

BYPLANSTUDIE AV BARBU I ARENDAL
GRÅTT BLIR GRØNT
- FRA INDUSTRIHAVN TIL NY, GRØNN BYDEL

URBAN PLANNING IN BARBU, ARENDAL
FROM GREY TO GREEN
- FROM AN INDUSTRIAL PORT TO A GREEN SITE

HANNE KATRINE SOLLI

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING
MASTEROPPGAVE 30 STP. 2010



sørlandsbyen båtbyen
kanalbyen kystbyen
banke-du-byen kulturbyen
musikkbyen napoleonskakebyen
kunnskapsbyen historiebyen
sommerbyen jazzbyen
seilskutebyen miljøbyen
Arendal

den grønne byen

FORORD

Dette prosjektet er det avsluttende arbeidet på masterstudiet i landskapsarkitektur ved UMB (Universitetet for Miljø- og Biovitenskap) på Ås, institutt for landskapsplanlegging (ILP). En viktig faktor for valg av tema var at jeg ønsket å skrive om et sted jeg hadde kjennskap til. Jeg synes Arendal har flere spennende og aktuelle områder for en slik type oppgave som jeg ønsket å jobbe med. Barbu er et sentrumsnært område med mye utviklingspotensial, som i dag ligger dekket av støvete asfalt. Mulighetene for dette området er mange, og jeg har i denne oppgaven sett på noen mulige løsninger på hvordan området kan bli et nytt spennende tilskudd til byen.

Arendal er en vakker sørlandsby med et yrende liv om sommeren. Det er flere arrangementer som trekker til seg et vidt spekter av mennesker, både kortreiste og langreiste. Canal Street, Hovefestivalen, Norwegian offshore Grand Prix, m.m. Folketallet, medregnet alle som har fritidsbolig i området, gjør et solid hopp i sommermånedene. Om vinteren derimot er byen stille og sentrum forholdsvis folketomt. Været har nok mye av skylden, da det kan være riktig så surt å ferdes i gatene i vinterhalvåret.

Båtlivet er en viktig generator for det yrende livet i sentrum, med Pollen som er et populært sted å svippe innom for en iskrepause. Sjøen er svært viktig for Arendal og arendalittene. Fra gammelt av var sjøen en svært viktig transportåre, og det er sjøen som er grunnlaget for byens eksistens og form. Pollen regnes av mange som selve hjertet i Arendal, og det er rundt Pollen vi finner restaurantene og pubene.

Jeg har undret meg over om det kan være på grunn av arendalittenes forkjærlighet til sjøen at de ikke etterspør flere grønne uteområder i sentrum. Er sjøen et tilfredsstillende rekreasjonsområde i seg selv? Barbu er et sentrumsnært område med stort utviklingspotensial. Debatten om hva området skal utvikles til får mange sørlandssinn til å koke, og det er stor uenighet om det skal bygges park eller boliger - og da særlig i hvilken byggestil.

Arbeidet med oppgaven har vært utfordrende, men samtidig svært lærerikt. Jeg ønsker å rette en takk til min veileder, professor MNLA Ola Bettum, som har kommet med nyttige innspill underveis. En takk går også til Roy Vindvik og Roger Lieng fra planavdelingen ved Arendal kommune som har vært behjelpelig med spørsmål og kartgrunnlag. Takk til Oddvar Johansen fra Kritt arkitekter som tok seg tid til å møte meg for å diskutere løsninger rundt stedstilpassede boliger. Ikke minst vil jeg takke alle som har svart på spørreskjemaet i forbindelse med den sosiokulturelle stedsundersøkelsen, Norconsult for print og kaffi, Liv Siri for datahjelp, og til de som har lest korrektur.

Oslo/Ås 18.05.2010

Hanne K. Solli

SAMMENDRAG

Arendal fikk nytt kulturhus i 2005, men siden har det stått nokså stille på byutviklingsfronten. Det har vært nok av diskusjoner om hva som skal bygges og hvordan områder skal utvikles, men lite har skjedd. Oppgaven tar for seg et svært aktuelt utbyggingsområde i forlengelsen av Arendal sentrum mot øst.

Fokuset har hele tiden vært på tilrettelegge for god tilgjengelighet for menneskene. Det er enighet om at Arendal trenger en sentrumsnær park, men å la hele området i Barbubukt utvikles til park ses ikke på som økonomisk realistisk. Derfor er endel av området (østsiden) satt av til boligformål.

For at området skal fungere som et godt boligområde var det nødvendig å foreta noen grep for å få bukt med den store trafikkmengden. Ved å legge dagens Kystveien i tunnel får man trafikken rundt det sjønære området i bukta, og samtidig føyer et slikt system seg inn i dagens overordnede infrastrukturens system. Man får større arealer til andre formål - som for eksempel park og bolig.

Sjøen er en sentral del av Arendals identitet, og jeg har sett på løsninger for å styrke kontakten med sjøen. Prosjektområdets utforming vil også ha stor betydning for hvordan man ser byen fra sjøen. Barbuelven, som har sitt utløp i Barbubukt, har fått komme til sin rett ved at den blir åpnet opp, og jeg har foreslått en løsning der elven har fått flere utløp. Noe av tanken bak utformingen var å komme med et alternativ til kanalene som det er debatt om skal graves opp igjen i sentrum.

Forslaget gir stedet en helt ny karakter, uten at det går på bekostning av de historiske verdiene som er i området. Et frodig grønt parkdrag med varierte funksjoner fungerer som et skille mellom boligdelen og sentrum. Parken er et grønt teppe som rulles ned fra jernbanen til møtet med sjøen. Det nye Barbubukt er et sted som legger opp til uformelle møter, lek og rekreasjon.

ABSTRACT

In 2005 Arendal received a new cultural center, but since then it has been fairly quiet on the urban development front. There have been plenty of discussion about what should be built and how the areas should be developed, but little has happened. This thesis addresses a very relevant development area in the east extension of Arendal center.

The focus has been to facilitate easy access for the people. It is understood that Arendal is in need of a city park, but to turn the area in Barbu Bay into only a park is not seen as economically realistic. Therefore, some of the area (the east side) is set aside for residential purposes.

To make sure that the area will serve as a good residential area, it is necessary to make some moves to get rid of the large amount of traffic. By adding today's Kystveien in a tunnel, the traffic runs outside the area nearby the sea, and also adds itself into the current overall infrastructure system. You get more space for other purposes - such as parks and housing.

The sea is a key part of Arendals identity, and I've seen solutions to strengthen the contact with the sea. The project area's design will also have a major impact on how you see the city from the sea. Barbu River, which has its outlet in Barbu Bay, has been reopened. I have proposed a solution where the river has several outlets. Part of the idea behind the design was to come up with an alternative to the canal debate in the city centre.

This project propose solutions that gives the place a completely new character, without compromising the historical values in the area. A lush green park with a variety of features serves as a separation between residential area and the center. The park is a green carpet rolled down from the railway to the meeting with the sea. New Barbu Bay is a place that provides for informal meetings, play and recreation.

innledning
analyser
prosess
utforming
avslutning

INNHOOLD

7

13

47

55

79

SAMMENDRAG / ABSTRACT	3
PROBLEMSTILLING	8
BAKGRUNN	11
METODE	11
ARENDAL I TALL / FAKTA	14
HISTORIE	18
TIDSLINJE	22
ARKITEKTUR OG BYGNINGSMILJØ	24
PROSJEKTOMRÅDET	26
PROSJEKTOMRÅDET I BILDER	29
TILGJENGELIGHET / FERDSEL	31
TOGOGRAFI / NATUR OG LANDSKAP	32
SOL / SKYGGE	35
GRØNNSTRUKTUR	36
VANNDYBDER	39
SWOT - OPPSUMMERING AV ANALYSENE	40
FORMELLE OG UFORMELLE PLANER	41
SOSIOKULTURELL STEDSANALYSE	49
DISKUSJON	51
PROGRAM	56
HOVEDGREP	57
KONSEPT	57
TILGJENGELIGHET	58
NY SITUASJON	58
DETALJOMRÅDE 1 BARBUBUKT	61
DETALJOMRÅDE 2 TOLLBODKAIA	66
MATERIALBRUK	70
VEGETASJON	72
PERSPEKTIVSKISSER	74
KILDER	80
ETTERORD	83

innledning



PROBLEMSTILLING

Hvordan utvikle Barbu til en **attraktiv** og **levende** bydel og tilrettelegge for helårsbruk?

MÅL FOR PROSJEKTET

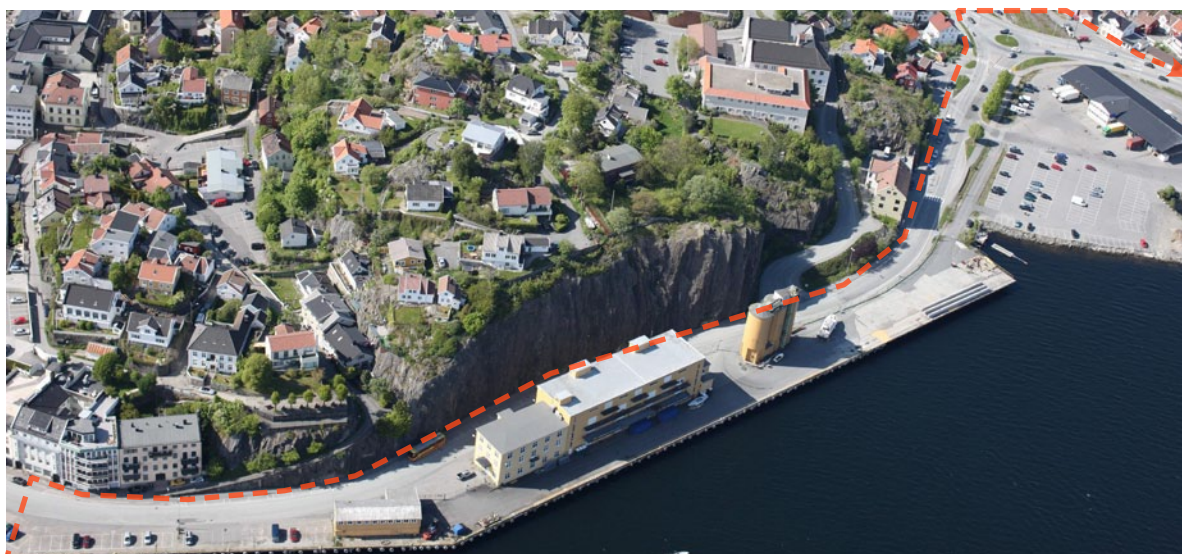
Området ligger i sjøkanten og er en del av Arendals ansikt utad, og det er derfor viktig å ta vare på og bygge videre på Arendals stedsidentitet og styrke forbindelsen mellom sjøen og byen, og sjøen og turområdene lenger nord (marka).

Det er viktig at historien til Barbu og Arendal blir ivaretatt i utformingen, samt at ny bygningsmasse harmonerer i *struktur, størrelse* og *tetthet* med den eksisterende bebyggelsen. Området skal være et supplement til det som finnes i sentrum heller enn å fremstå som et konkurrerende område.

Det er satt opp følgende mål for prosjektet

- skape et godt sted av høy kvalitet som gir mye tilbake til byen - opplevelsesverdi for flest mulig og god fremkommelighet
- gjøre området til et attraktivt og aktivt sted for de som bruker byen - enten de bor der eller er på besøk
- forskjønne Barbu på en stedstilpasset måte som forbedrer de strukturelle løsningene og øker kvaliteten på utemiljøet
- fremheve byens møte med sjøen

Det skal vurderes om en del av området kan bli til en grønn bypark for aktivitet og rekreasjon, og om deler av området kan anvendes til boligområde.



Tollbodkaien Tollboden (bygningene på kaien) ble revet i 2008 og havnevirksomheten er flyttet til ny regional havn på Eydehavn.
(Foto: Arendal kommune)



Barbubukt og Barbudalen Området slik det er i dag, sett mot nord. Asfalt og trafikk dominerer området.
(Foto: Arendal kommune)



Barbubukt Store deler av området fungerer i dag som parkeringsplass. (Foto fra Kommunedelplan med Konsekvensutredning, Barbu)

BAKGRUNN

Utvikling av Tollbodkaia og området i Barbubukt er et hett debatte tema i lokalavisene og engasjementet fra lokalbefolkningen er stort.

Planene om en kunnskapshavn startet da Arendal tapte duellen om ny universitetscampus for Universitetet i Agder til fordel for Grimstad. Kommunen valgte å satse på sitt eget kompetanseprosjekt og et parallelloppdrag ble utlyst. Målet med kunnskapshavna var å sikre Arendal fremtidig vekst og å styrke sentrum, og området skulle få "et urbant hovedgrep basert på prinsippene for Arendal sentrum". Det var også et ønske om å bygge flere sentrumsnære boliger i forbindelse med kunnskapshavna, og det ble utarbeidet en kommunedelplan for Barbu (vedtatt i 2007) der utfallet av parallelloppdraget ga de overordnede føringene for utviklingen (les mer om planene i del 1, s.41).

Arendal Kunnskapshavn, i dag Sørlandet Kunnskapshavn, åpnet 22.mars i år i midlertidige lokaler på Tyholmen - et prosjekt som går ut på å samle en rekke læringsinstitusjoner for etter- og videreutdanning til et felles offentlig læresenter i nye lokaler på Tollbodkaia som skal stå ferdig i 2012. Utbyggingen av Kunnskapshavna skjer i privat regi, mens kommunen vil være leietaker. Det planlegges også å bygge nye parkeringshus i fjell i forbindelse med prosjektet. Den samlede utbyggingen på Tollbodkaia vil utgjøre inntil 50 000 m². En reguleringsplan for Tollbodkaia ble tidligere i vår behandlet i kommunens planutvalg, og planen er at denne skal bli vedtatt i bystyret innen sommeren.

Når det gjeldet området i Barbubukt har det ikke skjedd noe, men i skrivende stund er et reguleringsplanforslag utarbeidet av A7 arkitekter om å bygge tre fem til seks-etasjers boligblokker til behandling i bystyret¹. Blokkforslaget har møtt mye skepsis fra befolkningen og det har blitt skrevet en vesentlig mengde med leserinnlegg mot forslaget i avisene. På nettsamfunnet Facebook finnes det flere interessegrupper som for eksempel "Vi som vil ha park og ikke blokker i Barbu" med over 2000 medlemmer. Kritikken mot boligplanene går på estetikk og dårlig stedstilpasning, mens et rent parkalternativ derimot ses ikke på som økonomisk gjennomførbart.

Kommunen ønsker også å styrke identiteten som kulturby, og tilbyr kulturarrangementer også utenom sommersesongen som et tiltak for å gjøre byen mer levende gjennom den stille vinteren. I 2005 fikk Arendal nytt kulturhus i sentrum som et ledd i denne satsningen.

METODE

FORMÅL

Prosjektet er et forslag til hvordan man kan utvikle området i Barbu - dette er mitt innspill til debatten om hva området bør utvikles til. Jeg har vurdert tiltak som kan bidra til å gjøre sentrumsområdene i Arendal mer levende - også i vinterhalvåret. En forutsetning for bylivet er gode uterom som oppfordrer til både opphold og bevegelse. Mitt forslag er basert på landskapsanalyser og sosiokulturell analyse, og på bakgrunn av analysene har jeg vist eksempler på ny bygningsmasse basert på hvor mye bygningsvolum og hvilken bygningsstruktur jeg mener er mest hensiktsmessig med tanke på landskapet.

OPPBYGNING AV OPPGAVEN

Prosjektet er delt inn i tre deler i tillegg til en innledende del og en avsluttende del

Del 1 Analyse

Del 2 Prosess

- intervjuer / sosiokulturell stedsanalyse
- lokalaviser / debatter
- diskusjon / ulike strategier
- se på utviklingspotensialet og mulige løsninger

Del 3 Utforming

- illustrert løsningsforslag og begrunnelse for valg

FREMGANGSMÅTE

For å bli godt kjent med området ble det gjennomført fire befaringer i løpet av det siste året - en i hver årstid. Selve prosjektarbeidet ble påbegynt på nyåret 2010. Fra februar til april ble det utført en sosiokulturell stedsanalyse basert på intervjuer og en nettbasert spørreundersøkelse. I tillegg er det en mengde blogger og interessegrupper på facebook som skriver om utviklingen av prosjektområdet som har blitt medregnet i denne analysen.

En stor del av prosjektarbeidet har dessuten vært å gå gjennom planer for området og til å følge med på byutviklingsdebatten i lokalavisen Agderposten og på internett (kommunens sider, facebook, blogger, nettaviser). Utvikling i Barbuområdet og på Tollbodkaia er en svært dagsaktuell problemstilling, noe som har vært både interessant, men også utfordrende i prosessen.

Det ble lagt ned en del arbeid til å tegne en 3D-modell i modelleringsverktøyet SketchUp. Oppstarten med modellen var

noe av det første som ble gjort i prosjektet, samt at den er blitt arbeidet med kontinuerlig i prosessen. Et modell i SketchUp fungerer fint som et verktøy for å teste ut ulike kosepter, da det er relativt raskt å tegne opp i (uten detaljer vel og merke). Derimot er ikke programmet et presentasjonsverktøy (det er et skisseverktøy - sketch up). 3D-modellen er i denne oppgaven er en arbeidsmodell og ikke ment som presentasjonsmodell - derfor er den ikke tegnet nøyaktig etter illustrasjonsplanen. I forhold til detaljeringsgraden i dette prosjektet har det vært tilstrekkelig å bruke den grove 3D-modellen i kombinasjon med Photoshop/Illustrator for å illustrere steminger .

AVGRENSNING OG FORUTSETNINGER

- økonomi; prosjektet skal være gjennomførbart / troverdig
- detaljeringsgrad; stor målestokk for å vise overordnede strukturer og sammenhenger, mindre målestokk på detaljområdet i Barbubukt / Tollbodkaia (1:500)
- foreliggende planer er forsøkt å ta hensyn til, men på grunn av omfanget har jeg tatt meg noen friheter til å gå utenom. Dette gjelder planene for Tollbodkaia og Barbudalen

I Barbubukt er det ennå ikke vedtatt regulering, så jeg har tatt utgangspunkt i kommunens ønsker om utbygging og vurdert områdets egnethet som utbyggingsområde av boliger.

¹ Reguleringsplanforslaget fra A7 ble stemt ned i bystyret 29.april 2010

analyser

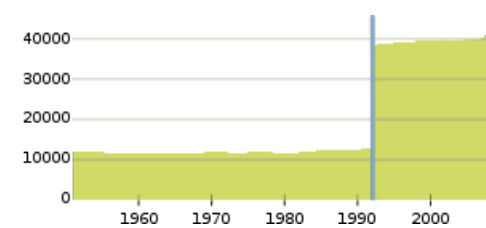


ARENDALE I TALL / FAKTA

Arendal er en by og en kommune i Aust-Agder fylke, og er også fylkets administrasjonssenter. Med byen Arendal regnes gjerne kun sentrumskjernen, slik byen var avgrenset mellom 1723-1902 (se kart s.25). Kommunen grenser i sørvest mot Grimstad, i nordvest mot Froland, og i nordøst mot Tvedestrand. Mot sydøst har kommunen kystlinje mot Skagerak. 1.januar 1992 ble de fem kommunene Arendal, Hisøy, Tromøy, Øyestad og Moland

slått sammen til en storkommune, og i dag bor omkring 80% av kommunens befolkning i tettstedet Arendal, som også omfatter deler av Hisøy og Tromøy (se kart neste side).

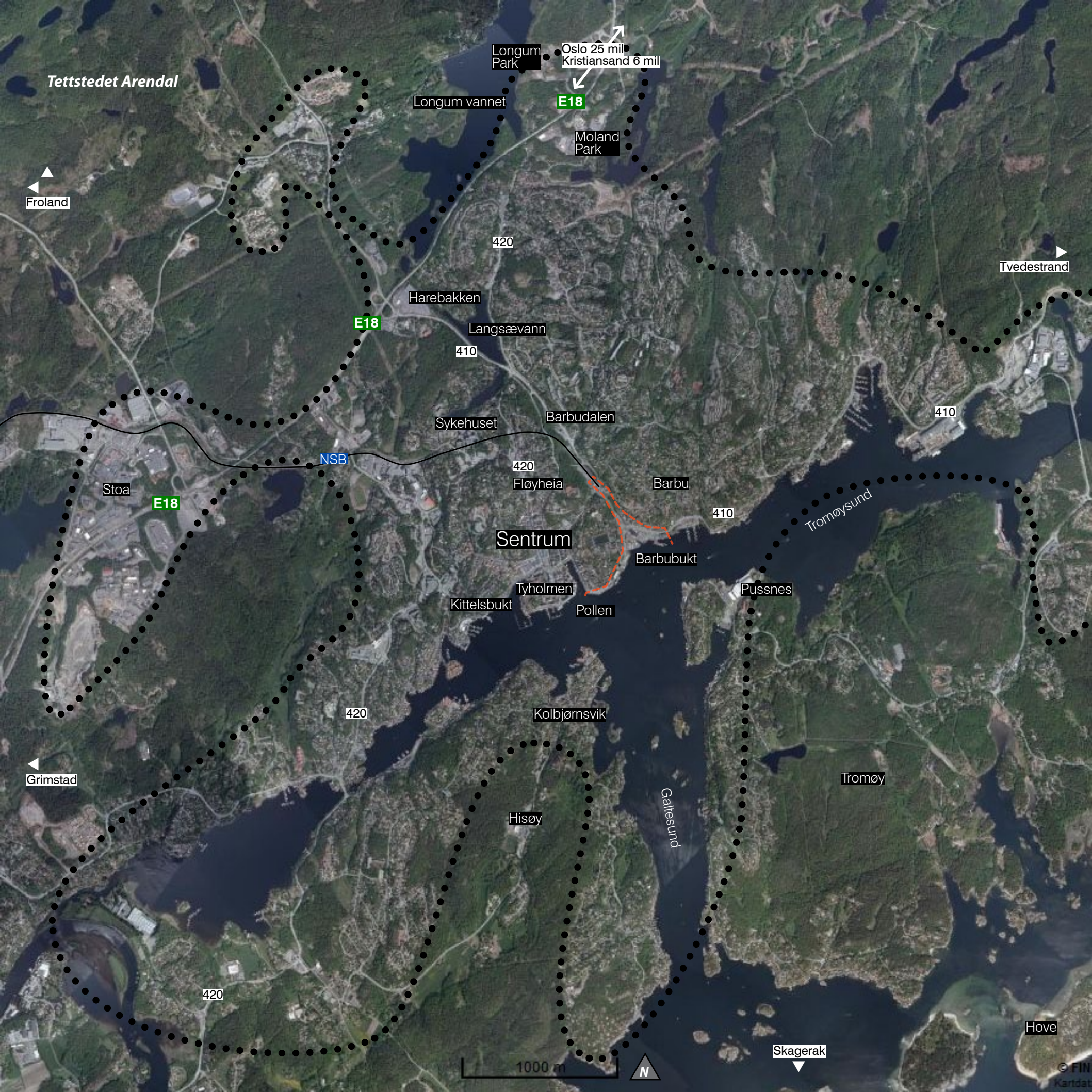
Kommunen har 41655 innbyggere (ssb.no, 2010). Folketallet i Arendal er stigende, og det er forventet at folketallet skal fortsette å stige i årene fremover.



Forventet befolkningsutvikling mot 2030 (ssb.no)
 2008: 40 701, 2015: 43 634, 2020: 45 488, 2030: 48 884
 Folketallet gjorde imidlertid et stort hopp i 1992 på grunn av kommunesammenslåingen med nabokommunene. Folketallet i Arendal er stigende.



Arendal by sett mot nord fra innseilingen i Galtesund. Fra venstre sees Hisøy, deretter bysenteret (stiplet med gult) og Grandgården. Prosjektområdet (stiplet med oransje) går fra Grandhjørnet via Tollbodkaia til Barbubukt. De gule bygningene på Tollbodkaia ble revet i 2008. Til høyre i bildet ser vi Tromøy. Foto: Karl Ragnar Gjertsen (Wikipedia)



Tettstedet Arendal

Froland

Tvedestrand

Longum Park

Oslo 25 mil
Kristiansand 6 mil

Longum vannet

E18

Moland Park

420

Harebakken

E18

Langsævann

410

Sykehuset

Barbudalen

410

NSB

420

Fløyheia

Barbu

410

Stoa

E18

Sentrum

Barbubukt

Tromøysund

Kittelsbukt

Tyholmen

Pollen

Pussnes

Grimstad

420

Kolbjørnsvik

Tromøy

Hisøy

Gattesund

420

1000 m

N

Skagerak

Hove

© FIN Kartdat

GEOGRAFI

Arendal har en utpreget skjærgårdskyst, med utallige sund, kiler, holmer og skjær. NIJOS har utarbeidet et nasjonalt referansesystem for landskap, der Arendal ligger i "Landskapsregion 01 Skagerakkysten". I den ytterste skjærgården er vegetasjonen sparsom og ofte sterkt vind- og/eller bølgepåvirket. Den indre skjærgården er preget av gamle uthavner og karakteristiske kulturmiljøer, og er svært populære områder for fritidsbebyggelse. Mange av byene i denne regionen har til felles at de har sitt opphav rundt sjøfart og trelasteksport.

Tromøy og Hisøy, som tidligere var egne kommuner, er de største øyene og ligger på henholdsvis øst- og vestsiden av Galtesund (se bilde over). Utenfor og mellom disse ligger en rekke mindre øyer. Innenfor kysten er landskapet svært kupert, mens det lenger inn i landet mot nord og nordøst mer småkupert med skogkledde heier.

Berggrunnen er preget av sterkt omdannede bergarter, og forekomsten av gneis er dominerende. Geologisk er Arendalsområdet av grunnfjellsalder (Store Norske Leksikon, 2009) med blant annet Arendalsfeltet som er rikt på jernmalm. Dette feltet har vært svært viktig for næringslivet i en lang periode, og de første jerngruvene ble åpnet nær Arendal rundt 1585. Barbu jernverk var et av landets første jernverk, og omkring 1640 ble det funnet gull i Barbu. På Hisøy ble det drevet både gull- og sølvgruve (Wikipedia). Hele Arendal ligger under marin grense, og derfor er det store arealer med leirjord. Klimaet i Arendal er typisk kystklima, med relativt milde og korte vintre, og moderat varm sommer.

MILJØBY

Arendal har påtatt seg å være miljøby. I praksis betyr dette at kommunen skal redusere strømforbruket og klimautslippene. For å nå disse målene er et viktig tiltak å utbygge fjernvarme, samt at en stor del av olje- og el-fyring blir erstattet med fornybar energi (Agder Energi). Alle nybygg i området i byggetrinn 1 (Blødekjær-Vestregate-Parkveien) er pålagt å tilknytte seg fjernvarme. Energikilden til fjernvarme er biobrensel og metangass fra kommunens avfallsdeponi i Heftingedalen.

OVERORDNET INFRASTRUKTUR

Arendal ligger ca. 25 mil sørvest for Oslo, og 6 mil nordøst for Kristiansand. E18 går forbi Arendal 2 km nord for sentrum, med avkjøring til Arendal sentrum fra Harebakken. NSB Sørlandsbanen mellom Oslo og Kristiansand har forbindelse med Arendal via sidespor fra Nelaug. Togstasjonen ligger i Barbudalen der en gangtunnel forbinder området med sentrum.

To riksveier går gjennom Arendal; Riksvei 410 går fra E18 ved Harebakken ned Barbudalen og forbinder Arendal med Tvedestrand langs sjøen, og Riksvei 420 med avkjøring fra E18 lenger nord, ved Longum, går gjennom sentrum mot sørvest via Hisøy, Fevik og til slutt Grimstad med påkjørsel til E18. Nærmeste flyplass er Kristiansand lufthavn på Kjevik.

