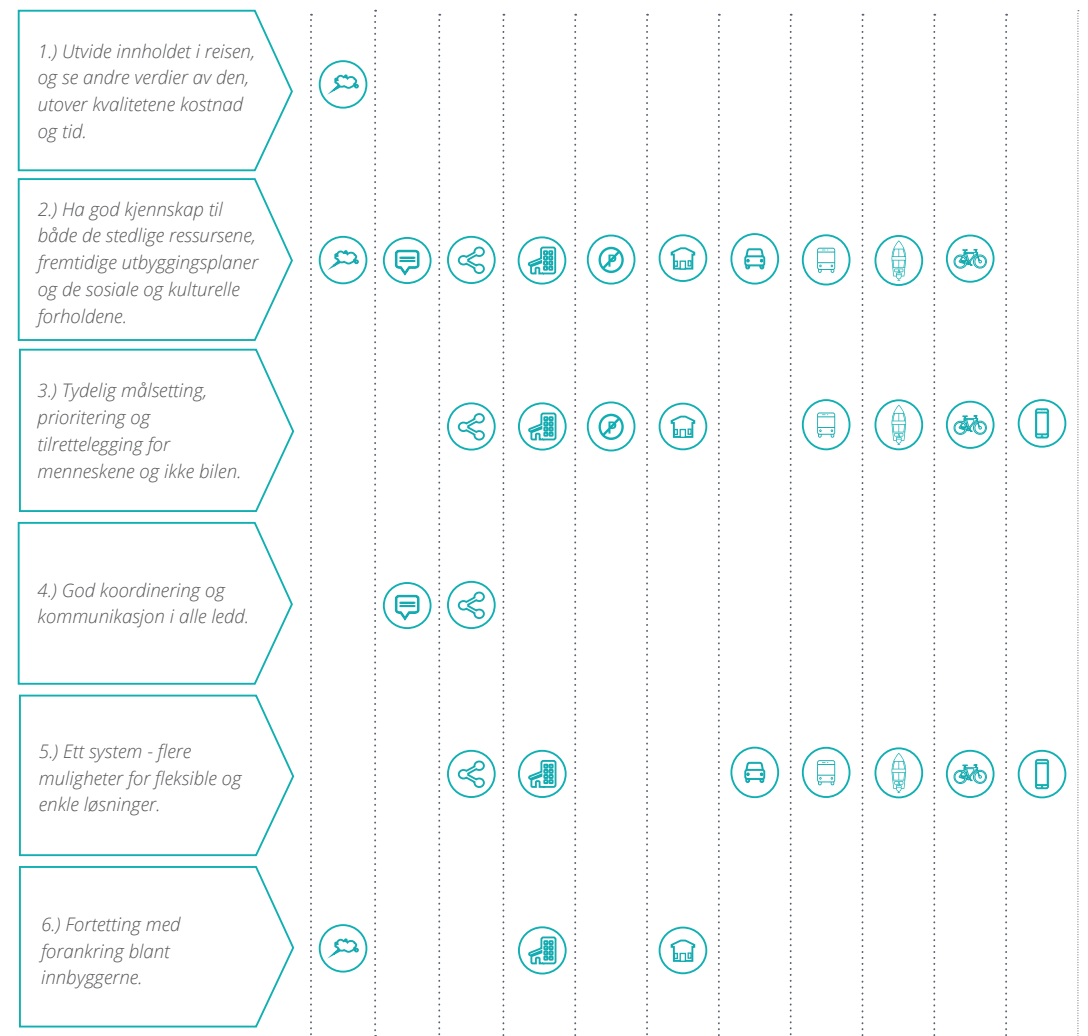
BÅT 

SYKKEL 

INFORMERING OG SØMLØSHET 

FORESLÅTTE PREMISSER

KONSEPT





HOLDNINGER

Slik det kommer frem av premissene er det helt nødvendig med en holdningsendring om en skal oppnå bærekraftig mobilitet i mellomstore byer. En holdningsendring inkluderer blant annet å ikke la bilen være standardinstilling, og endre måten en ser og forholder seg til bilen. Det er først og fremst de med lav inntekt og utdanning som kjører kollektivt i Arendal i dag. Dette kan gir assosiasjoner som noen mulig ikke vil forbindes med, og dermed være utslagsgivende for at transportmidlet ikke velges. For å få til en holdningsendring er slike fordommer nødt til å endres.

Å endre holdningene til et helt samfunn er en tidkrevende prosess som krever aktiv handling og langsiktig planlegging. Her må en starte allerede i barnehage og barenskole og deretter jobbe aktivt med ulike kampanjer, informering og motivasjon for alle brukegrupper. Holdningene er derimot iferd med å endre seg. Det ser en blant annet av det innsamlede datamaterialet, hvor flere ytrer et ønske om å redusere bilbruken av hensyn til blant annet miljø og egen helse. Likevel er det også en lang vei å gå før den etablerte bilkulturene er endret.

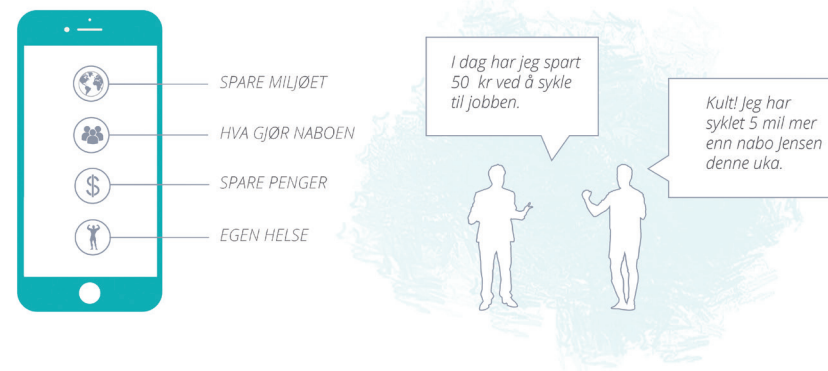
Trekker en parallellen til synet på røyking gikk det fra å være trendy til å bli harry i løpet av en tretti års periode. Omstillingen

tok tid og krevde store kampanjer og generelt opplysning av samfunnet om hvilke helseskadelige effekter røyken hadde på samfunnet og egen helse.

Lignende kampanjer kan også gjøres i Arendal, men med en positiv innramming av problemene. Dette ved å trekke frem hvilke fordeler som følger med en reduksjon av bilbruken. Kollektivselskapet AKT jobber aktivt med dette i dag, hvor de trekker frem de positive sidene ved å kjøre kollektivt.

Det er mer motiverende å endre holdninger om en ser at endringene fører til synlig handling (Stoknes, 2015). Det er det som gjøres i arbeidet med Bypakke Arendal i dag hvor bilistene betaler for å bedre kollektivtilbudet og forholdene for gående og syklende. Det er da viktig at disse midlene brukes på nettopp dette. Ikke bygging av nye bilveier, for å unngå kulturell og politisk polarisering som er lite motiverende for en holdningsendring (Stoknes, 2015).

En holdningsendring krever at både kommune, næring og privatpersoner går aktivt inn for en endring. Mulige tiltak er parkingday, "sykle til jobben" – aksjoner (noe som også trekkes frem i kommuneplanen) og generelt dulting i en retning av en mer bilfri hverdag.



Et annet mulig tiltak kan være en applikasjon inspirert av den en finner for røykesluttet. Her kan en velge hvilken faktor en er mest opptatt av. Eksempel kan være hva naboen gjør, miljø eller økonomi og dermed få motivasjon som er tilpasset de verdene og holdningene en finner hos ulike mennesker.

For å endre meningen med reisene må dette kombineres med å fremheve andre verdier ulike transportmidler har som opplevelsesverdi eller helsegevinst.



MEDVIRKE

Lokal medvirkning fra beboerne på de ulike stedene i Arendal inngår i premisset om å ha en god koordinering og kommunikasjon i alle ledd. Her må en tenke kreativt for å nå ut til alle, slik at mangfoldet av ulike stedsoppfattelser kommer frem i lyset.

I dag er den vanligste medvirkningsmetoden å ha åpne planmøter hvor befolkningen kan delta ved å si sin mening. Dette finnes det mange eksempler på i Arendal i dag. På slike møter er det derimot ofte de samme menneskene som kommer, og en vil derfor ikke nå ut til alle ledd.

Utfordringen blir derfor å fange opp dem som ikke ønsker å delta på slike møter. Nøkkelen er å tilby et lavterskeltilbud hvor en kan komme med bidrag. Dette kan for eksempel være å opprette en anonym medvirkningsnettside, ta i bruk metoder som barnetråkk eller lignende aktiviteter. Dette kan også kombineres med holdningskampanjer eller annen informering.

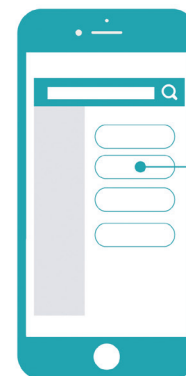




DELE

Slik det kom frem av diskusjonen er en i Arendal avhengig av å tenke kreativt når det kommer til utnyttelse av de strukturene og ressursene en har tilgjengelig. Det oppfordres derfor til å etablere en sterkere dele- kultur, som erstatter standarden å eie. Gode naboskap og kommunikasjon mellom naboer gir et godt grunnlag for et delesamfunn. Dette peker seg spesielt ut som gode kvaliteter på områdene His og Myra. Det gode sosiale miljøet trekkes her frem som spesielt med disse bostedene.