NÆRINGS LIV

Arendal kommune er et utpreget handels-, administrasjons-, service- og samferdselscenter (Store Norske Leksikon 2009) og utenfor sentrum ligger flere betydelige industriområder - blant annet Stoa Longum Park og Moland Park. Bykjernen i Arendal består for det meste av handelsvirksomhet, kontorer og noe boliger. Amfi Arena kjøpesenter ble åpnet i 2005. I tillegg til forretningene i Arendal sentrum er det bygget ut store kjøpesentre ved E18 på Stoa (blant annet noen av landets største varehus i kjeden Biltema og Coop obs!). Arendal har et sterkt sentrum med butikker og kjøpesenteret, men konkurransen fra utkantsentrene er stor. Restauranter og kafeer er konsentrert i området rundt Pollen og Torvet.

Som følge av at Arendal er fylkeshovedstad ligger det flere viktige institusjoner i byen, og Sørlandet sykehus avdeling Arendal er en av byens største arbeidsgivere. Fylkeskommunen og fylkesmannen holder til på Fløyheia. Det pågår en debatt om fylkessammenslåing med Vest-Agder, noe som vil medføre at mye blir flyttet til Kristiansand som vil bli storfylkets administrasjonscenter ved en eventuell sammenslåing.

Andre viktige bedrifter som holder til i Arendal er Statens Vegvesen, Region sør som holder til på Harebakken, APL (Advanced Production and Loading) som utvikler og produserer lastesystemer for maritim oljevirkosomhet, Aker Pusnes - et av verdens ledende selskap for utvikling og produksjon av dekkmaskiner for skip, Gard skipsforsikring, Sevan marine som lager oljeplattformer, Kystverket og Agder Energi.

KULTURLIV

Kommunen har uttrykt at de ønsker å styrke sin posisjon som kulturby. Siden kommunesammenslåingen i 1992 har byen fått både nytt bibliotek (1998) og nytt kulturhus (2005). Byen arrangerer to store musikkfestivaler hver sommer; Canal Street som er jazz og bluesfestival, og den yngre Hovefestivalen på Trømøya som ble arrangert første gang i 2007. I tillegg arrangeres det korfestival hvert år i juni.

Arendal har flere museer, de fleste av historisk art. Aust-Agder kulturhistoriske senter (Aaks) holder til på Langsæ, og er et av de eldste museene i Norge; etablert i 1832 (da Arendals Museum). På Tyholmen i sentrum ligger Kløckers hus, et gammelt byborgerhjem. Utenfor Arendal by ligger Merdøgård skjærgårdsmuseum, Eydehavn industriarbeidermuseum og Bomsholmen Museum (et tømmerfløtingsanlegg) ved Nidelva. Bomuldsfabrikken Kunsthall ligger i et nedlagt veveri ikke så langt unna der hvor Aaks holder til, ved Langsæ.

BYLIV

Arendal er en svært sesongpreget by. I sommermånedene er det folkevandring dit, men i motsetning til andre feriesteder er der ikke mange store turistanlegg eller hoteller. Bortsett fra småbåtfolket og camperne kan vi si at det ikke finnes noen turisme langs sørlandskysten. De fleste som besøker Sørlandet om sommeren bor i sommerhus og -hytter. Man kan gjerne kalle det mer en feriebosetting enn turisme. Langs den, i luftlinje, ca.100 kilometer lange kysten i Aust-Agder, er det omtrent 10 000 hytter, noe som kan forklare noe av grunnen til sørlandshotellenes trange kår.

I de siste årene har man arbeidet aktivt for å snu utviklingen og styrke Sørlandsbyene som helårsbyer. Blant annet gjennom Strandplanloven ønsker man å hindre at kysten blir nedbygget. Bopliktordning er også innført i flere kommuner for å unngå tomme hus i den lange vinteren.



1

1. Kanalbyen Bildet er tatt i 1880 og viser Arendal sentrum før kanalene ble fylt igjen. Sjøarealet nærmest fotografen er der kulturhuset og Sam Eydes plass ligger i dag. Tyholmen er til høyre for kirken. Pollen sees bak til venstre i bildet. Foto: Axel Lindahl (Norsk Folkemuseum)

HISTORIE

Mye tyder på at Arendal er den eldste byen på Sørlandet. Allerede i 1528 nevnes Arendal havn i et tollregnskap for Nedenes len. I 1610 nevnes byen som ladested. Etter 1650 begynner Arendal å ta form, og de første kanalene etableres. Arendal fikk bystatus i 1723, samtidig som Risør.

Arendals moderne historie starter på 1400-tallet. Det var mangel på tømmer i Europa, og gode skogsforekomster i området gjorde tømmer til en viktig handelsvare. Beliggenheten var fordelaktig for en slik handel av flere grunner, blant annet at det var lett for store skip å legge til på grunn av naturlige havner. En annen fordel var Nidelvas nærhet til der sentrum ligger i dag. Da eikeskogene langs kysten var tømt, kunne man

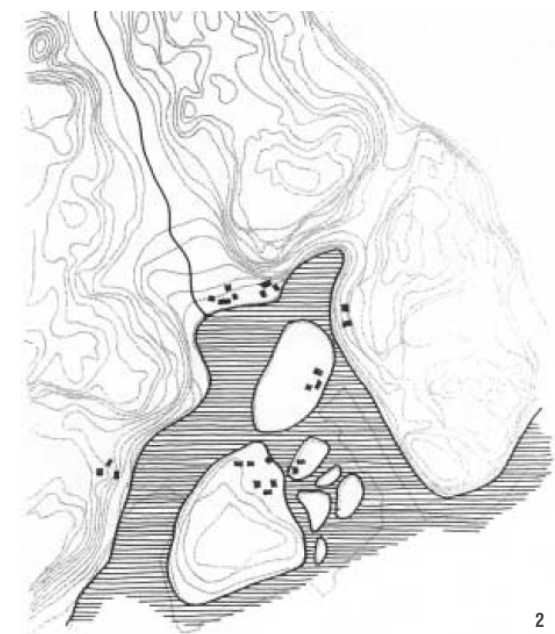
fløte tømmer ned elva fra skogene i innlandet. Nidelva var også en viktig transportåre for jernmalm, og det ble bygget flere jernverk i området.

SEILSKUTETIDEN - ARENDALS GLANSTID

På grunn av den store eksportvirksomheten tilegnet arendalittene seg kunnskap om skipsfart og -bygging, og på 17- og 1800-tallet var byen tidvis størst i landet innen denne næringen. Da Kristiansand ble opprettet ved kongelig befaling i 1614 ble det gjort forsøk på å nedlegge Arendal ved å beordre de som drev med handel og skipsfart langs Agderkysten å flytte til Kristiansand. Dette var for å sikre Kristiansands utvikling som

et handelssenter, men forsøket ble etter hvert gitt opp. Arendal var en internasjonal by der innbyggerne, på grunn av skipsfarten, hadde utstrakt kontakt med Europa. Sjømenn og reisende handelsfolk tok med seg hjem inntrykk og lærdom som påvirket arendalittenes levesett. Denne internasjonale påvirkningen vises også i arkitekturen og tilhørende hageanlegg fra denne perioden.

Frem til krakket i 1886 var Arendal en rik og moderne by. Banken i Arendal gikk konkurs med gigantisk gjeld som igjen førte til en rekke konkurser. Særlig ble skipsfarten hardt rammet. Krakket førte videre til arbeidsledighet og utvandring - og til stiftelsen av Det Norske Arbeiderparti i 1887.



2



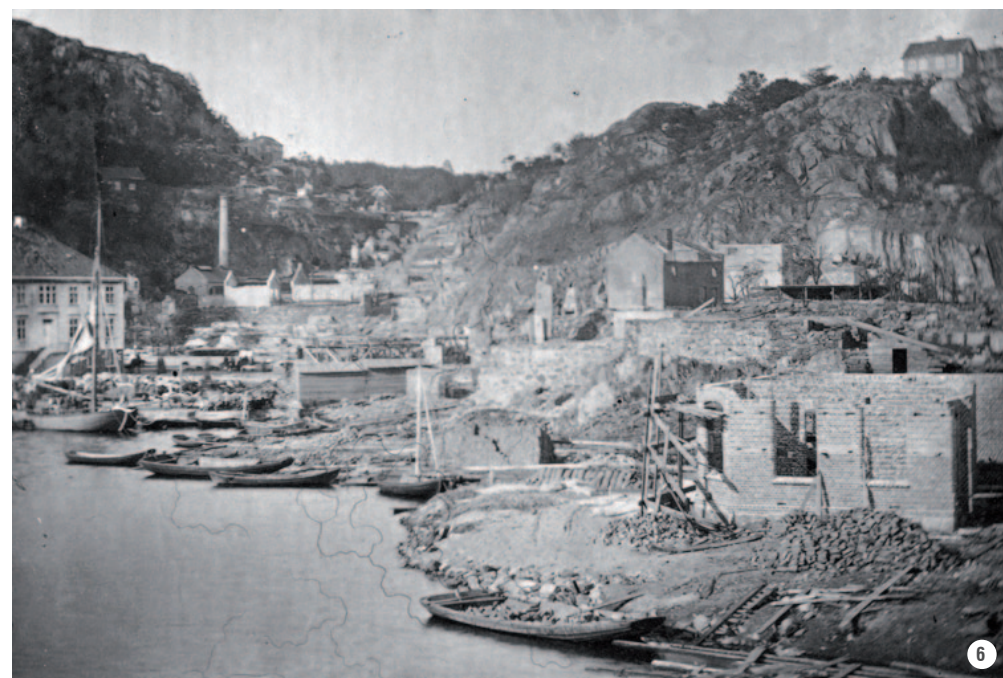
3



4



5



6

2. Arendal by er bygget på sju holmer som gradvis har blitt fylt igjen på grunn av behov for større arealer. Illustrasjon: Asplan viak, 1995, "Forprosjekt for kanaler i Arendal"

3. Arendal har nokså ulent terreng og smale og bratte veier. Noen steder var det trapper mellom Barbu og byen. Barbu kirke i bakgrunnen.

4. Bildet er tatt lenger øst enn bilde 1 på motsatt side. Bildet er tatt samme år av samme fotograf.

5. Utsikt fra Nesheia. Fotograf: Anders Beer Wilse (1935)

6. Bildet viser branntomt i Barbu etter den store bybrannen i 1868. Fotograf er antakeligvis Hans Petter Nielsen (Aaks)

BYENS FREMVEKST

Mye av Arendals utvikling og historiske identitet er knyttet til havnefronten. Sjøen var en viktig ferdselsåre, og bebyggelsen fra gammelt av ligger med fasaden mot sjøen. Det var tomtene som lå nærmest sjøen som var mest ettertraktet - ikke på grunn av utsikten, men fordi det var kort vei å bære - siden alt som skulle transporteres måtte i båt. Formen til strandsonen og kanalene var tilfeldig og et resultat av privat initiativ uten helhetstenkning (Asplan viak, "Forprosjekt for kanaler i Arendal", 1995), men etter bybrannene tok det offentlige større initiativ og det ble bygget skikkelige brygger av offentlige midler.

Opprinnelig bestod Arendal av syv holmer og skjær som etter hvert har blitt fylt igjen (bilde 2). Grunnen til dette var skipsnæringens behov for arealer, men også befolkningsveksten medførte at det var behov for større arealer i sentrum til boliger og til fellesarealer. Arendal ble på 1800-tallet kalt "Nordens Venedig".

BYBRANNER

Arendal ble rammet av flere bybranner; de to største i 1863 og 1868. Store deler av sentrumsbebyggelsen av tre ble ødelagt og det ble innført murtvang på nye bygg i deler av sentrum.

Noen deler av sentrum, som for eksempel Tyholmen, unnslapp bybrannene, og her står blant annet Arendal gamle rådhus fra 1815 tegnet av Peder B. Jessen. Tyholmen er i dag høyt verdsett område.

Den nye planlagte byen fikk kvartalstruktur, og gatebredden ble bestemt ut fra brannsikringsmessige grunner. En slik struktur er typisk for datidens byplanidealene. 1880-tallet var preget av plan- og bygningsmessig kaos, fortetting og en ny holdning til kanalene. Etter bybrannene ble det dannet en todeling av den arkitektoniske stilen i byen - den gamle trehusbebyggelsen som ble spart på Tyholmen og den moderne og planlagte gate- og bygningsstrukturen med murtvang.



1

BARBUS HISTORIE

Opprinnelig var Barbu et lite strandsted ved munningen av Barbuelven som vokste frem på 17-1800-tallet. Barbu var egen kommune i 23 år, fra 1878 til 1902 og fikk sitt navn fra strandstedet som var midtpunktet i tidligere Østre Moland kommune.

Strandstedet Barbu var bebodd av håndverkere, sjøfolk og handelsmenn, mens de mer velstående bosatte seg i Arendal. På 1800-tallet ble det drevet seilskuteverft, bjelkehugging og ankersmie i Barbubukt. Navnet Barbu har vært skrevet Barbo,

Barboe og Barboo. I følge navneforsker Magnus Olsen stammer navnet fra middelalderen, som også gjelder flere andre stedsnavn på gårder i Arendal.

BARBUELVEN

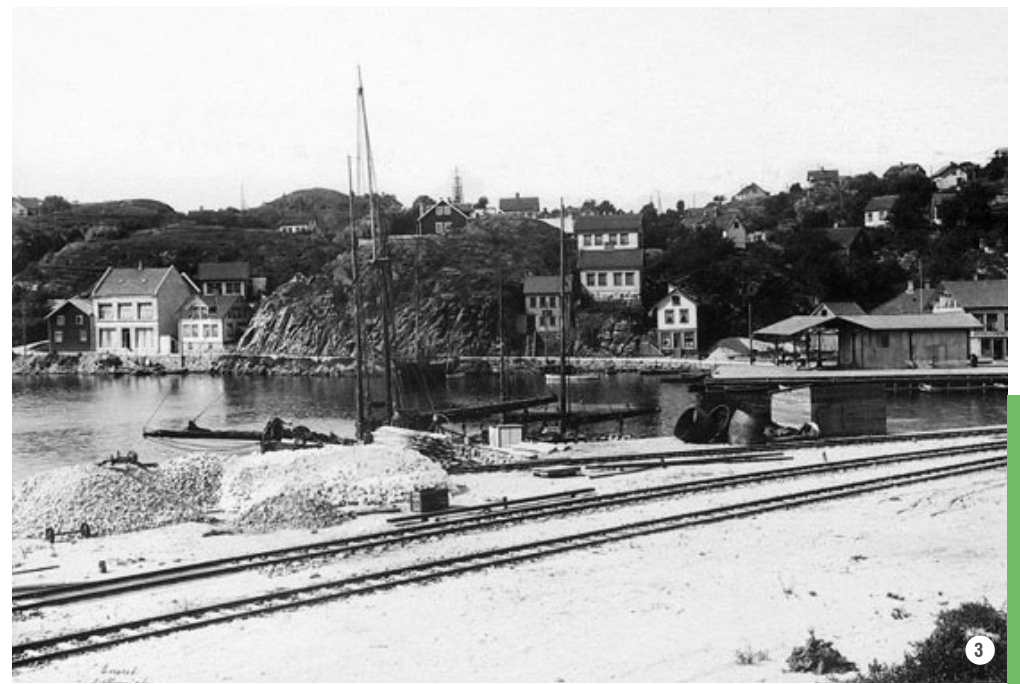
Barbuelven renner gjennom Barbudalen fra Longumvannet via Langsævann, og renner ut ved havneområdet i Barbubukt. Elven har små fossefall og hadde stor betydning for næringsutviklingen i Arendal fra 1500-tallet. Nedre Barbugård, eller Barbu Bruk, lå der Arendal jernbanestasjon ligger, og gårdsplassen lå ganske nøyaktig der stasjonsbygningen ligger i dag. Vann ble ført

ned Barbuelven fra Langsæ Møllestem (Øvre Mølle) gjennom turbinrør som førte vann ned til Arendals Elektrisitetsverk (opprinnelig A/S Barbu). Vannføringen i elven ble regulert fra Langsæ hovedstem, og eierne av Langsæ gård hadde kontroll over dette - noe som førte til tidvis bitter strid mellom eierne av Nedre Barbugård og Langsæ gård (Aaks, 2009).

Barbuveien ble bygget i 1886. Det ble nå mulig å spasere fra Langbrygga, rundt Neset forbi Dauhola, til strandstedet Barbu (bilde 2). Før veien ble åpnet var det bortimot umulig å ta seg fram langs sjøkanten fra Langbrygga til strandstedet på grunn av den bratte fjellsiden. Forbindelsen mellom bydelene ble nå



2



3



4



5

1. Strandstedet Barbu fotografert i 1890-årene (Aaks)
 2. Bildet er fra ca.1900 og viser Barbuveien med Dampskipsbrygga i bakgrunnen, og bakerst Kolbjørnsvik på Hisøy. (Aaks)
 3.-5. I 1904 begynte man å bygge jernbanekai i Barbubukt etter at det ble vedtatt at Arendal stasjon skulle ligge i Barbudalen. Man bruker gjerne å regne strandstedet Barbus historie i før og etter jernbanen. (Aaks. Bildene av jernbanen er tatt i 1908 eller like etter.)

knyttet sammen langs sjøen, og forbindelsen mellom områdene styrket betraktelig.

JERNBANEN TIL ARENDAL

Man bruker gjerne å regne strandstedet Barbus historie i før og etter jernbanen. Den ble lagt til Barbu etter en lang diskusjon om trasévalg. Det ble lagt frem seks mulige traseer, og til slutt stod valget mellom Kittelsbukta og Barbu. Stortinget avgjorde i 1904 at det skulle ligge i Barbu, og stasjonsbygningen (bilde 4) ble plassert slik at det ble kortest mulig gangvei til Torvet.

Arendal stasjon ble åpnet i 1908, og i 1938 var Sørlandsbanen ferdig på hele strekningen fra Oslo til Kristiansand, og Nelaug-Arendal-strekningen ble en sidelinje av denne. Jernbanesporene ble lagt helt ned til sjøkanten og flere hus måtte rives for å gi plass til spor og ny godshall.

Stasjonsbygningen er tegnet av arkitekt Paul Armin Due i jugendstil og i dag holder lokalavisen Arendals Tidende til i stasjonsbygningen. Med støtte fra Aust-Agder fylkeskommune holder de billettutsalget åpent. En gangtunnel forbinder i dag stasjonsområdet med sentrum Torvet.

TIDSLINJE



1528

Arendal nevnes for første gang i et skipsregnskap

1641

Kristiansand opprettet og alle handelsborgere i Agder ble beordret å flytte til den nye byen

1723

Arendal får kjøpstadsrettigheter (bystatus)

1798

Bybrann - 25 hus nord for Malmbrygga gikk tapt

1813

Arendal gamle rådhus, eller Kallevigs pale som det først het, ble oppført på Tyholmen

1840

Bybrann - 11 hus og like mange sjøboder brant på Friholmen

1863

Bybrann - 73 hus brant i nedre del av Vestre gate og Østre gate

1868

Bybrann - 94 hus fra Torvet og utover Langbrygga brant ned. Etter dette ble det innført murtvang

1878

Barbu blir selvstendig kommune, utskilt fra Østre Moland

1886

Krakket i Arendal

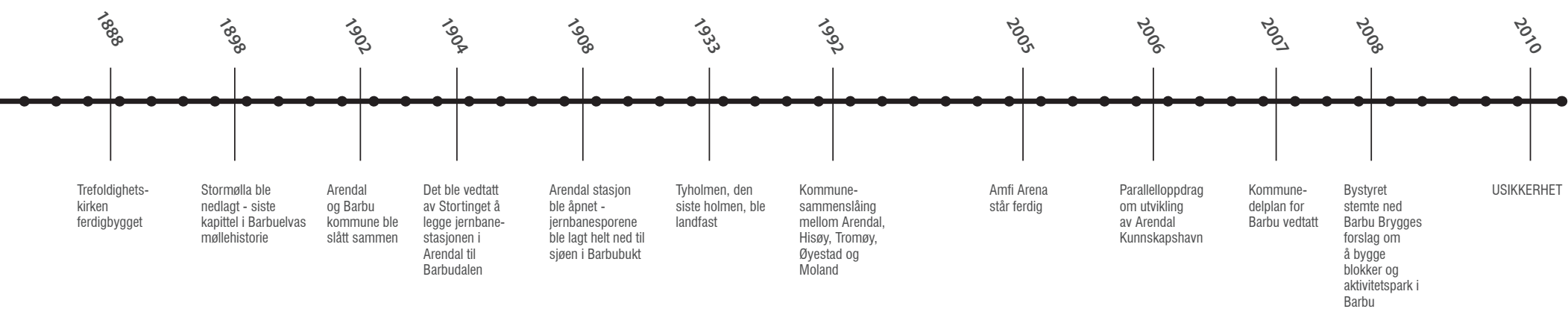
Barbuveien (i dag Kystveien) fra Langbrygga rundt Neset forbi Dauhola ble bygget

1887

Som følge av krakket i 1886 ble Songeveien (i dag Kystveien) utført som nødsarbeid

Det norske arbeiderparti ble stiftet i Barbu kommune







1. Bygningstil i Barbu med hvitmalt hus og trange smau.
Foto: Anders Beer Wilse, 1935 (Norsk Folkemuseum)
2. og 3. Bygningstil på Tyholmen. Foto: Arendal kommune

ARKITEKTUR OG BYGNINGSMILJØ

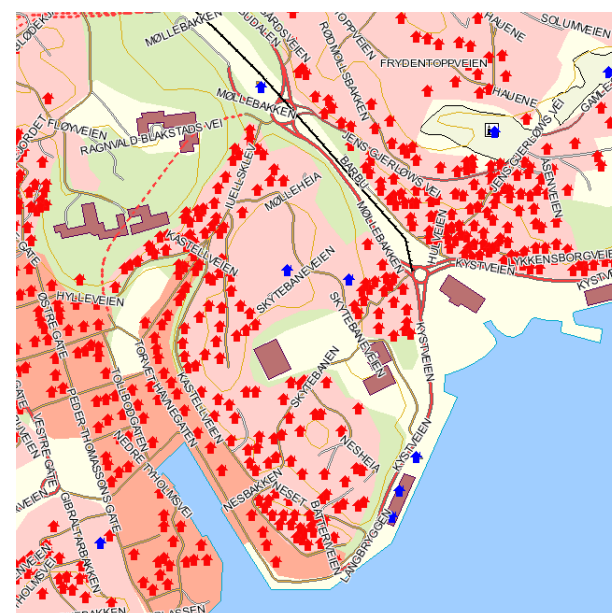
Arkitekturen i Arendal, og ellers langs Sørlandskysten, har alltid vært rik og variert som et resultat av den nære kontakten med Europa som skipsfarten førte med seg. Den sørlandske trehusbebyggelsen ble tilført europeiske impulser som ble tolket og stedstilpasset de norske tradisjoner og landskapet de lå i.

Sveitserstilen fikk meget stor utbredelse på Sørlandet fra 1850 og frem til århundreskiftet. På slutten av 1800-tallet ble hvitmaling tilgjengelig for allmennheten, og dette medførte at bortimot alle husene som tidligere var malt i rødt eller oker ble malt hvite. Dette ga byene langs Sørlandskysten et utpreget helhetlig uttrykk, selv om det ikke fantes to like hus. Alle hus har sine egne vindusomramninger og inngangsdører, og er godt tilpasset det småkuperte landskapet de står i.

Store deler av Arendals sentrumsområder er regulert til bevaringsområde. Strandstedet Barbu ble regulert til kommunens første antikvariske spesialområde i 1989. I Barbu er det ikke registrert noen fredete bygninger.

SEFRAK er et landsdekkende register over kulturminner under ansvaret til Riksantikvaren. Et bygg som er registrert i SEFRAK får ikke automatisk vernestatus - det er først og fremst et generelt kulturhistorisk register som har verdi som kildemateriale for lokal historie (Riksantikvaren). Bygninger som er oppført i registeret er ikke pålagt restriksjoner, slik som for fredete hus. I Barbudalen er det registrert 254 SEFRAK-bygninger i tillegg til åtte andre verneverdige bygg (bl.a. Barbu kirke, gravkapellet og stasjonsbygningene).

I Barbudalen er det 254 SEFRAK-registrerte bygninger (røde). I tillegg er åtte bygninger som er merket til "Andre bevaringsverdige bygg" (blå). (Kart fra Arendal kommune)



ARENDAL OG OMEGN

Føljet af det private kart for Opmålings- og Kjørtjenester

Kristiania 1888

Maaføret 1:500 af sand Størrelse

Tegnforklaring

■ Kjørtjenester, Størrelse 1/2 Oms

□ Kjørtjenester, Størrelse 1/4 Oms

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester med en Størrelse af

1/2 Oms til 1 Oms

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

□ Kjørtjenester

Arendal kommune slik
kommunegrensen var
på 1800-tallet

FYLLINGER

Arendal er en by der store deler av sentrum er bygget på fyllinger, og den opprinnelige sjølinjen har blitt forandret som følge av disse.

Fra gammelt av, før Barbuveien (Tollbodkaia) ble bygget i 1886, var det umulig å ta seg rundt neset mellom sentrum og Barbu på grunn av den bratte fjellsiden. Da jernbanen ble bygget ble skinnene lagt helt ned til sjøen, og det ble anlagt jernbanekai og bygget ny godshall.

Store deler av prosjektområdet ligger på fyllinger som har blitt til særlig i forbindelse med industriens plassbehov. Fyllingene i barbubukt (når er den fra?) førte til at den nederste delen av barbuelven ble lagt i rør.

NSB

Barbu kirke

Barbubukt

Pollen

Tyholmen

Tollbodkaia

= fyllinger / ny sjølinje

= avgrensning prosjektområde

PROSJEKTOMRÅDET

Prosjektområdet ligger i forlengelsen av sentrum mot øst, og er et område preget av transportvirksomhet - med både riksvei, store parkeringsarealer og linjegendsterminal nærmest sjøen. Bak riksveien er Barbu først og fremst boligbydel bestående av gammel trehusbebyggelse i åssiden. Arendal stasjon ligger i Barbudalen 500 meter fra sjøkanten og 400 meter fra Torget via en gangtunnel.

Området mellom Barbubukt og sentrum, Tollbodkaia, ble tidligere brukt til havnevirksomhet, men denne er flyttet til Eydehavn og bygningene (Tollboden) ble revet i 2008.

Hele prosjektområdet måler ca. 50 000 m² (landareal).

AVGRENSNING

Prosjektområdet omfatter området fra Grandhjørnet til Barbubukt ved Rema1000 samt området nordover langs Barbudalen til togstasjonen. Prosjektområdet avgrenses av sjøen mot sør. Videre omfattes Barbudalen opp til Langsæ, sentrum og Nesheia i de overordnede analysene og vurderinger av mulige strategier for utvikling.

EIENDOMSFORHOLD

Kommunen eier Tollbodkaia og det som er fylling i Barbubukt, mens fast grunn i Barbubukt er privateid.