Løsningene som her foreslås er for eksempel en bilgarasje hvor et nabolag deler et visst antall biler. En slik ordning gir tilgang på bil de gangene det er absolutt nødvendig, men som vanligvis benytter andre alternativer. Det foreslås også å lage samkjøringsgrupper mellom nabolag, eller etablere ordninger inspirert av uber og Blabla car. Disse ordningene går ut på å registrere seg de gangene en har ledig plass i bilen. Et slikt tiltak vil skape et enda tettere naboskap. Ved å la leie være det nye eie vil en også redusere de sosiale ulikhetene for dem som ikke har råd til å eie sin egen bil.



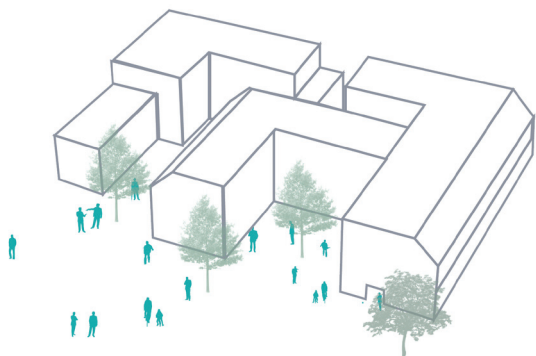
Vi kjører til fotball-
trening på Myra i dag,
har plass til 3 til.



TETHET

Konseptet fortetting går ut på å fortette der hvor det er hensiktsmessig og i nærheten av kollektivknutepunkt eller andre lokalsentre. Fortettingen vil først og fremst anbefales i sentrum og tilby en blanding av ulike funksjoner, som bolig, arbeid og fritid.

Fortettingen bør skje med kvalitet, som blant annet betyr å ha god kjennskap til både historie, byggetradisjon og dagens bruk av materiele. I tillegg til en nøye overveiing av hvor tett det er nødvendig å ha det i en by som Arendal. Forettingskonseptet skal bidra til å hindre videre byspredning som i Arendal har vært tendensene de siste årene.



PARKERING

Å sette mennesket i senteret for planleggingen, inkluderer også å redusere parkeringsmulighetene. Dette for å gjøre det mindre attraktivt og tilgjengelig å benytte seg av bilen til for eksempel arbeid. Det er derimot viktig at dette gjøres gradvis. Fjerner en litt og litt er det mindre brutalt enn å fjerne alt på en gang.

Det er også viktig at arealene som fjernes brukes til et bedre formål. Dette for at befolkningen ser at parkeringsarealene kan brukes til nye formål. Før en fjerner mulighetene til å parkere bør en kunne tilby gode alternativer til å bruke bilen. For å redusere parkeringsmulighetene inne i bysentret, er det mulig å etablere innfartsparkeringer for pendlere fra for eksempel Saltrød.

*Det var bra de fjernet
parkeirngen her, etter det har
folk strømmet til!*





LOKALSENTER

Slik det kommer frem av samtlige føringer så legges det vekt på at det skal tilbys daglige behov innenfor kort avstand til hjemmet uansett bosted. I følge Øksenholt (2016) bør en tilstrebe 5 minutters områder, som vil sin dagligvare innenfor 450 meter. Dette avhenger av en viss gjennomstrømning av mennesker for å få et stort nok kunde grunnlag. I følge Øksenholt er dette 3–5000 mennesker.

For samtlige av områdene regnes 500 meter som god tilgang til kollektivholdeplass, noe som indikerer at dette er en avstand en er villig til å gå før bilen velges. Konsept lokalsenter går derfor ut på å tilby dagligvarebutikk og holdeplass innenfor en 500 meters radius fra boligområdene. Dette for å redusere reisebehovet. Det er viktig å legge til at det lokalsenteret må balansere mellom å tilby et tilstrekkelig tilbud, men samtidig ikke utkonkurrere bysentrum.



BIL

Selvom det er ønskelig å redusere bilavhengigheten i Arendal er det lite realistisk å se for seg en totalt bilfri by med det første. Slik det ble nevnt under holdninger, er dette en omstillingsprosess som krever lang tid.

Konsept bil går derfor ut på at det i de tilfellene hvor en er avhengig av å bruke bilen, burde gå over til å bruke mer klimavennlige løsninger. Det innebærer blant annet å oppfordre til bruk av el- bil eller mindre plasskrevende biler.

Konsept bil fungerer også godt i kombinasjon med konsept dele, ettersom bilen da bidrar til fleksibilitet og samordning. Det er da snakk om å bruke de eksisterende bilene på en smartest mulig måte.

Det er viktig å presisere at meningen med dette konseptet er å gi bedre alternativ til den tradisjonelle bilen, kun når det er helt nødvendig å benytte seg av bil. Meningen er ikke at dette skal ta over for satsingen på kollektiv, sykkel og gange.





BUSS

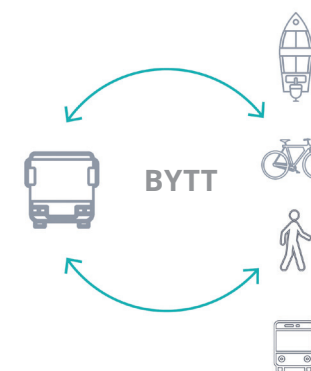
Utfordringene når det kommer til busstilgang i Arendal er det manglende tettheten og kundegrunnlaget til å kunne tilby et optimalt busstilbud som kan konkurrere mot bilen. I Arendal regner flertallet avgang fire ganger i timen som god tilgang på kollektivtransport og med en avstand på maks 500 meter holdeplass.

Mange av bussrutene kjører i dag med store busser som ikke er mer enn halvfulle. Det anbefales derfor å sette inn mindre busser på de mer avsidesliggende linjene med sømløse overganger til andre busser og transportmidler. Skal det lønne seg å benytte buss og ikke bil, er en avhengig av å sikre god fremkommelighet på veien, men også til holdeplassene.

Det betyr blant annet at holdeplasser har god tilknytning til omkringliggende sykkel- og gangnettverk og med godt vedlikehold som for eksempel brøyting av holdeplassene om vinteren. Å bedre busstilbudet gir også bieffekt til blant annet en økt andel gangturer og sykkel, det bør derfor legges tilrette for at det er lettere å ta med seg sykkel på bussen.



Selvkjørende busser er i dag under utvikling. Når dette kommer på markedet er det en gave for byer som Arendal. Midler som i dag går til å lønne bussjåfører kan da brukes til å sette inn flere busser med hyppigere avganger.



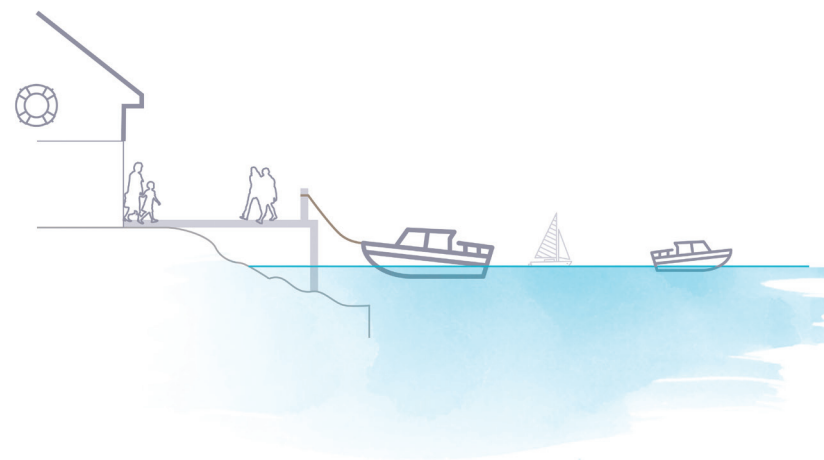


BÅT

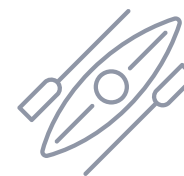
Store deler av Arendal ligger med tilknytning til sjøen, men er lite brukt som transportåre i dag. Kommunen legger i kommuneplanen frem et ønske om å bygge videre på den maritime profilen og utvide fergetilbudet. Dette svarer på premisset om å ha god kjennskap til stedlige ressurser for å bedre dra nytte av eksisterende strukturer.

Å bruke båt som transportmiddel er derfor et uutnyttet potensiale hvor fergetilbudet er svært begrenset i dag. Båt krever ikke bygging av ny vei og heller ikke mye vedlikeholdsarbeid. Å reise med båt vil også bidra til å styrke Arendals identitet som gammel sjøfartsby. I tillegg gir det en nærhet til naturen, med en frisk og en god opplevelse.

Konseptet åpner opp for muligheten til å leie egen båt, samkjøre med andre eller benytte fergetilbud til faste rutetider som det er godt informert om. I tillegg foreslås det å etablere tjenester som überbåt eller båtutleie. Her kan en åpne opp for muligheten til å benytte ulike båttyper til ulikt formål, noe som kan gi fleksibel og variert bruk som kan tilpasses ulike anledninger.



RASKT



FYSISK AKTIVITET



PRAKTISK



FRITID

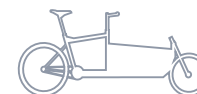


SYKKEL

Både nasjonale, regionale og kommunale mål ønsker en økt satsning og bedre tilrettelegging for sykkel. Konsept - sykkel innebærer derfor å bedre tilretteleggingen for sykkel i form av sykkelfelt med et særlig fokus på både den fysiske og følte tryggheten.

I tillegg foreslås det å gjøre sykkelen mer tilgjengelig for de som ikke eier sin egen. Dette ved å etablere bysykkel- ordning eller lignende i utleietjenester. Slike ordninger bør plasseres i tilknytning til kollektivknutepunktene. Det foreslås også å la sykkelen få større fokus i byen og legge til rette for flere sykkelparkeringer.

For at det å velge sykkel skal være enkelt og praktisk foreslås det å etablere sykkelverksteder i byen hvor en har tilgang på sykkelpumpe og lappesaker. Dette finner en gode eksempler på i blant annet Nederland. Slike verksteder bør plasseres i tilknytning til boligområder, dagligvarebutikk, skoler og lignende. I likhet med tilbudet av ulike båter til ulikt formål bør det også tilbys leiesykler som oppfyller ulike behov og ønsker.

ENKEL Å TA
MED PÅ BUSSFRAKTE BARNA
TIL BARNEHAGEN

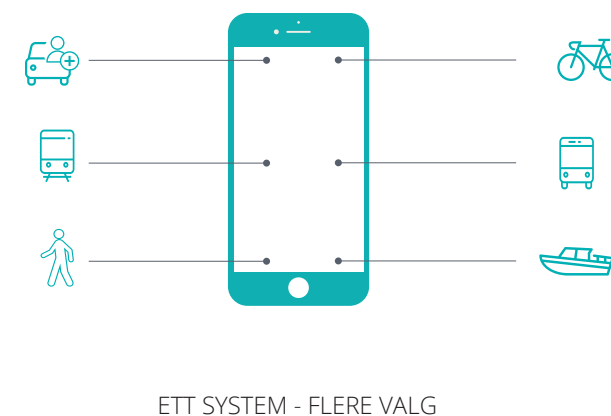
RASKT OG ENKELT



STORHANDELEN



EL - SYKKEL



INFORMERING OG SØMLØSHET

En bedre informering om dagens tilbud av transportmidler er nødvendig for å oppfylle premissene for bærekraftig mobilitet. For å gjøre det enklest mulig for brukerne, bør alle de overnevnte konseptene ses på som en helhet. Dette for å åpne opp for enkle løsninger med sømløse overganger mellom transportmidlene.

Dette svarer på premisset om å ha ett system med flere muligheter for å sikre fleksible og praktiske løsninger. Et slikt system forutsetter at alle de ulike aktørene er åpne for et samarbeid.

Det er flere måter å løse dette på. Den mest effektive løsningen som de fleste storbyene benytter seg av i dag, er en applikasjon som kobler alle de mulige transportmidlene sammen.

Dette gjøre det enkelt for brukeren ved å få forslag til reiseruter, en billett til alle transportmidlene og sanntid om avganger. Den nye teknologien som legges frem av "mobility as a service" (side 47) foreslår at brukerne kan legge inn fremtidige hendelser i en kalender som er koblet sammen med

transport- applikasjonen. På den måten kan ruten planlegges på forhånd av hendelsen, uten at brukerne trenger å foreta seg noe.

En slik applikasjon åpner også opp for muligheten til å for eksempel legge inn en chat- funksjon, som kan gjør det lettere for folk å samkjøre eller låne hverandres transportmidler. Ved å legge inn andre funksjoner som for eksempel belønningsordninger åpner en opp for mer personliggjøring og motivasjon for å endre reisevanene.



6.2 PRIORITERING AV KONSEPTER PÅ DELOMRÅDENE

Kartet til venstre viser et forslag til prioritering av de ulike konseptene på Myra, His, Saltrød og sentrum.

SOSIALT

HOLDNINGER 

MEDVIRKE 


DELE 


FYSISK


TETTHET 


PARKERING 


FUNKSJONELT


UTVIKLE LOKALSENTER 

BIL 

BUSS 

BÅT 

SYKKEL 

INFORMERING OG SØMLØSHET 

6.3 ARGUMENTASJON OG MULIGE TILTAK

6.3.1 SENTRUM



HOLDNINGER

Av det datamaterialet som er samlet inn er det delte holdninger i sentrumsområdet. Blant noen finnes en vilje til endring om alternativene til bil bedres. Andre ser ikke behovet for å redusere bilbruken. Det vil derfor være nødvendig med både en fysisk tilrettelegging, men også holdningsendrede tiltak. Kanskje kan en her spille på interessen for kultur og natur, som kulturbuss eller bedre båtforbindelse som gir nærhet til naturen.



MEDVIRKE

Sentrum har en svært heterogen sammensetning av mennesker, noe som gjør det ekstra viktig å drive med god medvirkning for å finne frem til løsninger som er fleksible og kan tilpasses dette mangfoldet.



TETTHET

Sentrum er det tetteste av de fire områdene. Det finnes likevel uutnyttede tomter og bygninger som brukes mer effektivt ved en funksjonsblanding, slik at flere funksjoner kan nås som gående.



PARKERING

Bilen har stor plass i bykjernen og boligområdene rundt. Sentrum har flere parkeringshus i fjellene som omgir byen, i tillegg til mye gateparkering. Det anbefales derfor at flere av gateparkeringene frigjøres.



BÅT

Som tidligere kanalby er forholdene lagt godt tilrette for å ha et bedre fergetilbud enn det som finnes i sentrum i dag.



SYKKEL

Av de fire områdene har sentrum den beste tilretteleggingen av sykkel. Likevel er det rom for store forbedringer. I tillegg bør det "dultes" i retning av økt sykkelbruk ved å blant annet tilby flere sykkelparkeringer, sykkelverksted eller bysykkelordning.



INFORMERING OG SØMLØSHET

Sentrum har flere muligheter til å bruke andre transportmidler enn bil, men all informasjonen er ikke samlet på et sted. Det bør derfor investeres i et system hvor alle transportmidlene ses som ett for sømløse overganger.



DULTING er en fin måte å påvirke folk til riktig handling. Her er det foreslått sykkelheis opp de bratte bakkene fra sentrum. Det anbefales også å prøve en bysykkelordning for å gjøre sykkelen mer tilgjengelig for alle.

*SØMLØSHET OG INFORMERING
Illustrasjonen viser hvordan en transportapp kobler alle de ulike reisealternativene sammen i Arendal.*



6.3.2 HIS



HOLDNINGER

På His er det flere som oppgir at de bryr seg om miljøet, egen helse og det gode naboskapet. Likevel er bilandelen høy. I arbeidet med å endre holdningene på His kan en derfor kjøre kampanjer som retter seg mot en bedret helse eller sammenlignes med naboen.



MEDVIRKE

Etter datamaterielet å dømme er det mange engasjerte mennesker på His, som bryr seg om fremtidig utvikling. Det gode naboskapet kan derfor brukes til å mobilisere disse meningene og gi et større press på beslutningstakerne.



DELE

Det kommer frem av datamaterialet at det er et godt sosialt samhold på His, det danner derfor et godt grunnlag for en dele- kultur.



TETTHET

Svært få boliger er plassert innfor lokalsentret på His, her er det derfor mulig med fortetting av boliger.



BUSS

Det ytres en stor misnøye med dagens busstilbud, det gjelder spesielt fra His og videre ut på Hisøya. Fra His og videre inn til sentrum er tilbudet tilstrekkelig etter beboernes egne kriterier til god tilgang. Det bør derfor satses på hyppigere avganger med mindre buss ut på Hisøya.



BÅT

I dag går det ferge fra sentrum til Hisøya, men ikke til His. Her ligger det et uutnyttet potensiale. De bosatte på His er også svært opptatte av nærheten til natur og miljø. Å tilby et bedre fergetilbud vil derfor fremme disse kvalitetene.



SYKKEL

Til tross for det noe kupert terrenget er det gode muligheter for å bedre sykkelnettet på His. Det er i dag et eget sykkelfelt fra His inn til sentrum, flere av beboerne trekker frem at det er ønskelig med en forbedring. Å ha et trygt og godt sykkelnett vektet svært høyt på His.



INFORMERING OG SØMLØSHET

For at konspetet om dele- kultur og sømløshet mellom transportmidlene skal fungere må en ha en bedre informering om dagens tilbud. Transport- appen bør derfor ikke bare brukes til å informere om ulike transportmidler, men kan brukes til å koordinere samkjøring eller andre bildeletjenester.



DELE; Gode naboskap gir tillitt og samhold. Det finner en på His. Et godt samhold gir et bra utgangspunkt for ulike deleordninger som for eksempel en garasje med felles biler.

6.3.3 MYRA



HOLDNINGER

I likhet med de andre områdene er det nødvendig med en holdningsendring også på Myra, men først og fremst er det nødvendig med en bedre og tryggere tilrettelegging for gående og syklende.



MEDVIRKE

Å la beboerne få medvirke er viktig også på Myra. Her kan en for eksempel bruke barnetråkk eller lignende grunnet den høye barneandelen.



DELE

På Myra blir det gode miljøet trukket frem som en viktig kvalitet. Det fremstår som et dugnadssamfunn hvor innbyggerne hjelper hverandre. Dette bør en utnytte til å organisere hente og bringe gruppe eller felles - garasjer.