Langsævann

Sykehuset

Blødekjærtunnelen

Fløyheia

Fylkeshuset

Togstasjon

Vestre gt

Iuellsklev

Bendiksklev

Kulturhuset

Torvet

SENTRUM

Barbudalen

Skytebanen

Jens Gjerløws vei

Barbu kirke

Pollen

Nesbakken

Nesheia

Langbrygga

Hulveien

Barbu

Margrete Stiftelsen

Grand-hjørnet

Skytebaneveien

Kystveien

Barbubukt

Lykkenborgsveien

Tollbodkaia

PROSJEKTOMRÅDET

A= ca. 50 000 m²

Rema1000

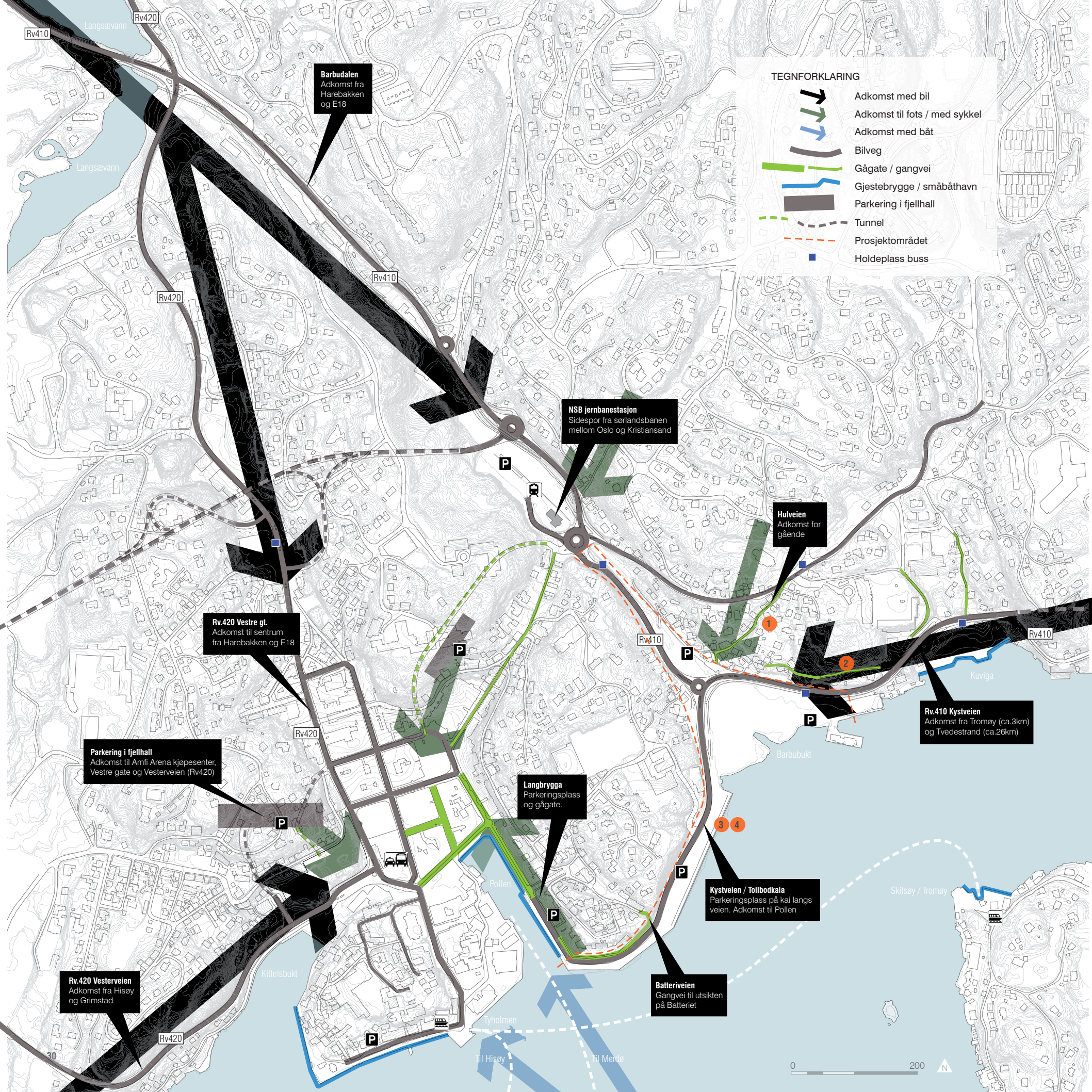
Kystveien

Fiskemottak







PROSJEKTOMRÅDET I BILDER





TEGNFORKLARING

-  Adkomst med bil
-  Adkomst til fots / med sykkel
-  Adkomst med båt
-  Bilveg
-  Gågate / gangvei
-  Gjestebrygge / småbåthavn
-  Parkering i fjellhall
-  Tunnel
-  Prosjektområdet
-  Holdeplass buss

Barbudalen
Adkomst fra Harebakken og E18

MSB jernbanestasjon
Sidespor fra sørlandsbanen mellom Oslo og Kristiansand

Hulveien
Adkomst for gående

Rv.420 Vestre gt.
Adkomst til sentrum fra Harebakken og E18

Rv.410 Kystveien
Adkomst fra Tromøy (ca.3km) og Tvedestrand (ca.26km)

Parkering i fjellhall
Adkomst til Arnifl Arena kjøpesenter, Vestre gate og Vesterveien (Rv420)

Langbrygga
Parkeringsplass og gågate.

Kystveien / Tollbodkaien
Parkeringsplass på kai langs veien. Adkomst til Pollen

Rv.420 Vesterveien
Adkomst fra Hisøy og Grimstad

Batteriveien
Gangvei til utsikten på Batteriet



Til Hisøy Til Merdø

Tilgjengelighet, eksisterende situasjon

- Rv.410, Kystveien, går gjennom området og er hovedinnsfartsveg fra Tvedestrand. De som kommer fra Tromøy vil også kjøre denne veien til sentrum.
- Togstasjonen ligger i Barbudalen med gangtunnel til Torvet. I forbindelse med gangtunnelen ligger også en fjellhall til parkering. Parkering i fjell finner vi også ved Amfi Arena (utgang Vestervegen i Kittelsbukta og Vestre gate)
- Passasjerferge går fra Tyholmen til Skilsøy og til Kolbjørnsvik. I sommersesongen går det passasjerferge mellom Pollen og Merdø.
- Tidligere gikk det bilferge fra Barbubukta til Skilsøy på Tromøy, men denne ble erstattet med bro i 1961



Veger i Barbu

1. Bildet er tatt fra Hulveien i Barbu; en av veiene som forbinder øvre og nedre del av Barbu.
2. Fra Lykkenborgsveien.
3. Bildet er tatt rundt 1890 og vi ser den nye Barbuveien ved foten av den bratte fjellskråningen, og hvordan strandstedet dukker opp for den spaserende når man runder Neset ved Dauhola.
4. Tatt fra omtrent samme sted som 3 og viser hvordan det er i dag. (Alle foto er fra Aaks)

TILGJENGELIGHET / FERDSEL

Man kan komme seg til området på flere måter - med bil, buss, tog, sykkel eller man kan gå. Ifølge sosiokulturell stedsundersøkelse (del 2, side 49) kommer de fleste som skal til sentrum med bil. Tilgjengelighet for de som kommer med bil er ihvertfall god i Barbubukta med gode parkeringsmuligheter. Derimot er ikke området godt nok tilrettelagt for de som går eller sykler. Mye av skylden har Kystveien, som er dominerende og en betydelig fysisk barriere.

Terrenget i området er kupert, og det kan noen steder være vanskelig å ta seg frem der det ikke er veg. Før gamle Barbuveien (Tollbodkaia) ble bygget var det bortimot umulig å ta seg rundt neset fra Barbu til Pollen på grunn av den bratte fjellveggen (Aaks).

De som kommer fra øvre del av Barbu og skal ned til sjøen kan gå gjennom de trange og bratte smauene. I noen områder, som ved den gamle bebyggelsen i Barbu kan man føle at man går på privat område (bilde 1 og 2). I Barbuområdet finner vi dessuten særegne bratte trapper fra 1800-tallet som den gang var viktige forbindelsesårer mellom Barbu og Arendal. I dag er de en viktig del av kulturarven og stedsidentiteten til Barbu, og er populære turområder.

De fleste som er i sentrum går ikke lenger ut Langbrygga enn til Nesbakken, med mindre de har parkert der. Det har nok sammenheng med at Tollbodkaia, slik området fremstår i dag, ikke er et attraktivt sted for gående, men det sier også noe om gåviljen (hvor langt er man villig til å gå før man velger å ta bilen istedet?).

DERSOM MAN GÅR 5 MINUTTER I ROLIG TEMPO (5 KM/T - CA. 420 METER), KAN MAN GÅ MELLOM

- Fiskebrygga i Pollen og Grandhjørnet
- Grandhjørnet og Barbubukts østside
- togstasjonen og rundkjøringen i Barbubukta
- Fiskebutikken i Barbu og Skytebaneveien
- Torvet og Barbudalen gjennom gangtunnelen

NATUR OG LANDSKAP

Prosjektområdet består av et bebyggelseslandskap - kupert småhusbebyggelse og elvelandskap i dalbunnen. Nærmest sjøen er landskapet dominert av riksveien og en stor asfaltflate med parkeringsplass. Landskapets kvaliteter er spesielt knyttet til historiske verdier, samt den sjønære beliggenheten med utsyn ut Galtesund mot Skagerak.

Kystveien fremstår som en sterk barriere og bryter den direkte kontakten mellom bebyggelsen og sjøen (3). Veier, som er menneskeskapte retningsdannende elementer, understreker retninger i landskapet som har innvirkning på hvordan vi opplever et sted. Barbuveien, som naturlig retningsgivende element, og Møllebakken er de viktigste retningsdannende elementene i området. Retningen forsterkes av åssidene på hver side av Barbudalen som noen steder er både bratte og høye (1).

Nærmest sjøen preges området av store grå flater (2) benyttet til transportrelaterte virksomheter. Linjegendterminalbygget som ligger midt på flaten i Barbubukt har en stor bygningsmasse på en ellers tom flate, noe som gjør den ekstra fremtredende. På Tollbodkaia er den bratte fjellskrenten det mest fremtredende landskapselementet (3). Denne måler 27 meter nokså rett opp med bart fjell.

Det meste av handelsvirksomheten ligger naturlig nok i sentrum (4), men Barbu har konditori, fiskebutikk, kiosk og dagligvarehandel i tillegg til kjøkken- og elektroforretning og noen kontorer (tannlege, osv). Et konditori og en fiskebutikk er områder som fungerer som arena for tilfeldige møter. På grunn av dels beliggenheten og funksjonen deres (sjønært, sentralt) er det potensiale til å styrke disse områdene som møteplass og knutepunkt - særlig dersom det legges tilrette for servering utendørs. For at disse områdene skal bli attraktive som møtesteder er det en forutsetning at man revitaliserer området og at trafikken på Kystveien blir redusert.

Landemerker er elementer som kjennetegner et sted - de kan være både positive og negative (5). Eksempel på positivt landemerke er Barbu kirke, Pollen og Rådhuset på Tyholmen. Dette er bygninger eller steder som tilfører verdi (estetisk) til området. Motsatt er linjegendterminalen i Barbubukt og fjellskrenten på Tollbodkaia. De er gjenkjennelesobjekter, men tilfører ikke verdier til området (med tanke på estetikk).

Det siste kartet (6) viser hvordan man kan dele inn området i mindre delområder, og de større landskapsrommene.

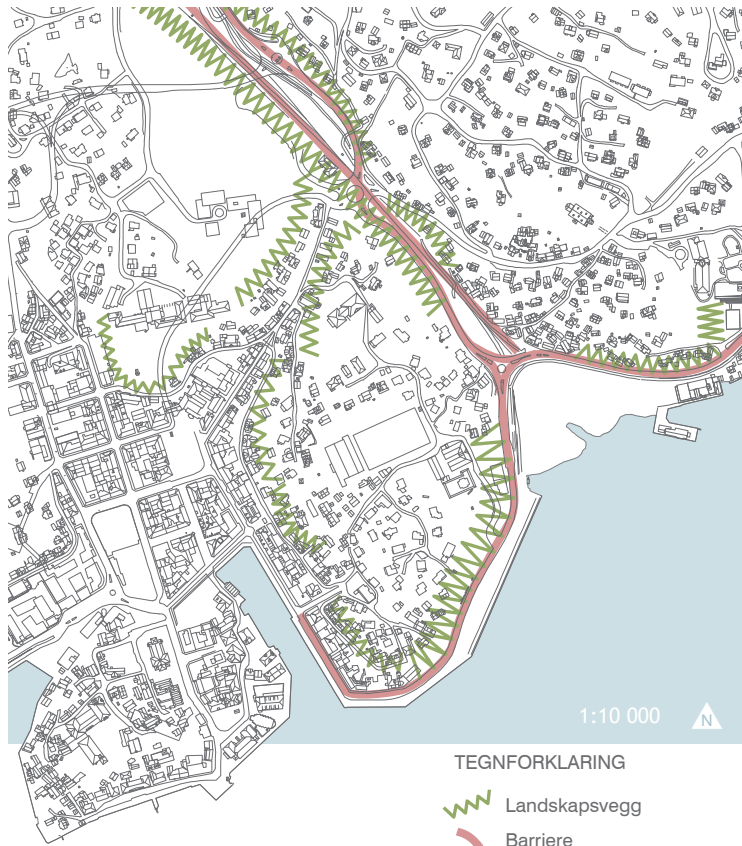
1 RETNINGER I LANDSKAPET



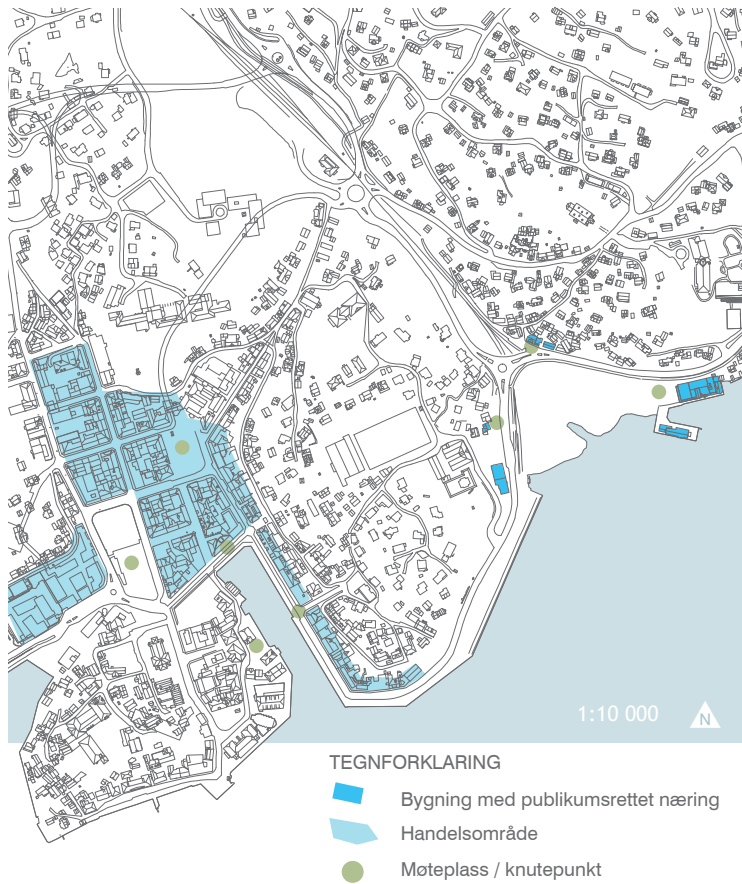
2 FLATER



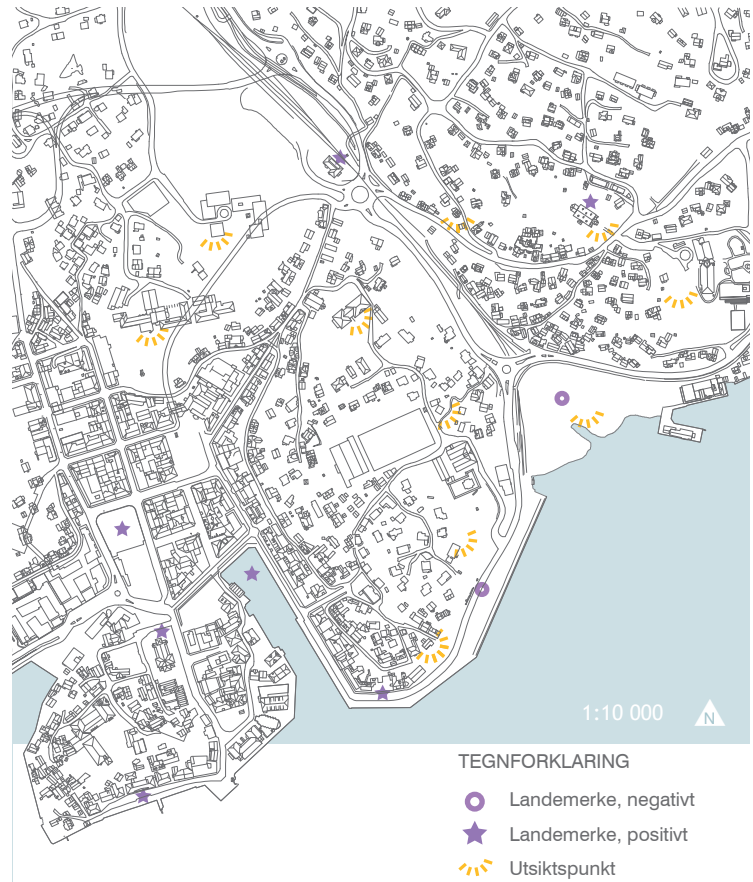
3 BARRIERER OG LANDSKAPSVEGGER



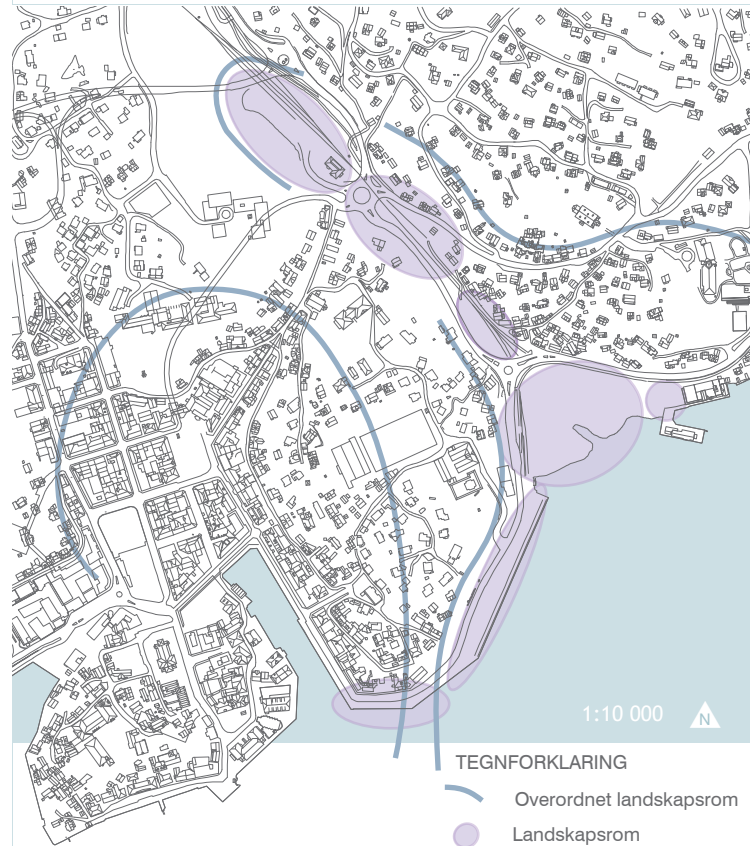
4 MØTEPLASSER OG BYGNINGSFUNKSJON

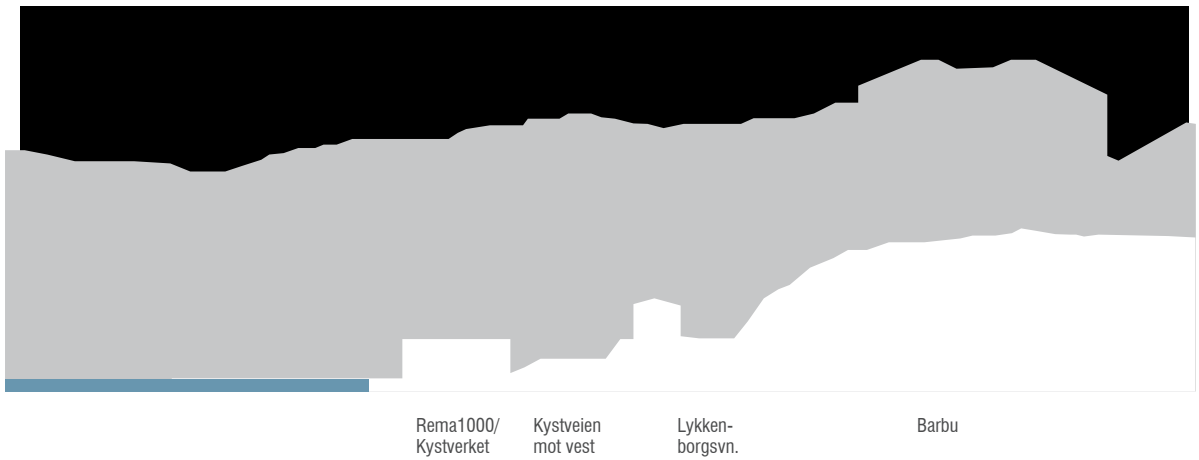
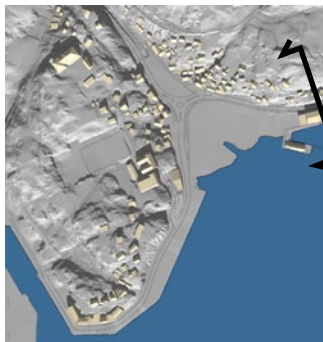
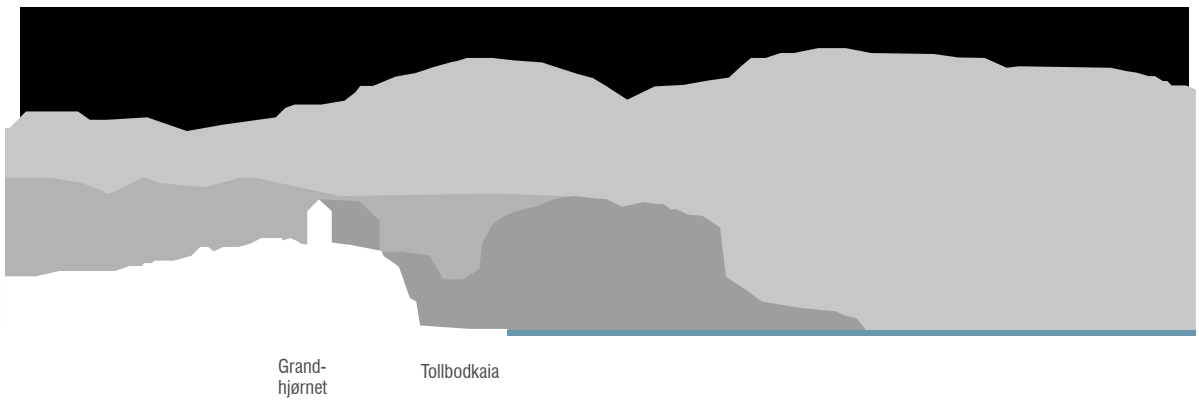
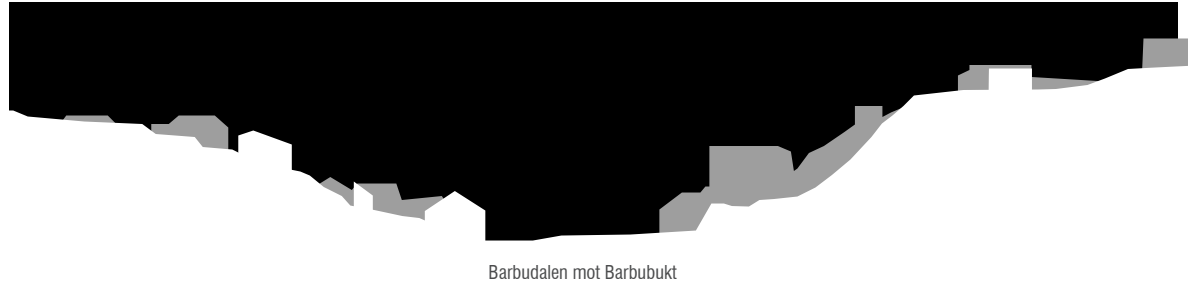


5 LANDEMERKER OG UTSIKTSPUNKTER

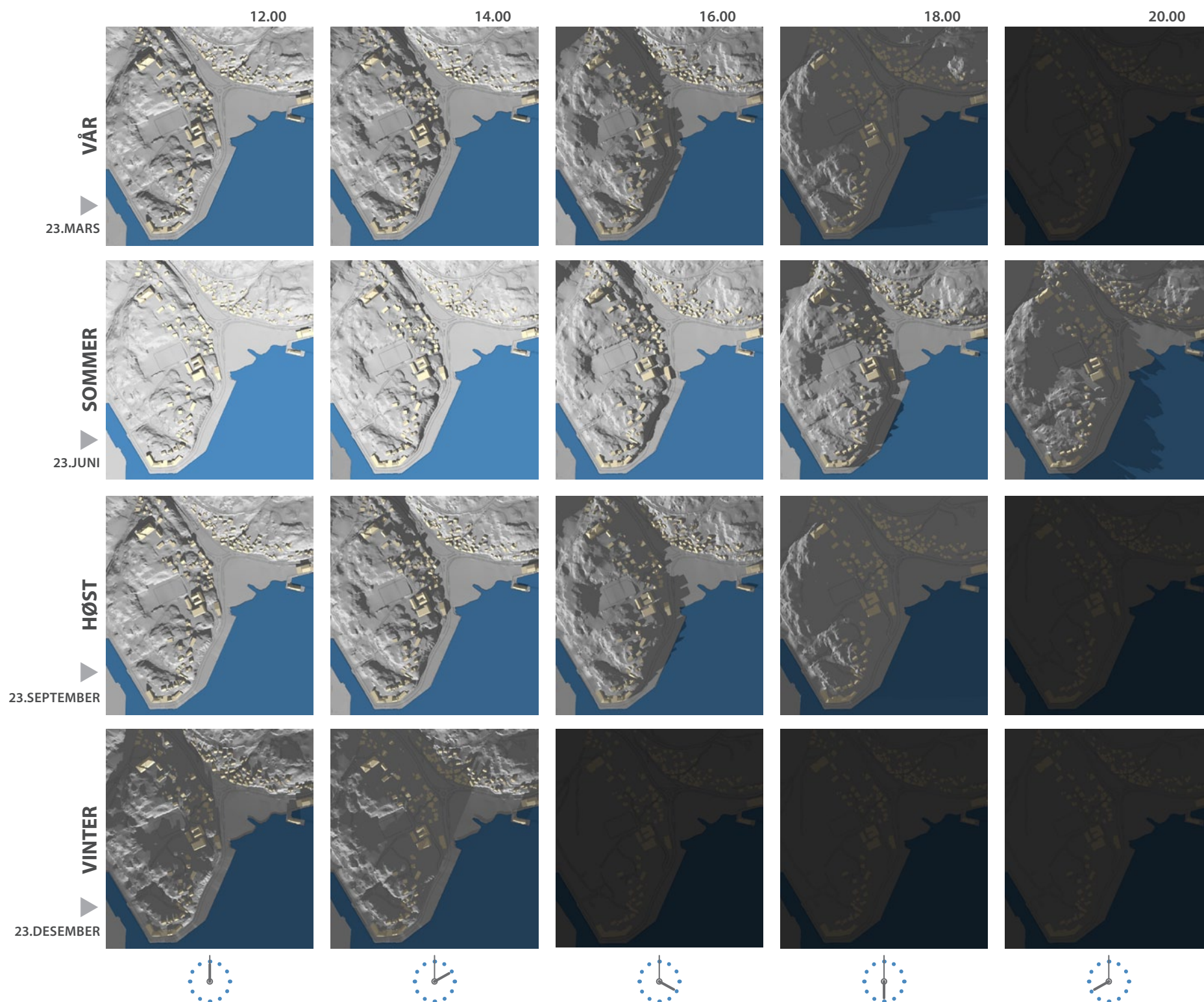


6 LANDSKAPSPROM





SOL /SKYGGE



GRØNNSTRUKTUR

Det er grønnstrukturen som danner rammer rundt byen, og den bidrar til å gi et sted identitet. Sjø og vann regnes også ofte med når vi snakker om grønnstruktur. I tillegg til estetiske kvaliteteter er grønnstrukturen en viktig faktor for folks velvære, både fysisk og psykisk. Grønne områder er dessuten viktige habitater for dyre- og plantearter, og planter bidrar til å rense luft og vann for forurensning.