TETTHET

Det er forventet en stor vekst på Myra i årene som kommer. Det betyr at nye boliger bør plasseres i nærheten av lokalsentret. Her er det også potensiale for flere nye boliger.



LOKALSENTER

Myra er det eneste av de fire områdene som ikke har tilgang på en dagligvarebutikk innenfor sitt lokalsenter. Det anbefales derfor å opprette et slikt tilbud. Ettersom Myra disponerer både videregående og idrettsanlegg, er det grunn til å anta at det er nok gjennomfart i området til å dekke kundegrunnlaget som kreves.



BIL

I kombinasjon med konspetet- dele, kan bilen brukes kun de gangene det virkelig er behov for det. For eksempel til storhandel eller generell hverdagslogistikk for barnefamilier på Myra.



BUSS

Det foreslås å sette opp mindre busser til Myra, med hyppigere avganger, og mer direkte ruter. Det bør også være lett å ta med seg sykkelen på bussen.



SYKKEL

De bosatte på Myra ser på stedet som et sporty miljø med mange unge mennesker. Det legger et godt grunnlag til å få folk til å bruke sykkelen mer. De bosatte ønsker seg bedre tilrettelegging og tryggere veier om det skal skje.



INFORMERING OG SØMLØSHET

Myra vil også ha behov for å ha god infomering om transportmiddelvalg, rutetider og avstander. Slik det kom frem av diskusjonen er det et stort behov for bedre informering av bussavgangene.

SYKKEL; på Myra er det et sporty miljø som gir et god utgangspunkt for sykling. Det foreslås å legge bedre tilrette med for eksempel sykkelfelt og sykkelverksted i tilknytning til skolen og idrettsanlegget.



6.3.4 SALTRØD



HOLDNINGER

På Saltrød som ellers i Arendal er det en sterk bilkultur. Det bør derfor jobbes aktivt med holdninger til bilbruk og fremtidig utvikling. Tilhørighet og identitet trekkes frem som viktig for valg av bosted ifølge svar fra undersøkelsen. Mulig må en spille på denne identiteten og bedre Saltrød sitt rykte utad for at en holdningsendring skal skje.



MEDVIRKE

Av datamaterialet kommer det som nevnt frem tendenser til en gnisning mellom beboerne og kommunens prioriteringer. Her vil det derfor være ekstra viktig med en god medvirkningsprosess.



PARKERING

Utenfor Saltrødsentret er det store områder som er satt av til parkering. Det anbefales derfor å fjerne noen av disse og benytte arealene til å utvikle et godt møtested for lokalbefolkningen. Et annet mulig tiltak er å legge tilrette for en pendlerparkering i nærheten av knutepunktet for buss. Dette for å gjøre det lettere for arbeidspendlerne å bruke bussen til arbeid.



BIL

Mange av de bosatte på Saltrød har lang avstand til arbeid. Et manglende busstilbud innad på Saltrød kan derfor gjøre det nødvendig med bil for mange. For dem som ikke har gode nok alternativer til bil, bør det bør oppfordre til å bytte til mindre plasskrevende og klimavennlige biler.



BUSS

Slik er i dag så er det ikke et tilstrekkelig busstilbud på Saltrød. Et mulig tiltak er derfor å redusere busstørrelsen og heller sette opp hyppigere avganger. I tillegg bør det tilbys et bedre rutetilbud innad på Saltrød, men det forutsetter et større kundegrunnlag enn i dag om det skal være økonomisk forsvarlig.



BÅT

Saltrød har en tidligere historie som et viktig sted for skiftsverftet. Med den strategiske plasseringen ved havnet bør dette potensiale derfor videreutvikles. Her kan en også bygge på tilhørighetsfølelsen til de bosatte og mulig vil dette bidra til en endring av holdningene også.



SYKKEL

Det er langt å sykle fra Saltrød inn til sentrum, men grunnet lite terrengforskjeller tar det ikke mer enn en halvtimes tid. Det bør derfor legges bedre tilrette for sykkel på Saltrød. Spesielt med tanke på sykkelparkering og trygge sykkelveier. Dette er også et ønske fra spesielt de mannlige beboerne på Saltrød.



INFORMERING OG SØMLØSHET

Saltrød vil også ha behov for å ha god infomering om transportmiddelvalg, rutetider og avstander.



BÅT ; Med historie som tidligere viktig skiftsverft foreslås det å etablere en bedre båtforbindelse for eksempel mellom sentrum og Saltrød. Enten ved å dele eller leie båter eller utvikle et eget fergetilbud.

6.3.5 MULIGE TILTAK FOR EN HOLDNINGSENDRING



5 ÅR

*FÅR SIN FØRSTE SYKKEL
Får sin første sykkel i femårs gave.*

*BARNETRÅKK
Skolen deltar på barnetråkk.*

**BARNE-
TRÅKK**

*TAR IKKE LAPPEN
18 år, men velger å ikke ta lappen siden transportsystemet har gode alternativer til bil.*



*SYKKELOPLÆRING
Deltar på sykkelopplæring med Myra sykkelgård.*



*PARKING - DAY
Barneskolen bidrar med egen stand på parking-day i Arendal.*

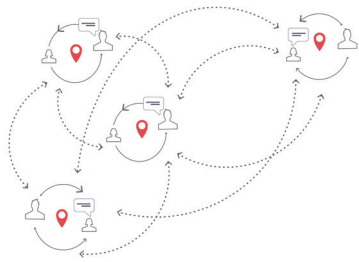


Perge med mer spennende aktiviteter som ikke ha bil.

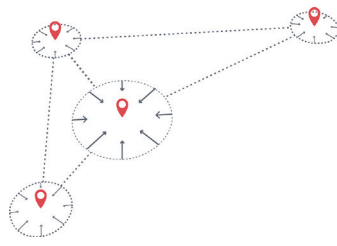
**EUROPEAN
MOBILITY
WEEK**



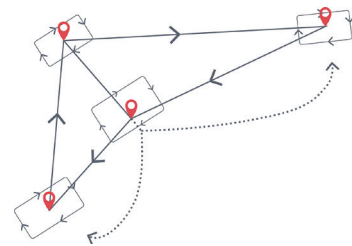
6.3.6 HELTHETLIG BRUK OG SØMLØSEOVERGANGER



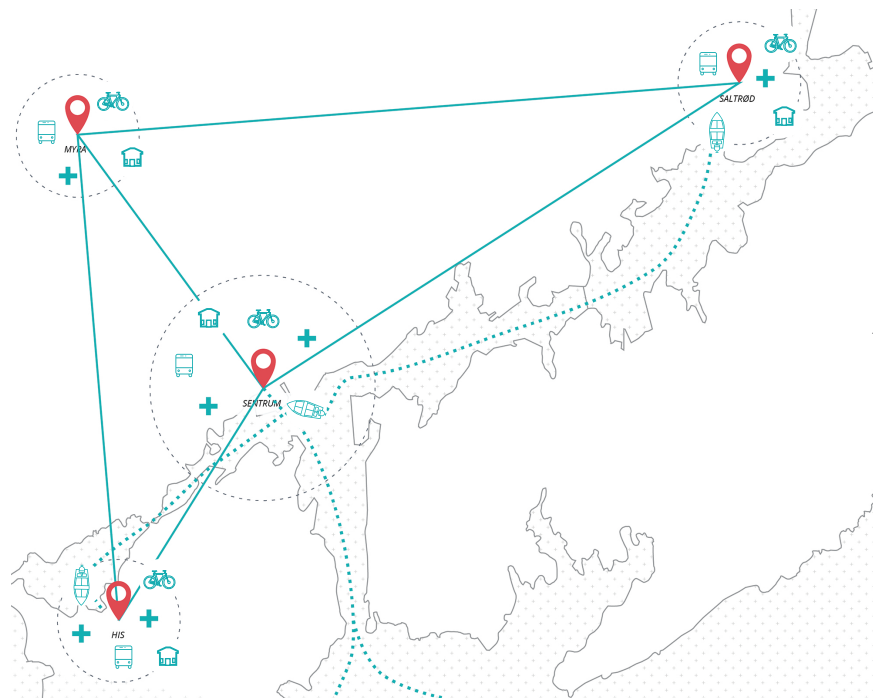
KOMMUNIKASJON MELLOM OG INNAD I LOKALSENTRENE



FORTETTE LANGS KOLLEKTIVAKSE

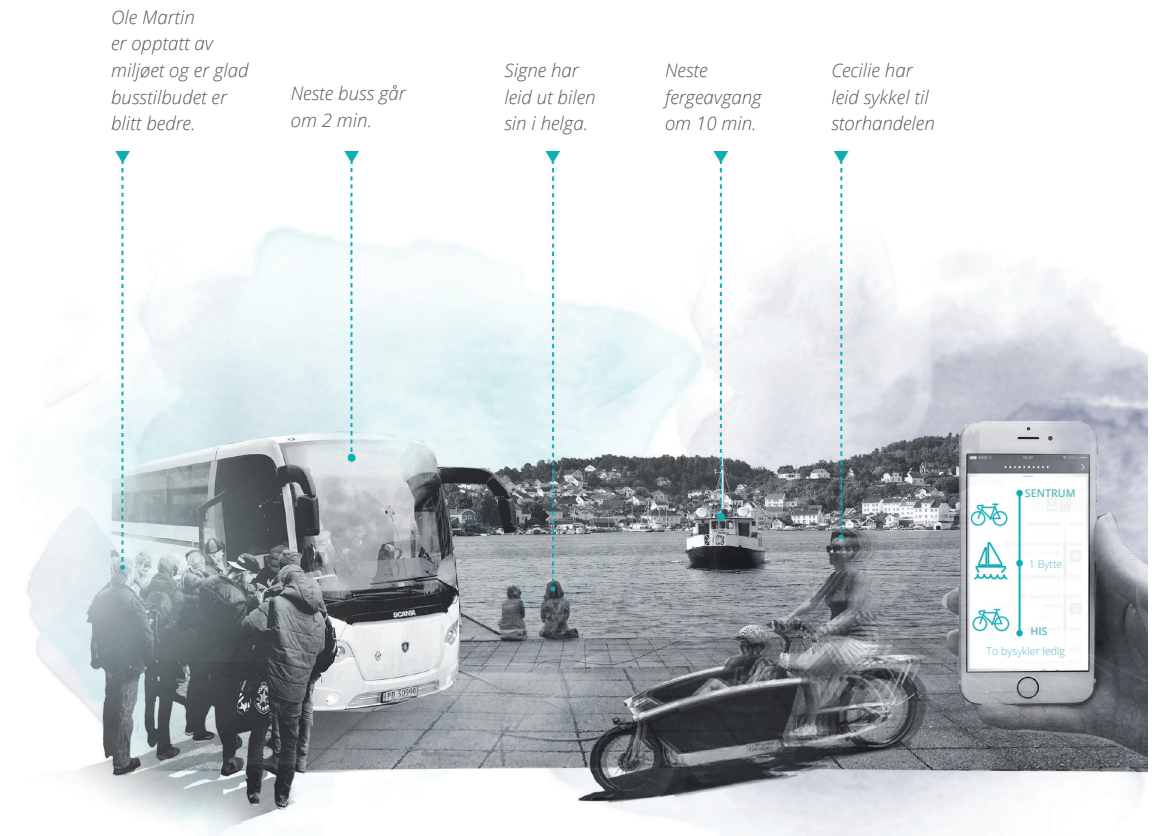


GOD KOLLEKTIVTILGANG BÅDE INNAD OG MELLOM LOKALSENTRER



HELHETLIGE SYSTEMER SOM KOORSPONDERER

- BÅT
- DAGLIGE BEHOV INNENFOR LOKALSENTRER
- SYKKEL
- BUSS
- FORTETTE



Ole Martin er opptatt av miljøet og er glad busstilbudet er blitt bedre.

Neste buss går om 2 min.

Signe har leid ut bilen sin i helga.

Neste fergeavgang om 10 min.

Cecilie har leid sykkel til storhandelen

ETT SYSTEM ...flere muligheter. Illustrasjonene viser hvordan ulike transportmidler kan korespondere i Arendal, og hvordan ett system med all informasjon kan gjøre det brukervennlig for beboerne

6.4 KONKLUSJON

Det har i denne oppgaven vært snakk om mobilitet i en bymessig sammenheng, med fokus på de mellomstore byene og en bærekraftige og sosio- kulturell tilnærming.

Mange av de mellomstore byene kan forvente en kraftig befolkningsvekst de kommende årene. Dette stiller krav til et transportsystem som kan svare til denne veksten. Skal en oppnå målene om mer bærekraftige og sunne byer, er det viktig at dette gjøres på rett måte. Det er derfor ikke bare et behov, men også potensiale for en bærekraftig mobilitetsplanlegging i mellomstore byer. Det som derimot skiller dem fra de store er generelt mindre forhold både knyttet til befolkningsmengde, tetthet, mangfold og statlig engasjement. I tillegg til en godt etablert bilkultur og - strukturer.

De foreslåtte premissene er et resultat av en analyse og prioritering av forutsetningene til fire delområder i Arendal. Fire områder som tydelig skiller seg fra hverandre både fysisk, funksjonelt og sosialt. Premissene er derfor basert på et mangesidig analysegrunnlag. Det er derfor grunn til å anta at premissene kan ha en overføringsverdi for andre

mellomstore byer, med mange av de samme forutsetningene som Arendal. De konseptuelle løsningene er i noen grad overførbare, men må tilpasses ut ifra ulike steders ressurser.

Å redusere bilbruken og reisebehovet krever omstilling av en hel kultur. Det gjør det nødvendig å ha kjennskap til de sosiale og kulturelle forholdene som finnes blant befolkningen. Dette kan gi svar på hvorfor en bilkultur er bygd opp, hvilke maktrelasjoner som knyttes til ulike transportmidler og statusen det gir. I tillegg vil en få innsikt i befolkningens egne begrunnelser for valg av både bosted og transportmidler. Nyttig informasjon om en skal vite hvilke tiltak som er mest hensiktsmessig på de ulike stedene. På den måten vil en få en mer økonomisk og målrettet planlegging med en høy grad av sosial inkludering.

Svaret på hovedproblemstillingen om "Hvordan en kan oppnå bærekraftig mobilitet i mellomstore byer?", kan oppsummeres i seks foreslåtte premisser:

- Utvide innholdet i reisen, og se andre verdier av den, utover kvalitetene kostnad og tid

- Ha god kjennskap til både de stedlige ressursene, fremtidige utbyggingsplaner og de sosiale og kulturelle forholdene

- Tydelig målsetning, prioritering og tilrettelegging for menneskenes hverdagsreiser med miljøvennlig transport

- God koordinering og kommunikasjon i alle ledd

- Ett system – flere muligheter for fleksible og enkle løsninger

- Fortetting med forankring blant innbyggerne

Det er viktig at disse premissene ses i sammenheng, et premiss alene oppfyller ikke bærekraftig mobilitet. De ulike premissene kan derimot vektet forskjellig ut ifra steders ulike forutsetninger.

Bærekraftig mobilitet i mellomstore byer handler om å ha en felles tanke om å redusere bilbruken og reisebehovet. Dette gjøres ved å sette menneskets behov i sentrum av planleggingen, og ved en helhetlig bruk av eksisterende ressurser og strukturer for fleksible og sømløse transportløsninger.

7

AVSLUTNING

- 7.1** Refleksjon
- 7.2** Litteraturliste
- 7.3** Figurliste



Figur 37

7.1 REFLEKSJON

Premissene for bærekraftig mobilitet som det konkluderes med i denne oppgaven er kun basert på analyser fra Arendal. Skal en virkelig kunne vurdere overføringsverdi til andre byer vil det være behov for lignende analyser av andre mellomstore byer. Først da vil en kunne ha grunnlag til å komme opp med premisser som kan generaliseres. Lite forskning er gjort både på begrepet mobilitet, men også på den mellomstore byen. Det er derfor et stort behov for videre forskning i tiden fremover.

Skal en oppnå en bærekraftig mobilitet i mellomstore byer, er en også avhengig av et større statlig engasjement og prioritering av den mellomstore byen. Dersom en virkelig ønsker en utvikling i retning bærekraftig mobilitet, forutsetter dette også en politisk enighet hvor prioriteringer og handlinger samsvarer med det overordnede målet om å redusere bilbruken. Dette for å unngå politisk polarisering, og for å motivere byens beboere til en holdningsendring.

Et viktig fokus i denne oppgaven har vært å ha en sosio-kulturell tilnærming til planleggingen av bytransport. Dette har krevd å sette seg inn i et nytt fagfelt, noe som til tider har vært svært krevende, men i hovedsak utrolig spennende. Det tar tid å sette seg inn i et nytt fagfelt og desto lengre

inn i prosessen jeg kom, desto mer innså jeg at jeg ikke hadde kunnskaper om. Det dukket stadig opp nye perspektiver, ideer og teorier. Det er derfor mye som burde vært inkludert i denne oppgaven men som det verken var tid, kapasitet eller tilstrekkelig med kunnskap til å gå dypere inn i. Dette er en masteroppgave i landskapsarkitektur og det var derfor dette perspektivet som måtte veie tyngst. Likevel har jeg hatt stor glede av å få en innsikt i dette fagfeltet.

Det som derimot er blitt tydelig for meg i løpet av prosessen er behovet for at de sosio-kulturelle forholdene i større grad innlemmes i arbeidet med fremtidig bytransport. Dette for å kunne dra nytte av de ressursene en har tilgjengelig og for å ha et godt nok grunnlag til å prioritere riktige løsninger på rett sted. En kobling til de sosio-kulturelle forholdene er viktig i sammenheng med begrepet mobilitet, men også i utdannelsen av fremtidige landskapsarkitekter. Det vil være et behov for et tettere samarbeid mellom disse fagfeltene i tiden fremtiden. Ettersom tverrfaglighet er nøkkelen til å oppnå bærekraftig mobilitet i byene våre.

Spørreundersøkelsen tok mer tid en forventet og kunne med fordel ha startet tidligere. Likevel var det nødvendig å sette

seg inn i temaet for å kunne utforme de rette spørsmålene. Datamaterialet viser ikke et godt nok representativt utvalg til å kunne generaliseres. Å få inn nok svar fra de ulike områdene var vanskeligere og mer tidkrevende enn forventet. Dette kunne med fordel ha vært planlagt bedre på forhånd. Det største ønsket var derimot å få frem at det er ulikheter, men også flere likheter, mellom de ulike områdene i Arendal. Dette understreker nødvendigheten av å ha en slik kunnskap i planleggingen av bytransport. Det er ikke blitt gjort en grundig analyse av de interne konfliktene mellom delområdene, det var det både for lite datamateriale, for liten tid og for lite bakgrunnskunnskap til å kunne si noe om. Her er det derimot mye som Bypakke Arendal kan jobbe videre med.