I dag bor nærmer 80% av Arendal kommunes befolkning i tettstedet Arendal (Store Norske Leksikon, 2009), som også er gjennomsnittet for hele landet. Gjennomsnittlig arealbruk per person har økt med 23% siden 70-tallet (miljøstatus.no), samt at tettstedsarealet i Norge nesten fordoblet seg. De siste 50 årene har stadig flere arealer blitt benyttet til transportformål (vei, parkering o.l.), og fremkommelig het med bil har blitt prioritert fremfor bevaring av naturområder. Samtidig ble vannmiljø redusert og bekker lagt i rør. Barbubukt er et godt eksempel på dette, med Barbu elven som delvis er lagt i rør. Utfordringene i dag er å snu tendensene til at grønnstrukturen blir stadig mer fragmentert, områdene mindre og de grønne sammenhengene blir brutt.

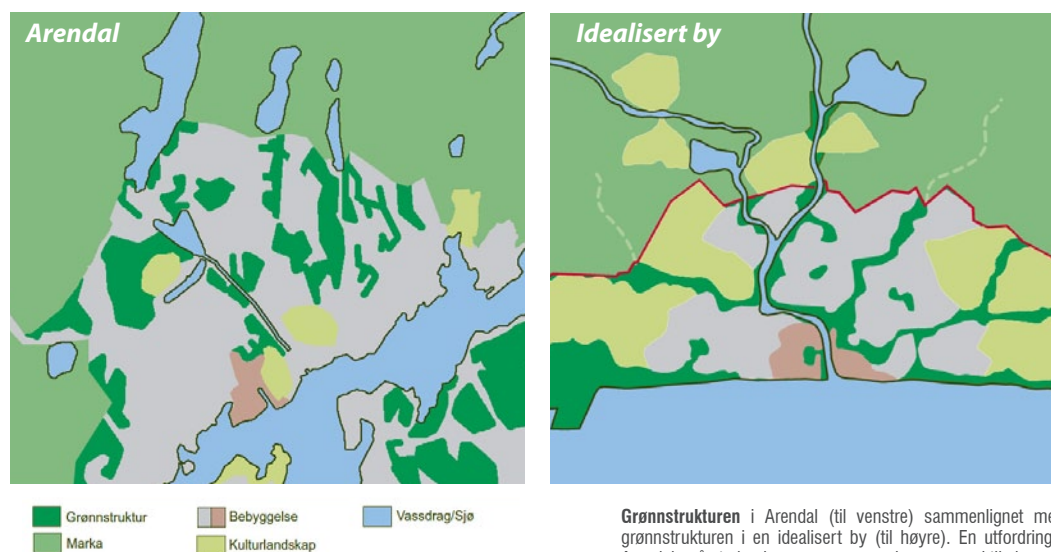
Opp Barbudalen går det et tydelig grøntdrag, men jernbanen og riksvegen (rv. 410) er svært dominerende. Mellom de gamle trehusene i Barbu har de fleste husene små hager med grønt. Det er lite naturlig vegetasjon i dette området, det meste av vegetasjonen her er i forbindelse med boligene og hagene.

Arendals sjølinje er for det meste bebygd. I sentrum er det lite grønne områder, og sammenhengen mellom den strukturen som er mangelfull - spesielt med tanke på grønne drag fra markaområdene.

I 2005 ble det vedtatt en kommunedelplan for grønnstruktur i Arendal kommune som skal legge premisser for kommuneplanen med hensyn til strategier, politikk og sikring av arealer.

VIKTIGE FRILUFTSOMRÅDER I ARENDAL

Arendal har i utgangspunktet god tilgang på friluftsområder, både på land og på sjø og langs kysten. Mye av friluftsopplevelsene er dessuten knyttet til kulturmiljøene. Områdene i Raet landskapsvernområde, som på Hove, er et populært friluftsområde, med de utfordringer dette gir med hensyn til bruk og vern (kdp, 2005), men den by- og bolig-nære naturen er de mest benyttede friluftsområdene.



Grønnstrukturen i Arendal (til venstre) sammenlignet med grønnstrukturen i en idealisert by (til høyre). En utfordring i Arendal er å styrke de grønne sammenhengene ned til sjøen. (Fig. til høyre er fra DN håndbok 24, 2003)

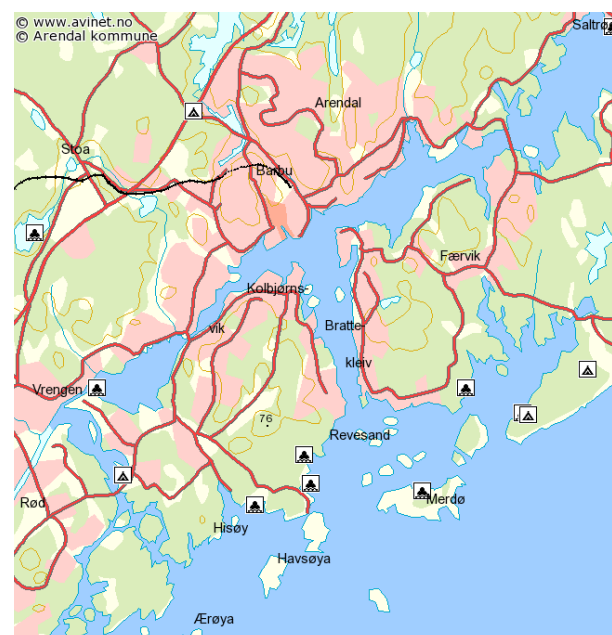
"Grønnstrukturen er nettverket av grønne områder i byer og tettsteder"
- Thorén og Nyhuus, (DN håndbok 6, 1994)

UTFORDRINGER I SENTRUM

Det er stedvis mangelfullt med turmuligheter langs sjøen i Arendal, på grunn av landskapets form og fordi det er privatisert. Kommunedelplanen slår fast at det er et stort behov for sentrumsnære badeplasser, spesielt øst for sentrum (i Barbubukt og videre østover). Planen etterlyser også mer grønt i sentrum, og bedre tilrettelegging for barns aktiviteter.

Kommunedelplanen foreslår følgende tiltak for å styrke grønnstrukturen i de sentrumsnære områdene i Arendal:







- Snarveier og smett (se kart motsatt side) bør merkes bedre, og det bør inngås avtaler med grunneiere i forhold til om snarveiene skal være åpne for allmenn ferdsel
- Det bør utvikles en elve-/grøntkorridor langs Barbu elva, fra sjøen til Bomuldsfabrikken Kunsthall, som en kulturakse
- Skogskjøtsel, opprydding, vedlikehold og opprustning i naturparken på Fløyheia
- Tilrettelegge for badeplasser ved Langsæ (vann) og i Barbu (sjø), og påse at det tas hensyn til dette i planlegging av områdene



Rekreasjonsområder i Arendal og omegn
(Kart fra Arendal kommunes nettsider)

Kartnavn
Snarveier

Tegnforklaring

-  Snarveier som må utbedres/skiltes
-  Snarveier som ikke trenger utbedring, men skiltes
-  Vegforbindelse sentr./sjø/marka
-  Regulerte friområder
-  Friområder
-  Landbruk -natur og friluftsliv (LNF)






Målestokk: 1:15 000
Arkformat A4

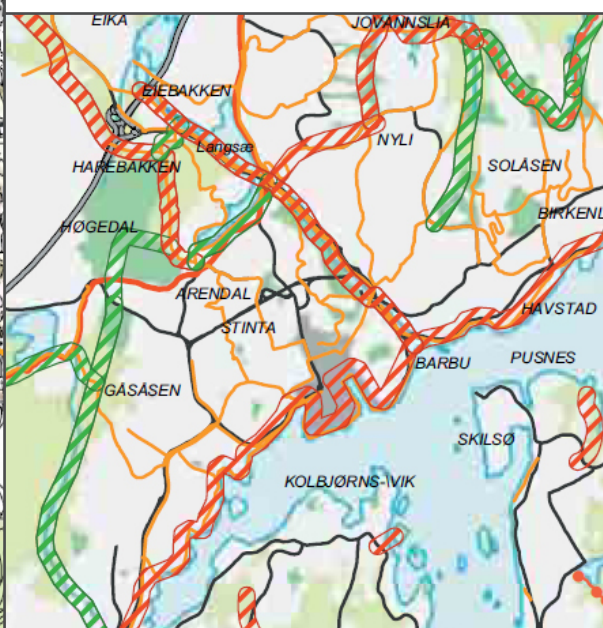
Kartkilder: Adressekart 2001, Kommuneplanens arealdel 2003 - 2008
Reguleringsplaner Arendal kommune, Veibase, N50, ØK
Rettigheter: Arendal kommune og Statens kartverk
Produsert: Arendal kommune 2004

Korridorer og kommunikasjonslinjer

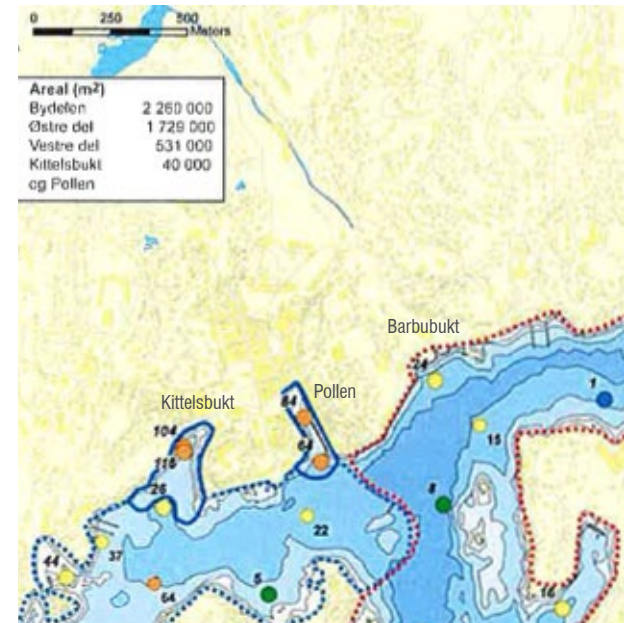
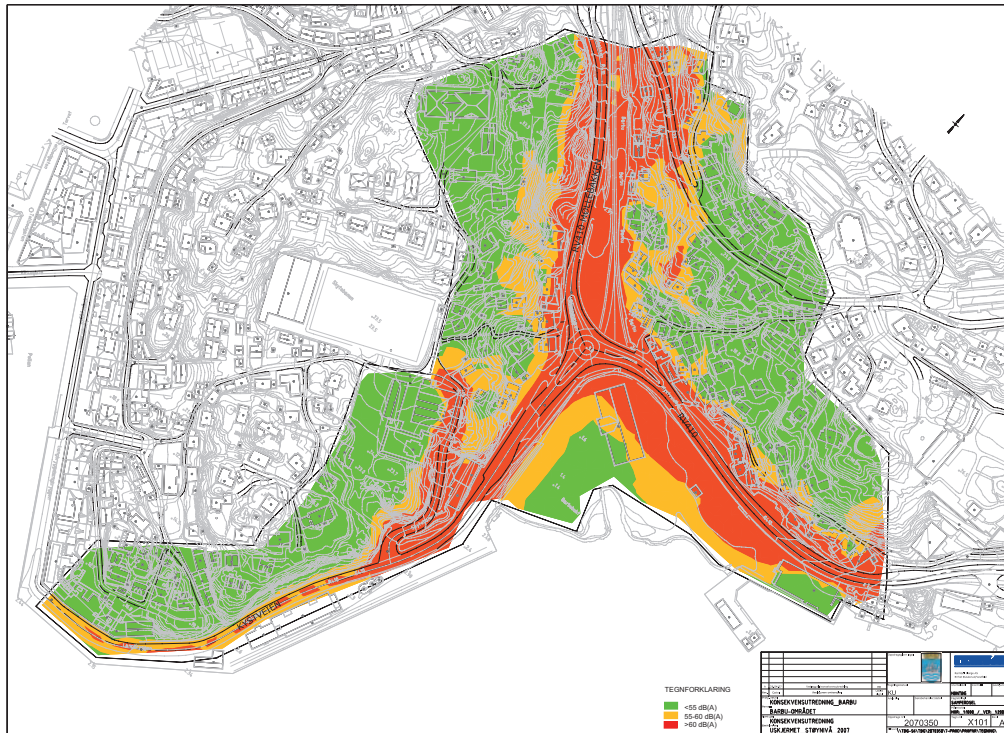
Tegnforklaring

Kommunikasjonslinjer i grønnstruktur

-  Lysløyper
-  Hovedløyper
-  Vegforbindelse sentr./sjø/marka
-  Eksisterende grønnkorridor/viktige grøntdrag
-  Utviklingspotensiale grønnkorridor



DEL 1



STØY, FORURENSNING OG BUNNFORHOLD

“Støy- og luftberegninger for kommunedelplan Barbu” utarbeidet av Rambøll, 30.04.2007

I forbindelse med utarbeidelsen av kommunedelplanen for Barbuområdet i 2007 ble Rambøll engasjert til å utføre beregninger av støy og utslipp til luft fra trafikken som går gjennom området.

Konklusjonen for luft- og forurensningsundersøkelsen

“...det beregnede forurensningsnivået viser at for nitrogendioksider vil grenseverdiene for luftkvalitet være overholdt både i før- og ettersituasjonen“. For svevestøv viser beregningene at sonen rundt Kystveien som kan belastes med konsentrasjon over grenseverdien øker med ca. 7 meter fra førsituasjon til ettersituasjon (Rambøll). Det bør ikke bygges boliger i områder der støydøivet overstiger 60 dB ().

NIVA 2004, “Marine undersøkelser i Arendal kommune” og NIVA, 2005, “Sedimentundersøkelser i forbindelse med tiltaksplan for forurensete sedimenter i Arendal: fase 2”

Generelt er det god utskiftning av vannmassene i Tromøysund og Galtesund, men i dybbassengene er det stagnerende forhold og periodevis nedsatt oksygenkonsentrasjoner. Overflatestrømmen går i hovedsak fra øst mot vest i Tromøysund og mot sør utover Galtesund. Det er funnet svært høye miljøgiftverdier i sedimentene, spesielt i områdene rundt Arendal by og i deler av Tromøysund (NIVA, 2004).

Tiltak som er foreslått

For hele området: verifisering av kildekontroll.

Delområdene:

- østre del (Barbu) og vestre del (utenfor Kittelsbukta): tildekking
- Pollen og Kittelsbukta: fjerning av masser i sjø + tildekking.

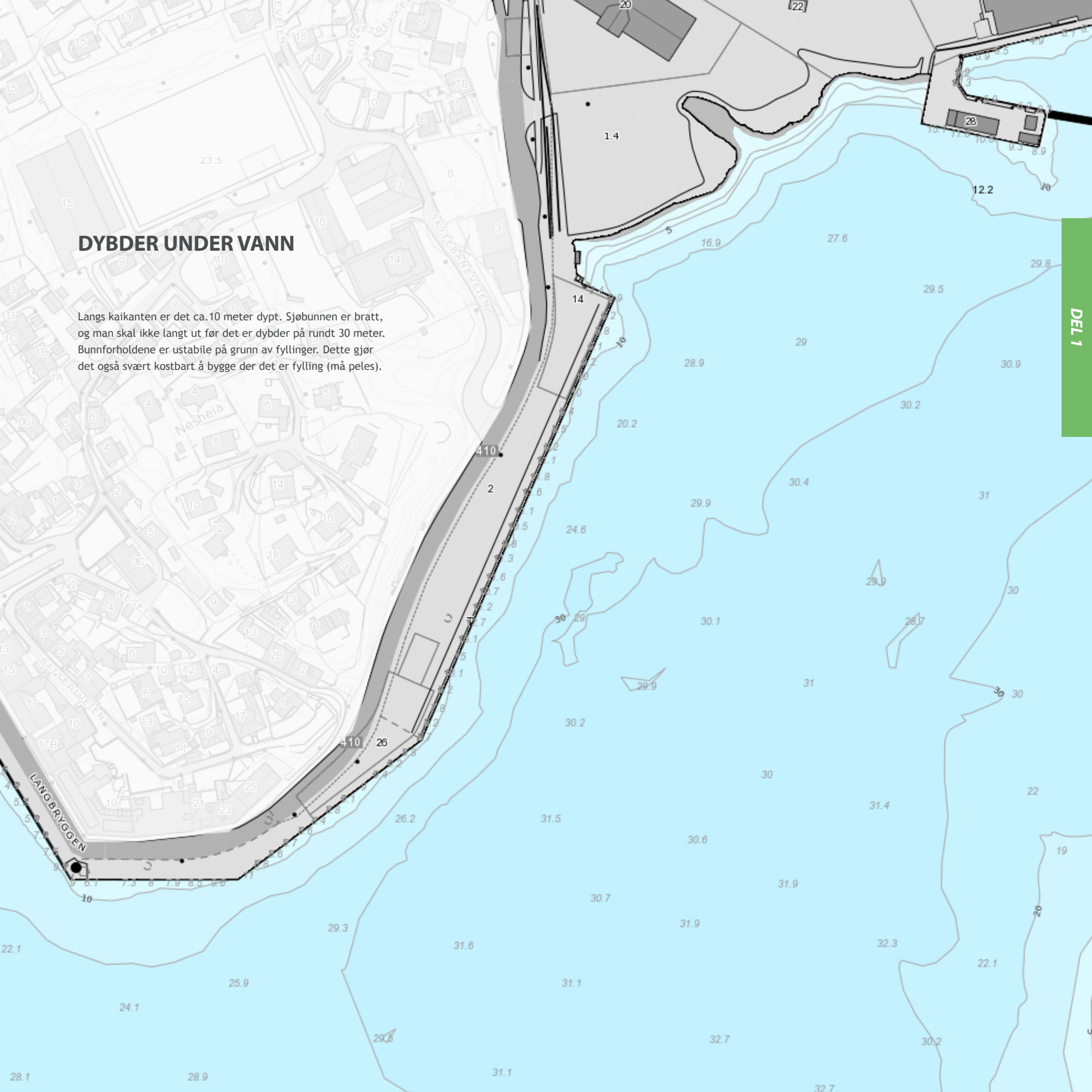
Forurensning i sedimentene utenfor Arendal

Barbu: markert forurenset (gult), Pollen og Kittelsbukta: sterkt forurenset (oransje)
(Illustrasjon: NIVA, 2005)

Dette betyr at de sentrumsnære områdene ikke er så godt egnet for bade plass slik situasjonen er (ut fra tallene fra 2007), og dersom det skal anlegges bade plasser bør man bedre bunnforholdene ved tildekking av rene bunnmasser.

DYBDER UNDER VANN

Langs kaikanten er det ca. 10 meter dypt. Sjøbunnen er bratt, og man skal ikke langt ut før det er dybder på rundt 30 meter. Bunnforholdene er ustabile på grunn av fyllinger. Dette gjør det også svært kostbart å bygge der det er fylling (må peles).



SWOT - OPPSUMMERING AV ANALYSENE



Alle foto: frk_meg (21500.vgb.no/)

STRENGTHS STYRKER

- Sentral beliggenhet i forhold til sentrum
- Kontakten med sjøen
- Utsikten ut Galtesund
- Barbudalen og Barbuvelven - siktlinje til innlandet og markaområder
- Historisk grunn med mye gammel bebyggelse som bakteppe
- Mulighet for å bevege seg langs med vannet over en større strekning
- God infrastruktur

WEAKNESSES SVAKHETER

- Forurensning i bunnmassene i vann
- Trafikk og svevestøv
- Støy
- Veien er en barriere/få krysningpunkt
- Ikke tilrettelagt godt nok for fotgjengere
- Et ikke-område med "midlertidig" bruk. Nakent område
- Mye forsøpling
- Nærliggende skjemmende industribyggningsfasader (transporthallen)
- Vanskelige byggeforhold på fyllingen på grunn av ustabile bunnforhold
- Dybden til sjøbunnen på 30m gjør det kostbart å bygge
- Området har ikke klart program/klare funksjoner
- Få målpunkter
- Noen stier/veier er ikke godt nok merket

OPPORTUNITIES MULIGHETER

- Stort areal - plass til mye
- Potensial til å bli rekreasjonsområde (badeplass, sportsaktiviteter, fiske, promenade, turområde, osv.)
- Beliggenheten i forhold til sentrum og sjøen
- Siste resterende areal i sentrumsområdene som ikke er utbygd
- Båttrafikken skaper liv
- Historiske spor
- Flatt område som er fylt ut tidligere - mulighet for å fylle ut mer/grave ut/lage terrengformer
- Arendals største arealressurs i forhold til utvidelse
- Her kan man bo uten å ha bil

THREATS TRUSLER

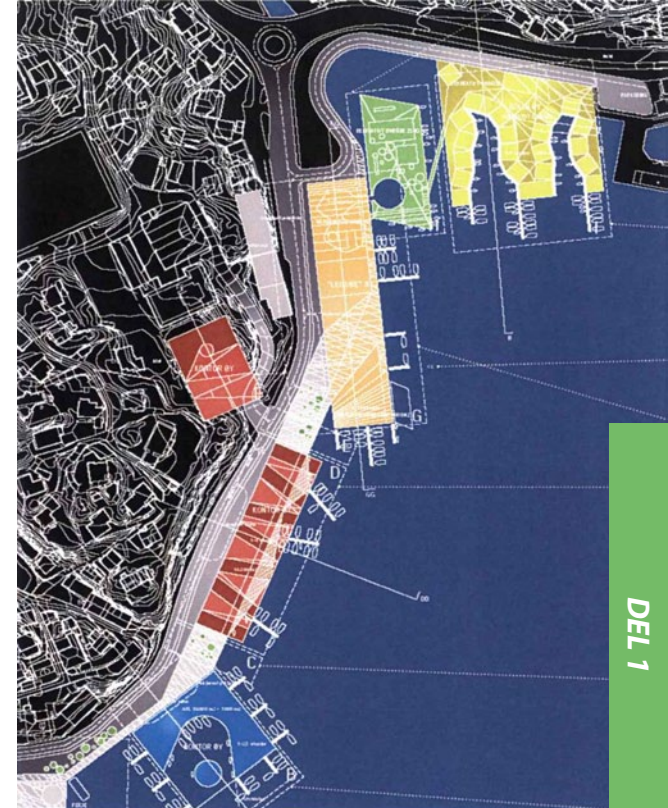
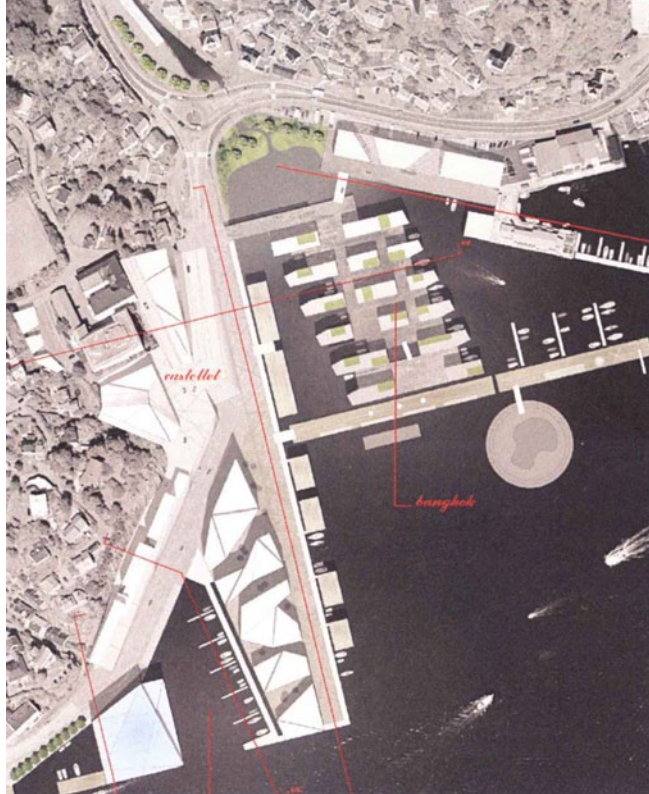
- Biltrafikken
- Privatisering/gjenbygging i kystsonen
- For høy utnyttelse
- Der er så dyrt å bygge i området at det bygges for tett/for høyt/for store volum for at det skal bli lønnsomt
- Kommunen er blakk. De som sitter med pengeboka kan bli for innflytelsesrike
- Feil fokus på potensialet til området (for mye fokus på pengeverdier, heller enn innbyggernes velvære)
- Forurensning i vann
- Ved boligutbygging; boligene blir for dyre
- Det blir bygget uten stedstilpasning
- Området bli monofunksjonelt (f.eks. kun bolig/kun næring)
- Leieprisene for næring blir for høye slik at man mister funksjoner
- Passiv kommune/politikerne stiller for få kvalitetskrav

FORMELLE OG UFORMELLE PLANER

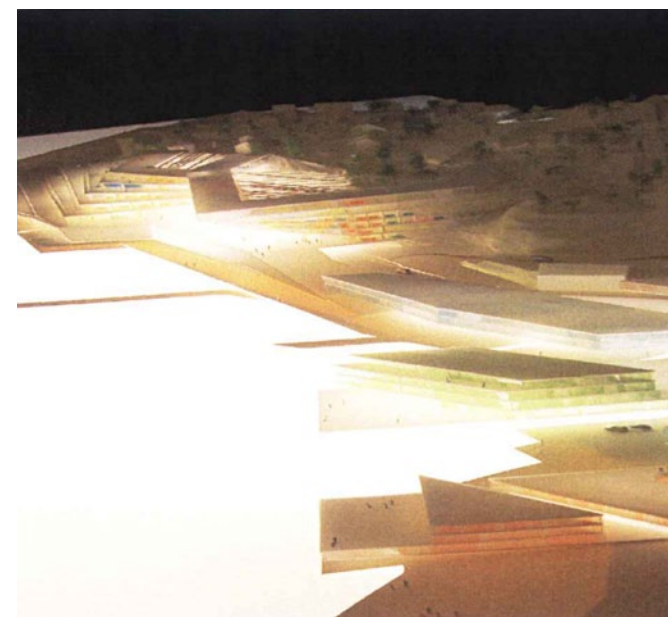
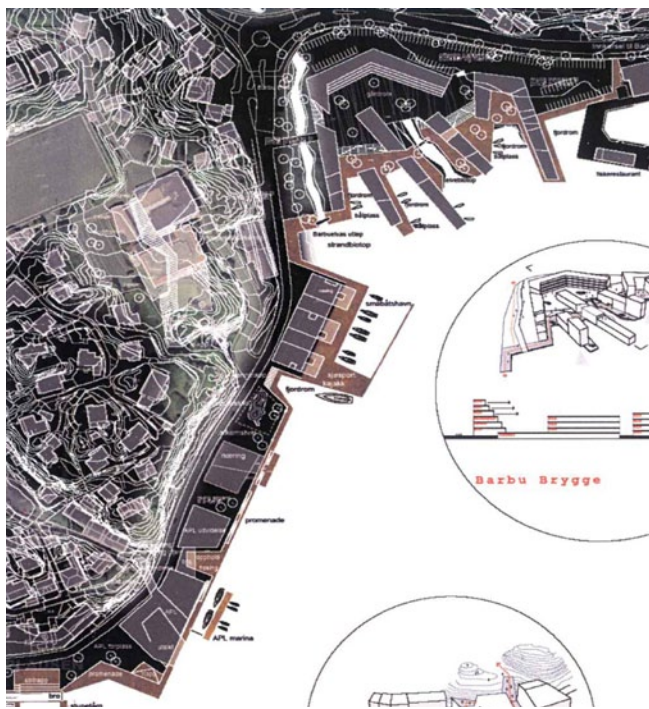
2005

For parallelloppdraget var det satt opp følgende hovedmålsettinger for utviklingen:

- "området skal utvikles til et fremtidsrettet og attraktivt område som i hovedsak disponeres for kunnskapsbaserte virksomheter"
- "området skal utformes slik at de ulike virksomhetene opplever stor nærhet og åpenhet mellom hverandre og overfor omgivelsene. På denne måten skal det stimuleres til kompetanseutvikling innen og mellom bedriftene og overfor byens innbyggere"

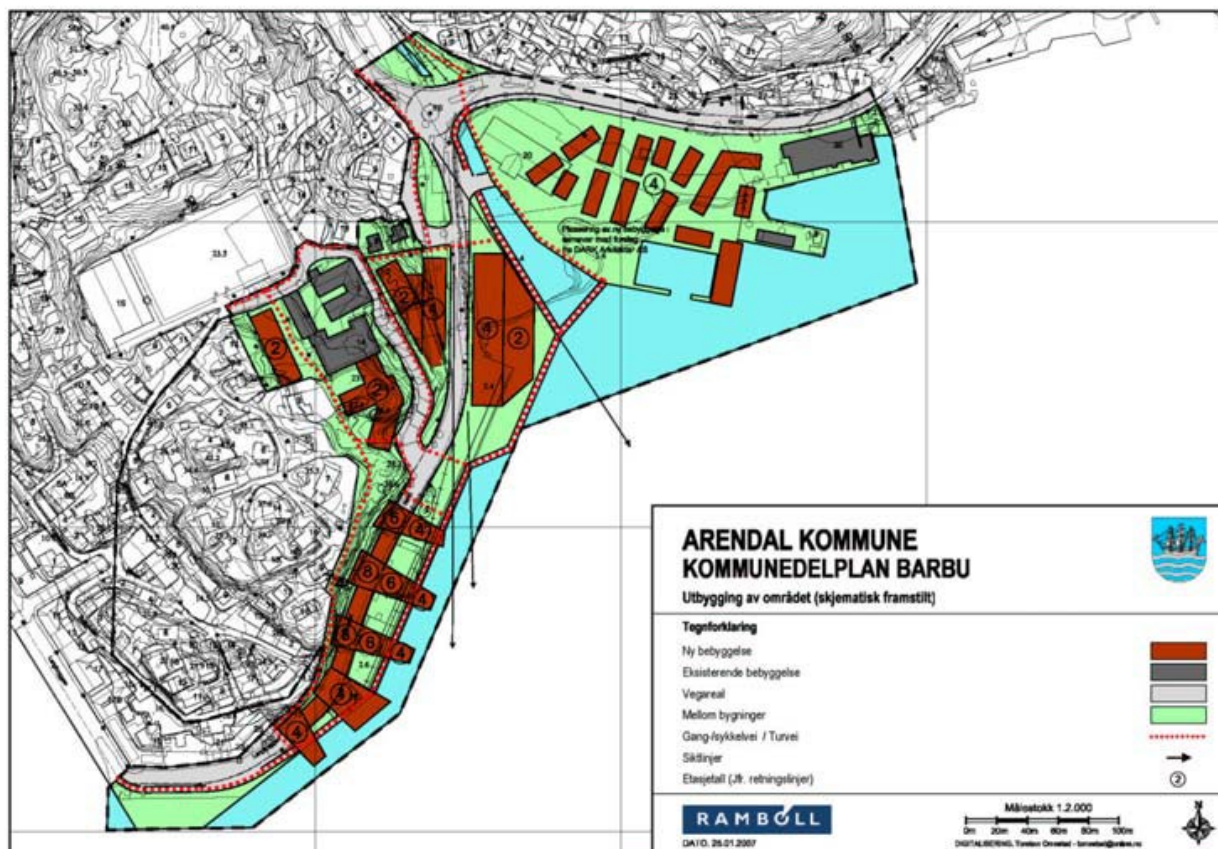


DEL 1



2006





En skjematisk fremstilling av bygningsarealer og hovedprinsippene i planen fra Kommunedelplan med konsekvensutredning, Barbu, vedtatt i Bystyret 21.06.2007. Lamellene på østre delen av barbubukt følger DARK arkitekter sitt forslag

2007

KOMMUNEDELPLAN FOR BARBU

Vedtatt i Bystyret 21.06.07

Bakgrunnen for kommunedelplanen var bystyrets behandling av Arendal Kunnskapshavn i etterkant av parallelloppdraget.

MÅL MED PLANEN

"Barbu er en bydel som skal utvikles for å styrke Arendal som fylkeshovedstad og regionsenter. Planforslaget åpner muligheter for etableringer av ulike næringer og kompetansebedrifter utover de som forventes å komme i selve Kunnskapshavna. Planen åpner for hotell og konferansefasiliteter, boligutbygging, offentlig service og privat tjenesteyting. Utviklingen av delområdene forutsettes å skje i nært samarbeid med private grunneiere og andre interessenter.

Planen skal også gi nødvendige rammer til å ta de byutviklingsgrep som ligger i parallelloppdragene for Arendal Kunnskapshavn og bedømmelseskomiteens vurderinger av disse i sin innstilling datert 5.12.06.

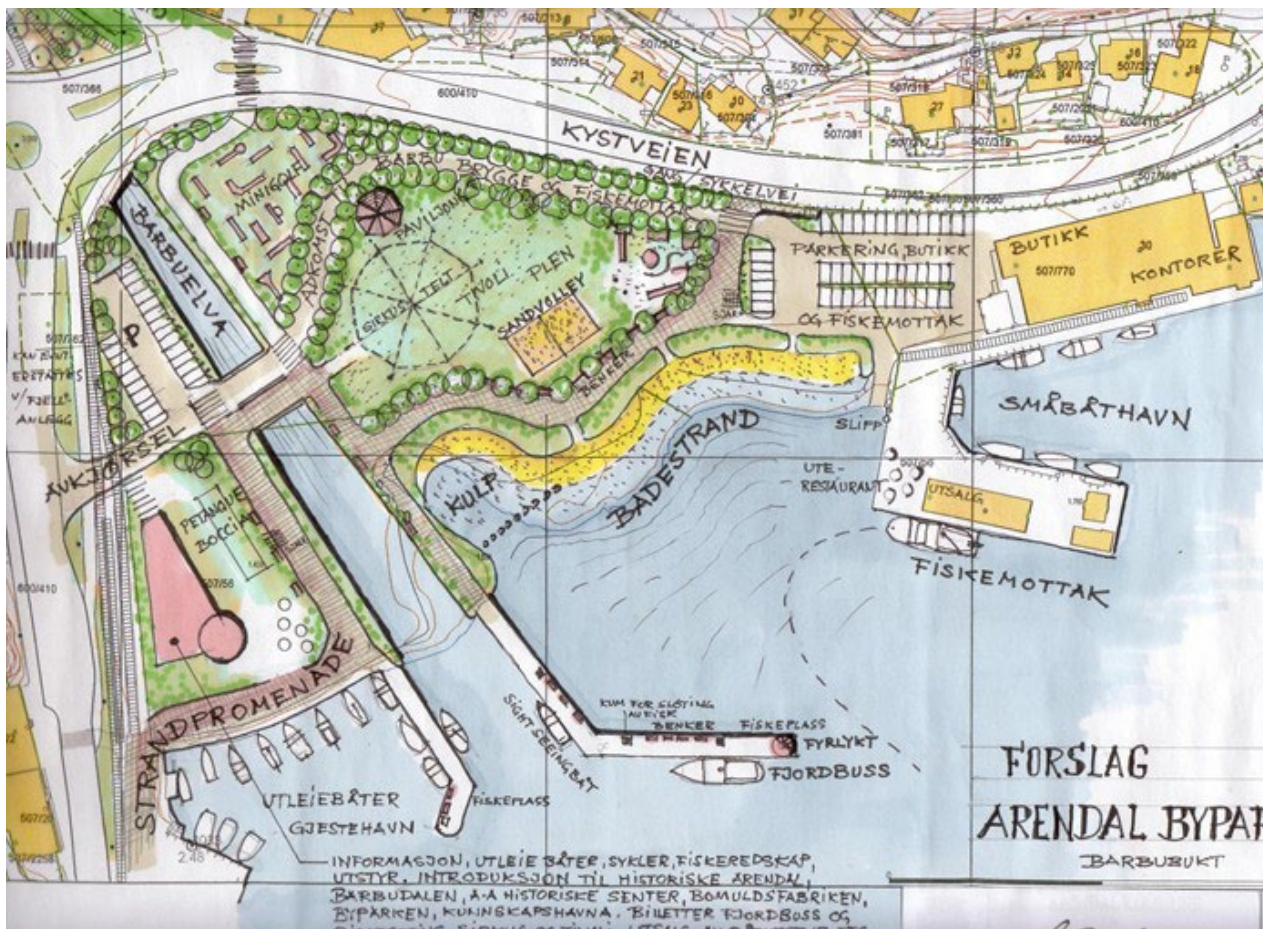
Sentrale mål i planen er å skape gode strukturer og volumer for ny bebyggelse og sammenhenger mellom eksisterende og ny bebyggelse. den påpeker viktigheten av å ikke bygge igjen eller sperre siktlinjer og grøntdrag samt tilrettelegge for gode byrom, møteplasser strandpromenader, lekeplasser, aktivitetsområder og friområder.

"Offentlige møteplasser må skapes både ute i det offentlige rom og inne i de bygg og passasjer som gjøres offentlig tilgjengelige. Disse er illustrert i planskisser og modeller fra parallelloppdragene. Det forventes at dette følges opp gjennom krav til å utarbeide reguleringsplaner og planskisser for delområder og konkrete utbyggingsplaner."

Det ble vist boligbebyggelse i lammellstruktur for å sikre at den eksisterende bebyggelsen bak ikke skulle miste den visuelle kontakten med sjøen.



Omstridt utbyggingsforslag Forslaget viser fire etasjers høye boligblokker i lamellstruktur. (Dale + Bang / nrk.no)



2008

Forslag til Arendal bypark Allgrønn er en av aktørene som mener at det er elementært at Arendal får en grønn bypark. Allgrønn er et nettverk for grønn stedsutvikling. (skisse fra allgrønn.org)

2009

Batteriet:



Masterplan for hovedtrekkene i Kunnskapshavna, visualisert av HRTB as arkitekter (illustrasjoner: agderposten.no)





FAKTA

Barbuplaner

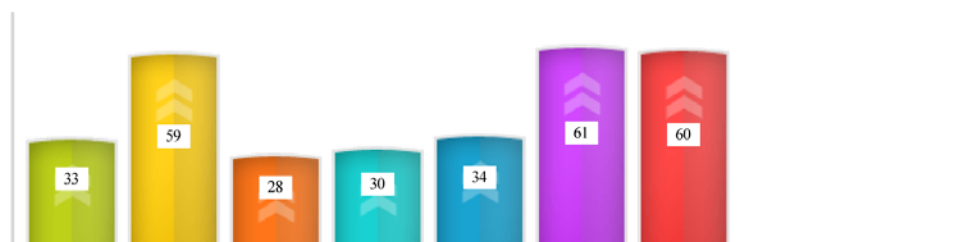
- Barbu Brygge AS planlegger å bygge tre blokker på sin egen eiendom rett vest for Rema i Barbu.
- Det planlegges 80 leiligheter. I tillegg kan det bli næringsareal på bakkeplan.
- Kommunen får kontroll over hele strandlinjen.
- Mange naboer og andre er sterkt imot utbygging spesielt fordi blokker vil skjeme for den gamle bebyggelsen bak. De ønsker heller park i Barbu.

Forslaget til A7 arkitekter med tre seks-etasjers boligblokker med 80-100 leiligheter ble lagt frem for bystyret i november 2008. 29.april ble forslaget stemt ned i bystyret. (Illustrasjon: A7)

Badeland Rundt juletider i fjor ble det lagt frem et forslag fra politiker og næringsaktør, Peder Syrdalen, om å bygge badeland og hotell med park på taket og bystrand mot sjøen i Barbubukt (området som er fylling). Illustrasjonen nederst er Høyres forslag til utvikling av Barbubukt som ble vist på bystyremøtet der blokkforslaget til A7 ble nedstemt. Forslaget viser en kombinasjon av badeland og boliger med tett-lav-struktur.



2009/10



A1	Kunnskapsbyen - Arendal bør satse på utdanning og kurs	32	32.99 %
A2	Kulturbyen - Arendal bør satse på kultur og fritid	57	58.76 %
A3	Internasjonal by - Arendal bør tenke stort og gjøre seg synlig også i utlandet	27	27.84 %
A4	Turistby - Arendal bør satse på å få flere turister hit og legge tilrette for dette ved å bygge flere hoteller	29	29.9 %
A5	Historieby - Arendal bør utvikles mot slik den opprinnelig var - med kanaler og småhusbebyggelse	33	34.02 %
A6	Den grønne byen - Arendal bør ha målsetting om å bli en by med mange grønne lunger i sentrum	59	60.82 %
A7	Musikkbyen - Arendal bør satse på musikkfestivalene og gjøre disse arrangementene enda større og bedre	58	59.79 %

Q18: Hva synes du bør være Arendals satsningsområde for fremtiden?

process

Han nær ikke gi
ideen om et høyt sign
- som gir lite fotavtrykk
oppmerksomhet.

Høy-
debegrens-
ningene bør
oppheves.

Jeg ønsker
et spennende
og kjempe-
høyt signal-
bygg med
leiligheter, og kanskje restaur-
rant og hotell i toppen. Arendal
trenger et slikt signal som gir
identitet til byen. De for-
tre blokkene er lite spennende,
og blir for dyre for Hvermann-
sen, sier Bjormyr.

Han håper ideen om et høyt
signalbygg, gjerne inspirert av
et fyrtårn, kan modnes hos be-
folkningen og politikerne.

Det er merkelig at en hånd-
full politikere kan ha rett og en
hel befolkning kan ha feil. Det
er merkelig at man
dekke til histo-
se til

Barbu
aktiv.
Men det
lar seg dårlig kombinere med
blokker som vil innskrenke
og privatisere store deler av
Barbu-bukt.

«Barbu-folkets»
velferd på spill

GRØNT LYS FRA FYLKESPOLITIKERNE

Blokkene, slik de
er planlagt, vil i for stor grad
sperre for kontakten mellom
sjøen og den bakenforliggende
bebyggelsen».

sjer mellom de planlagte blok-
kene, er byggene i seg selv så
store at åpningene
virker trange. Byg-
gene kan ikke sies
å være tilpasset eks-
isterende bebyg-
gelse i området,
skriver plansjef Ola
Olsby og rådgiver
Kåre Kristensen i
et brev til Arendal kommune.

Det anbefales at en fremtidig
reguleringsplan omfatter moderat
utbygging i Barbubukt, og
planen ivaretas kvalitetene som
preger Arendals sjøfront.

Bønn fra to Barbu-
gutter om blokker

BARBU

Oppfordring til å
protestere

Et gammelt ordtak sier: «Hovmod står for fall». Siste ord er enna

En utbygging i Barbu kan gi flere mennesker
mulighet til å bo sentrumsnært med sjøut-
sikt og med grøntområde i nærheten.

Etterlyser helhetsplan for ny byfasade

Bygg i gammel stil

**Blokkflertallet i
Barbu sprekker**

vil in- med en så langt rekke utkast som Lokaliseringen forsterker gangforbindelsen inn til Arendal sentrum via kunnskapshavna, sammen med den historiske

Blokkene bryter historisk siøkontakt

Barbu – atter en gang

Administrasjonen i fylkeskommune fra innsigelser til regul forslaget fra Barbu Brygge AS, som åpner for tre boligblokker i Barbubukt. Fylkeskommunen mener både at blokkene ikke passer inn

ikke har vært overdevisende, og det er nærliggende å konkludere med at dette i seg selv er en dokumentasjon på at

et. Bo- kkk på ner og it par- isert

sende, gende at dette dokumentasjon

ningsområder, og som kan gjøre ubote- brygge, og i beva- jørelatert i

Siste ord er ennå ikke sagt, Barbu kan fremdeles reddes!

Det må ikke herske tvil om hvor Høyre står i Barbu-saken. Arendal Høyre er imot bygging av boligblokker i Barbu. Dette standpunkt har vi stått ved helt siden valget i 2007.

Ander kulturhisto- bu ville seringen forster- forbindelsen inn av en al sentrum via

ngdommens Bystyre råder høyblokker i Barbu. Skal det bygges stort, bør det hentes inspirasjon fra Arendal gamle rådhus som ble bygget på 1800-tallet.

Dermed kan en etablere en langsiktig plan for en rehabilitering av elva med alle sine historiske steder opp til Langsø-vannet.

Tenk stort, tenk på fremtiden og anlegg en park i Barbu med et stort oppvarmet betalt-svømmebasseng, saltvannsbadeanlegg. Flytt Merdo-/Skilsoferjene til området og opprett egne badebussruter til Barbu.

Lag strandpromenader og teder. Gi området varig ergi og en strålende fremtid det største og beste pelet på at Arendal i

«Fasa et nytt sørlan Arenda»

Ønsker ny runde om utbygging

i sammenneng og
OLA OLSBU, PLANSJEF vi egentlig vil me
I fjor høst utarbeidet A7 Arkitekter, på oppdrag fra Arendal kommune, nytt forslag, nemlig å konsentrere 80 leiligheter fordelt på tre bygninger i tre og fire etasjer på Barbu brygges eien-

grepet tatt i skissene igjen. Tirsdag denne uken diskuterte ordfører Torill Rolstad Larsen (Ap), varaordfører Tormod Vågsnes (KrF), Jan Lassesen i Barbu Brygge AS og Bengt Michalsen i A7 Arkitekter planene.
- Fra mange hold er vi blitt oppfordret til å ta saken opp

(nær Kema) og en kommunal del (området rundt «Linjegodsbygget» og elvemunningen), og lage egen reguleringsplan for Barbu brygges tomt. Vi jobber nå med å ta stilling til den private tomta.
Barbu Brygge AS har for øvrig nå fått avtale om å kjøpe det aktuelle arealet som selskapet

Også disse blokkene vil gjøre strandstedet Barbu usynlig fra sjøen. Blir det bygging her og i tillegg nye bygg i Barbu-
- Også disse blokkene vil gjøre strandstedet Barbu usynlig fra sjøen. Blir det bygging her og i tillegg nye bygg i Barbu-
- Også disse blokkene vil gjøre strandstedet Barbu usynlig fra sjøen. Blir det bygging her og i tillegg nye bygg i Barbu-

ene pålurt byen
av Arbeiderpartiet
det som nå er vist i planforslaget.
De administrative innsigelse-
ne skal behandles politisk i fylkesutvalget den 9. mars. Planutvalget i Arendal kommune skal etter all sannsynlighet behandle reguleringsplanen 11. mars

Q09

HVA VIL DU AT BARBUOMRÅDET SKAL UTVIKLES TIL?

rekreasjon/lek/idrett

Park	83
Volleyball	21
Grøntareal/friområde	6
Aktivitetspark for barn og ungdom	5
Idrett/sportsområde	5
Friområde/rekreasjon/stille område	4
Lekeplass	3
Basketball	2
Hundepark	2
Skatepark	2
Piknikområde	1

møteplasser

Strandpromenade	48
Kafé/restaurant	32
Møtested	1
Treffsted for folk i alle aldre	1
Ungdomssenter	1

kultur

Utescene/amfi	31
Kunst/museum	22

bad

Badeland	28
Badestrand/sjøbad	23
Badehus	1
Svømmehall/folkebad	1

bolig

Boliger, ikke blokk	21
Blokker	1
Noen fine/moderne hus m/grøntareal	1
Alt annet enn boliger	1

brygge

Båtbrygge/marina/gjestehavn	35
-----------------------------	----

næring

Butikker	9
Hotell	6
Kontorlokaler	2
Akvarium	1
Næring	1
Musikkbutikk	1
Jernbanestasjon	1
Lett næringsdrift	1

kunnskap

Universitet	1
Skole	1

annet

Ingenting	6
Parkeringsplasser	5
Campingplass	2

Q11

HVA ER DU MEST REDD FOR AT SKAL SKJE MED OMRÅDET

ETTER UTBYGGING?

boliger / privatisering

Blokker / høye bygninger	55
Privatisering / sjøen ikke tilgjengelig	18
Kun boliger	15
Nedbygging av sjønært areal / for stor tetthet	9
Stygge / stereotype / moderne arkitektbygg	7
Dyre luksusleiligheter	1

næring

Hotell	11
Industriområde / fabrikk	10
Næringsbygg	7
Kjøpesenter / "nye Arena"	7
Tivoli/badeland	5
Kunnskapshavn	2
Butikker, de er i byen	2
Resturanter, de er i byen	1
Parkeringshus	1
Operahus	1
Videregående skole	1
Campingplass	1

ingen endring / stygt / uønskede brukere

At det blir som det er / parkeringsplass	50
Område som ikke blir brukt / narkopark	12
At området blir stygt	11
Mer trafikk / støy / grått / forurensning	6
Ingenting grønt	5

annet

Utbygging uten tilpassing / ødeleggelse / tap	24
Borkastet	4
Etterpåklokkskap	1
Dårlig økonomisk utbytte	1
Politisk havn	1
Rolstads lekeplass	1
Kun park	1
Gamlehjem	1
At særinteresser har seiret	1
Dyre strømpriser	1

Q10

DET FORELIGGER MANGE PLANER MED FORSLAG TIL HVA SOM KAN BLI "FREMTIDENS BARBU". HVA ER DIN OPPFATNING AV FØLGENDE PLANFORSLAG?

	positiv	nøytral	negativ
Boliger	21,1% (20)	17,9% (17)	61,1% (58)
Bypark uten boliger	71,9% (69)	12,5% (12)	15,6% (15)
Bypark med boliger	36,5% (35)	21,9% (21)	41,7% (40)
Strandpark/aktivitetspark	93,9% (92)	5,1% (5)	0% (1)
Badeland	41,7% (40)	28,1% (27)	30,2% (29)
Kunnskapshavn	31,6% (30)	43,2% (41)	25,3% (24)
Hotell og næring	21,9% (21)	29,2% (28)	49,0% (47)
Butikker og boliger	18,9% (18)	24,2% (23)	56,8% (54)
Parkeringsplass	11,6% (11)	22,1% (21)	66,3% (63)
La området være som det er i dag	4,3% (4)	15,1% (14)	80,6% (75)

Q13-14-15

HVA ER DU MEST REDD FOR AT SKAL SKJE MED OMRÅDET

ETTER UTBYGGING?

positivt

Fin utsikt	15
Stort utviklingspotensial	13
Sentrumsnært / bra beliggenhet	11
Historisk	7
Koselig om sommeren	4
Idyllisk	2
Spennende	2
Sentralt	2
Stort	2
Fint område	1
Fra sjøen ser Barbu idyllisk og pen ut	1
Fiskebutikken	1
Dypvannskai	1
Åpent og stort	1
Rekreasjonsområde	1
Strandlinje	1

negativt

Kjedelig 37
Grått 29
Mye trafikk / bråkete 20
Mye trafikk og asfalt, støvete 18
Dårlig utnyttet / midlertidig 17
Parkering / asfaltørken 15
Lite innbydende 15
Stygt 14
Støvete 13
Trist 13
Øde / dødt område 9
Flaut 5
Helt greit 2
Anonymt 2
Industrielt 2
Blir brukt til parkering og gjennomkjøring 1
Bortkastet område 1
Rema med fiskebutikk 1
1000 og parkering og rot 1
Flatt 1
Grei parkeringsplass 1
Intetsigende 1
Lite brukt 1
Slitsomt 1
Utrygt på kveldstid? 1
Utsikten forsvinner bak rema 1

DISKUSJON

JERNBANEN

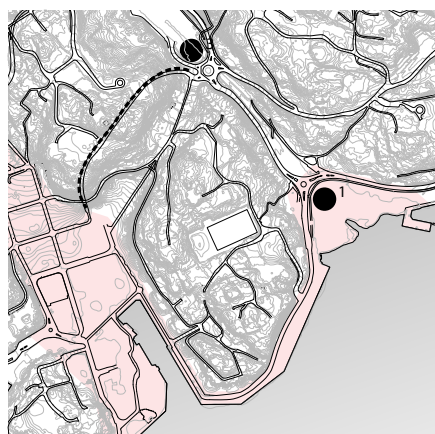
Jeg har sett på tre mulige grep vedrørende jernbanens beliggenhet

1 - JERNBANEN NED I BUKTA OG SKAPE ET KNOTEPUNKT I BARBU
På denne måten vil jernbanen i større grad komme til byen.

2 - SIDESPORET LEGGES NED OG MAN KAN BENYTTAREALENE TIL NYE FORMÅL - for eksempel etablere et grønt parkdrag opp langs Barbuerven. Jernbanetunnelen kan gjøres om til gang- og sykkel tunnel som en del av turstinnettverk som forbinder sjøområdene i bukta med markaområdene ved Langsæ- og Longumvann.

3 - LA JERNBANEN LIGGE SOM DEN ER I DAG INNTIL VIDERE
Jernbanens fremtid er usikker. Arendalsbanen slik den ligger i dag (som et sidespor av Sørlandsbanen) er ikke konkurransedyktig nok. Den har få avganger med få reisende da de fleste som reiser kollektivt mellom Arendal og Oslo velger buss (4 timer/350,-) fremfor tog (4,5 t/500,-) som er både raskere og billigere.

På grunn av usikkerheten rundt levedyktigheten til jernbanen velger jeg å la den ligge der den ligger i dag, slik at man gradvis kan transformere områdene der det ligger jernbanespor i dag. Første fase blir å fjerne sporene som ligger nedenfor stasjonsbygningen. Togtrafikken vil kunne gå som normalt, og det vil ikke ha særlige negative konsekvenser om disse fjernes. Derimot er gevinsten stor ved at man får frigitt store arealer langs Barbuerven i sjønært område, og man kan etablere et parkmessig grøntdrag over et større område langs elven. På sikt, dersom sidesporet til Arendal legges ned, får man større arealer tilgjengelige - og tunnelen kan omgjøres til gang- og sykkel tunnel i forbindelse med turvei.

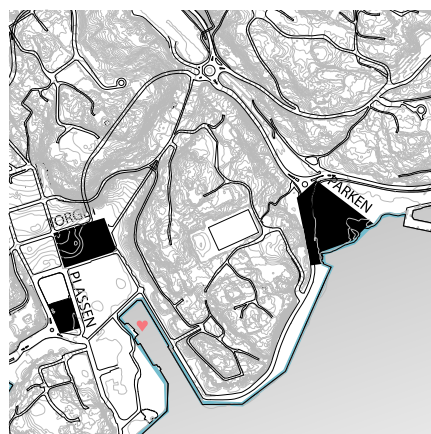


PARK

Det ser ut til å være bred enighet om at Arendal trenger sentrumsnære parkområder, og kanskje er området i Barbubukt den mest fornuftige plasseringen av en bypark. Argumentene mot en park i Barbubukt går på at det ikke er økonomisk bærekraftig. Et alternativ er en kombinasjon av park og boligbebyggelse, et kombinasjon som i prinsippet er lett å forene. Faren er at parken kommer i skyggen av bebyggelsesplanleggingen - at plasseringen og utformingen blir "tilfeldig" fordi man bruker restarealet (og -budsjettet) til å utforme parken.

En park lokalisert i Barbudalen/Barbubukt passer inn i den overordnede grønnstrukturen i Arendal. Et av tiltakene som foreslås prioritert av Kommunedelplanen for grønnstruktur i Arendal (2005) er å styrke den grønne forbindelsen mellom Langsævann og sjøen gjennom Barbudalen, og gjøre denne mer sammenhengende. Bygningene som er foreslått i forbindelse med Kunnskapshavna (se HRTB's masterplan for Tollbodkaia s.44) bryter viktige siktlinjer og er ikke tilpasset landskapet rundt. Dette gjelder spesielt bygningen nærmest Barbubukt, som ligger i et viktig skjæringspunkt mellom dalen og sjøen, og mellom byen og det småskala landskapet. Dimensjonene på byggene er større enn eksisterende volumer i sentrum, og det gjør bygningen meget fremtredende i den ellers beskjedne bygningskalaen er i Arendal. En park i dette området vil gjøre Barbudalen mer synlig fra sjøen de sjønære områdene, og man får en frodig avslutning på grøntaksen og et vakkert møte mellom det grønne og sjøen.

Plasseringen av en park i Barbubukt er også fordelaktig med tanke på tilgjengeligheten og avstander fra sentrum. Parken blir et sted man kan trekke seg litt unna byen, mens Torvet og plassene ligger i sentrumskjernen.



BARBUERVEN OG NY SJØLINJE

Barbuerven ligger i dag i rør det siste stykket før utløpet i sjøen. Det vil være naturlig å gjenåpne elven ved en utbygging, da elven har betydning for den overordnede allment tilgjengelige grønnstrukturen, og Barbudalen ses på som fremtidig overordnet grøntdrag. Det er teknisk mulig å gjenåpne elven, og den ligger stort sett i et område som skal utbygges. Spørsmålet er heller hvordan den skal åpnes.

Et alternativ er å tilbakeføre sjølinjen til slik den var før fyllingen kom og la de eksisterende boligene langs Kystveien få tilbake kontakten med sjøen. Med en slik løsning vil man samtidig miste store arealer som kunne fungert som for eksempel bypark (som Arendal har behov for). Et annet alternativ er å fylle igjen ytterligere. Ved anleggning av tunnel og parkeringshall i fjellet vil det bli store mengder fjellmasser som allikevel må bort. Ved å anvende fjellmassene lokalt sparer man miljø og transportkostnader.

Alternativet jeg velger å gå videre med er å la elven få flere utløp mot sjøen. På denne måten simuleres et elvedelta - en form jeg ønsker å spille videre på. Elven ligger som den gjør i dag til der hvor den går i rør. Nytt elveløp legges, det første stykket, inntil rv.410 Møllebakken før den deles av tre øyer som ligger hierarkisk (m.t.p. størrelse) mot møtet med sjøen.

Det viktigste momentet når man diskuterer sjølinjen er at den bli tilgjengelig for allmennheten - at de sjønære områdene ikke blir privatisert. Jeg legger derfor opp til en utforming der en promenade inngår langs sjølinjen.





KYSTVEIEN I TUNNEL

Rv410 Kystveien har en stor trafikkmengde i forhold til hva som er hensiktsmessig i et område som primært er boligområde. En vei som Kystveien med ÅDT 15.000 (se tabell under) fører med seg negative konsekvenser som blant annet støy og svevestøv. Beregninger for fremtidig ÅDT, utført av Rambøll, er vist i tabellen under. Den viser hvordan trafikkmengden trolig vil utvikle seg dersom området bygges ut til bolig og næring (i forbindelse med Arendal Kunnskapshavn, 2007). Rapporten viser at både støymengden og mengde luftpartikler vil stige betraktelig ved en eventuell utbygging. Dagens situasjon for Kystveien er ikke optimal, og da sier det seg selv at området - slik veisystemet er i dag - ikke er egnet for boliger. Derfor anbefaler jeg at Kystveien legges i tunnel under Barbu.

Ved å legge Kystveien i tunnel blir Barbu som område bedre knyttet sammen i og med at man tar bort en stor barriere. Dette vil ha både fysisk og visuell innvirkning, og forbindelsen mellom trehusbebyggelsen i åssiden og området i bukta blir styrket.

En Kystvei i tunnel under Barbu føyer seg inn i de overordnede strukturene vi allerede har i Arendal. Blødekjærtunnelen går i omkrets rundt sentrum med avkjørsler som mater inn til bykjernen. En tunnel under Barbu kan legges som en forlengelse av Blødekjærtunnelen og bygge videre på strukturene som er i dag.

Dette er en kostbar løsning¹, men grepet er såpass viktig at det bør prioriteres. Det vil føre med seg så mange positive konsekvenser, også for områdene utenfor.

TRE MULIGE PÅHUGG FOR TUNNEL

1 (ca.700 m) er en forlengelse av Blødekjærtunnelen, som nok er den mest naturlige plasseringen av påhugg.

2 (ca.420 m) ligger trangt til og det vil være nødvendig med en ny rundkjøring i forbindelse med påhugget, men dette vil bli en mindre kostbar tunnel i og med at den vil bli kortere.

3 viser et mulig sted for påhugg på østsiden. Her ligger et bomberom (den hvite portalen på bildet), noe som kan gi noen utfordringer i forbindelse med tunnel.



Trafikkgrunnlag/ÅDT, 2007 og 2016

(fra Kommunedelplan Barbu - Støy- og luftberegninger, 2007, tabell 1 og 2)

VEINAVN	2007	2016
Rv410 Møllebakken	15.000	25.000
Rv410 (Kystveien øst)	14.000	20.000
Rv410 (Kystveien sør) Fra rundkj- Skytebaneveien	2.500	11.000
Rv410 (Kystveien sør) Fra Skytebaneveien	500	8.500
Skytebaneveien	2.000	2.000

Tunnel under Barbu Bildene viser mulige påhugg for tunnel under Barbu.

¹ Tunnelkostnad er 100.000 NOK pr. meter tunnel (kostnaden er fra et prosjekt fra 2010)

"Man må bevare gammel arkitektur, men også utvikle ny. Man må la hver tid ha sitt uttrykk"
- Erling Dokk Holm i intervju med Agderposten

BOLIGER

Arendal kommune har uttrykt et behov for sentrumsnære boliger. Boliger genererer byliv og fører til en mer levende bydel også på kveldstid og utenom sommersesongen. Dersom det blir et flerfunksjonelt og allsidig område kan man bo i byen uten å ha bil (noe som er vanskelig i Arendal fordi byfunksjonene er svært spredt), og derfor vil det være behov for å etablere målpunkter i den nye boligbydelen. Argumenter mot en boligbygging i Barbubukt er at området kan bli privatisert og utilgjengelig, og at bebyggelsen bak mister kontakten med sjøen - særlig dersom man bygger høyt. En fare er dessuten at boligprisene blir for høye, slik at mange ikke har råd til å bo der. Dette gjelder for eksempel unge nyetablerte - som er en viktig målgruppe for kommunen i den store sammenheng.

Området i Barbubukt er privat grunn, og å bygge kun park vil ikke være økonomisk realistisk. Derfor går jeg videre med forutsetningen at det vil bli bygget boliger på en del av området. Boliger med god arkitektur tilfører området visuelle kvaliteter og bydelen kan bli et godt eksempel for tilsvarende prosjekter. Arendal, som har erklært seg som miljøby, har her muligheten til å utvikle et foregangsprosjekt som forener utbyggers ønske om stort bygningsvolum (fortjeneste) med brukernes og innbyggernes interesser om et hyggelig, funksjonelt og tilgjengelig sted.

TRE ALTERNATIVER FOR BEBYGGELSESTRUKTUR

1. moderat bebyggelse (tett-lav)
2. høy utnyttelse (urban bebyggelse)
3. blokker (f.eks. A7's forslag)

På grunn av de eksisterende strukturene i området velger jeg å gå videre med tett-lav-alternativet. Boligprosjektet på Holmen i Risør, arkitektkonkurranse vunnet av Kritt arkitekter as og Østengen & Bergo landskapsarkitekter, er et prosjekt som har mange av de samme utfordringene som i Barbu. Holmen ligger med nærhet til sentrum, sjøen og Skagerak - og i bakkant ligger historisk trehusbebyggelse. Jeg har brukt dette prosjektet (bildet til høyre og under) som eksempel på bebyggelsesstruktur i mitt prosjekt - med noen justeringer for å tilpasse bebyggelsen til prosjektområdet.



Holmen i Risør Prosjektet har mange av de samme utfordringene som vi har med å gjøre i Barbubukt. Illustrasjonen under viser bygningenes skala - to til tre etasjer på de nærmeste bygningsrekkene, mens den bakerste har fire etasjer.
(Illustrasjoner: Kritt arkitekter og Østengen & Bergo landskapsarkitekter)



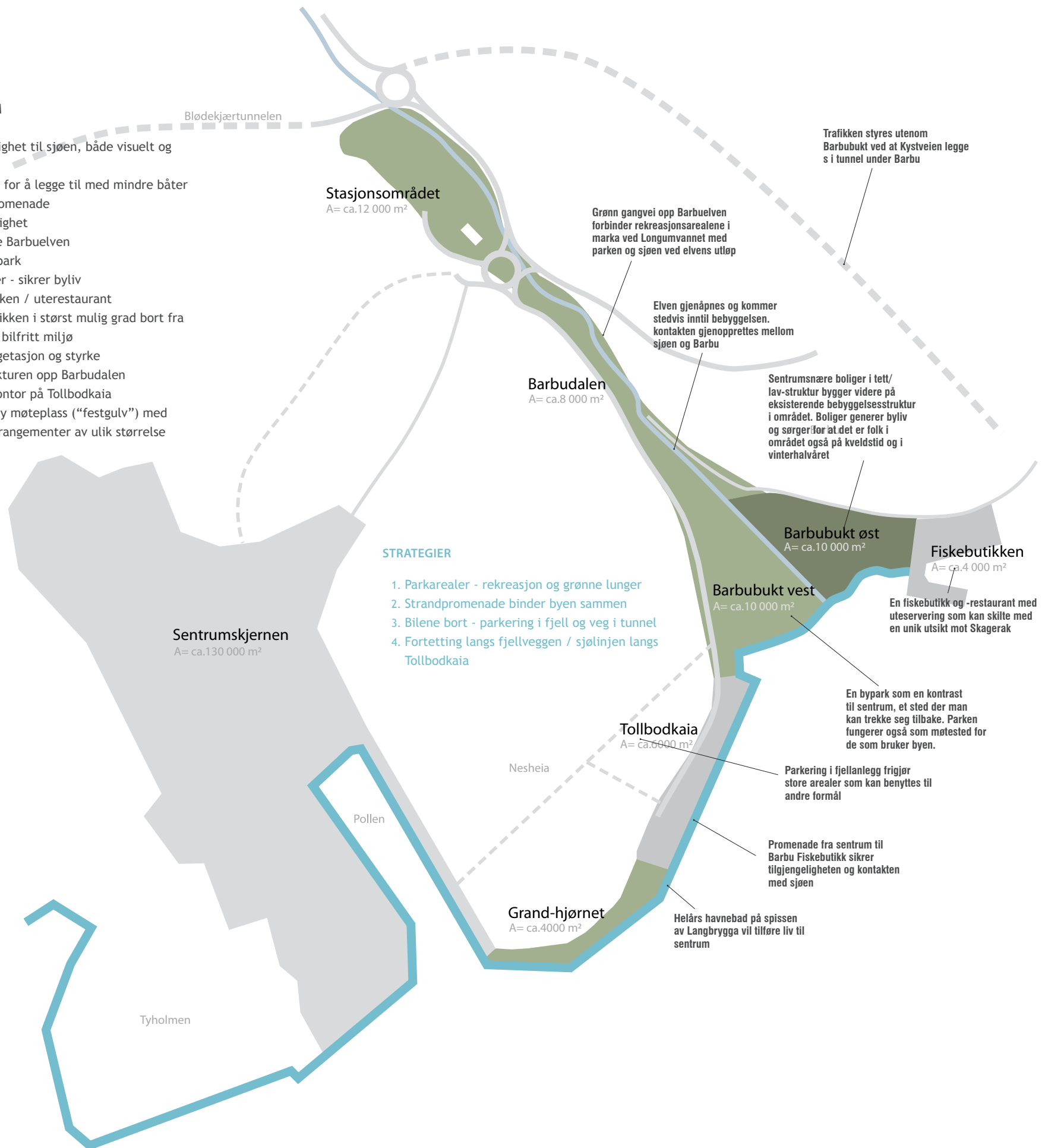
utforming

PROGRAM

- Tilgjengelighet til sjøen, både visuelt og fysisk
 - mulighet for å legge til med mindre båter
 - strandpromenade
 - bademulighet
 - gjenåpne Barbuelven
- Aktivitetspark
- Nye boliger - sikrer byliv
- Fiskebutikk / uterestaurant
- Legge trafikken i størst mulig grad bort fra området - bilfritt miljø
- Tilføre vegetasjon og styrke grønstrukturen opp Barbudalen
- Næring/kontor på Tollbodkaia
- Etablere ny møteplass ("festgulv") med amfi til arrangementer av ulik størrelse

STRATEGIER

1. Parkarealer - rekreasjon og grønne lunger
2. Strandpromenade binder byen sammen
3. Bilene bort - parkering i fjell og veg i tunnel
4. Fortetting langs fjellveggen / sjølinjen langs Tollbodkaia



Trafikken styres utenom Barbubukt ved at Kystveien legges i tunnel under Barbu

Stasjonsområdet
A= ca.12 000 m²

Grønn gangvei opp Barbuelven forblir rekreasjonsarealene i marka ved Longumvannet med parken og sjøen ved elvens utløp

Elven gjenåpnes og kommer stedvis inn til bebyggelsen. kontakten gjenopprettes mellom sjøen og Barbu

Sentrumsnære boliger i tett/ lav-struktur bygger videre på eksisterende bebyggelsesstruktur i området. Boliger generer byliv og sørger for at det er folk i området også på kveldstid og i vinterhalvåret

Barbudalen
A= ca.8 000 m²

Barbubukt øst
A= ca.10 000 m²

Fiskebutikken
A= ca.4 000 m²

En fiskebutikk og -restaurant med uteservering som kan skille med en unik utsikt mot Skagerak

Barbubukt vest
A= ca.10 000 m²

En bypark som en kontrast til sentrum, et sted der man kan trekke seg tilbake. Parken fungerer også som møtested for de som bruker byen.

Tollbodkaia
A= ca.6 000 m²

Parkering i fjellanlegg frigjør store arealer som kan benyttes til andre formål

Promenade fra sentrum til Barbu Fiskebutikk sikrer tilgjengeligheten og kontakten med sjøen

Grand-hjørnet
A= ca.4 000 m²

Helårs havnebad på spissen av Langbrygga vil tilføre liv til sentrum

Sentrumskjernen
A= ca.130 000 m²

Pollen

Tyholmen

Blødekjørtunnelen

Nesheia

HOVEDGREP

- Ny boligbebyggelse på østre del av Barbubukt
- Nytt kjøremønster på Kystveien med tunnel under Barbu - området i Barbubukt blir dermed mer sammenhengende og skånet for støy fra trafikken
- Ny parkeringshall i fjellet under Nesheia. Parkering langs sjøfronten er flyttet inn i fjellet slik at arealene kan brukes av fotgjengere og syklistene
- Ny næringsbebyggelse på Tollbodkaia
- Fergerute innom Barbu, stopp ved Grand-hjørnet og Fiskebutikken
- Fiskebutikken får plass til uteservering
- Strandpark / aktivitetspark med volleyball, basketball, plass for "hagespill" (f.eks. "Kubb")
- Promenade langs sjølinjen. Sittekant / amfi med utsikt ut mot Galtesund
- Mulighet for småbåter å legge til kai for kortere opphold

Alle disse grepene, både samlet og hver for seg, bidrar til å gjøre byen mer attraktiv og vil på sikt kunne bidra til økt tilflytning til byen

VISJON

Barbu skal med sin nærhet til sentrum og til sjøen være en aktiv og moderne bydel i miljøvennlige omgivelser med hyggelige promenader i forlengelsen av Arendal sentrum. Arendal skal bli en foregangsby når det gjelder "grønn utvikling" med gode steder for rekreasjon og friluftsliv i sentrumsnære områder.

KONSEPT

I utarbeidelsen av løsningsforslaget er det lagt vekt på landskap og proporsjoner, funksjoner (for flest mulig hele året), sikre at eksisterende næringsvirksomhet får gode rammebetingelser, ivareta historien gjennom å skape en god balanse med det nye og moderne, samt å etablere et forbedret transportmønster og bedre tilgjengeligheten for de myke trafikantene.

HOVEDKONSEPT

Forbindelser

- styrke forbindelsen mellom sjø/elven/marka - den grønn/blå forbindelsen
- skape en god forbindelse mellom det historiske og det moderne/ kontrasten mellom den gamle småskala trehusbebyggelsen - "det historiske Barbu" og de urbane strukturene i sentrum

Kontraster

- stillhet/levende byliv
- urbant/småskala landskap
- nytt/gammelt
- aktiviteter/avkobling
- vann/land

DELKONSEPT

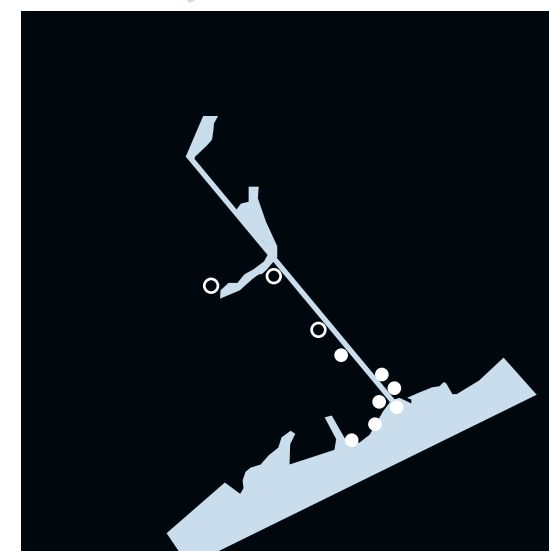
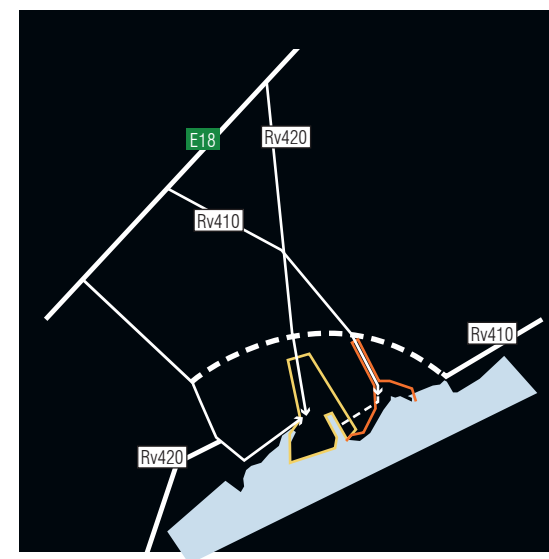
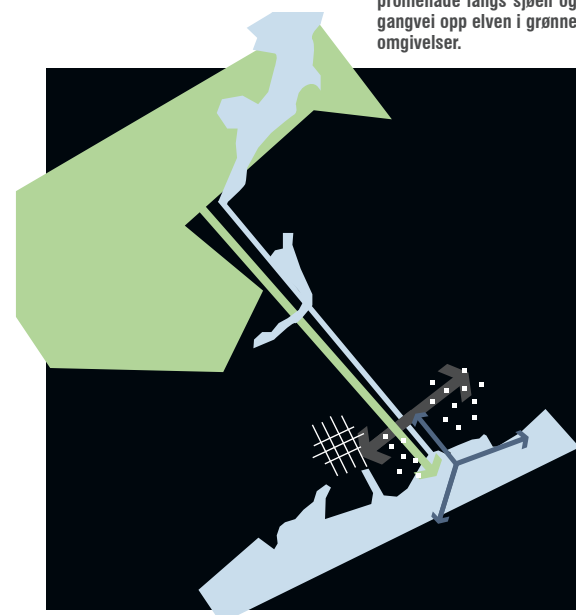
Ny veistruktur

Kystveien legges i tunnel under Barbu. Eksisterende Kystvei i Barbu blir tilkomstvei til boligene. Parkering for beboere i de nye boligene i parkeringskjeller under den bakerste boligrekken. Atkomst til Skytebaneveien og Tollbodkaia fra Barbudalen. Parkering i fjell under Nesheia i to parallelle fjellhaller med innkjørsel fra Barbubukt. Utgang for gående til Tollbodkaia og Nesbakken (Pollen). Tunnel gjennom parkeringshallen som fungerer som atkomst til Grandgården.

Plasser langs sjøen og langs elven

Promenaden fra Pollen til Fiskebutikken i Barbubukt brytes opp av plasser med forskjellig innhold som innbyr til opphold (sittemuligheter, kafé, kiosk, osv.). En kunstig øy (av fjellmasser fra utskytning til parkeringshall) anlegges i Barbubukt mellom den nye bebyggelsen og Tollbodkaia. Langs Barbu elven legges det tilrette for parkaktiviteter, for eksempel sandvolleyball og bordtennis. På sikt, dersom jernbanen blir nedlagt, er det gode muligheter for å utvide til en aktivitetspark med for eksempel skateanlegg og basketball. Kulturaksen mellom sjøen og museene som holder til ved Langsæ (Bomuldsfabrikken og Aaks) bør integreres i den grønne/blå elveaksen.

En park i Barbubukt blir knutepunkt for den grønne og den blå strukturen med promenade langs sjøen og gangvei opp elven i grønne omgivelser.



TILGJENGELIGHET NY SITUASJON

TEGNFORKLARING

-  Adkomst med bil
-  Adkomst til fots / med sykkel
-  Adkomst med båt
-  Bilveg
-  Gågate / gangvei
-  Gjestebrytte / småbåthavn
-  Parkering i fjellhall
-  Tunnel
-  Prosjektområdet
-  Holdeplass buss

Barbudalen
Adkomst fra Harebakken og E18

Elvesti
Turvei langs barbuveien

Rv.420 Vestre gt.
Adkomst til sentrum fra Harebakken og E18

tidl. Kystveien
Adkomst til boliger

Rv.410 Kystveien
legges i tunnel under Barbu

Parkering i fjellhall
Adkomst til Arnfi Arena kjøpesenter, Vestre gate og Vesterveien (Rv420)

Parkering i fjell
Adkomst til Pollen og Tollbodkaia

Nesbakken
Adkomst til Grandgården via tunnel

Promenade
Bilfritt fra Skytebaneveien

Rv.420 Vesterveien
Adkomst fra Hisøy og Grimstad

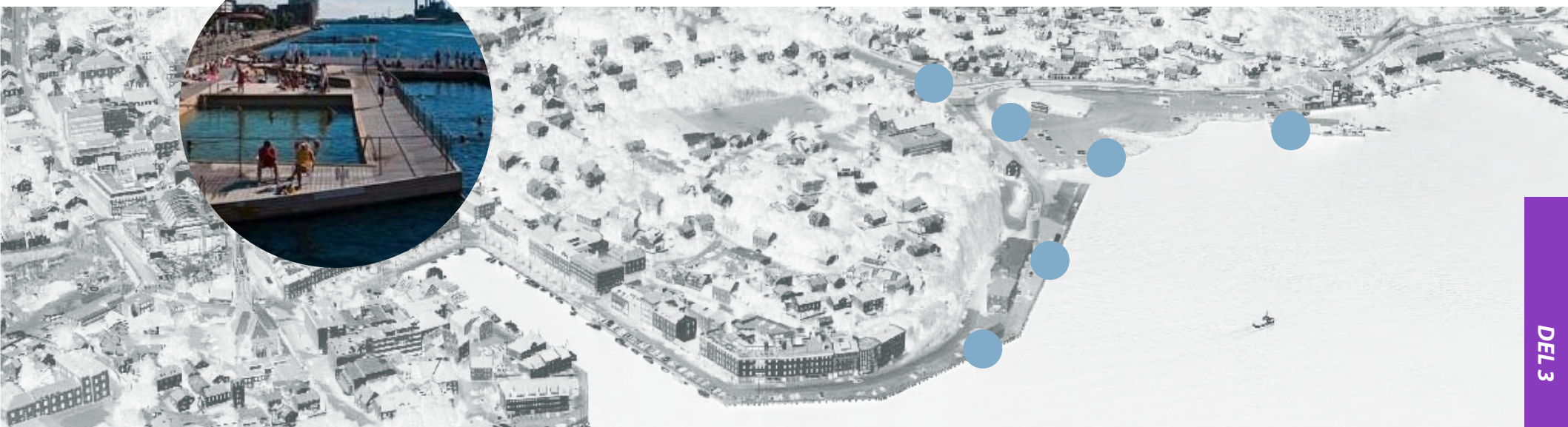
Ny fergerute
Passasjerferge til Grandhjørnet

0 200m



Funksjoner

Bildene viser eksempler på hvilke funksjoner de forskjellige delene av området kan ha.



Tilgjengelighet etter utbygging

En forutsetning for at det skal bygges flere boliger er at man fjerner trafikken på Kystveien. For at området skal bli et velfungerende oppholdssted må man legge tilrette for mennesker - og ikke biler. Mitt forslag er at Kystveien blir lagt i tunnel under Barbu, og at dagens vei blir gjort om til adkomstvei for boligene i området. Kystveien på Tollbodkaia kortes ned, slik at man kan kjøre til Skytebaneveien, men at området herfra blir bilfritt. Adkomst til Grand skjer gjennom tunnel fra Barbubukt med utkjørsel i Nesbakken.

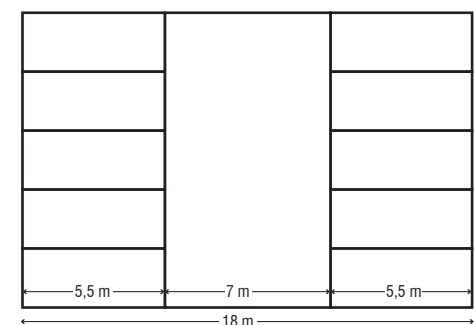
PARKERING

OMRÅDE 1 - BARBUBUKT, BOLIGOMRÅDE

Det er parkering under bakken på den bakerste husrekken. Parkeringsanlegget ligger på +0,5.
(Se detaljsnitt side 62)

OMRÅDE 2 - TOLLBODKAIA, NÆRINGSOMRÅDE

Her henvises det til parkering i fjellhall under Nesheia. Kapasitet på ca.2-300 biler (18m bredde, to plan - 70-100 meter lang, to parallelle haller)



"Andedam"

Lekeplass

+2

+1

+1,5

+1

+1,5

+1

+1

+3

+3

Bordtennis

+1,5

+1

+1,5

Spaser-
brygge

+1,5

Innkjøring
til parkerings-
tunnel

+1

+1

+1

+1

+1

+1,5

+5,5

+5,5

+3,5

+1

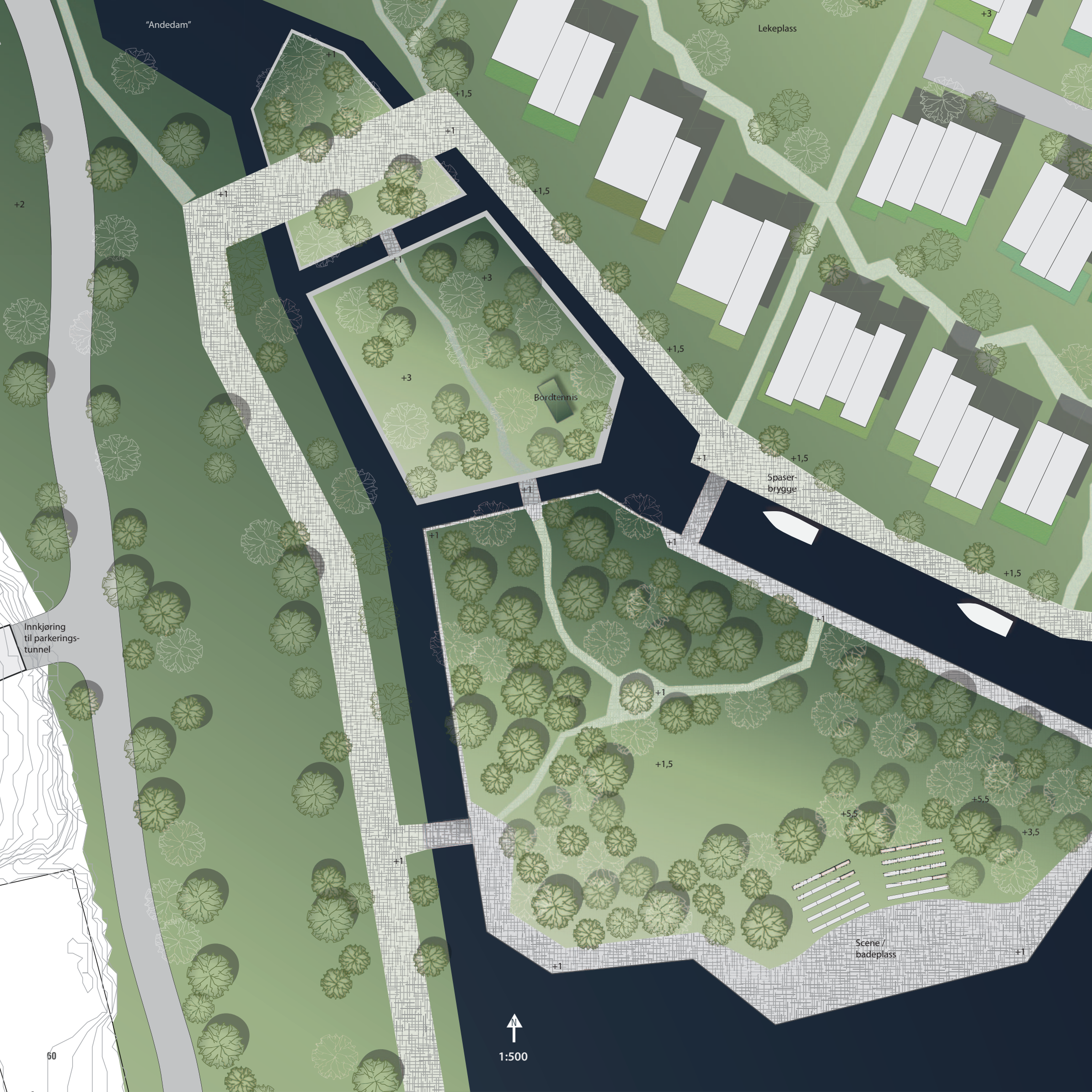
Scene/
bade plass

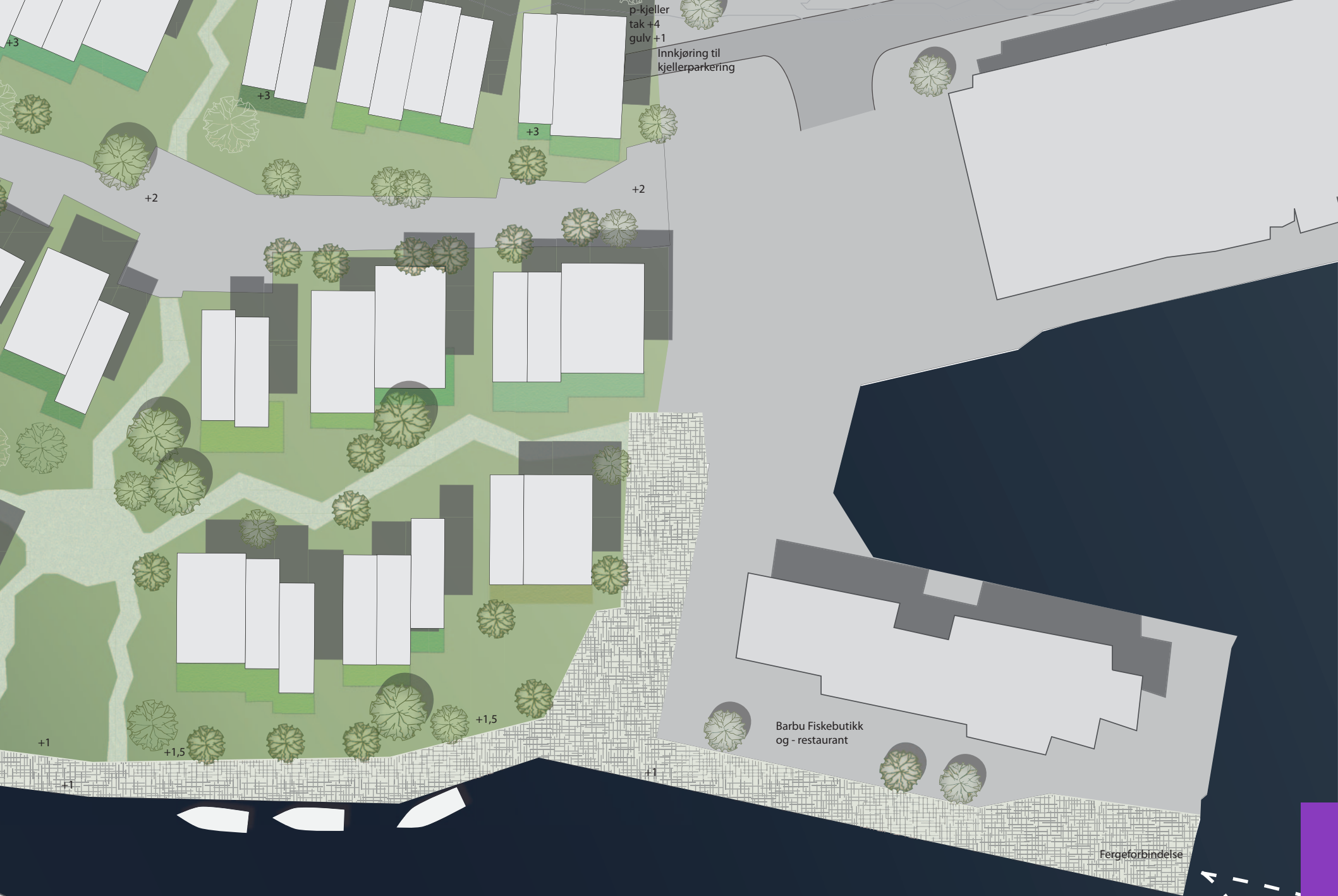
+1



1:500

60



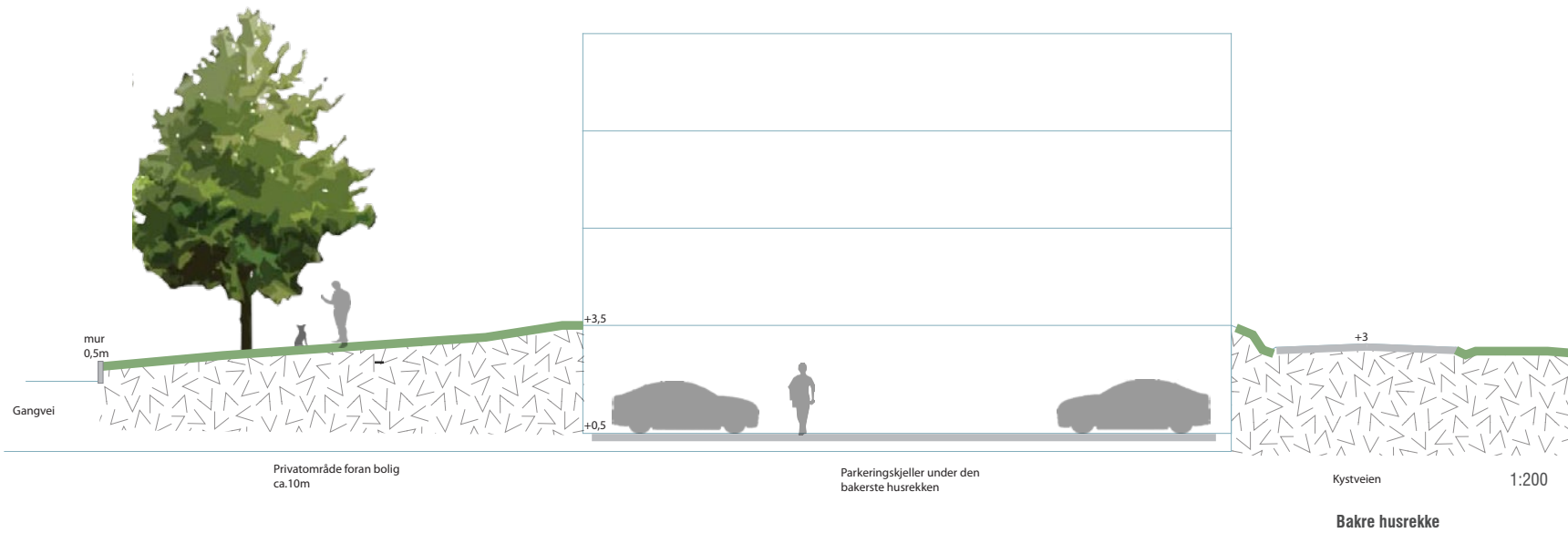
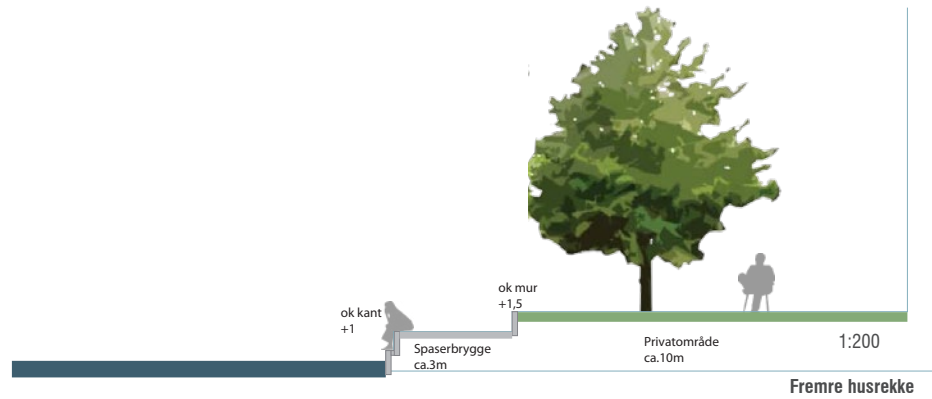


DETALJOMRÅDE 1 | PARK OG BOLIGER

BARBUBUKT

DE NYE BOLIGENE

De nye boligene har to etasjer pluss loft, en bygningsstørrelse som harmonerer med eksisterende volumer i området. Det er tre husrekker der den bakerste er bygget opp en etasje for å gi plass til parkeringskjeller (se detaljskisse). Ved å bygge den bakerste rekken opp vil også utsikten derfra bedres, og man får gløtt over bygningene foran. Eksisterende boliger langs Kystveien vil i liten grad berøres av dette, da de selv er bygget opp i terrenget bak.





Volleyball
8x16m

Konditori/kafé

DEL 3

↑
1:500



1:500

ØYENE

Tre øyer med noe forskjellig funksjon og innhold

HOVEDØYA

Den største øya som ligger lengst mot sjøen. Her benyttet terrengforming til å simulere landskapet rundt (småkupert). På sydspissen ligger et amfi med et "festgulv". Her kan man ha utendørskonserter og -teater m.m. Utsynet ut Galtesund er et fint bakteppe. For større arrangementer er det mulighet for å koble til en flytende scene utenfor. Når det ikke er arrangementer fungerer plassen utmerket som badeholme. Øya er frodig vegetert med en lysning i midten med en gressflate der man kan ha piknik, spille "kubb", osv.

MIDTØYA

Øya har mange av de samme prinsippene som Hovedøya - med terrengformer og lysninger til forskjellige aktiviteter. For å komme seg til denne øya må man ta seg via en av de andre øyene, og den blir på denne måten litt tilbaketrasket.

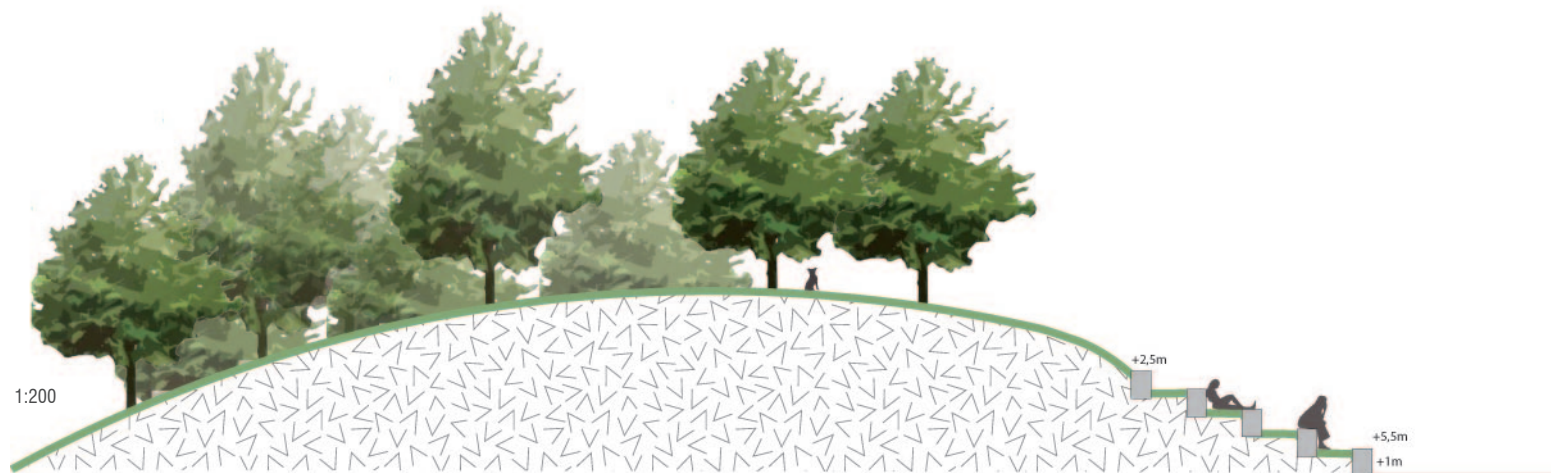
NORDØYA

Øyas hovedfunksjon er promenaden som går over øya som et gulv (7m bredt). På nordsiden av øya kommer man til andedammen, og på sørsiden er det forbindelse til Midtøya.

ELEMENTER

Terrengformene skaper dynamikk og spenning i området, som i dag kun er en fylling. Ved utforming er det tatt hensyn til å opprettholde viktige siktlinjer, at de skal forsterke og spille videre på de formene som er i det omkringliggende landskapet, og at de har funksjoner som for eksempel le, sittekanter, vegg, osv. Helningen på formene må ikke være brattere enn at det går an å bruke dem til å klatre/løpe på, og at man unngår fallskader.

- For området med volleyball (kart s.63) er det terrengformer rundt for å gi le, samt for at ballen ikke skal trille bort.
- Ved festgulvet er det brukt terrengforming for å skape stigning opp fra sjøen der høydeforskjellen er brukt til amfi.



PARK

Området i Barbubukt trenger funksjoner slik at det tiltrekker seg mennesker og blir en levende bydel. Kontorer, boliger, kafeer, restauranter, osv., er eksempler på funksjoner som genererer byliv. Det bør ikke være et monofunksjonelt område. Spørsmålet er om en park vil trekke nok mennesker. Om sommeren vil det nok ikke være et problem, men det kan bli en utfordring ellers i løpet av året. Det er derfor viktig at man knytter en park opp mot området ellers og ser på hvilke funksjoner som ligger rundt.

En park må ha funksjoner og aktiviteter for bruk hele året. En park trenger noe som trekker mennesker dit, også om kvelden og om vinteren. Eksempler på slike funksjoner er

- fiskebrygge
- volleyballbane
- område for skating
- badeanlegg
- restaurant/kafé
- museum/vitensenter
- skøytebane
- konsertscene/amfi
- etc.

Bildene til høyre viser hvilke funksjoner som er tiltenkt parken i Barbubukt

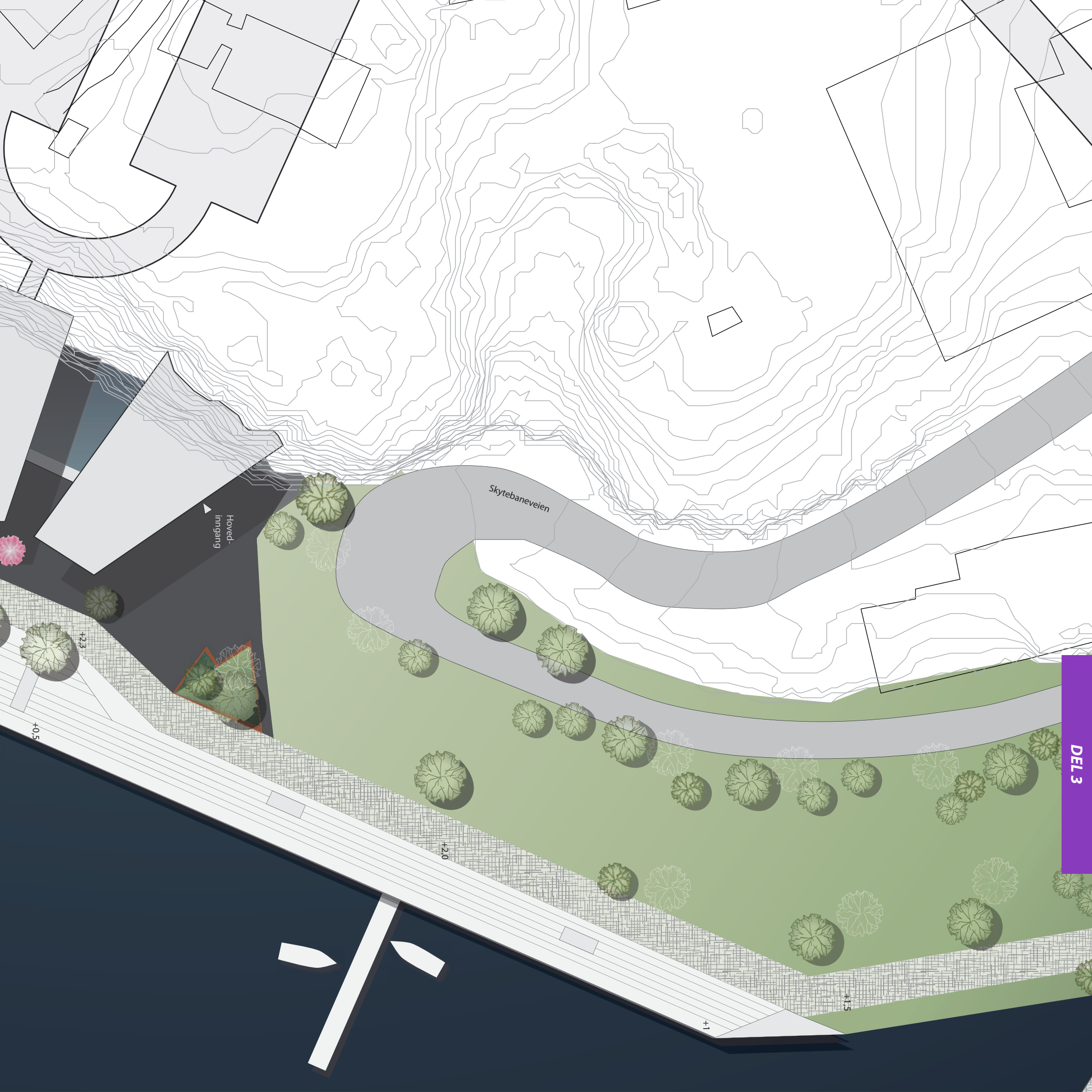




1:500

DETALJOMRÅDE 2 | LETT NÆRING

TOLLBODKAIA



Hoved-
ingang

Skytebaneveien

DEL 3

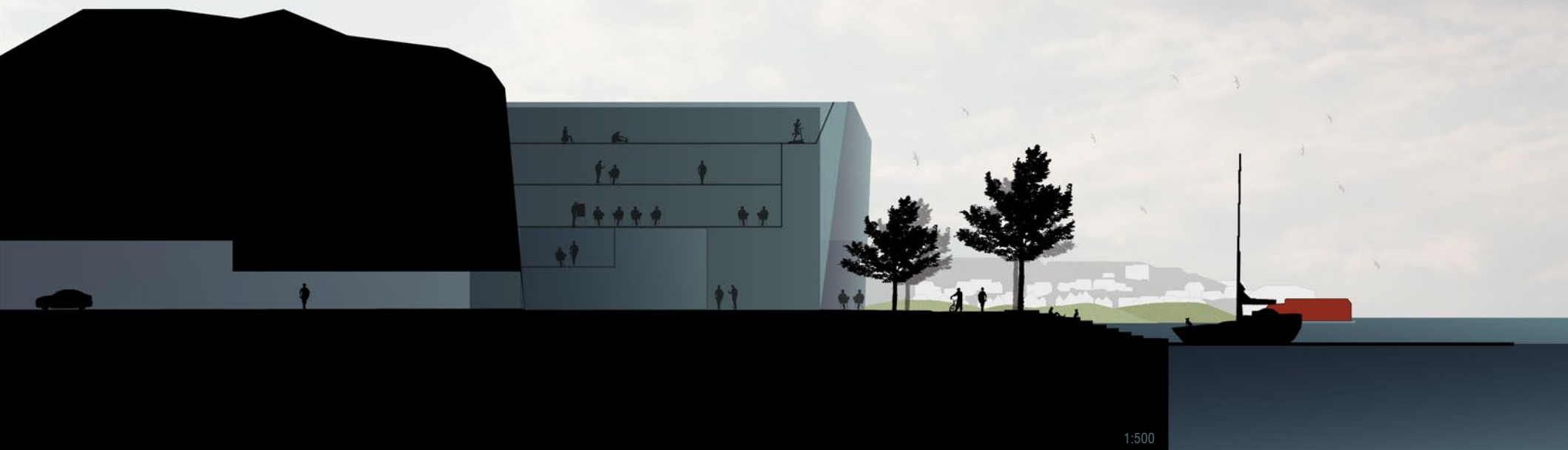
+0.5

+2.3

+2.0

+1.5

+1



TOLLBODKAIA

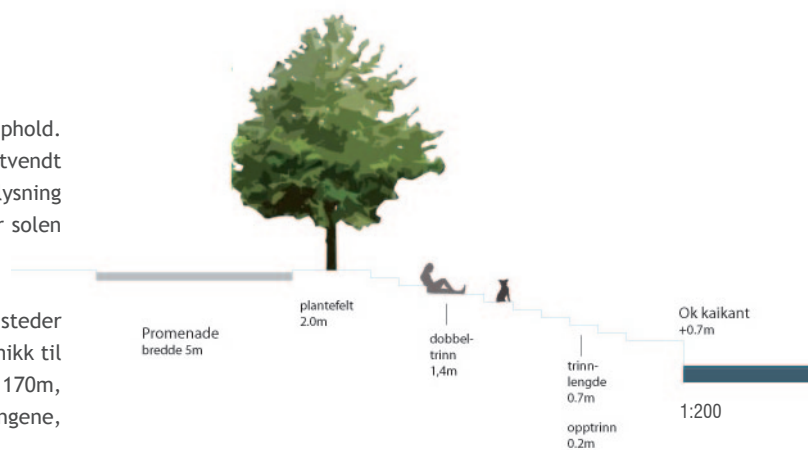
Området er tiltenkt lett næring og kontorer. Dessuten vil området ved sjøbadet være en egnet plassering av et badeanlegg som kan legges delvis inn i fjellet (se kart).

SJØTRAPP

Promenaden og sjøen forbindes via en sjøtrapp. På denne måten legger man opp til møte med sjøen - både fysisk og visuelt. Trappen er et fint sted å sitte seg ned og slappe av, og for de som har arbeidsplassen sin i området kan de nyte lunsjen i trappa mens de observerer båtlivet. Trappen er utført i materialer av høy kvalitet (lys granitt), og blir et flott velkomstsyn for de som ankommer Arendal båtveien.

Utenfor sjøtrappa ligger båtbygger for kortere opphold. Solforholdene i trappa er ikke optimale (den er nokså østvendt og fjellsiden i bakkant er nokså bratt), men med riktig belysning og funksjoner vil området være et trivelig sted også når solen har gått ned om kvelden.

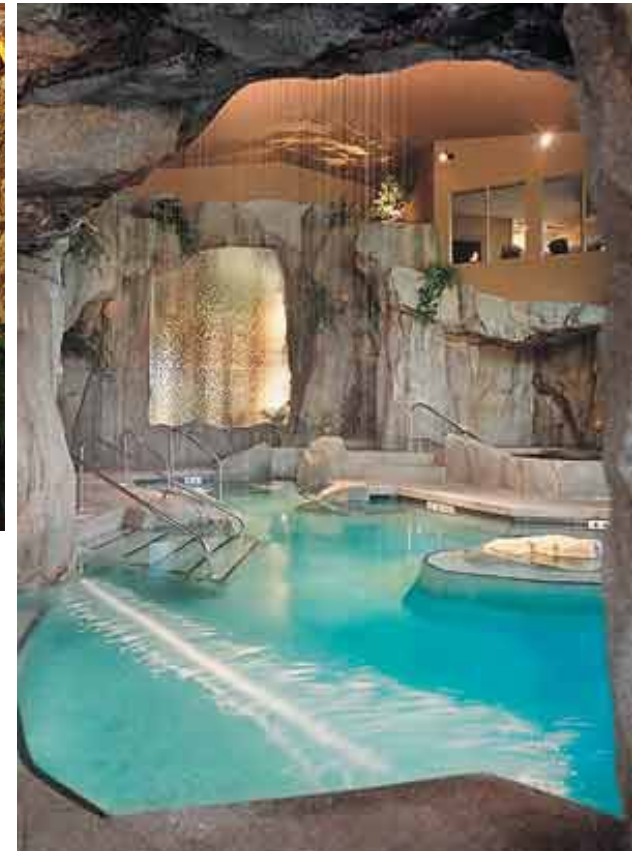
Opptrinn i sjøtrappa er 0,20m og inntrinn 0,70m. Noen steder er det dobbelt inntrinn, 1,40m for å tilføre brudd/dynamikk til den store trappen. Lengden på trappen er på det lengste 170m, men selve hoveddelen av trappen, foran de nye bygningene, måler 70m.





▲ Spa i Miskolctapolca, Bulgaria

▶ The Grotto Spa Parksville (Vancouver Island)



▼ Sjøbad - eksempler fra Danmark Odense og København (Plot)

HAVNEBAD

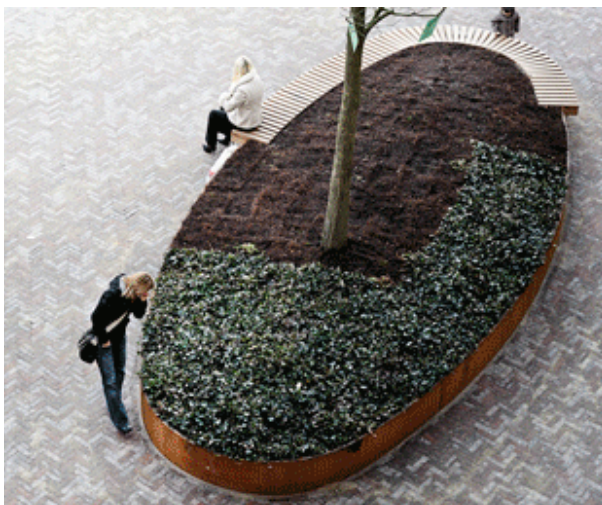
På sørpissen av Tollbodkaia er det foreslått et havnebad. Det er plassert her delvis på grunn av de gode solforholdene, men også fordi beliggenheten er så nærme Pollen og sentrum. Det vil tilføre liv og være et interessant blikkfang for de som sitter på restaurantene i Pollen. Et badeanlegg med denne beliggenheten er dessuten historisk forankret i og med at det, på denne plassen, lå et badehus på 1800-tallet. Det er mulighet for å gjøre sjøbadet til et oppvarmet helårsbad, med for eksempel fjernvarme eller vann-til-vann vamepumpe. Da må man bruke strøm til oppvarming, men man får ut 5 ganger så mye varmeenergi som man putter inn (Agder Energi).

I samme område, inntil fjellveggen, er det foreslått et badeland, delvis bygget inn i fjellet. På planen er det tegnet inn med dimensjonene til et konkurransebaseng, slik at det kan bli en arena for større svømmemesterskap. I og med at det ligger delvis inne i fjellet kan man spille videre på "grotte"-prinsippet og få et spennende og stemningsfullt badeanlegg (bildene øverst).





Cortenstål Eksempler på plantekasse i cortenstål. Bildene over er tatt utenfor Munch-museet på Tøyen i Oslo. Bildet under er fra streetlife.nl



MATERIALBRUK

Materialbruk i prosjektområdet bør være på linje med det som er i sentrum og i Pollen når det gjelder kvalitet og uttrykk. Ved å ta utgangspunkt i et utvalg av materialer som allerede finnes i sentrum og variere bruken av disse vil Arendal få et enhetlig helhetsuttrykk.

Noen materialer går igjen på hele strekningen fra Pollen til Barbubukt, mens det på hvert delområde er innslag av materialer som er identitetsskapende for de enkelte områdene. Materialene kan gi referanser til historie, funksjon, osv. For eksempel er det i foreslått cortenstål rundt beplantede områder (se bilde). Dette materialet har et industrielt uttrykk, og passer fint i et område som har oppstått som følge av industri og havnevirksomhet. Cortenstål gir en fin kontrast til både vegetasjonen og til steinbelegg - for eksempel lys granitt.

1. Promenaden - samme detaljering og materialer hele veien fra Pollen til Fiskebutikken. Materialvalget er basert på materialbruken i sentrum

2. Sjøtrappen - lys granitt (se eksempelbilde under)

3. Tollbodkaia - dekket rundt næringsbyggene skiller seg fra det omkringliggende dekket med både materialbruk og utforming.

Trapp i lys granitt Fløien i Bergen. Foto: Jogra / Pål Hoff





Barbubukt

Skilsøy / Tromøy

DEL 3

1:1000

VEGETASJON

Det bør velges planter som har pryddverdi gjennom årstidene. Eksotiske planter kan anvendes - det vil fortelle noe om Arendals historie som sjøfarts og handelsby og den internasjonale kontakten byen hadde. Det er funnet forekomster av fremmede arter i områder der de gamle havnene ligger, noe som kan tyde på at de har kommet med et skip. Et stort lindetre skal ha stått ved sjøkanten i strandestedet Barbu og fungert som landemerke.

VEGETASJON I PARKEN

For parken er det raust med trær som er plantet i et system med "lysninger" og "lunder". Konseptet er at det langs veien er tett med trær for å skjule veien, men med gløtt innimellom slik at også de kjørende får en god opplevelse av landskapet fra veien (adkomst til parken for noen).

På øyene er det tenkt en mer lodden og robust vegetasjon - her skal være litt "gjengrodd". Dette kan man få til ved å anlegge naturlig vegetasjon. Også på øyene er det lysninger - disse med funksjoner som inviterer til opphold (for eksempel bordtennis). På Hovedøya er det gresskledd koller i kombinasjon med naturlig vegetasjon.

Eksempler på trær som passer er Acer (lønn), Fagus (bøk), Pinus (furu), Tilia (lind), Quercus (eik) og Salix (pil, selje)

Blomstrende trær er spennende innslag på alle delområdene, for eksempel Prunus (kirsebær) og Magnolia (bilder til venstre).

VEGETASJON I BOLIGOMRÅDET

Boligene har privat hageområde foran mot syd, ca.10 meter langt. På fellesområdene og langs den offentlige gangstien

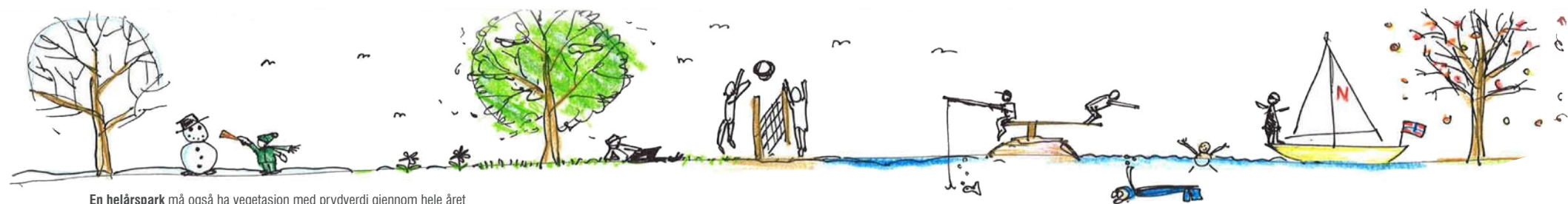
gjennom området er det plantet trær. Her foreslås det å plante ett spesielt og litt uvanlig tre, et som gir stedet identitet. Få en solrik og lun plass vil Cercidiphyllum (hjertetre) kunne trives.

VEGETASJON PÅ TOLLBODKAIA

På Tollbodkaia må det velges planter og trær som tåler å stå i skygge. Rundt og mellom de nye næringsbygningene foreslås det følgende et mer stramt vegetasjonsmønster enn i parken. Mellom bygningene kan det plantes søyletrær som er høye og smale. Plantekasser med fargerike stauder (som liker skygge) er et flott innslag i sommersesongen og utover høsten.



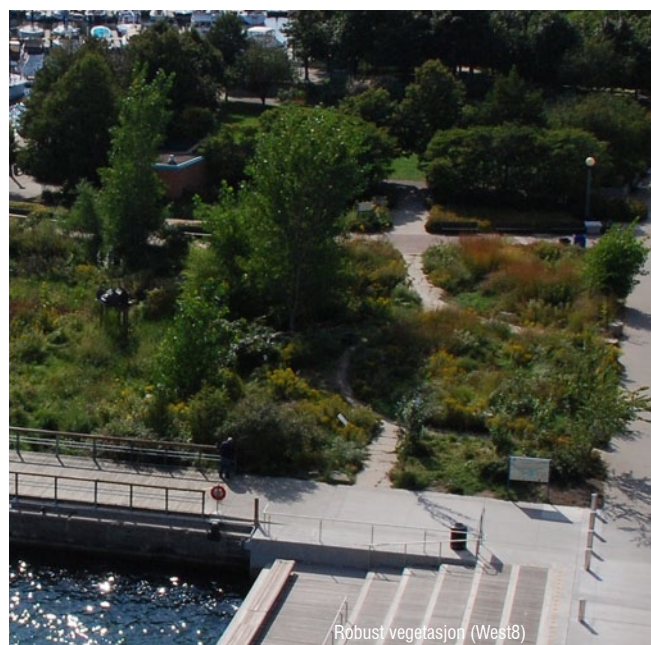
Vegetasjonskonsept: "lysninger" og "lunder"



En helårspark må også ha vegetasjon med pryddverdi gjennom hele året



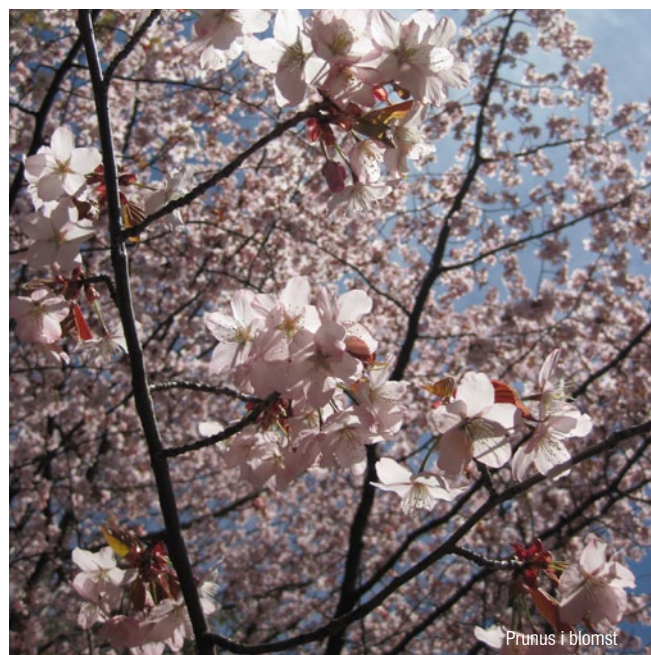
Magnolia i blomst



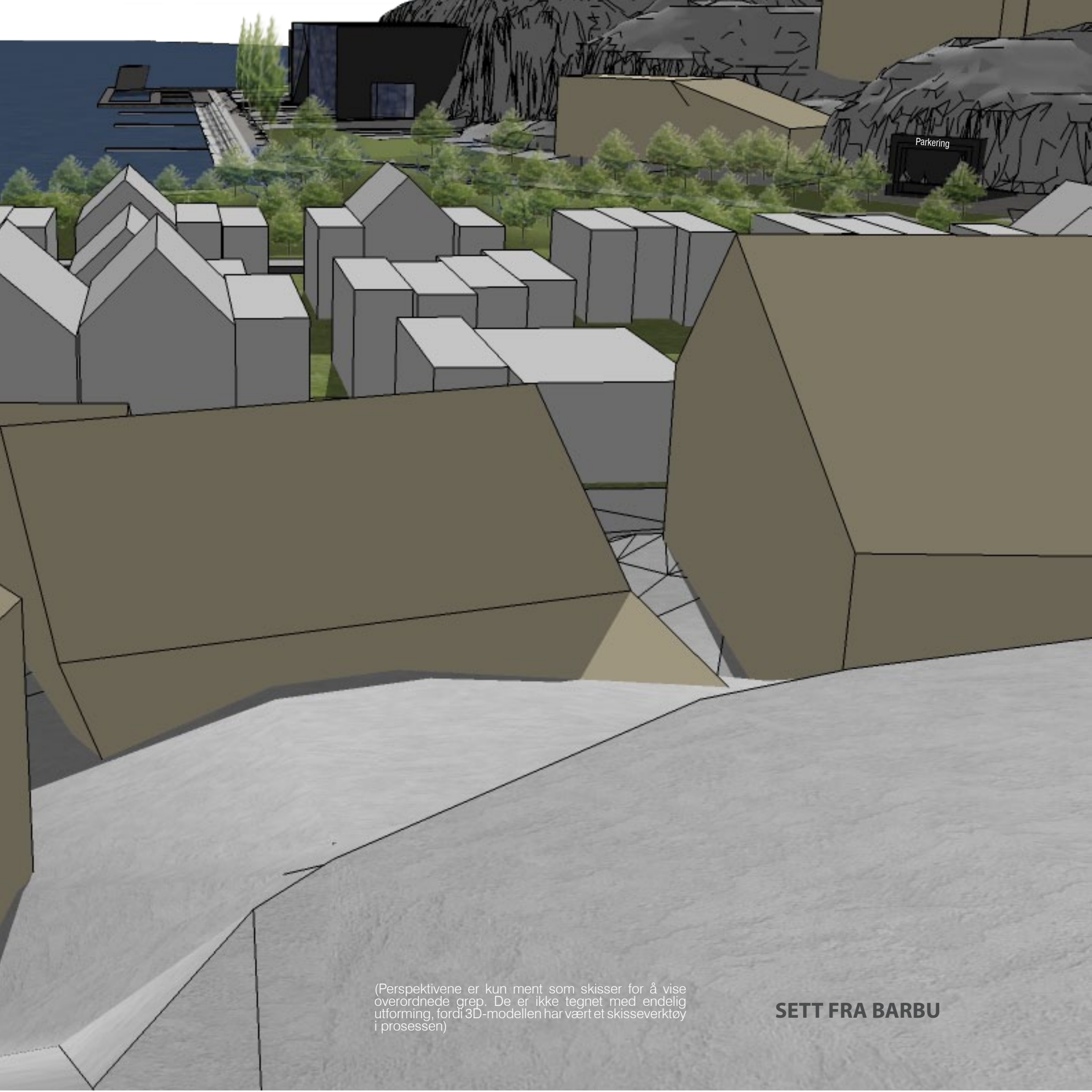
Robust vegetasjon (West8)



Salix / piletre

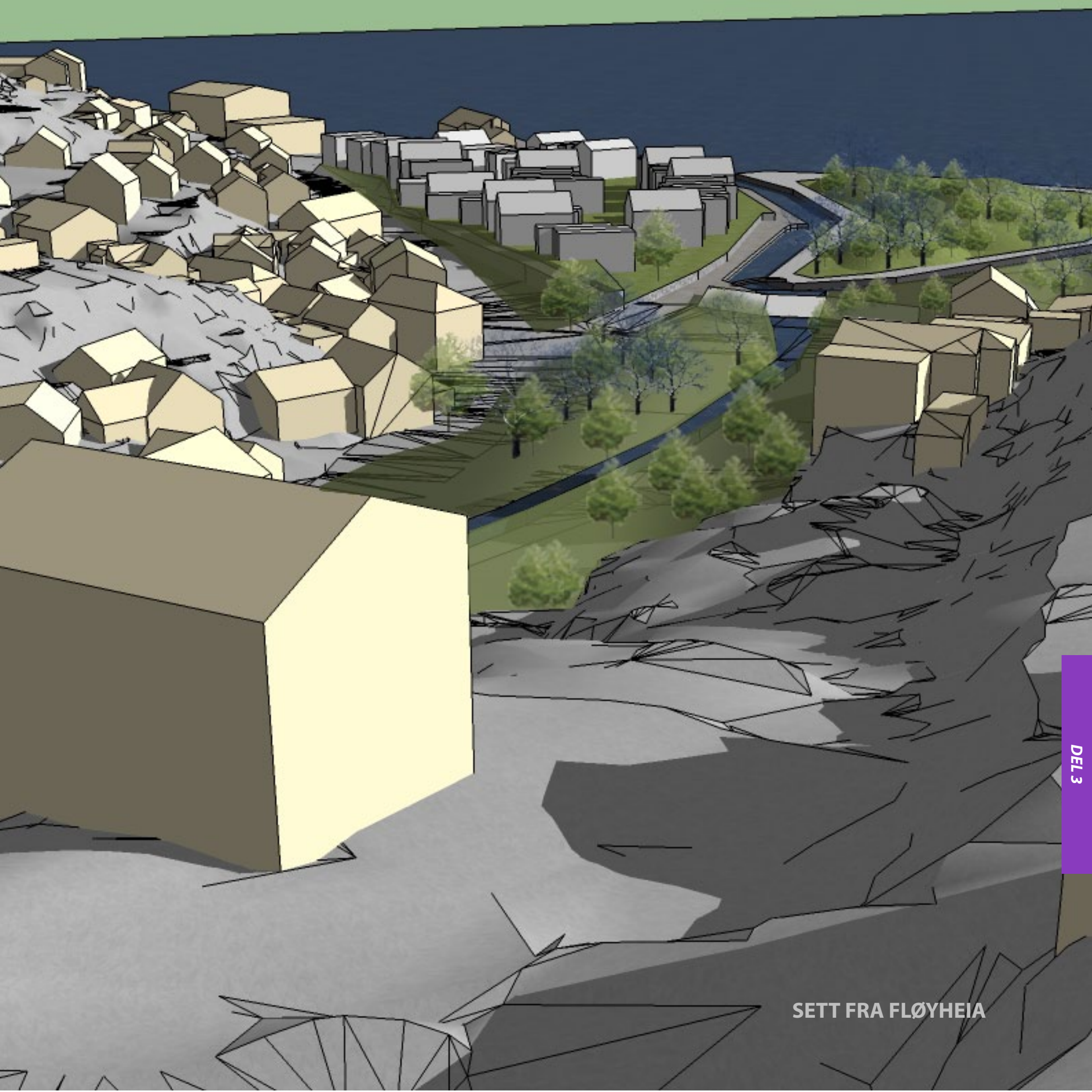


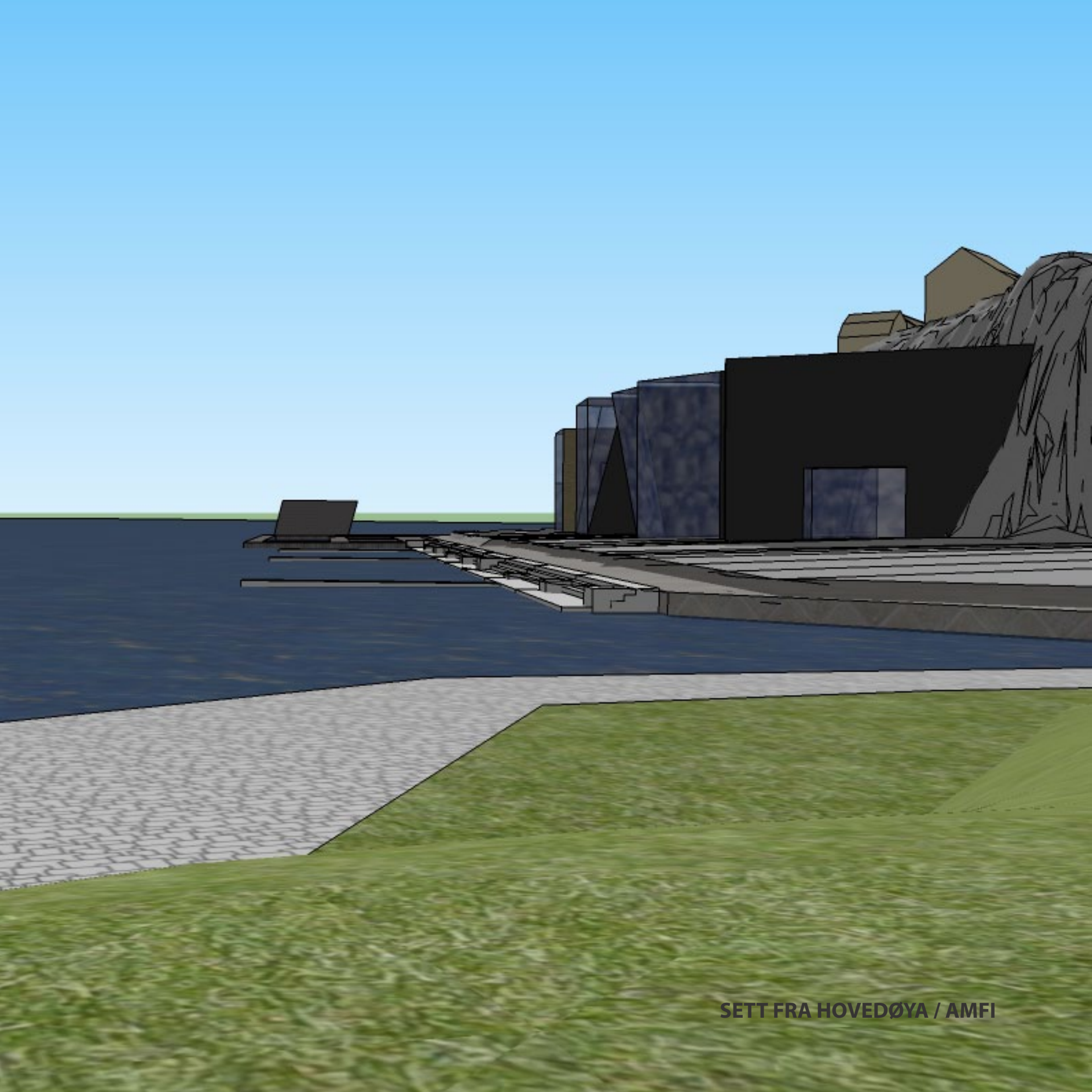
Prunus i blomst



(Perspektivene er kun ment som skisser for å vise overordnede grep. De er ikke tegnet med endelig utforming, fordi 3D-modellen har vært et skisseverktøy i prosessen)

SETT FRA BARBU





SETT FRA HOVEDØYA / AMFI



SETT FRA SØRØST

avslutning

KILDER

NETTSIDER

Agder Energi	http://www.ae.no/ae/
Agderposten	www.agderposten.no (søk: "Barbu")
Allgrønn	http://www.allgronn.org/arendal.html
Arendal kommune	www.arendalkommune.no http://arendal.avinet.no (kart) http://www.arendal.kommune.no/PageFiles/6551/vedtatte_planer_2010/Sentrum_sentrumsn%C3%A6re_omr%C3%A5der_bevaringsomr%C3%A5der.pdf?epslanguage=no http://www.arendal.kommune.no/PageFiles/9687/Bedommelseskomiteens_vurdering051206.pdf?epslanguage=no http://www.arendal.kommune.no/kunnskapshavn
Aust-Agder Kulturhistoriske Senter (Aaks)	http://www.aaks.no/fullstory.aspx?amid=6530 http://tjenester.kulturnett.no/quiz/playgallery.php?quizID=810&bgcolor=666666 http://www.miljolare.no/
Nasjonalt Referansesystem for landskap (NIJOS)	http://www.skogoglandskap.no/publikasjon/nj_rapport_10_05
NRK Sørlandet	(søk: "Barbu") http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/sorlandet/1.7099020 http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/sorlandet/1.7101325
Riksantikvaren	www.ra.no
Statistisk sentralbyrå	www.ssb.no
Store Norske Leksikon	http://www.snl.no
Streetlife	www.streetlife.nl/Boomeilanden_ovaal/-/-/en
Wikipedia	www.wikipedia.no (søk: "Arendal", "Barbu")

RAPPORTER

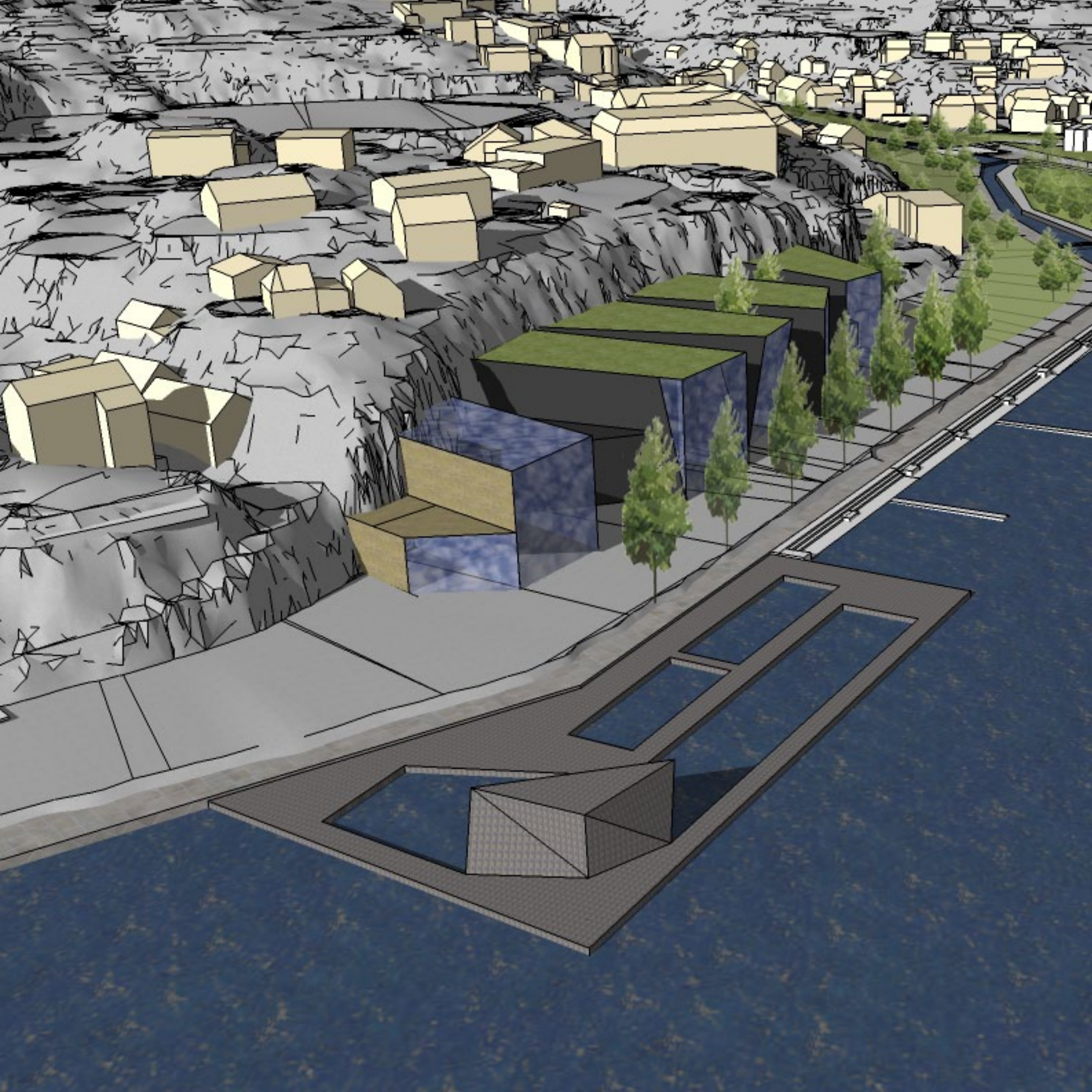
Arendal kommune	Kommunedelplan med konsekvensutredning, Barbu (2007) Kommunedelplan for grønnstruktur i Arendal kommune (2005)
Asplan viak	"Forprosjekt for kanaler i Arendal" (1995)
Norsk Institutt for Vannforskning (NIVA)	"Marine undersøkelser i Arendal kommune" (2004) "Sedimentundersøkelser i forbindelse med tiltaksplan for forurensede sedimenter i Arendal: fase 2" (2005)
Rambøll	"Støy- og luftberegninger for kommunedelplan Barbu" (2007) "Kommunedelplan Barbu - Støy- og luftberegninger," (2007)
Akershus fylkeskommune / NIBR	"Sosiokulturelle stedsanalyser" - veileder http://www.akershus.no/tema/regionalutvikling/tettsted/Stedsanalyser/

ANNET

Referanseprosjekt:

Kritt arkitekter: "Holmen i Risør", vunnet konkurranse sammen med Østengen & Bergo





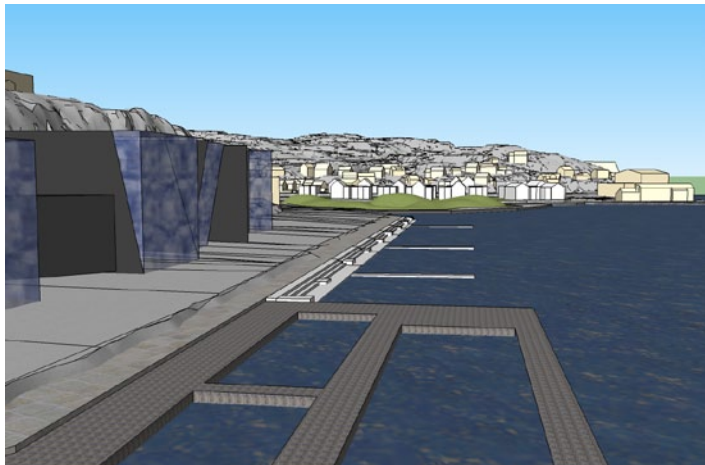


ETTERORD / SELVKRITIKK

Arbeidet med masteroppgaven har vært en krevende, men lærerik prosess. I og med at utvikling på det aktuelle området er en så dagsaktuell problemstilling har det vært mange utfordringer knyttet til dette. Det har vært tidkrevende å følge med på alt som har blitt skrevet om Barbubukt og Tollbodkaia i lokalavisene - for det har vært skrevet mye i mediene - og det er mange som har en sterk mening om utviklingen i Barbu.

Det har vært spennende å jobbe med området fordi det har så stort potensiale, og jeg håper virkelig at Barbu en gang kan få skinne i sola slik det engang gjorde før fyllingen og bilene erobret strandstedet.

Når det gjelder forslaget mitt så tror jeg det er et forslag som vil bli godt mottatt av de som bruker og bor i området (jfr sosiokulturell stedsanalyse), og det er et forslag som er tilpasset landskapet det står i og eksisterende bebyggelse med tanke på størrelser og volumer. Når det er sagt så er det nok et prosjekt som er kostbart å gjennomføre, men det er ikke opp til meg å avgjøre. Mange av verdiene i området, som den historiske bebyggelsen og det kulturhistoriske miljøet i Barbu er ikke mulig å sette prislapp på. Det er på tide at man prioriterer menneskene - og at menneskers bruk er premissgivende for utformingen.



Hanne K. Solli
2010