Det er mye som tas opp i denne oppgaven som jeg gjerne skulle gått dypere inn i eller analysert mer. Utover i prosessen fikk jeg ny forståelse for ting, og jeg innser derfor at mange ting burde ha vært gjort annerledes. Dette er derimot en del av prosessen og jeg opplever selv en faglig utvikling ved å se nye perspektiver av faget. Jeg håper oppgaven kan være et nyttig bidrag i det videre arbeidet med Bypakke Arendal og fremtidig forskning på mobilitet. Jeg gleder meg til å følge utviklingen!



7.2 LITTERATURLISTE

Agnew, J. A. (1987) *Place and politics*, The geographical mediation of state and society. New York: Routledge.

AKT (2017). *Agder kollektivtrafikk as*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.akt.no> [Lest dato: 25.03.17].

Amundsen, A.H. og Berge G. (2001) *Holdninger og transportmiddelvalg – en mulighetsstudie*. Rapport nr. 512/2001. Oslo: Transport økonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=11424> [Lest: 13.01.17].

Arendal havn (2015). *Historie*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://arendalhavn.no/arendal-havn/historien/> [Lest dato: 25.03.17].

Arendal kommune (2011) *Kommuneplan 2011 – 2021*. Vedtatt 16.juni 2011 Tilgjengelig fra: <https://www.arendal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?MId1=657&Filld=237 > [Lest: 20.03.17].

Arkivportalen. (1991). *Hisøy kommune*. [Internett]. Tilgjengelig fra: < http://www.arkivportalen.no/side/aktor/detaljer?aktorId=no-AAKS_arkiv00000062116 > [Lest dato: 12.04.17].

Asheim, V. og Elgersma, A. (1998) *Landskapsregioner i Norge – landskapsbeskrivelser*. NIOS rapport 2/98. Ås: Norsk institutt for jord- og skogkartlegging.

Aure, M., Gunnerud, N., Cruickshank, J. og Dale B. (2015A) *Med sans for sted, nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget.

Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (2015B) *Sted – nye teorier i en norsk kontekst*. I: Aure, M., Berg, N.G., Cruickshank, J. og Dale, B. red. *Med sans for sted, nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget. 13 – 29.

Aust Agder fylkeskommune og Vest Agder fylkeskommune (2010) *Regionplan Agder 2020*. Tilgjengelig fra: <http://www.vaf.no/media/1961144/regionplan_agder_2020_au4c1.pdf > [Lest: 21.03.17].

Aust – Agder fylkeskommune (2015) *Regional transportplan Agder 2015 – 2027*. Tilgjengelig fra: <https://www.austagderfk.no/contentassets/72eb871bb0ab41f587fd092218bc3432/rtp-vedtatt-versjon-16-juni.pdf> [Lest: 21.03.17].

Aust- Agder kulturhistoriske senter. (2006) *Skipsbygging i Stokken*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.aaks.no/Eydehavn/samfunnet/forindustrielt/skipsbygging.html> [Lest dato: 12.04.17].

Aust- Agder kulturhistoriske senter. (2007) *Stokken kommune*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.aaks.no/Eydehavn/Stokken%20kommune/> [Lest dato: 12.04.17].

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy* [Internett],15 (2), 73-80. Tilgjengelig fra: < http://ac.els-cdn.com/S0967070X07000820/1-s2.0-S0967070X07000820-main.pdf?_tid=1de54dbe-3000-11e7-84b8-00000aab0f27&acdnat=1493816453_3bc801aefdf9bfc4e3ba5a70cd5457> [Lest 13.01.17]

Banister, D. (2011). The trilogy of distance, speed and time. *Journal of transport geography* [Internett], 19, 950 – 959. Tilgjengelig fra: <http://ac.els-cdn.com/S0966692310001973/1-s2.0-S0966692310001973-main.pdf?_tid=ce680024-ede2-11e6-84d1-00000aacb361&acdnat=1486547086_ed251f4cc1035b8ea5ee16d7b115446d> [Lest 08.02.17]

Benevolo, C., Dameri, R.P., D'Auria, B. (2016) Smart Mobility in Smart City. I: Torr, T., Braccini, A., Spinelli, R. (eds) Empowering Organizations. *Lecture Notes in Information Systems and Organisation*, [Internett], 11, 13 – 28. Tilgjengelig fra: <http://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-23784-8_2> [Lest 02.03.17]

Berg, N.G.og Dale, B. (2015) *Sted – noen nyere teoretiske tilnærminger og debater*. I: Aure, M., Berg, N.G., Cruickshank, J. og Dale, B. red. *Med sans for sted, nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 31- 46.

Bokmålsordboka (2017) *Sted*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=+sted&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=begge> [Lest dato: 30.01.17].

Bypakke Arendal (2017) *Samletabell* [Upublisert manuskript].

Christiansen, P., Hald, M. og Nenseth, V. (2012) *Indikatorer for miljøvennlig bytransport i Norge – sammenhenger og sammenligninger*. Rapport nr. 1210/2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Cresswell, T. (2004) *Place: a short introduction*. Oxford: Blackwell publishing Ltd.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics og mobility. *Environment and planning D:Society and space*, 28(1), 17 – 3. Tilgjengelig fra: http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1068/d11407 (Lest 30.01.17)

Ellis, I.O., Haugsbø, M.S. og Johansson, M. (2015) *Reisevaner i Arendalsregionen 2013/14*. Rapport nr. 62/2015. Oslo: Urbanet Analyse (lest 13.02.17).

ERTRAC Working group on urban mobility (2016) *Integrated urban mobility roadmap*. Tilgjengelig fra:http://www.ertrac.org/uploads/documentssearch/id45/2017%20ERTRAC%20Urban%20Mobility%20Roadmap%20-%20web.pdf [Lest: 13.01.17].

Fertner, C., Giffinger, R., Kalasek, R., Kramar, H., Pichler-Milanovic, N. og Meijers, E. (2007) *Smart cities, Ranking of European medium-sized cities*. Oktober 2007. Wien: Vienna University of T echnology.

Forente nasjoner (2015) *FN' s bærekraftsmål* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.fn.no/Tema/FNs-baerekraftsmaal/Dette-er-FNs-baerekraftsmaal> [Lest dato: 24.01.17].

Hanssen, G.S., Hofstad, H., Saglie, I., Næss, P. og Røe, P.G. (2015) *Hvorfor studere den kompakte byen?*. I: Hanssen, G.S., Hofstad, H. og Saglie, I.red.*Kompakt byutvikling*. Oslo: Universitetsforlaget, 13 – 25.

Hjorthol, R. (2012) *Endring i befolkningens reisevaner i en 25-årsperiode – trender og drivkrefter*. Rapport nr. 1190/2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., og Uteng, T.P. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 nøkkelrapport*. Rapport nr. 1383/2014. Oslo: Transport økonomisk institutt

Kanalselskapet (2017). *Kanalselskapet – historikk* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.kanalselskapet.no/kanalselskapet/historikk/> [Lest dato: 25.03.17].

Khox, L., Kløcker, T. W., Lieng, R., Neegaard, Ø. og Nilsen, H.B. (2015) *Levekårsrapport 2014, oversikt over levekår og faktorer som påvirker helsetilstanden*. Arendal kommune. (lest: 13.02.17).

Lange, E.(2015) *Bilismen slår igjennom* [Internett]. Oslo: Universitetet i Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.norgeshistorie.no/velferdsstat-og-vestvending/kommunikasjon-og-kunnskap/1811-bilismen-slar-gjennom.html > [30.01.17].

Lillebye, E. (2014). *Intraduksjon til gateplanlegging*. Rapport nr.250. Oslo: Statens vegvesen.

MaasGlobal (2016) *How to discover freedom of mobility with Whim* [Internett]. Tilgjengelig fra: < https://www.youtube.com/watch?v=8eAn14KQpp4> [Sett dato: 14.03.17].

MaasGlobal (2017) *MaaS as a concept* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://maas.global/maas-as-a-concept/> [Lest dato: 14.03.17].

Massey, D. (1991). *A global sense of place*. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.aughty.org/pdf/global_sense_place.pdf> [Lest 22.04.17].

- Massey, D. (2005). *For space*. London: SAGE PublicationsLtd.
- Meld. St. 26 (2012-2013). (2013). *Nasjonal transportplan (2014-2023)*.
- Meld. St. 18 (2016 – 2017). (2017). *Berekraftige byar og sterke distrikt*.
- Meld. St. 33 (2018 – 2029). (2017). *Nasjonal transportplan (2018 – 2029)*.
- Neuman, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of planning, education and research* [Internett]. 25, 11- 26. Tilgjengelig fra: <<http://understandtheplan.info/wp-content/uploads/2014/08/The-Compact-City-Fallacy.pdf>> [Lest 29.11.16].
- Nyseth, T. og Pløger, J. (2015) Perspektiver på steders tilblivelse. I: Aure, M., Berg, N.G., Cruickshank, J. og Dale, B. red. *Med sans for sted, nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 47 – 63.
- Næss, P. (2015) Kompaktbyen og bærekraftig transport. I: Hanssen, G.S., Hofstad, H. og Saglie, I. red. *Kompakt byutvikling*. Oslo: Universitetsforlaget, 13 – 25.
- Pedersen, B. (2014) *Mobilitet* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/mobilitet>> [Lest dato: 03.02.17].
- Roede, L. (2008) *Gatelangs i Oslo gjennom 400 år* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.oslomuseum.no/images/stories/PDFer/Byminner/Byminner%20nr%201%20-%202008%20-%20web.pdf>> [Lest dato: 09.02.17].
- Ruud, M.E., Brattbakk, I., Røe, P.G. og Vestby, G.M. (2007) *Sosiokulturelle stedsanalyser, veileder*. Akershus fylkeskommune: Husbanken. Tilgjengelig fra: <http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3563/sosiokulturelle_stedsanalyser.pdf> [Lest: 17.01.17].
- Røe, P.G. og Vestby, G.M. (2013) Soisokulturelle stedsanalyser: teorigrunnlag og metodologi. I: Førde, A., Kramvig, B., Gunnerud, N. og Dale, B. red. *Å finne sted, metodologiske perspektiver i stedsanalyser*. Oslo: Akademika forlag, 43 – 58.
- Sheller, M. og Urry, J. (2006) The new mobility paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207 – 226. Tilgjengelig fra: <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1068/a37268> (Lest 30.01.17).
- Statens vegvesen (2017A) *Definisjon av noen viktige begrep* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.vegvesen.no/fag/trafikk/Nokkeltall+transport/Definisjoner>> [Hentet dato: 07.05.17].
- Statens vegvesen (2017B) *Vegkart- trafikkmengde* [Internett]. Tilgjengelig fra: <[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(-id:540,filter:\(-\),farge:0_0\)\)/@136376,6497022,12](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(-id:540,filter:(-),farge:0_0))/@136376,6497022,12)> [Hentet dato: 07.04.17].
- Stoknes, P.E. (2015) *What we think about when we try not to think about global warming*. United Kingdom: Chelsea green publishing.
- Strand, A., Næss, P., Tennøy, A. og Steinsland, C. (2009) *Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?* Rapport 1027/2009. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Tennøy, A. (2012A) *Attraktive og klimavennlige mellomstore byer Kunnskap, kunnskapshull og forskningsbehov*. Rapport 2-2012. Oslo: CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn (lest 27.01.17).
- Tennøy, A. (2012B) Hvorfor og hvordan planleggerne lager planer som gir vekst i biltrafikken. *Transportforum*, 3, 18- 21. Tilgjengelig fra: <http://transportforum.no/getfile.php/Filer/Artikler/2012/TF%203-12_plananalyse.pdf> [Lest dato: 25.03.17].
- Thorsnæs, G. (2016). Arendal [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/Arendal>> [Lest dato: 25.03.17].
- Tjora, A. (2014) *Klasse* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/klasse>> [Lest dato: 05.05.17].
- Tjora, A. (2014) *Sosial mobilitet* [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/sosial_mobilitet> [Lest dato: 24.01.17].
- Tønnesen, A. (2015A) Policy packages and state engagement: Comparing policy for car- use reduction in two Norwegian cities. *Journal of Transport Geography*, 48, 89 – 98. Tilgjengelig fra: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315000964>> [Lest dato: 25.03.17].
- Tønnesen, A. (2014) Democratic anchorage and performance: Comparing two network approaches to land-use and transport-system development [Upublisert manuskript]. *Local Government studies*. Tilgjengelig fra: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03003930.2014.982110>> [Lest dato: 25.03.17].
- Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. (1987). *Vår felles framtid*. New York: FN.
- Wikipedia. (2017A). *Hisøy*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://no.wikipedia.org/wiki/Hisøy>> [Lest dato: 12.04.17].
- Wikipedia. (2017B) *Myra (Arendal)*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://no.wikipedia.org/wiki/Myra_\(Arendal\)](http://no.wikipedia.org/wiki/Myra_(Arendal))> [Lest dato: 12.04.17].
- Øksenholt, K.V., Tønnesen, A. og Tennøy, A. (2016) *Hvordan utforme selvforsynte boligsatelitter med lav bilavhengighet?* Rapport 1530/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- KARTDATA:**
- FKB-data i UTM32 Euref89, lastet ned fra Norgedigitalt februar 2017
- Ortofoto fra Norgebilder.no, lastet ned 21.03.17mars.

7.3 FIGURLISTE

Dersom ikke annet er nevnt er bildene, diagrammene og illustrasjonene egenproduserte.

Figur 1: Parks, G. (1951) *Un groupe d'adolescents américains rentrent d'une ballade au bois de Boulogne un samedi après-midi, en autobus près de l'Arc de Triomphe* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/96/fe/ed/96feed6415212ace258d90ff8278cced.jpg>> [Hentet 04.05.17].

Figur 2: Madaboutbike. (2013) *Girl and a bike* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://enjoybicyclegirls.tumblr.com/post/41738357899/madaboutbike-girl-and-a-bike>> [Hentet 19.04.17].

Figur 3: Alramyan, S. (2012) *Time travellers* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://samialramyan.wordpress.com/2012/06/15/time-travellers/>> [Hentet 04.05.17].

Figur 4: Ukjent (u.å.) *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/236x/3a/a4/fd/3aa4fd46fcc07321afac95dc2765523c.jpg>> [Hentet 04.05.17].

Figur 5: Paris – Roubaix (1949) *Family cycling holiday* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/01/d0/fe/01d0fea9d99b42e7a90a3e94d242cc2f.jpg>> [Hentet 04.05.17].

Figur 6: Bogdan, F. Bucharest. *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/55/ab/0f/55ab0fcc6715c4e8cb6ad920b7fc5460.jpg>> [Hentet 04.05.17].

Figur 7: Amateur photographer (2015) *Happy thoughts* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://keyassets.timeincuk.net/inspirewp/live/wp-content/uploads/sites/12/2015/07/Fujifilm-X-T1-street-photography.jpg>> [Hentet 04.05.17].

Figur 8: Agderposten (2014) *Arkivfoto* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <http://www.agderposten.no/polopoly_fs/1.1319462.1409674206!/image/255155964.jpg_gen/derivatives/facelift_980/255155964.jpg> [Hentet 04.05.17].

Figur 9: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2016) *Mulighetsstudie sykkel 2016 - Arendal*. Tilgjengelig fra <<https://www.arendal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?Mld1=670&FillId=464>> [Hentet 24.03.17].

Figur 10: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 11: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 12: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 13: Google maps (2012) *11 Torvet* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/aTKAsnPv9xB2>> [Hentet 04.05.17].

Figur 14: Visit sørlandet (2014) *Hjemme hos Wenche på Hisøya* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<http://visitorslandet.blogspot.no/2014/07/arendals-beste-spisested.html>> [Hentet 05.05.17].

Figur 15: Goggle maps (2009) *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/TLdG4PHoRX72>> [Hentet 05.05.17].

Figur 16: Homme, A. (2014) *Hisøya kirke* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/PafhU42YAEj2>> [Hentet 05.05.17].

Figur 17: Google street view (2012) *Rv420* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/6BmyMrqgiU82>> [Hentet 05.05.17].

Figur 18: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 19: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 20: Bjerkholt, A. (u.å.) *Hisøy og Arendal havn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<http://static.panoramio.com/photos/large/22357260.jpg>> [Hentet 05.05.17].

Figur 21: Wikipedia (u.å.) *Arendal og omegn kunstisbane på Myra* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/90/Arendal_og_omegn_kunstisbane.JPG> [Hentet 05.05.17].

Figur 22: Wikipedia (2012) *Sam Eyde videregående skole* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/61/Sam_Eyde_videregående_skole.jpg> [Hentet 05.05.17].

Figur 23: Google street view (2010) *23 Moldveien* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/kDexXS7gN7j2>> [Hentet 05.05.17].

Figur 24: Google street view (2012) *Fv128* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/tBYaD4rEAqP>> [Hentet 05.05.17].

Figur 25: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 26: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 27: Foss, J. (u.å.) *Den nye Sam Eyde videregående skole og idrettsparken på Myra* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<http://touch.agderposten.no/bildeserier/nyheter-bildeserier/nye-arendal-fra-lufta-1.434555>> [Hentet 05.05.17].

Figur 28: Agderposten (2013) *Saltrød senter* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<http://www.agderposten.no/nyheter/slik-kan-saltrød-bli-1.595658>> [Hentet 05.05.17].

Figur 29: Holand, E. (2015) *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<http://www.agderposten.no/nyheter/struktur-vegring-gir-nytt-skolekutt-1.1469807>> [Hentet 05.05.17].

Figur 30: Google street view (2017) *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/HGjiuXbnkua>> [Hentet 05.05.17].

Figur 31: Google street view (2010) *Rv410* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://goo.gl/maps/XSSgGDoFCG72>> [Hentet 05.05.17].

Figur 32: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 33: Egenprodusert. Data hetet fra: Aust Agder fylkeskommune (2017) [Upublisert materiale].

Figur 34: Larsson Eiendomsfoto (2016) *Trollnes 49* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://i.ytimg.com/vi/CRzrd27fZMg/maxresdefault.jpg>> [Hentet 05.05.17].

Figur 35: fastbikesandtoomuchcoffee (2014) *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<http://fastbikesandtoomuchcoffee.tumblr.com/post/81569918814/plasmatics-life-new-york-by-masashi-wakui>> [Hentet 05.05.17].

Figur 36: Ukjent (u.å.) *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://no.pinterest.com/pin/466544842619443073/?lp=true>> [Hentet 05.05.17].

Figur 37: Ukjent (u.å.) *Uten navn* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/ac/d5/4d/acd54db68dcfd06b39df38d9b5484d6d.jpg>> [Hentet 05.05.17].

De aller fleste menneskene som er bruk i illustrasjonene og i forbindelse med sitatene er hetet fra: <http://skalgubbar.se>

VEDLEGG

VEDLEGG 1 - SPØRREUNDERSØKELSE

1) * Kjønn

- Hun
- Han
- Hen

2) * Aldersgruppe

- 18 - 24 år
- 25 - 34 år
- 35 - 44 år
- 45 - 54 år
- 55 - 66 år
- 67 - 74 år
- 75 år og eldre

3) * Bosted

- Arendal sentrum
- His
- Myra
- Saltrød

Kryss av for høyeste fullførte utdanning.

4) * Utdanning

- Grunn-/ ungdomskole inntil 9 år
- Videregående skole utdanning
- Høyskole/universitet inntil 2 år (15 år totalt)
- Høyskole/ universitet 3 år eller mer (16 år eller mer totalt)

5) * Yrkesaktivitet

- Mertid
- Heltid
- Deltid
- Ikke yrkesaktiv
- Student

6) Yrke

- Leder
- Akademisk yrke
- Høyskoleyrke
- Kontoryrke
- Salg - og serviceyrke
- Bonde, fisker mv.
- Håndverker
- Prosess- og maskinoperatør, transportarbeider mv.
- Renholder, hjelpearbeider mv.
- Militære yrker eller uoppgitt

7) * Avstand til arbeid

- Mindre enn 1 km
- 1 - 3 km
- 3 - 5 km
- 5 - 10 km
- 10 - 20 km
- 20 km eller mer
- Hjemmekontor

8) * Husholdning

- Aleneboende
- Par uten barn
- Par med barn
- Mor / far med barn
- Felleshusholdning

9) * Tilgang på bil

- Ikke bil, ikke førerkort
- Ikke bil, har førerkort
- Har bil, ikke førerkort
- Har bil og førerkort
- Har førerkort og alltid tilgang på bil

10) * Bolig

- Eier
- Leier

**11) * Hvor lenge har du bodd på ditt nåværende bosted?**

- Alltid bodd her
- 7 år eller mer
- Mindre enn 7 år
- Mindre enn 2 år
- Nettopp flyttet hit

Max tre årsaker

12) * Hva er årsaken(e) til at du flyttet til ditt nåværende bosted/ årsaken(e) til at du ikke har flyttet?

- Arbeid
- Bolig
- Sted/ miljø
- Familie
- Helse
- Tilhørighet
- Pris
- Annet
- Vet ikke

Max tre begrunnelser

13) * Kryss av for de begrunnelsene nedenfor som er viktigst for deg ved valg av bosted (flere valg mulig)

- Tilgangen på kulturelle tilbud
- Tilgangen på offentlige tjenester og butikker
- Tilgangen til natur og friluftsliv
- Barnevennlighet
- Godt klima og lite støy
- Fornøyd med strøket
- Lett å finne venner
- Trygghet, lite kriminalitet
- Lett å bli akseptert
- Boligen/ eiendommen tilhører slekten
- At bostedet oppfyller mine preferanser for stedstype
- Følelsen av tilknytning til stedet
- Annet
- Vet ikke



14) * Ut ifra begrunnelsene du oppgav over; i hvor stor grad oppfyller ditt nåværende bosted disse?

- I stor grad
- I noen grad
- I liten grad
- I svært liten grad
- Vet ikke

15) * Hvor fornøyd er du med ditt nåværende bosted?

- Svært fornøyd
 Fornøyd
 Verken fornøyd eller misfornøyd
 Misfornøyd
 Svært misfornøyd
 Hvor jeg bor er ikke viktig for meg
 Vet ikke



16) * Hvor viktig er...

	Svært viktig	Viktig	Verken viktig eller uviktig	Ikke viktig	Svært lite viktig	Vet ikke
...muligheten til å kunne gå eller sykle til skole eller arbeid?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...muligheten til å kunne gå eller sykle til butikken eller fritidsaktiviteter?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...muligheten til å kunne ta bussen eller annen kollektivtransport når det passer meg?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...tilgang til parkeringsplass i nærheten av min bolig?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17) Hvorfor er dette viktig for deg?

18) * Hvor godt kjent er du med...

	Svært kjent	Kjent	Verken kjent eller ukjent	Ukjent	Svært ukjent	Vet ikke
...kollektivtilbudet på ditt bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...sykkelveinettet på ditt bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gangveinettet på ditt bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19) * Hvor fornøyd er du med...

	Svært fornøyd	Fornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke
...kollektivtilbudet på ditt bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...sykkelveinettet på ditt bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gangveinettet på ditt bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Max tre valg

20) * Hvordan ønsker du at fremtidig utvikling av transportnettet i ditt nærområde blir? (flere valg mulig)

- Økt satsing på kollektivt
- Økt satsing på sykkel
- Økt satsing på gangveier
- Økt satsing på bilveier
- Økt satsing på å bedre tilgangen til variasjon av transportmidler
- Kortere avstander til daglige behov
- Økt satsing på effektivitet
- Økt satsing på trygghet
- Økt satsing på fleksibilitet
- Annet
- Vet ikke

21) Hvorfor ønsker du en slik utvikling?



22) * Hvilket transportmiddel reiser du vanligvis lengst med på dine arbeidsreiser?

- Bil, kjører alene
- Bil samkjører
- Kollektivt
- Sykkel
- Gange
- Båt
- El- sykkel
- El- bil
- MC/Moped
- Annet

23) * Hva er de viktigste grunnene til at du benytter deg av dette transportmidlet (flere valg mulig)?

- Fordi det er raskest
- Fordi det sparer miljøet
- For å kunne være i fysisk aktivitet
- Fordi det er komfortabelt
- Fordi det er billigst
- Fordi det er trendy
- Fordi det er forutsigbart
- Fordi det er best i tråd med mine prinsipper
- Fordi det er en del av min identitet
- Fordi det er dårlig tilrettelagt for å bruke andre alternativer
- Fordi det er enklest

24) * Hvilket transportmiddel reiser du vanligvis lengst med på dine fritidsreiser?

- Bil, kjører alene
- Bil samkjører
- Kollektivt
- Sykkel
- Gange
- Båt
- El- sykkel
- El- bil
- MC/Moped
- Annet

25) * Hva er de viktigste grunnene til at du benytter deg av dette transportmidlet (flere valg mulig)?

- Fordi det er raskest
- Fordi det sparer miljøet
- For å kunne være i fysisk aktivitet
- Fordi det er komfortabelt
- Fordi det er billigst
- Fordi det er trendy
- Fordi det er forutsigbart
- Fordi det er best i tråd med mine prinsipper
- Fordi det er en del av min identitet
- Fordi det er dårlig tilrettelagt for å bruke andre alternativer
- Fordi det er enklest

**26) * Hva er god tilgang på kollektivtransport for deg?**

- Avgang minst 8 ganger i timen
- Avgang minst 4 ganger i timen
- Avgang 2- 3 ganger i timen
- Avgang 1 gang i timen
- Sjeldnere
- Annet

27) Hva er god tilgang på kollektivtransport for deg?

- Under 500 meter til nærmeste holdeplass
- 500 meter - 1 km til nærmeste holdeplass
- 1 - 1.5 km til nærmeste holdeplass
- 1.5 - 2 km til nærmeste holdeplass
- Over 2 km til nærmeste holdeplass
- Vet ikke

max 3 utsagn

28) * Kryss av for de utsagnene nedenfor du kjenner deg mest igjen i (flere valg er mulig).

- For meg er bilen mest av alt et praktisk fremkomstmiddel
- Jeg kjører bil uansett, pris har ikke noe å si
- Bilen er med på å fortelle hvem jeg er som person
- Det er billigere å kjøre bil enn kollektivt
- Bilkjøring er for meg en hobby
- Jeg kjører ikke bil fordi det er dyrt
- Jeg kjører ikke bil fordi det er dumt for miljøet
- Jeg kjører ikke bil fordi det er upraktisk
- Jeg kjører bil av og til, men foretrekker andre transportformer
- Jeg kjører ikke bil fordi jeg ikke har tilgang til bil/ har ikke førerkort
- Jeg kjører ikke bil fordi andre transportmidler gir meg en bedre opplevelse
- Jeg kjører ikke bil fordi det ikke passer med min identitet
- Jeg ønsker å benytte meg av andre transportmidler, men bilen er mest praktisk
- jeg benytter meg både av bil og andre transportformer, det er avhengig av hva og hvor jeg skal



Frivillig spørsmål

29) Hva mener du er typisk for ditt bosted?

Frivillig spørsmål

30) Er du stolt av stedet der du bor?

Frivillig spørsmål

31) Hvorfor / hvorfor ikke?

Frivillig spørsmål

32) Hvordan tror du andre i Arendal oppfatter ditt bosted?

Frivillig spørsmål

33) Hvordan skiller ditt bosted seg fra andre steder i Arendal?

Frivillig spørsmål

34) Hadde dette betydning for ditt valg av bosted?





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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway