

STEDSANALYSE OG STEDSFORMING

Sanden og Rutebilstasjonsområdet i Arendal sentrum



INNLEGG PÅ IDEVERKSTED
13. JANUAR 1995
Landskapsarkitekt MNLA Michael Fuller-Gee
Sivilarkitekt MNAL Harald Tallaksen

IDEVERKSTED
UTFORMING AV SANDEN/RUTEBILSTASJONSOMRÅDET

Fredag 13. januar 1995
Phoenix Hotel Konferansesalen

- Sanden/Rutebilstasjonsområdet er i dag en "asfaltørken" med fylkets mest trafikkerte veier og et stort og farlig vegkryss. Om kvelden samles distriktets ungdom her i biler og området er (lands)kjent for bråk, fyll og vold.
- Etter åpning av øst-vestforbindelsen i mai -95 vil trafikkmønsteret bli fullstendig endret. Dette gir nye muligheter for radikale endringer - mindre biltrafikk, miljøtiltak for fotgjengere, arenaer for attraktive kultur- og opplevelsestilbud.

Vi står overfor en av landets mest spennende oppgaver innenfor byutvikling.

PROGRAM

- | | |
|-----------|---|
| Kl. 9.00 | Velkommen v/Einar Livolden |
| Kl. 9.15 | Arendal sentrum etter øst-vestforbindelsen.
Finn Ole Jørgensen fra Aust-Agder vegkontor og Kåre Kristensen fra Arendal kommune |
| Kl. 10.00 | Pause |
| Kl. 10.15 | Stedsanalyse og stedsutvikling.
Harald Tallaksen fra Aust-Agder fylkeskommune og Michael Fuller-Gee fra Høgskolen i Agder |
| Kl. 11.15 | Presentasjon av grupper og gruppeoppgaver |
| Kl. 11.30 | Gruppearbeid |
| Kl. 12.30 | Lunsj |
| Kl. 13.15 | Gruppearbeid forts. |
| Kl. 14.30 | Plenumsamling / presentasjon av gruppearbeidet |
| Kl. 16.00 | Avslutning |

INNHold

	<i>Side</i>		<i>Side</i>	<i>Side</i>	
FORORD	4				
DEL 1 STEDSANALYSE FOR ARENDAL SENTRUM		DEL 2 STEDSFORMINGSFORSLAG FOR ARENDAL SENTRUM		DEL 3 IDEVERKSTED 13. JANUAR 1995	
Holdningen til planlegging endrer seg	6	Dagens situasjon	18	Oppsummering av gruppearbeid	36
Hva er stedsanalyse?	7	Sanden og Rutebilstasjonens omgivelser	19	Besvarelse fra gruppearbeid	36
Hvorfor stedsanalyse?	8	Dagens trafikkmønster	20	Deltagere	38
1. Natur og landskap	9	- Problemstillinger	21		
2. Historisk utvikling	10	Forslag til nytt trafikkmønster	22		
3. Bebyggelsens organisering og karakter	13	- P-anlegg Vest	23		
4. Byrom (topologi)	16	- Adkomst til Tyholmen	24		
		- Alternativ bussoppstilling	25		
		Nye plassdannelser	26		
		Ny attraktiv bebyggelse	28		
		Vann i byen	28		
		Hvorfor vannspeil og ikke park eller torv på Rutebilst./Sanden?	30		
		Alternativ 1 Park og grøntarealer	31		
		Alternativ 2 Kanaler	32		
		Alternativ 3 Reetablering av Kittelsbuk	33		

FORORD

Et viktig tema i Sentrumsplanen "Arendal - Sentrum med miljø og trivsel" vår byform, steds kvalitet og stedsidentitet.

"Arendal sentrum har et helhetspreg som forteller mye om byens tilblivelseshistorie og som gir byen en spesiell stedsidentitet og klare steds kvaliteter."

"En av de viktigste steds kvaliteter ved Arendal sentrum er den stadige veksling mellom åpenhet og lukkethet, mellom åpne og lukkede rom."

fra Sentrumsplanen

Da bystyret 14.11.94 ble bedt om å ta stilling til en søknad om å lage en reguleringsplan med tanke på utbygging av Arenasenteret, fattet bystyret følgende vedtak:

"Arendal bystyre vedtar å igangsette planlegging av hele Sanden/Rutebilstasjonsområdet. Arbeidet utføres innenfor de rammer som er gitt ved det fremlagte forslag til sentrumsplan for Arendal. Planarbeidet settes igang umiddelbart.

Arendal bystyre vil gå imot at det fremmes en reguleringsplan for utbygging av Arenasenteret alene."

Reguleringsendring og utbygging av Arenasenteret må fremmes i samarbeid med reguleringsmyndighetene, senest 1.10.95.

I formannskapetets møte 21. november ble det vedtatt at dette planarbeidet skulle innledes med et ideverksted. Ideverkstedet ble holdt på Phønix Hotel 13. januar 1995 og samlet vel 50 deltagere fra næringsliv, organisasjoner, politikere samt kommunal, fylkeskommunal og statlig administrasjon.

Verkstedet ble innledet med foredrag i plenum. Materialet som ble fremlagt under sekvensen "Stedsanalyse og steds kvalitet" vil være viktig også for fremtidig planlegging i Arendals sentrum. Vi har derfor valgt å bearbeide og presentere dette innlegget gjennom denne rapporten. Arbeidet er utført av landskapsarkitekt NLA Michael Fuller-Gæe og sivilarkitekt MNAL Harald Tallaksen.

Gruppearbeidet er oppsummert og følger som vedlegg. Konklusjonene fra gruppearbeidet er forutsatt å skulle være retningsgivende i den videre planlegging av Sanden/Rutebilstasjonsområdet.

Arendal, 10 april 1995

Arbeidsgruppen som forberedte ideverkstedet

Alf E. Tengs Harald Olsen Michael Fuller-Gæe
teknisk etat kulturetaten høgskolen i Agder

Harald Tallaksen Kari Rasmussen
fylkets kulturetat rådmannskontoret

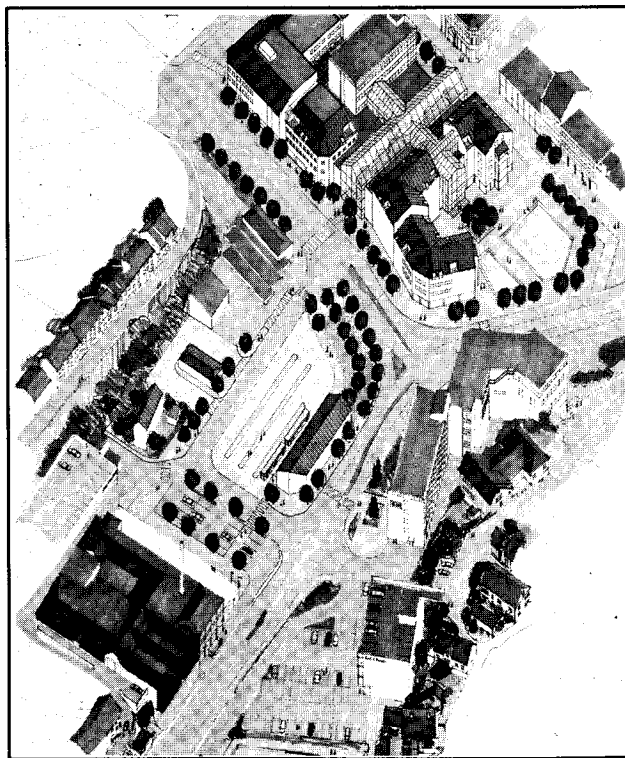
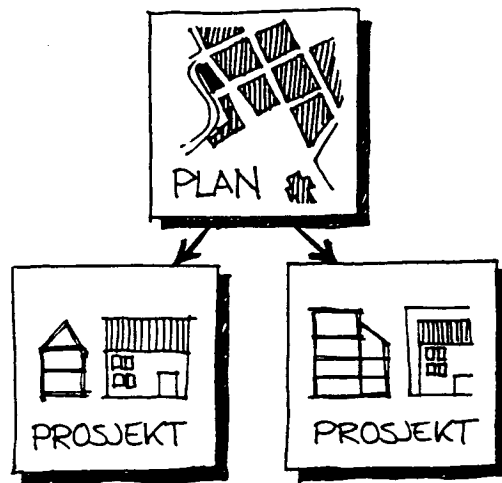
DEL 1
STEDSANALYSE FOR ARENDAL SENTRUM

Holdningen til planlegging endrer seg

Endrede oppfatninger om planleggingens mål og mening ga gjennom 80-tallet en ny praksis i byplanleggingen. Rammeforutsetningene var andre enn på 70-tallet. De nye forutsetningene var: næringsmessig omstrukturering, ny byvekst, usikkerhet om mål for byutviklingen, sterk konkurranse byene imellom og mindre offentlig strategi til å gripe inn i og styre endringsprosesser.

Et sentral spørsmål i debatten om byplanlegging er hvilken rolle det offentlige skal ha. De siste 20 årene har vært preget av en endring i synet på hva byplanlegging skal være. Tidligere var planleggingens mål å klargjøre fremtiden ved å binde offentlige og private handlingsmuligheter. Senere års byplanlegging har imidlertid vært preget av ad hoc løsninger i forhold til de løsninger som til enhver tid oppstod. En bevegelse seg stadig lengre bort fra den samordnede fysiske planleggingen. Det offentlige fraskrev seg ansvaret for byens fysiske utvikling og form. Situasjonen var kjennetegnet av manglende mål for byutvikling, inkonsekvens i prosjektbehandling og en praktisk bruk av forhandlingsplanlegging som ikke ivaretok offentlige interesser. (Kilde: "Realistisk byanalyse", Ellefsen og Tvilde)

Det vesentlige blir å skille plan fra prosjekt. Plan skal beskrive de målrettede retningslinjene som blir lagt ned for å styre fysisk endring. Prosjekt er det konkrete, situasjonsbestemte forslaget til fysisk inngrep. Det typiske for 80-tallets planlegging av Arendals sentrumsområder var nettopp mangelen på skille mellom prosjekt og plan. Den vedtatte reguleringsplanen for Rutebilstasjonen var skreddersydd til Arendal Veksts prosjekt, når dette falt var ikke lenger planen brukelig. Det eneste resultat av denne planen er en tofelts rundkjøring. Ved utbyggingen av Arena måtte en i forhold til planen dispensere fra både byggelinjer, høyder og arealutnyttelse.



Illustrasjon perspektiv: Arendal Vekst A/S

Opp gjennom årene har det vært presentert en rekke prosjekter for utbygging på Sanden. Hvorvidt en skal være glad for at disse prosjektene ikke har blitt gjennomført kan vel diskuteres. Situasjonen er imidlertid nå at en på nytt har "blanke ark og fargestifter". Nye prosjekter banker imidlertid på døra. Vårt syn er at en nå må diskutere plan før prosjekt, slik at en ikke gjør den samme feilen som på 80-tallet.

De senere års debatt og offentlig oppmerksomhet har vært fokusert på estetisk kvalitet i våre omgivelser. Både Miljøverndepartementet og Kulturdepartementet har satset på dette. Den store interessen for kanalideen i Arendal er også et eksempel på dette.

Arendal sentrum står i en konkurranse situasjon, både overfor andre byer og ikke minst overfor kjøpesentra utenfor byene. I denne situasjonen må byen jobbe med ulike former for utvikling for å styrke næringslivet, og dette blir da et dominerende hensyn i byplanleggingen. Hva som styrker næringsutviklingen er de ulike leire uenig i. Det å utvikle lokale fysiske karakteristika og å ta vare på historiske minner bør være et viktig mål som i høyeste grad vil kunne styrke næringsutviklingen. En analyse av stedets forutsetninger og muligheter bør foretas for å kunne ta de rette valg.

STEDSANALYSE -
EKSEMPEL BRUMUNDDAL

Dokumen



Dokument

Veileder

Hva er stedsanalyse?

En stedsanalyse kan utarbeides ut fra ulike faglige innfallsvinkler, men vår modell tar utgangspunkt i Miljøverndepartementets veileder for stedsanalyse.

Denne definerer stedsanalyse som følger:

"Stedsanalyse er en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, situasjon og framtidsmuligheter."

Definisjonen favner om karakteristiske trekk ved stedsanalysen, som er uavhengige av analysens formål og kunnskapsgrunnlag:

- *Stedsanalyse er en dokumentert utvelgelse, bearbeiding og presentasjon av stedskunnskap, som kan etterprøves og diskuteres.*
- *Stedsanalyse bygger på kunnskap om stedets historiske utvikling.*
- *Stedsanalyse gir grunnlag for å forstå stedets forutsetninger og muligheter, for å diskutere tiltak og framtidbilder og for å fatte beslutninger.*

Stedsanalyse dreier seg om å utvikle kunnskap og forståelse. Analysen gir en plattform å diskutere stedets situasjon og framtidsmuligheter ut fra. Beslutningsgrunnlaget blir bedre, men økt kunnskap fjerner nødvendigvis ikke interesse- og verdikonflikter i lokalsamfunnet.

Hvorfor stedsanalyse?

En sentral del av Arendal sentrum har ligget ubebygget i nærmere 50 år. En rekke aktører har nå signalisert sine interesser for området:

- **Trafikkinteresser:** bussoppstilling/biltrafikk/parkering/varetransport
- **Næringsinteresser:** kjøpesenter/forretninger/p-hus
- **Bymiljøinteresser:** park/kanaler/plasser/gågater
- **Kulturminneinteresser:** bevaring av "det hvite hus", kirkens omgivelser, historisk bystruktur

Dette sammen med åpningen av Blødekjær tunellen stiller Arendal framfor viktige valg.

Disse ulike interessene er tildels i konflikt med hverandre. Det fremstår bl.a. som valg mellom ingen utbygging av områdene eller utbygging. Det siste vil være irreversibelt de nærmeste 100 år. Løsningen ligger sannsynligvis ikke i et enten eller, men et både og. Det viktige blir å vurdere de ulike interessene opp mot hverandre for å se hva som gjensidig kan berike hverandre, evt. hva som ikke kan kombineres. I dette valget blir det viktig ikke bare å telle opp behov for p-plasser, bussenes svingradier mm. Dette

krever en analyse på ulike nivåer. For å kunne vurdere arealenes potensiale og sikre en god sammenheng både fysisk og miljømessig med den øvrige del av byen, er det etter vårt syn nødvendig med en stedsanalyse.

Analysens 4 hovedtemaer:

1. *Natur og landskap*
2. *Historisk utvikling*
3. *Bebyggelsens organisering og karakter*
4. *Byrom (topologi)*



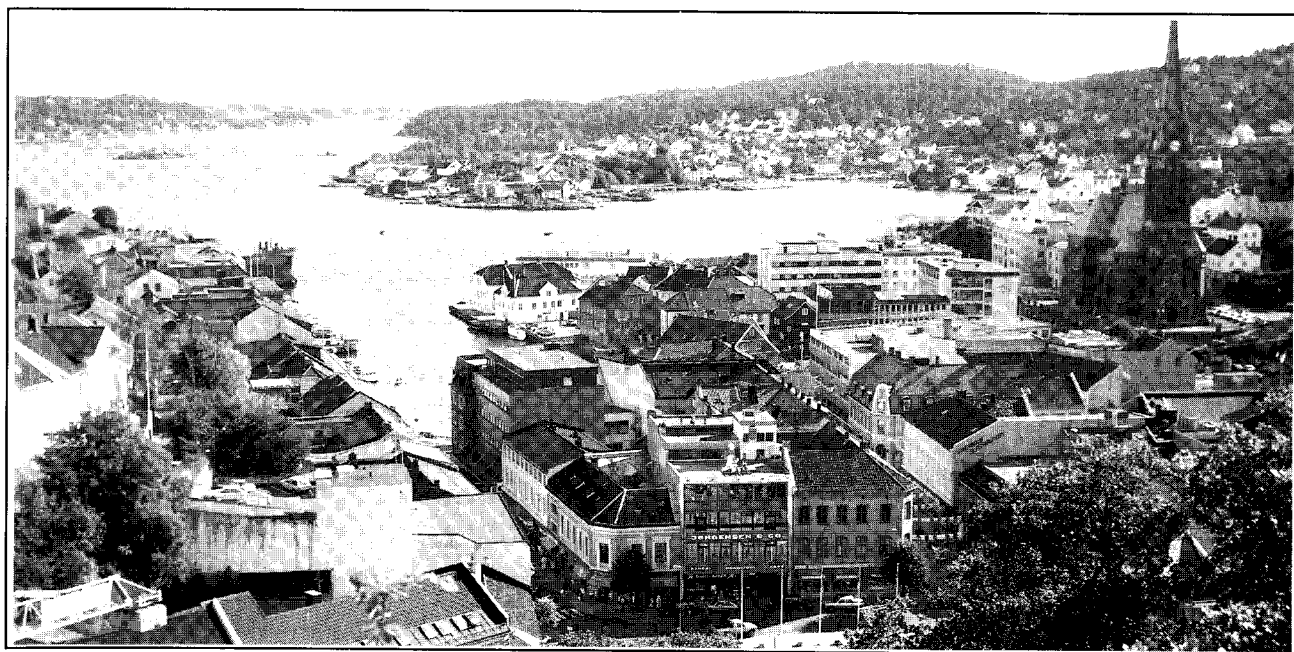
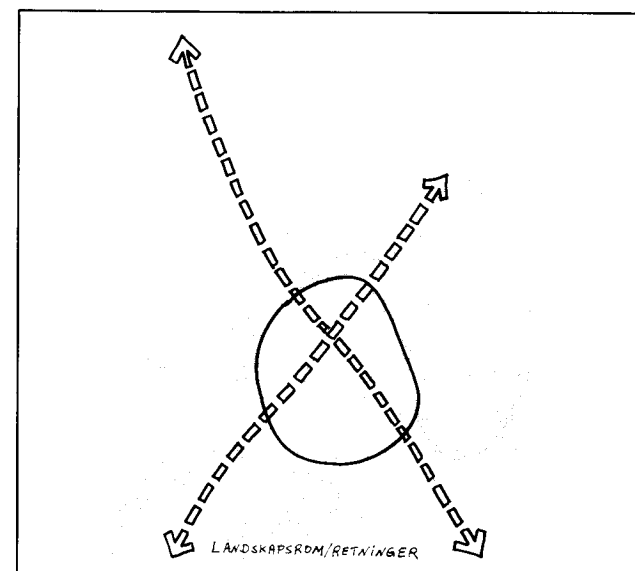
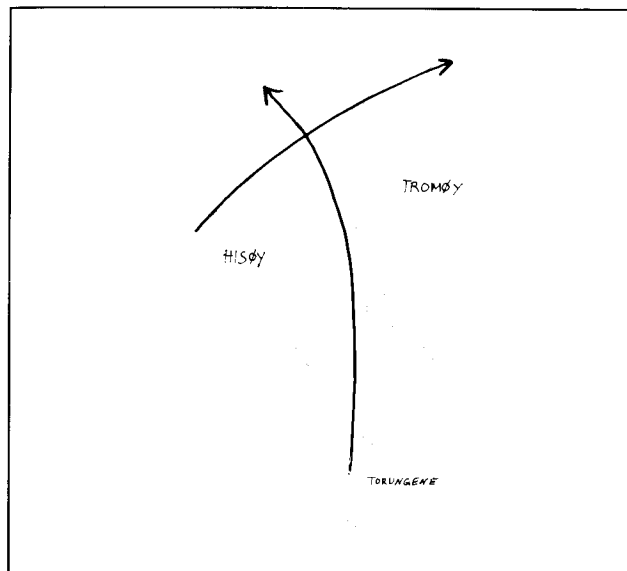
Sanden og Rutebilstasjonsområdet - mot sør.

1. Natur og landskap

Arendals lokalisering henger selvfølgelig nøye sammen med topografiske forhold og naturgrunnlag. Innerst i fjorden ved Nidelvas utløp vokste kjøpstaden fram. Denne beliggenheten må sies å være en av Sørlandets flotteste! Innseilingen med "de tvende fyr" som "portstolper", Galtesund med sitt frodige landskap og gamle bebyggelse på begge sider, og innerst selve byen. Forenklet kan en si at det store landskapsrommet inn fjorden med sin retning nord-sør fortsetter inn Pollen og videre opp Blødekjær. Pollen blir selve fokuspunktet og målet for reisen.

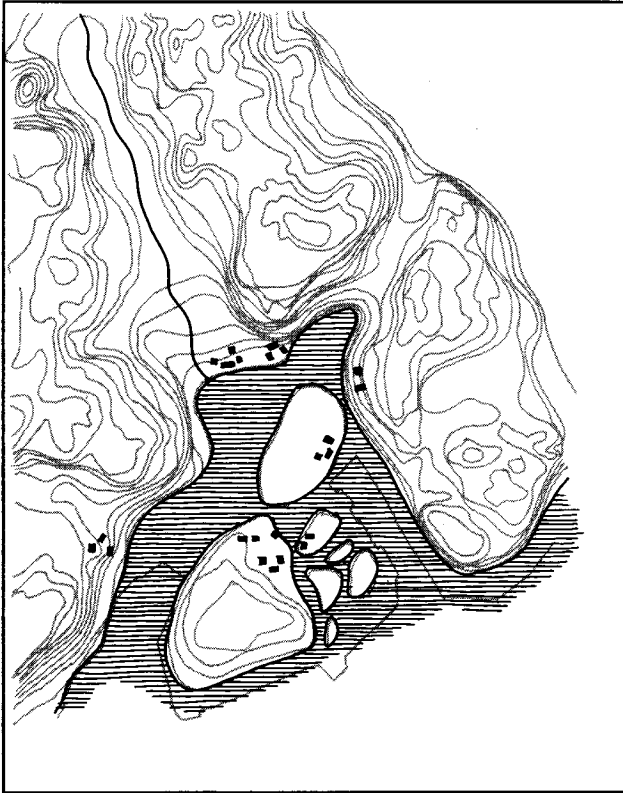
På tvers av dette ligger draget med Nidelva og Tromøysund som skiller Hisøy og Tromøy fra fastlandet. En sidegren av dette landskapsdraget går inn Kittelsbukta og fortsetter opp Bendiksklev. På tvers av dette kommer dalføret ned fra Blødekjær, trolig dalen som har gitt byen navn.

I kryssningspunktet ligger bysentret, klart avgrenset fra omgivelsene med bratte heier omkring. Tyholmen er med å lukker gryten. Byen åpner seg ut i to retninger, ut Kittelsbukta mot sør-vest og ut Pollen mot sør-øst. Denne topografien har styrt bebyggelsens lokalisering og struktur opp gjennom historien. Den historiske utviklingen har fjernet holmene og sundene i gamle Arendal, men hovedtrekkene i terrenget er fortsatt sterke elementer som preger bybildet, landskapet er stort sett det samme i dag som for 3-400-år siden. Ny bebyggelse har underordnet seg landskapskarakteren.

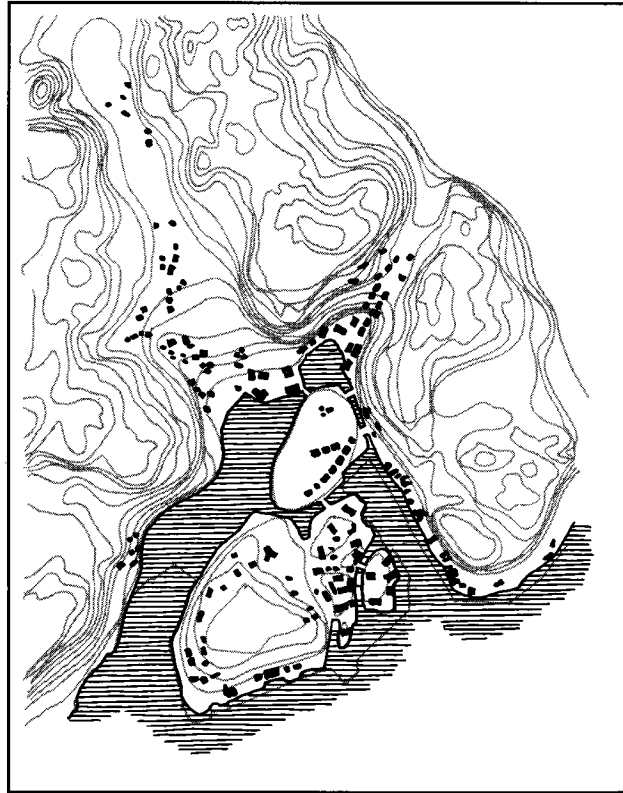


H.T.

2. Historisk utvikling



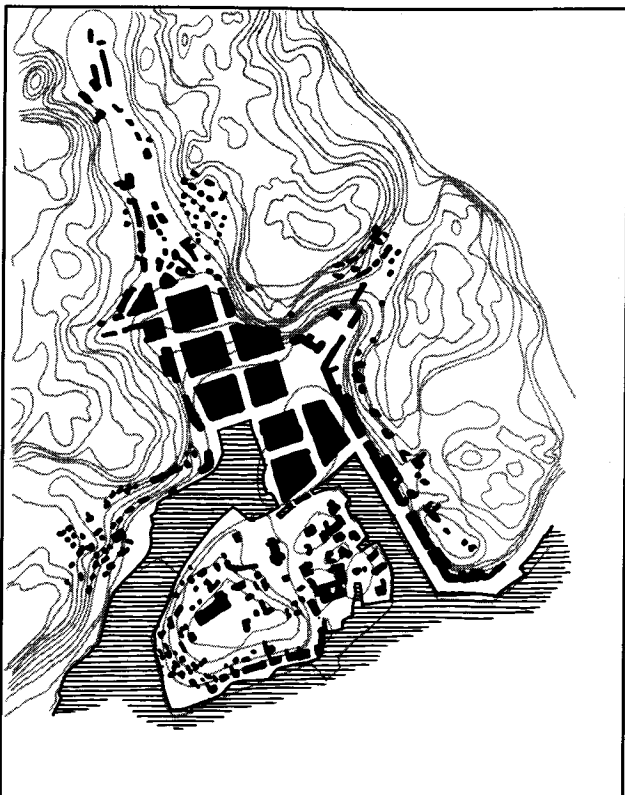
Anno 1650: Kart fra 1647 viser at kun enkelte tomter er bebygd inne i den framtidige byen. Uthavnen Sandvigen på Hisøy har adskillig tettere bebyggelse.



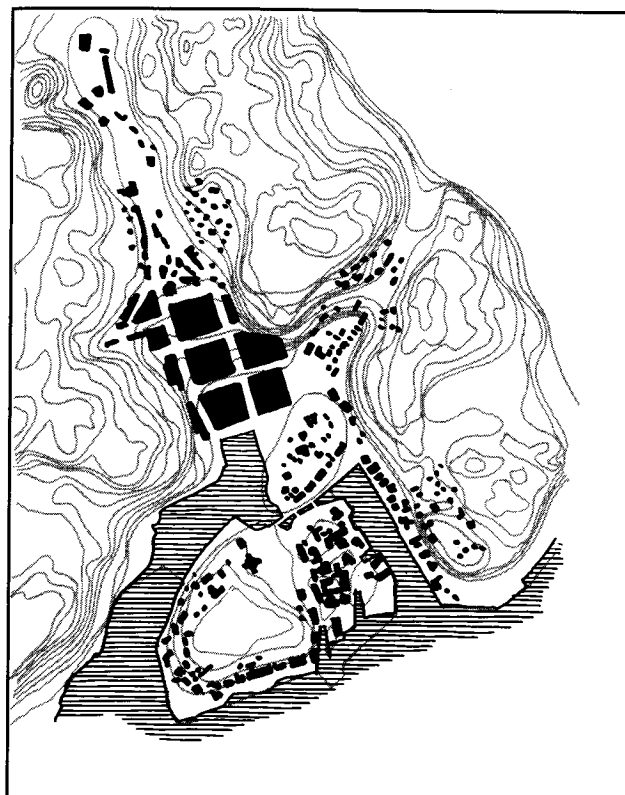
Anno 1750: 100 år har gått. Byen fikk i 1723 kjøpstadsprivilegier. Bebyggelsen har vokst kraftig, Arendal var i perioder Norges ledende sjøfartsby. Bebyggelsen ligger orientert langs kanaler og havnebasseng (Indre Poll). Byen er funksjonsblandet dvs. at alle typer funksjoner som pakkboder, opplagsplasser, uthus, krambod, bolig mm. ligger blandet innenfor en og samme eiendom. Det er liten offentlig styring, gatenettet er ikke utbygd slik at det meste av ferdsele må foregå pr. båt i kanalene.



Anno 1850: Byen er etter nødsår og stillstand i begynnelsen av århundret inne i en ny kraftig vekst. Større bybranner har herjet byen i 1790-årene og 1840-årene. Byen har blitt knyttet til et nasjonalt veinett fra 1805. Kommunalt selvstyre innført i 1837. Byen er inne i sin gullalder med svært tett utbygd bysentrum.



1860-årene: To dramatiske bybranner herjer byen i løpet av 1860-årene. Den første i 1863. Da brant 73 hus ned i området Vestregate og Østregate. Byen reguleres etter kontinentale forbilder og Indre Poll fylles igjen og blir lagt ut som byens nye torg.



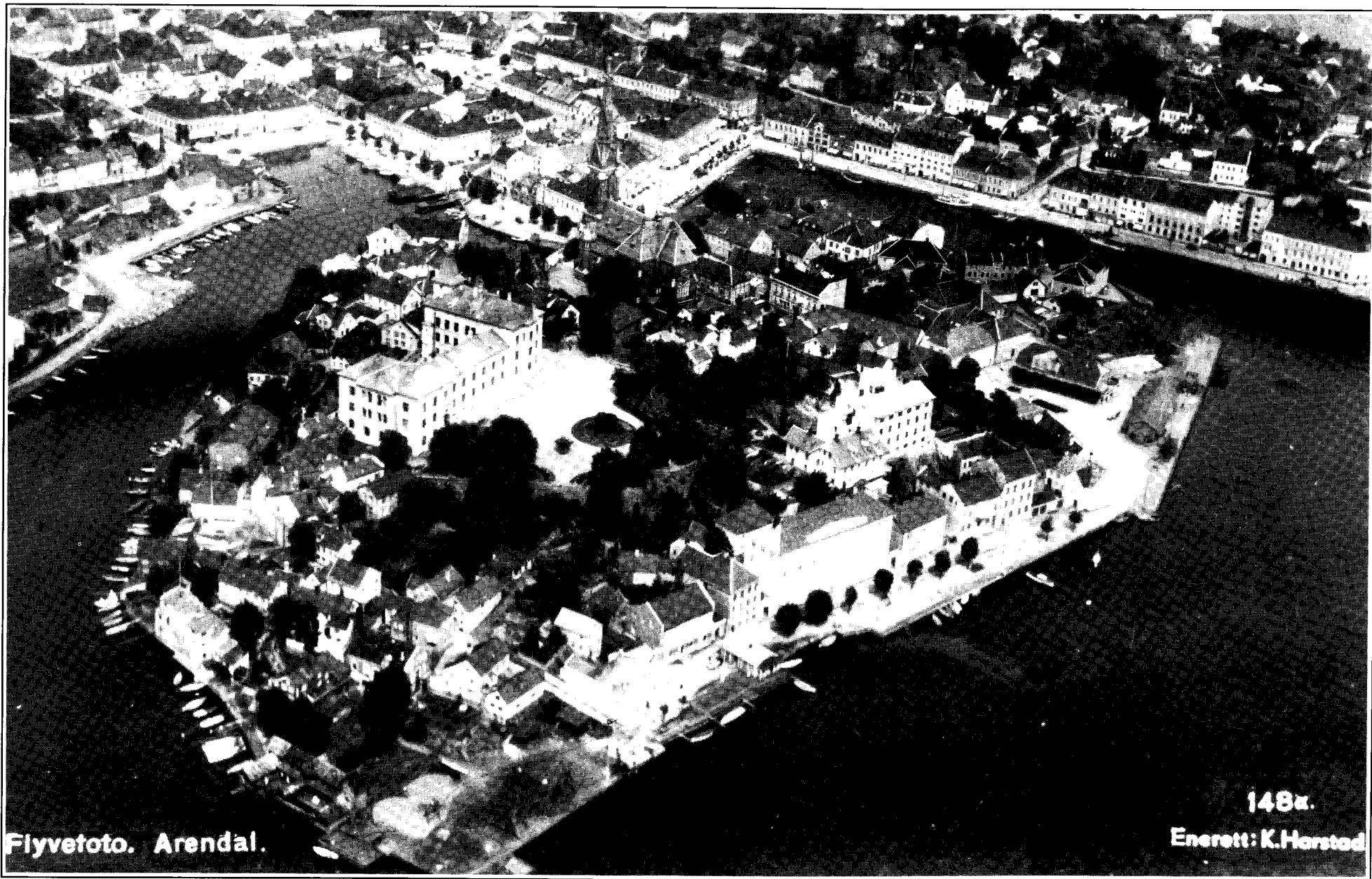
1868:

Bygningsloven av 1845 stiller krav om brannseksjonering av byene. Det ble imidlertid ikke innført murtvang i Arendal før etter den neste brannen i 1868. Denne rammer 94 hus dvs. den resterende del av byen, med unntak av Tyholmen. Reguleringsplanen fra 1863 videreføres. Byen har i løpet av 10 år totalt endret karakter! I forbindelse med bybrannene blir byens infrastruktur bygd ut, med vannverk, ny innfartsvei fra vest, Strømsbuveien i 1868, samt Hylleveien og Kastellveien i 1870-årene.

Økonomisk krise i 1880-årene og kraftig nedgang i skipsfart ved omleggingen fra seil til damp førte Arendal inn i en relativt "slumrende" tilværelse ved århundreskiftet og framover i dette århundre. Gjenoppbyggingen etter bybrannene i 1860-årene dekket byens behov i nærmere 100 år framover. Vårt århundres sterkeste bidrag til byutviklingen er privatbilismen som skyter fart fra 1950-årene. Kanalen mellom Kittelsbukt og Pollen ble, som den siste, fylt igjen i første del av 1930-tallet. Indre del av Kittelsbukt ble fylt igjen i 1949 og ny innfartsvei fra vest anlagt i 1953. Tunell fra Barbudalen inn til byens Torv i 1955 ledet Sørlandske hovedvei tvers gjennom bysentret!

Åpningen av den nye Blødekjær-tunellen i mai 1995, og gjennomføringen av den vedtatte gatebruksplanen for Arendal sentrum, vil medføre en drastisk trafikkansanering i sentrum.

Det må understrekes at denne gjennomgangen av byens historie er skjematisk. Poenget er å vise hovedlinjer og strukturer i byens utvikling.



Flyvefoto. Arendal.

148a.
Enerett: K. Horstad

Tyholmen en gang i mellomkrigsårene.

3. Bebyggelsens organisering og karakter

Bebyggelsesmønster og bygningstyper har endret seg opp gjennom historien avhengig av en rekke forhold: byggeteknikk, økonomisk vekst, påvirkning utenfra, materialtilgang og utover på 1800-tallet også lovverk. Dette sammen med dramatiske hendelser som bybrannene har formet byens ansikt. Arendal er i den unike situasjonen at byen har eksempel på bebyggelse fra ca. 300 år av byens 400-årige historie!

De ulike periodene har i samspillet med byens topografi formet bebyggelse med ulik karakter og struktur. Bebyggelsen kan deles inn i 6 ulike strukturer. Fra de siste 30-35 år har vi dessverre også flere eksempler på bebyggelse som bryter de ulike strukturene.

Et viktig begrep er bygningstypologi, det vil si prinsippene for hvordan den enkelte bygning er oppbygd. Ved å definere bygningstyper kan bygningens egenskaper settes i sammenheng med stedsstrukturen forøvrig.

Bygningens utseende og plassering i forhold til hverandre har stor betydning for stedsbildet. Viktige forhold er husets plassering på tomten, høyde og takform, materialbruk og farge, fasadekomposisjon og detaljering.

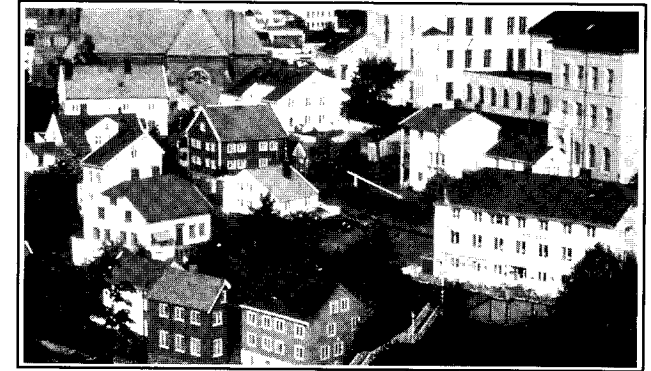
I det følgende omtales de ulike bebyggelsesstrukturer og hovedkarakteren av bebyggelsen i disse områdene:

1. **Organisk holme/kanalstruktur** lokalisert i forhold til holmene og kanalene. Større, representativ trehus-bebyggelse i 2 - 3 etasjer for borgerskapet, lokalisert på Nedre Tyholmen. Bygninger hovedsaklig fra 17- og 1800-tallet.

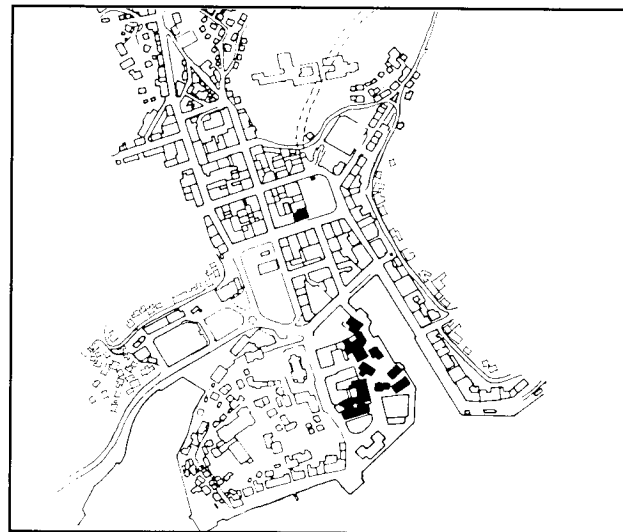


H.T.

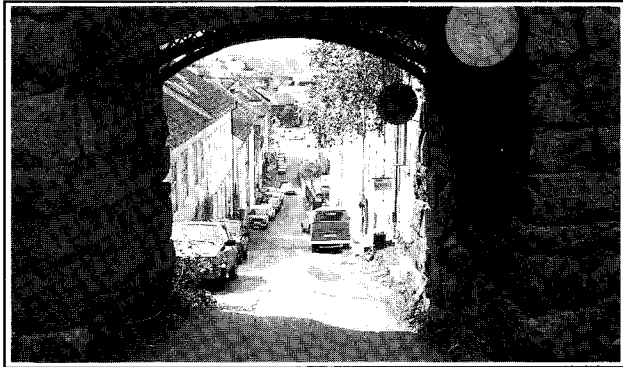
2. **Organisk klatrestruktur** oppover heiene. Innenfor sentrum finner vi denne på Øvre Tyholmen, vest for Kittelsbukta opp mot Skibberheia og i området ved Munkejordet. Bebyggelsen er vesentlig i 1 1/2 etasje bygget som "forstadsbebyggelse" av sjøfolk og arbeidere vesentlig på 17- og 1800-tallet.



MFG



3. **Lineær innfartsvei/bryggestruktur** finnes langs de gamle innfartsveiene Håvet, Bendixklev og Strømsbuveien, samt langs Langbrygga. Ved innfartsveiene finner vi vesentlig 2 etasjes trebebyggelse for bl.a. håndverkere og andre fra middelklassen. Med unntak av den eldre bebyggelsen langs Håvet, er bebyggelsen oppført etter bybrannene i 1860-årene.



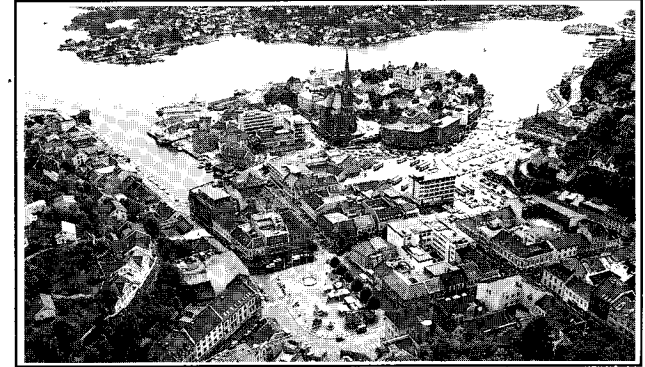
H.T.

4. **Lineær villabebyggelse** langs skrentene rundt byen. Denne bebyggelsen kom etter at Hylleveien, Kastellveien og senere Høyveien ble anlagt etter bybrannene i 1860-årene. Her finner vi større 1½-etasjes sveitser-villaer i tre for deler av borgerskapet som flyttet opp fra "bygryta".

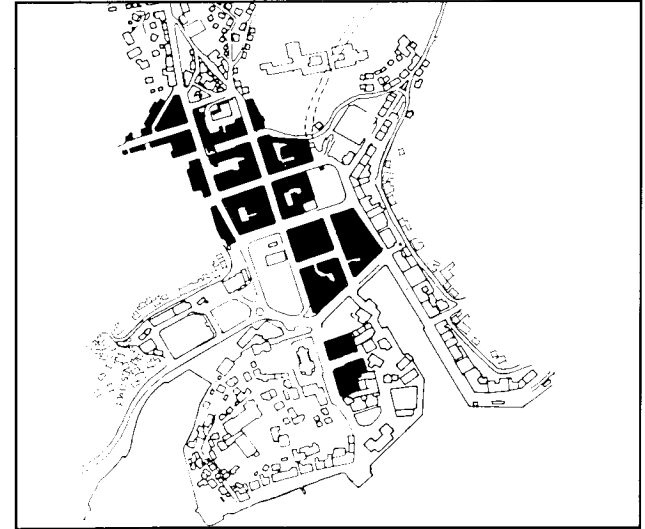
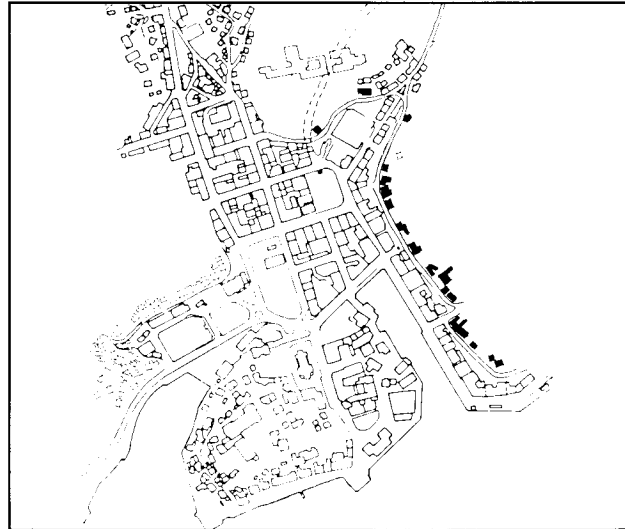


H.T.

5. **Regulert kvaderatur.** Bebyggelsen som ble oppført etter brannen i 1863 ble dels oppført i 2 etasjer i tre, eller 3 etasjer i pusset mur. Enkelte bygg, eller deler av bygg, ble oppført i utmurt bindingsverk. Etter bybrannen i 1868 ble all ny bebyggelse oppført i pusset mur i 3 etasjer, vesentlig etter tyske idealer. 1. etasje ble som oftest benyttet som forretning. 2. og 3. etasje som bolig, evt. noe kontor i 2. etasje.



H.T.

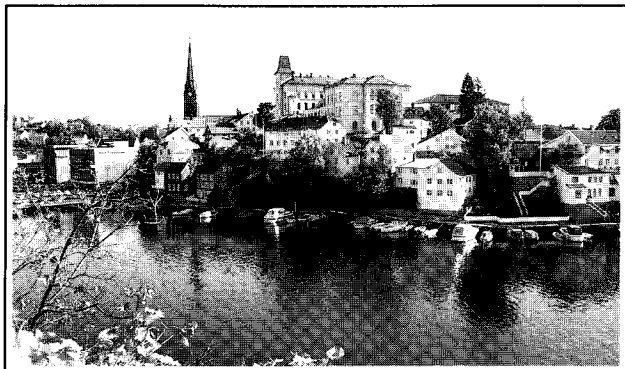


6. **Monumentalbygg.** Flere frimenigheter bygde utover 1870-80 årene sine kirkebygg i pusset mur tilpasset den nye kvartalsstrukturen. For å markere seg ble byggene lagt med gavlen mot gaten (Arendal Bedehus, Metodistkirken, Frikirken). Byens fremste monumentalbygg må sies å være Trefoldighetskirken fra 1888 og Arendal gymnas fra 1881 på Tyholmen. Kirken er på en elegant måte tilpasset kvartalsstrukturen

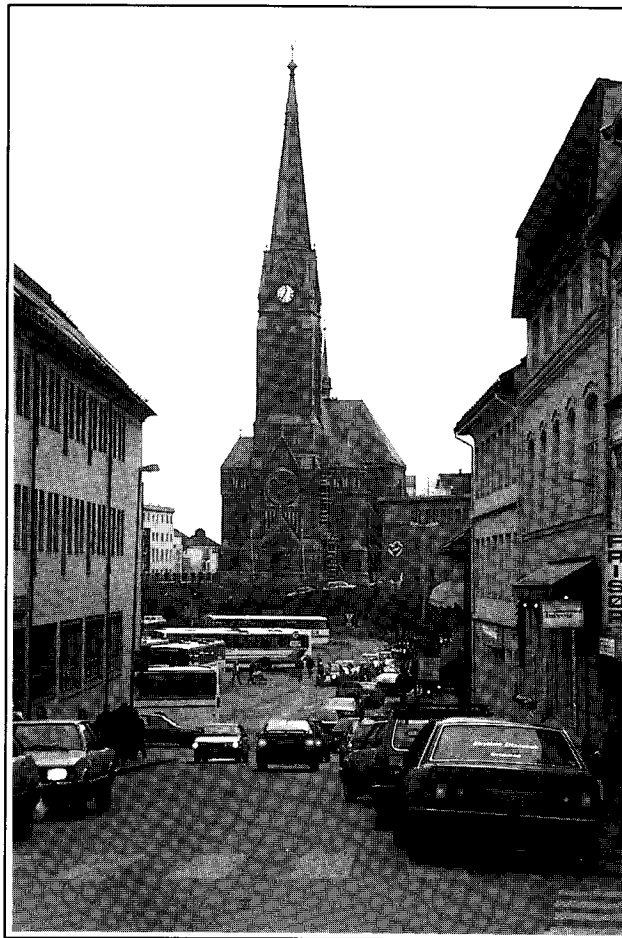
med en kirkebasar som sokkel ut mot gaten. Selve kirken er frittliggende oppå denne terrassen. Kirkens beliggenhet gjør den synlig fra aller deler av bysentret.

7. **Enkelt-bygg/strukturbrudd.** eksempler på bebyggelse i konflikt med omkringliggende bygningsstruktur.

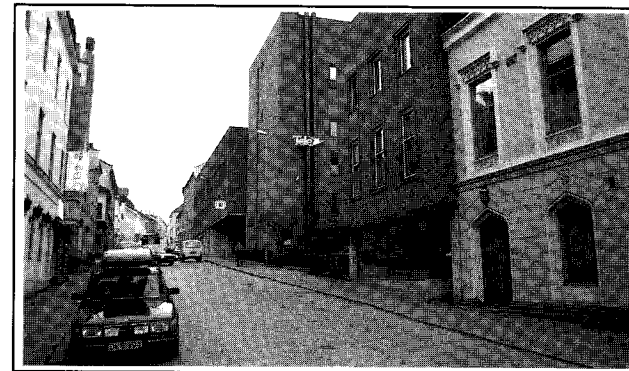
- *Televerkbygget*
- *Rutebilbygget*
- *Citygården*
- *Tegluaset på Torvet*
- *Otterlands lager, Tyholmen*



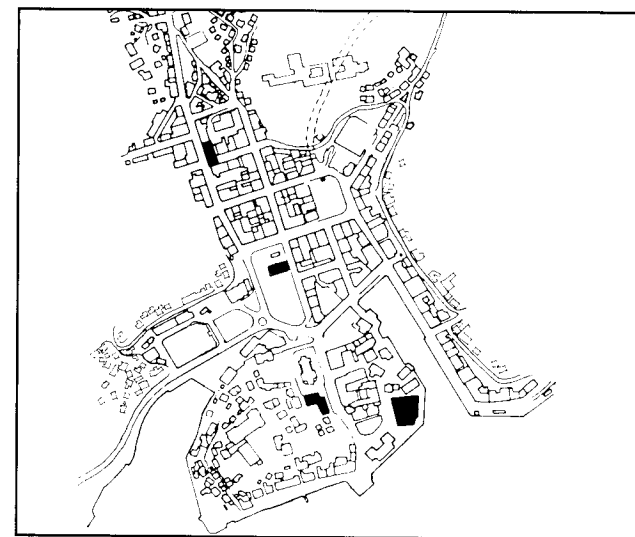
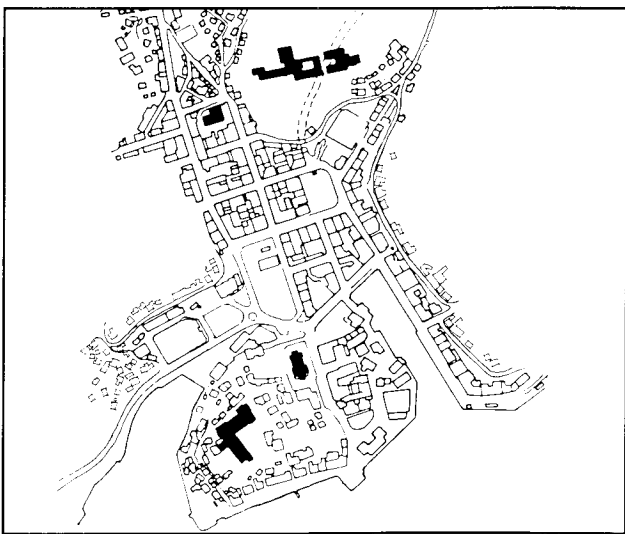
H.T.



H.T.



H.T.

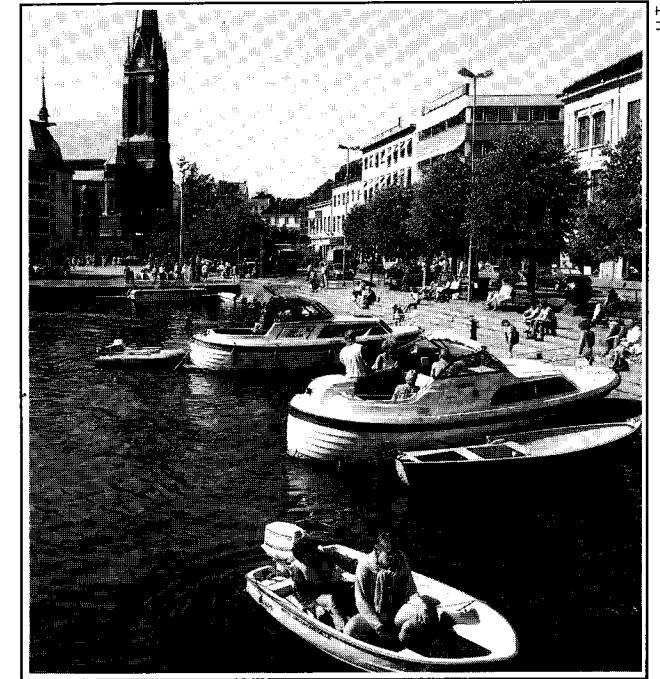
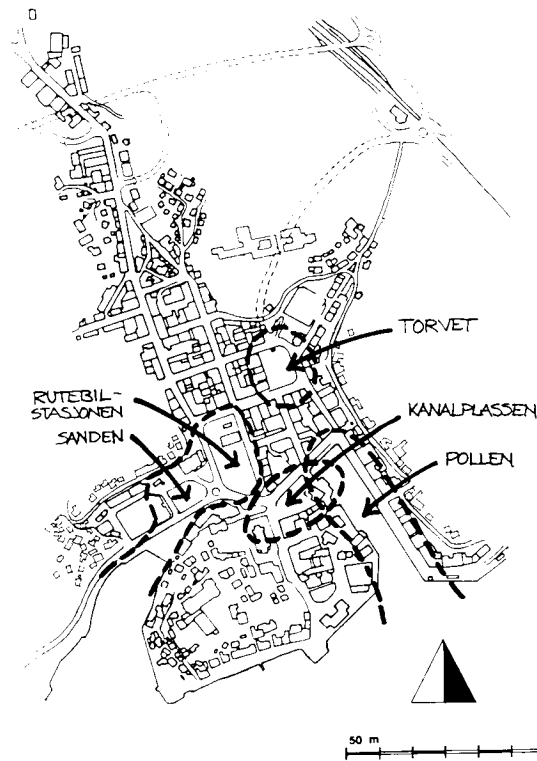


4. Byrom (topologi)

Topologi er betegnelsen på byers og tettsteders romlige sammenhenger. Stedets topologi er et system av rom, en romstruktur.

Bebyggelsen i Arendal sentrum sammen med landskapet omkring, danner i dag 4 avgrensede byrom og plasser. Dette er Torvet, Pollen, Kanalplassen og Sanden/Rutebilstasjonen. Med unntak av Torvet henger disse byrommene sammen i en kjede som er med og fortsatt definerer Tyholmen som holme. Byen har i dag to større opparbeidede plasser: Markeds- og festplassen Torvet og rekreasjons- og kulturplassen Kanalplassen. Pollen er byens mest karakteristiske byrom. Vannspeilet, sammen med den verneverdige bebyggelsen på Tyholmen, er byens mest kjente image.

Trefoldighetskirken utgjør et kraftig motiv ved enden av Kanalplassen. Kirken ligger med sin fond mot Rutebilstasjonen. En viktig siktlinje som må ivaretas er synet av kirken midt i aksen for gatløpet i nedre del av Vestregate (se foto).



H.T.



H.T.



H.T.



MFG

DEL 2
STEDSFORMINGSFORSLAG FOR SANDEN
OG RUTEBILSTASJONSOMRÅDET

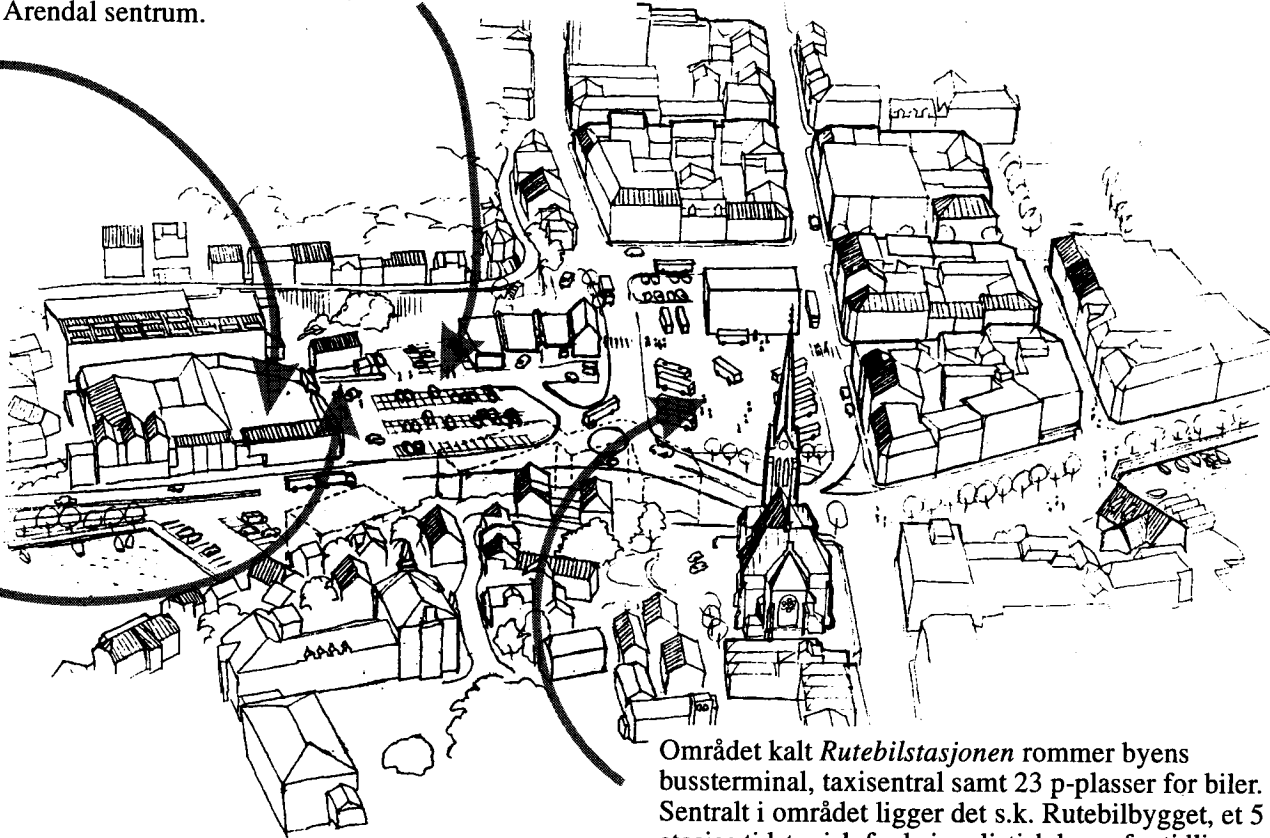
Dagens situasjon

Rutebilstasjonen og Sanden har siden gjenfyllingen i 1949 vært dominert av veier og oppstillingsplasser for biler og busser. Vest for Sanden ligger kjøpesenteret Arena med en betydelig andel av handelen i Arendal sentrum. Kjøpesentret ønsker å utvide forretningsarealene og sikre god parkeringsdekning for vestre del av sentrum.

Området foran Arena er i dag en *parkeringsplass for 72 biler*. Inn- og utkjøring skjer via en stor rundkjøring plassert mellom Sanden og Rutebilstasjonen. Fra denne er det også innkjøring til Sentrumstasjonen, en bensinstasjon flyttet hit i begynnelsen av 1980-årene.

I forbindelse med anleggelse av Sentrumstasjonen ble den østre delen av Gamle Kittelsbuktvei fjernet. Inntil denne, og med fronten ut mot Arena-senteret, ligger Gamle Kittelsbuktvei nr.3, det såkalte "*Hvite hus på Sanden*". Navnet fikk huset under en opphetet rivingsstrid midt på 1980-tallet. Ved forrige regulering ønsket en å rive bygget til fordel for ny bebyggelse. Bygningen er fra tidlig på 1800-tallet. Etter innsigelse fra kulturvernmyndighetene unnløt Miljøverndepartementet å stadfeste reguleringen av denne eiendommen. Departementet foreslo at eiendommen ble regulert til spesialområde bevaring etter pbl. § 25.6. Området er i dag uregulert.

Nord-vest for Sanden går *Gamle Kittelsbuktvei* som før 1949 var forbindelsen langs vannet vesterover fra Arendal sentrum.



Området kalt *Rutebilstasjonen* rommer byens bussterminal, taxisentral samt 23 p-plasser for biler. Sentralt i området ligger det s.k. Rutebilbygget, et 5 etasjes tidstypisk funksjonalistisk bygg fra tidlig 1960-årene med flatt "svenske-tak". I Arendal kommunes sentrumsplan fra 1993 omtales området slik:
"*Rutebilstasjonsområdet med sin "asfaltørken" og en stor dominerende bygning under sterkt forfall, er byens dårligst ivaretatte rom. Området er både fysisk og sosialt inne i en uheldig utvikling.*"

Sanden og Rutebilstasjonens omgivelser

Mot nord-vest:

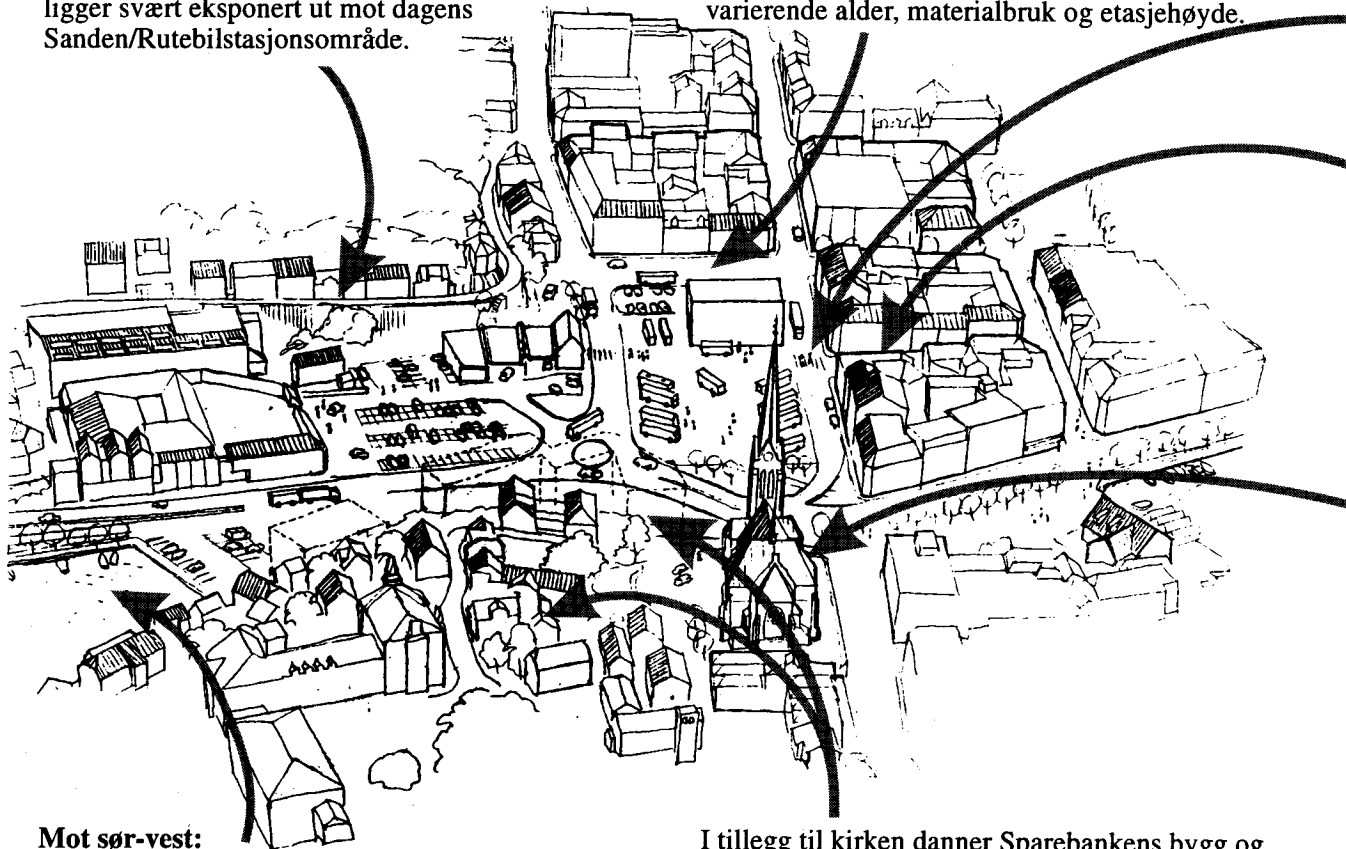
Strømsbuveien ligger på en hylle oppover mot vest. Den gamle, verneverdige bebyggelsen langs denne ligger svært eksponert ut mot dagens Sanden/Rutebilstasjonsområde.

Gaten *Malmbryggen* går i forlengelsen av Strandgaten. Langs denne ligger 3 bygg av varierende alder, materialbruk og etasjehøyde.

Mot nord-øst:

Peder Thomassensgate går i forlengelsen av Østregate. Langs denne er det en rekke bygg av varierende alder, materialbruk og høyde. Særlig nr.8, hjørnebygget mot Friholmsgaten (Einar Johnsens bygg), skiller seg ut med kun 2 etasjer, flatt tak og glassfasade.

Sentralt i denne fasaderekken kommer *Friholmsgaten* ut.



Mot sør-vest:

Landskapsdraget åpner seg ut mot Kittelsbukt og Vesterveien, byens innfartsvei fra 1953. Nybygget på Arena danner en front mot Sanden.

I tillegg til kirken danner Sparebankens bygg og Karl S. Hanssens bygg langs Vesterveien en delvis oppbrudt fasaderekke i 5 etasjer. Bak denne klatrer den gamle bebyggelsen på Tyholmen opp mot Arendal Gymnas, som ligger som en dominerende "middelalder-borg" på toppen.

Mot sør-øst:

Her dominerer *Trefoldighetskirken* som har sitt tårn og front vendt ut mot Rutebilstasjonen. Sentrumsplanen uttaler at "*Trefoldighetskirken fortjener en balansert innpassing til det omkringliggende byrom. Området foran og nær kirken skal utformes slik at det gjenspeiler kirkens status og betydning.*"

Dagens trafikkmønster

Biler og busser

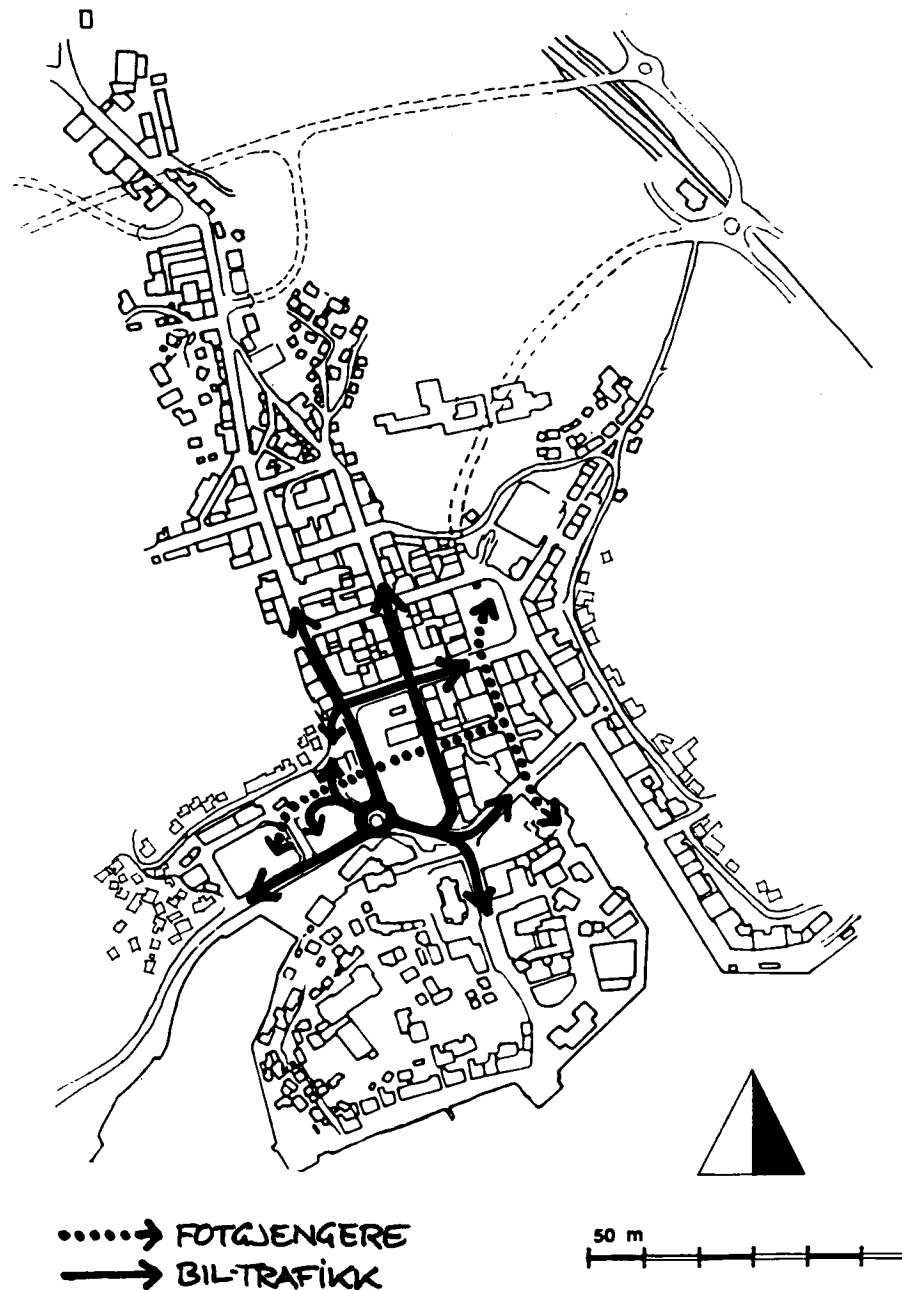
Dagens rundkjøring på Sanden er knutepunktet for all trafikk til sentrum fra nord og vest. Herfra fordeles trafikken videre gjennom sentrum, ut til Tyholmen, eller parkeringsarealene og bensinstasjonen i området. All buss- og taxi-trafikk til og fra sentrum går også gjennom området. Ved åpningen av ny gjennomfartsvei gjennom Blødekjærtunellen, vil trafikkmønsteret kunne legges dramatisk om. Dette er utredet i gatebruks-planen for sentrum.

Fotgjengere

Det er i dag en betydelig fotgjengerstrøm på tvers over Rutebilstasjonen og Sanden-området. Dette er trafikk til og fra Arena og de sentrumsnære boligområdene mot vest. Mye av denne fotgjengertrafikken kommer ut fra gågatenettet via Friholmsgaten. På den ca. 200m lange strekningen fra Friholmsgaten over til Arena må fotgjengere krysse to trafikkerte gater, en buss-stasjon, en bensinstasjon og en større parkeringsplass. Det finnes nesten ikke fortau på denne strekningen, kun oppmerking med maling. Dette må trolig være et av Norges lengste fotgjengerfelt!

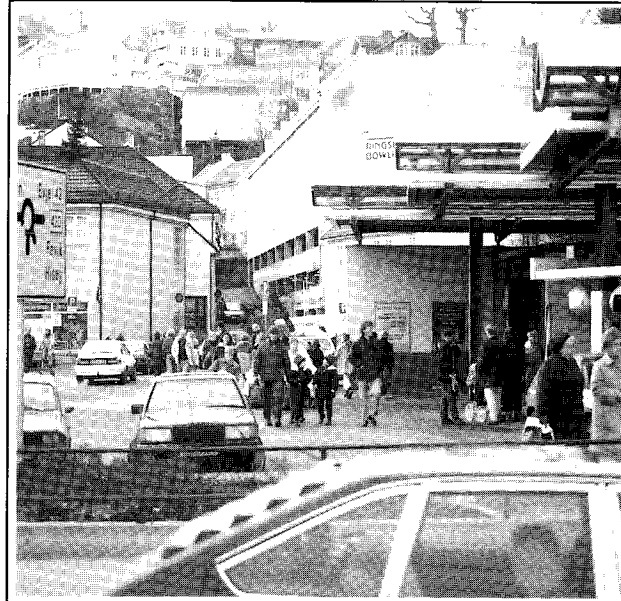
Gatebruksplanen

Den vedtatte gatebruksplanen forutsetter inn og utkjøring til p-anlegg under Høyveien via rundkjøring på Sanden. Gatebruksplanens fase C, alt. 2, viser en framtidig mulig situasjon med kanaler innpasset.





H.T.



H.T.

Problestillinger

Med bakgrunn i dagens trafikk-situasjon i området blir de sentrale spørsmål som må løses følgende:

- *Hvor bør innkjøring til nytt p-hus Vest være?*
- *Hvordan skal oppstillingsarealet for bussene løses?*
- *Skal drosjene ha en sentral oppstillingsplass i sentrum?*
- *Hvor mye trafikk er det nødvendig å ta på Vesterveien?*
- *Hvordan knytte Arena-området naturlig til gågatenettet i sentrum?*
- *Er det riktig å ha en bensinstasjon i sentrum av byen?*



H.T.



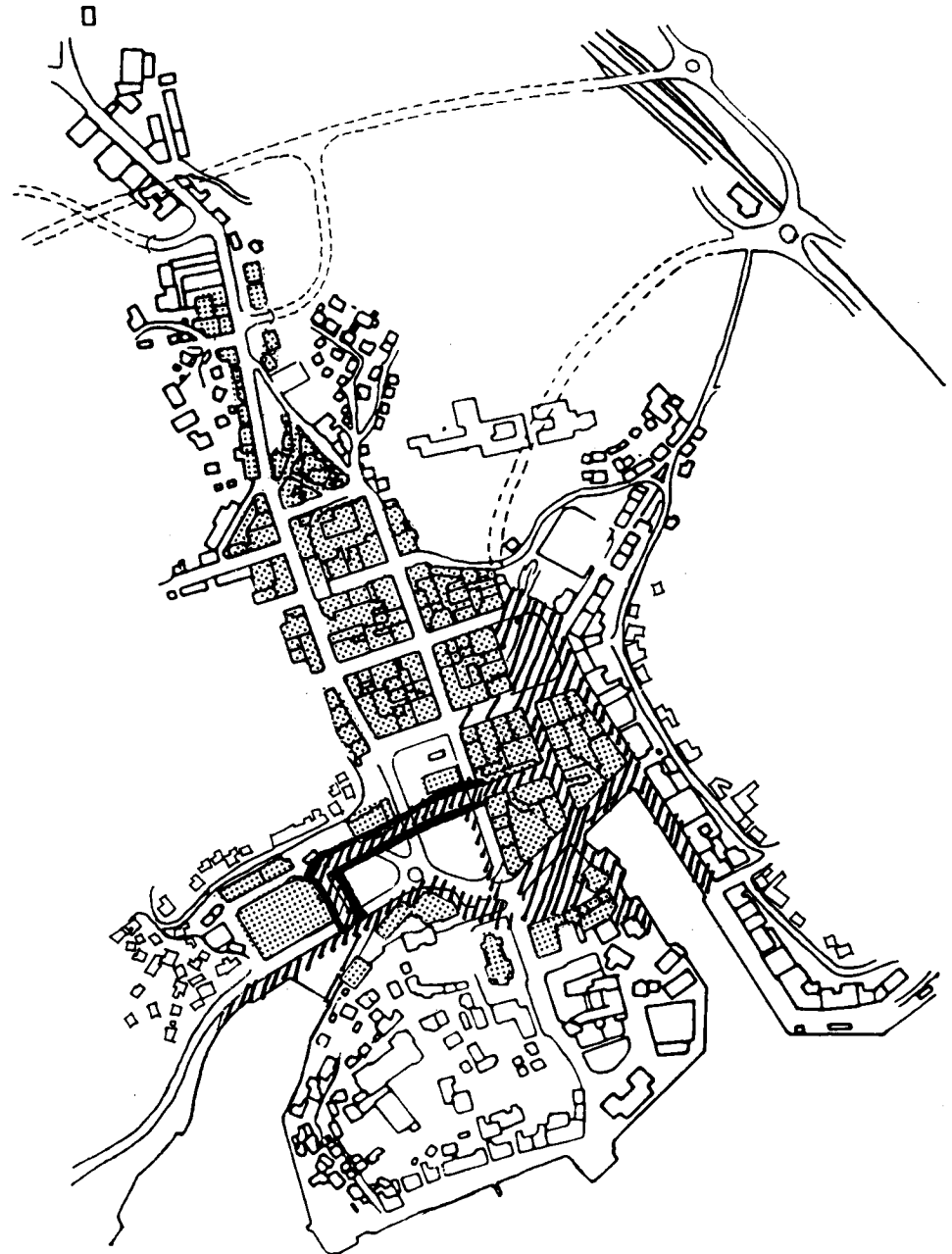
H.T.

Fotosekvens fra gågaten til Arena senteret - "Norges lengste fotgjenger-/overgangsfelt?"

Forslag til nytt trafikkmønster

Forlengelse av Friholmsgaten som gågate.

Med utgangspunkt i vår analyse av bebyggelsesstruktur og gatenett/plass-struktur, vil vi anbefale at det taes utgangspunkt i en forlengelse av Friholmsgaten videre over Rutebilstasjonen og bort til Gamle Kittelsbuktvei ved Arena. Denne gaten blir "ryggraden" i området og bør kun forbeholdes fotgjengere.



Parkeringsanlegg Vest

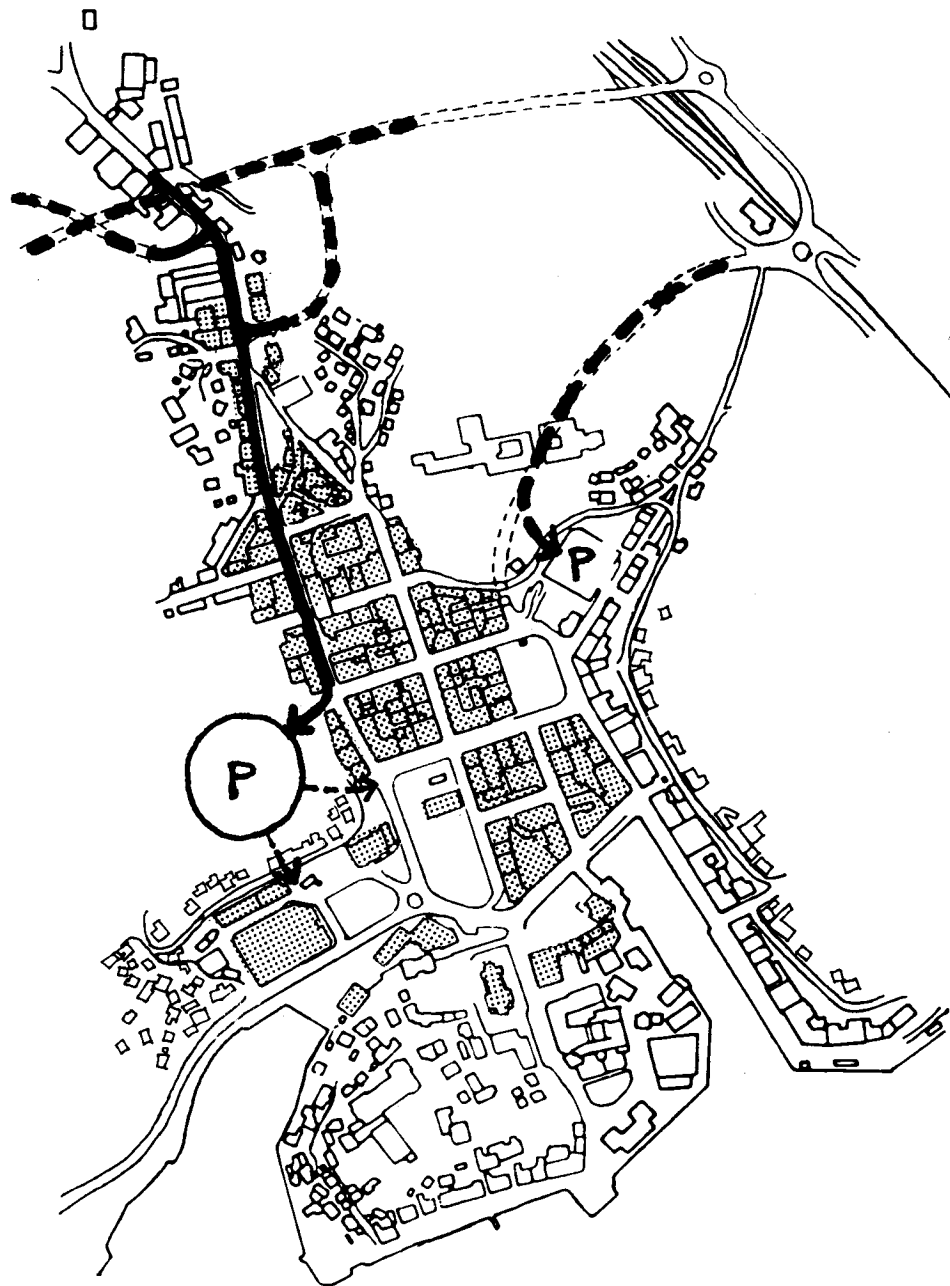
Det er stor enighet om behovet for et p-anlegg vest i byen. Dette vil muliggjøre en drastisk sanering av dagparkeringen i området. Det viktige blir å koble dette anlegget til det nye adkomsten til sentrum gjennom Blødekjær-tunellen. Av hensyn til miljøet i sentrum må derfor trafikken fortest mulig ledes inn i fjellet igjen, dvs. avkjøring inn til p-hus fra Vestregate før trafikken når ned til sentrum.

Adkomsten til det private p-anlegget bak Arena bør på sikt løses via p-anlegget i fjellet under Høyveien, slik at trafikken til og fra dette ikke belaster den "nye" Friholmsgaten.

Ved å la både p-hus øst og vest ha adkomst fra Blødekjær-tunellen, vil en ved hjelp av lysskilt kunne dirigere trafikken til det anlegg som har ledige plasser, uten at gatene i sentrum belastes.

Rundkjøringen overflødig

Med sentrum fritt for gjennomkjøring og god parkeringsdekning i p-hus, vil trafikkmengden over Sanden-området bli betydelig redusert. Det vil ikke lenger være behov for rundkjøring og trafikken på Vesterveien kan om ønskelig f.eks. enveiskjøres ut av sentrum. Det er viktig å lede gjennomgangstrafikken fra vest opp til Blødekjær-tunellen, via Myrene, slik at ikke Vesterveien og Vestregate får denne trafikken.



Adkomst til Tyholmen

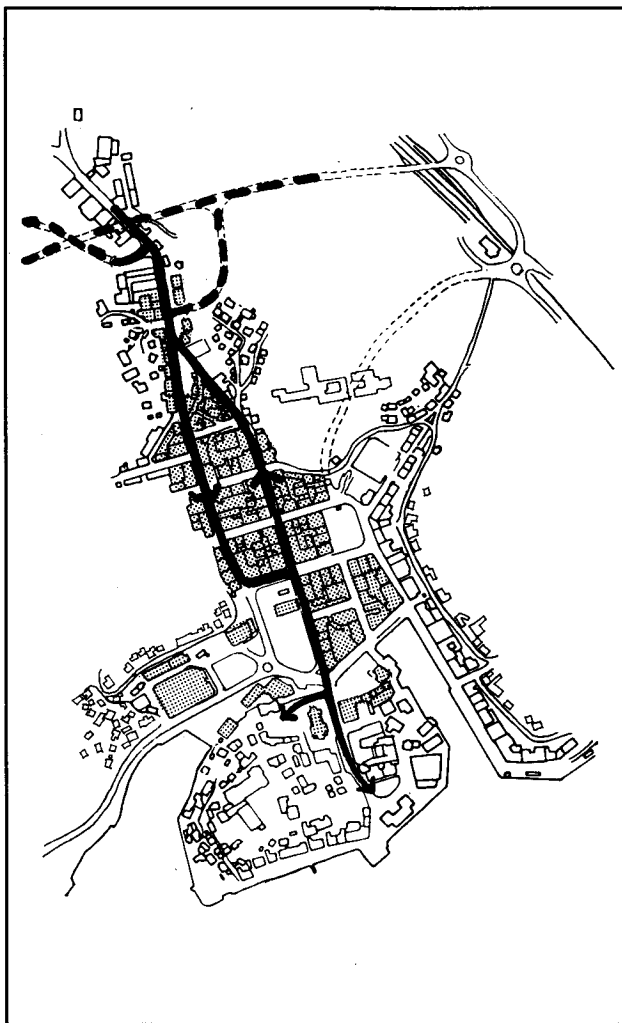
Det kan tenkes to alternative måter å lede trafikk til og fra Tyholmen på:

Alternativ A går fra Vestregate inn Malmbryggen, ned Peder Thommassensgate og ut Friergangen på Tyholmen. Returen fra Tyholmen blir opp Peder Thommassens gate og videre opp Østregate. Denne siste gaten bør enveiskjøres ut av sentrum. Fordelen med denne løsningen er at plassen mellom dagens Rutebilstasjon og kirken ikke brytes av en trafikkert gate. Ulempen er at Peder Thommassensgate blir toveiskjørt.

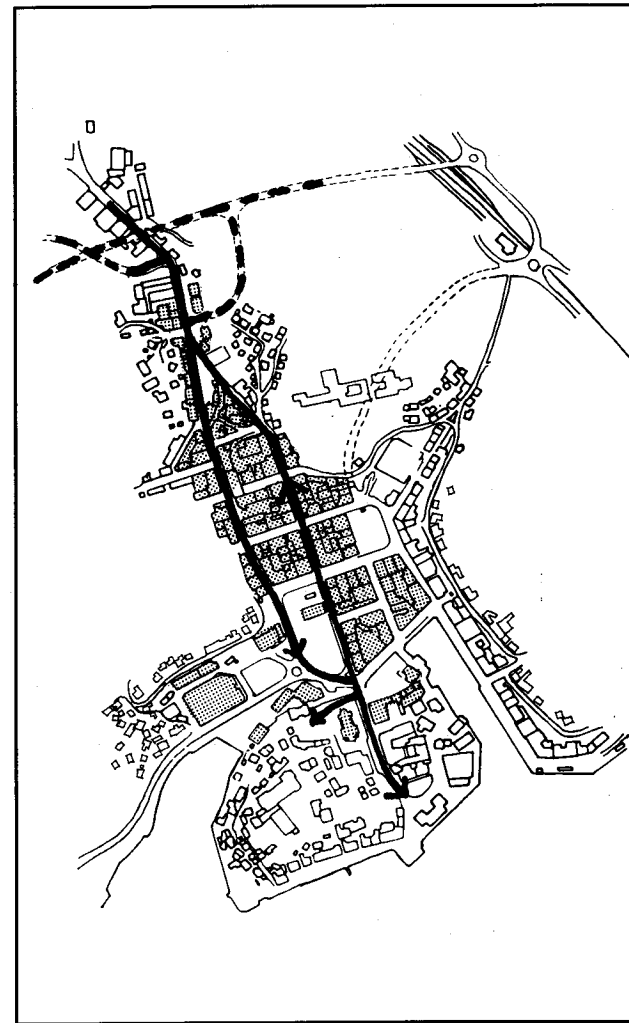
Alternativ B ligger nærmere dagens løsning. Her tenkes trafikken til Tyholmen ledet i en enveiskjørt gate fra Sanden og over til krysset mellom Kirkegaten og Peder Thommassensgate. Herfra til og fra Tyholmen via Friholmsgaten. Fra Tyholmen følges samme løsning som i alternativ A. Fordelen med denne løsningen er at Peder Thommassensgate kun blir enveiskjørt. Løsningen må sees i sammenheng med bussoppstillings-problematikken.

Flytting av Sentrumstasjonen

Etter vårt syn bør denne bensin-stasjonen flyttes ut av sentrum. Den genererer unødig trafikk og vil komme i konflikt med gågaten i forlengelse av Friholmsgaten. Visuelt er anlegget skjemmende. Ved ny øst-vest forbindelse og evt. restriksjoner på bruk av Vesterveien, vil i tillegg trafikkgrunnlaget for stasjonen bli kraftig redusert.



Alternativ A.



Alternativ B.

Alternativ bussoppstilling

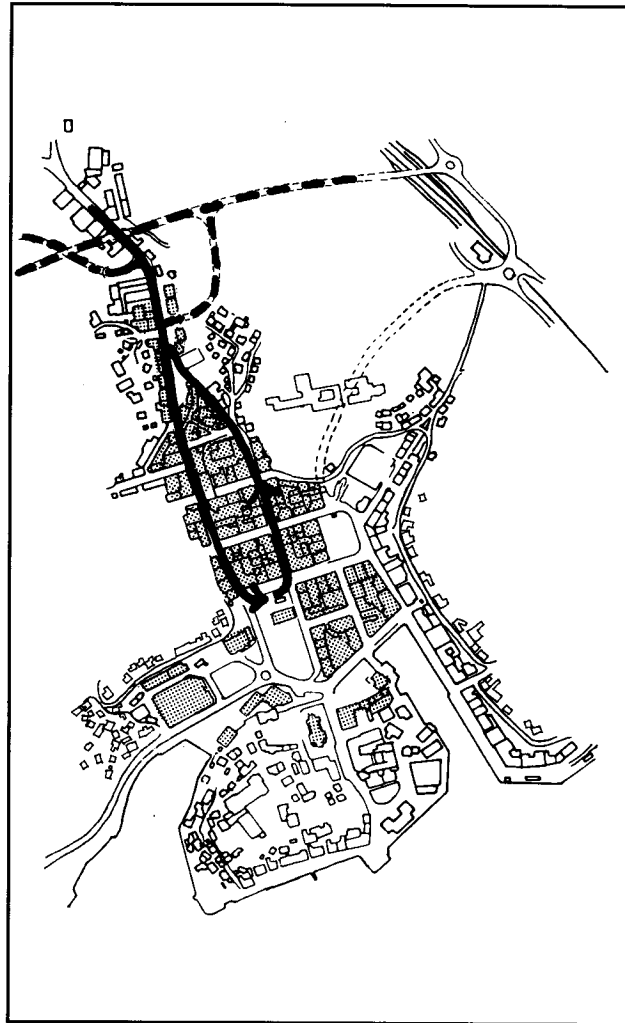
Bussoppstilling i Arendal bør kunne løses som i en rekke andre byer: Kortest mulig opphold for av- og påstigning i sentrum. Oppstilling mellom ruteavgangene bør skje utenfor sentrum. Dette vil redusere behovet for oppstillingsplasser og muliggjøre en enklere buss-sirkulasjon.

Alternativ A har adkomst via Blødekjær-tunellen ned Vestregate, stans på Malmbryggen og evt. i nedre del av Østregate, og utkjøring via en enveiskjørt Østregate. Dette vil være en løsning som ikke belaster sentrum med unødig busstrafikk. For å få tilstrekkelig kapasitet til av og påstigning, må bussene gis plass til flere parallelle perronger på Malmbrygga.

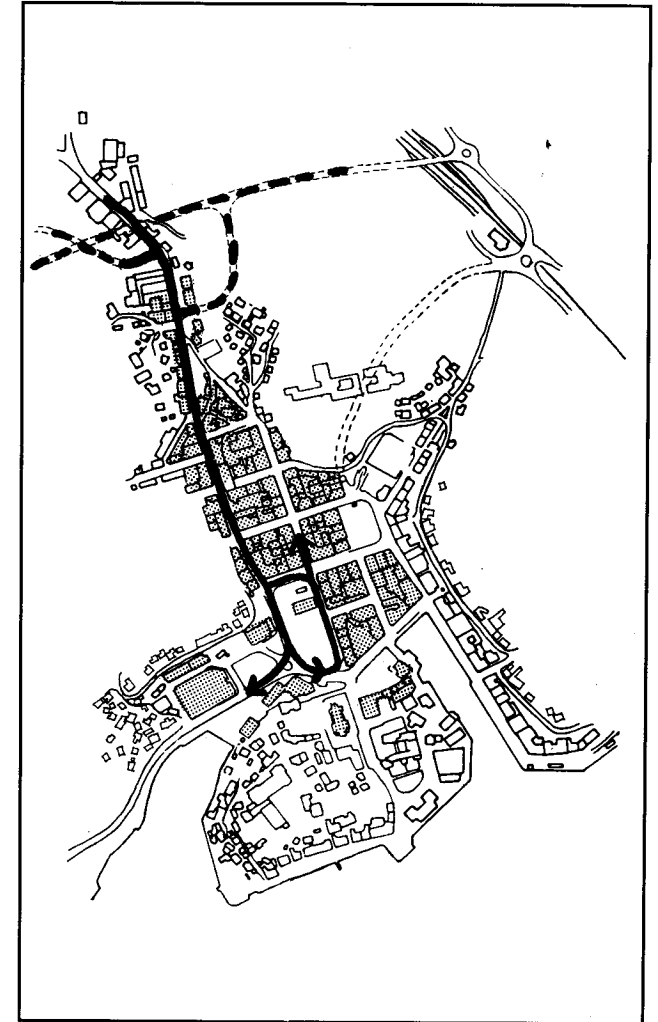
Alternativ B gir mer plass for oppstilling, og lar bussene sirkulere rundt dagens Rutebilstasjon med stopp enten langs Malmbryggen eller langs Peder Thomassensgate. Ulempen med dette alternativet er at området foran kirken samt Peder Thomassensgate belastes med busstrafikk. Det blir også kryssning av Friholmogaten som vi foreslår forlenget som gågate over til Arena.

Taxi-oppstilling

Taxiene bør ha oppstilling rundt omkring i byen etter en desentralisert modell. En felles sentral bør kunne lokaliseres utenfor sentrum ved sykehuset e.l.



Alternativ A.



Alternativ B.

Nye plassdannelser

Ved anleggelse av nye plasser/torv og evt. park i sentrum, bør en vurdere nøye hvilket behov en har, og hvilken funksjon disse nye stedene bør ha. Dette for at det ikke skal oppstå en uheldig "konkurransesituasjon" som går utover etablerte plasser/torg. Det er viktig at nye plasser/parker ikke blir liggende øde uten aktivitet og mennesker til å befolke dem. Særlig etter butikkenes stengetid og i helger må en vurdere om flere store plasser og parker vil virke øde og skremmende på folk. Ved et bruk av vannspeil vil denne "ødselheten" kunne reduseres.

Ny kirkeplass

I forbindelse med byrommet foran kirken er det naturlig å tenke seg en åpen plass evt. med vannspeil/kanal. Kirken som byens viktigste monumentalbygg må ha en større plass foran seg for å komme til sin rett. I tillegg vil en plassdannelse her

dekke behovet for et sted "å komme til" og "reise i fra" byen. Dette blir det første stedet en møter når en kommer med buss til byen.

Arealet omkring Rutebilbygget er et meget sentralt og eksponert område i byen. Før evt. oppussing eller riving av eksisterende bygg bør det vurderes om dette i tillegg til å være skyss-stasjon, også kan være en aktuell tomt for en mer offentlig bruk. Det kan tenkes rådhus, konserthus/teater, tinghus el. en tilsvarende "monumental" funksjon.

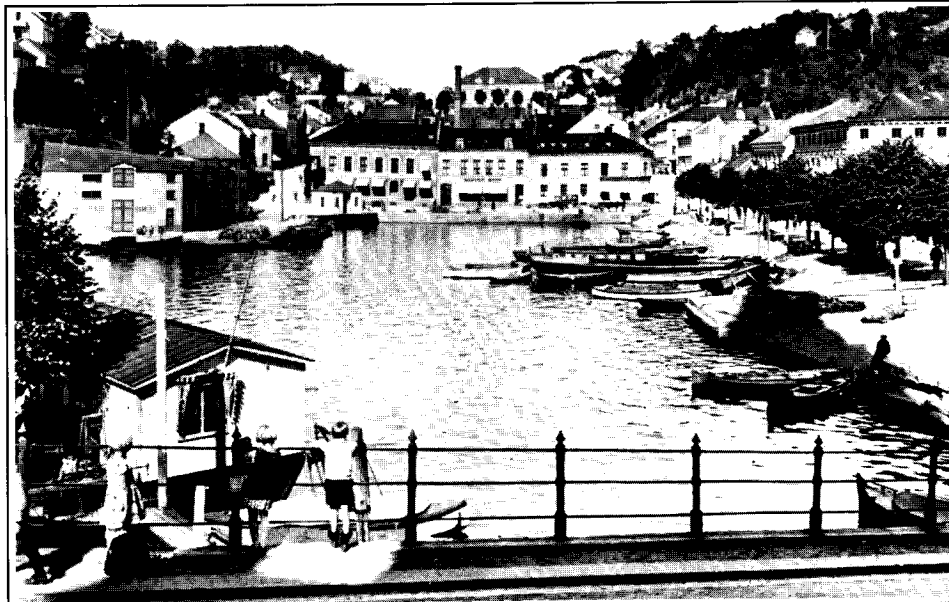
Utforming av denne plassen må vies stor oppmerksomhet i forhold til kirkens dominerende beliggenhet. Det bør vurderes å bygge et nytt trappanlegg ned fra kirken som fanges opp av plassromet ved gangveier eller vannspeil. Veggene rundt byrommet og beplantning med trær må underordne seg helheten



MFG



AUST-AGDER ARKIVET



AUST-AGDER ARKIVET

Tyholmen fra omkring 1905.

Rutebilstasjonsområdet fra 1930-årene.

og være med på å definere retningene i rommet.
Særlig et evt. nytt bygg vis-a-vis kirken må gis en
utforming som harmonerer med denne.



Ny plass foran "det hvite hus".

Det s.k. "Hvite hus på Sanden" bør sees på som et verdifullt potensiale som kan være med å berike miljøet i området. Vi foreslår at det anlegges en liten plass foran dette huset som en naturlig avslutning på den forlengede Friholmsgaten. Denne plassen vil markere slutten på gågaten og være en for-plass for kjøpe-senteret. På denne måten vil det "Hvite huset" integreres i den nye "bydelen" på en måte som beriker miljøet og formidler stedets historie. En vil forhåpentligvis ikke lenger tenke at "dette var da et merkelig sted å legge et gammelt hus!".



Ny attraktiv bebyggelse

Langs den forlengede Friholmsgaten, under Strømsbuveien, foreslår vi at det åpnes opp for en randbebyggelse. Høyden må tilpasses Strømsbuveien bak, og må trappes ned mot det "Hvite huset". 1. etasje kan utnyttes til attraktive forretningsarealer eksponert ut mot gågaten. 2. etasje kan utnyttes til kontor, evt. boliger. Avhengig av høyden kan 3. etasje og evt. loft benyttes til boliger. Disse kan få adkomst fra baksiden via en forlenget Gamle Kittelsbuktvei. Denne randbebyggelsen bør ta sitt utgangspunkt i bebyggelsen fra etter bybrannen i 1863. Dvs. at det kan tenkes en kombinasjon av bygg i mur og tre.

Alternative muligheter for arealet på Sanden

Det resterende arealet på Sanden som blir frigjort for biler med p-anlegg i fjell, kan utnyttes til ulike, alternative formål:

- *Park-areal med gress, benker og trær.*
- *Bebygges med et frittliggende kvartal*
- *Vannspeil, evt. som del av et kanalsystem gjennom byen.*



Vann i byen

Det asfalterte område på Rutebilstasjonen og Sanden var frem til 1949 en stor sammenhengende vannflate.

I Norge i dag møter vi ofte negative holdninger til vann i våre nære omgivelser. Vannet er forurenset, stinker og det samler søppel .

Miljøverndepartementets rapport om "Mål og virkemidler for stedsforming" mener at "Tilknytning til sjø, vann og vassdrag anses særlig verdifull".

En rekke internasjonale byplanprosjekter har tatt i bruk vannspeil for å danne "vannfronter" (waterfront) - spennende møter mellom by og vann. Et utdrag fra boka "Public Space" (Carr, Francis, Rivlin and Stone 1992 - The future of public space s.346) viser dette: *"Nye" vannfront"-prosjekter vil være nødvendig for å skape hyggelige miljøer for publikum og brukbare byrom ved vannet. Suksessen med "vannfront" - utviklingen i USA og Canada vil føre til flere slike i framtiden. "Vannfronter" sees på som nye rekreasjonsmuligheter og svært attraktive løsninger for ny urban utvikling."*

- Til glede for alle:

Mennesker, i alle aldre, er fascinert og tiltrukket av vann. Forskere har filmet barn og voksne i gater og parker og dokumentert at vi er tiltrukket, nesten "magnetisk", når vi hører eller ser vann . Folk smiler, barn ler og løper mot vannkilder. Ved vannkanten stirrer vi på vannet og strekker frem hendene for å røre i det. Vi vasser, kaster pinner, hopper opp i båter og ligger på brygge for å lete etter krabber, skjell og fisk. Vi ser på lyset og speilingen i vannet og vi drømmer.

Uansett i hvilken form vann befinner seg i, søker mennesker etter muligheter for å utnytte vannets egenskaper til glede og nytte

Et lokalt eksempel på hva vannspeil kan tilføre som ekstra verdi, finner vi i Langsæ-parken. Tiltross for parkens beskjedne størrelse og nærhet til biltrafikk, er det nettopp vannspeilet som gir stedet identitet og kvalitet.

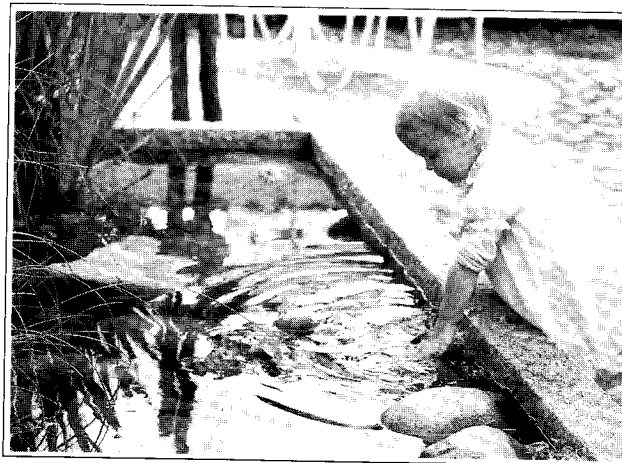
I 1982 holdt Oslo kommune en arkitekt-konkurranse med navn "Byen og fjorden". Intensjonen var å skape en mer publikumsvennlig utvikling av havneområdene i sentrum ved å fjerne trafikken, bl.a. over Rådhusplassen. Planen "Oslos sentrale sjøside - kommunedelplan" viser i dag et sammenhengende rekreasjonsområde med publikumsattraksjoner som knytter byen mot sjøen. Byen vil få et nytt ansikt mot verden og bylivet blir tilført en ny dimensjon.

Det første området som ble bygd ut, Aker Brygge, har gjennom sitt kort liv vist hvor attraktiv kontakt til sjøsiden er.

Aker Brygges varemerke er kontakt med kaifronten.

Suksessen skyldes :

- god fotgjenger kontakt og tilgjengelighet mellom bydelen og de øvrige gater i Oslo sentrum.
- opplevelsen av å vandre langs kaia og besøke butikker og kafeer.
- store, parkeringsanlegg (1300 plasser i tre kjellerplan) i nær kontakt med flere hundre attraktive leiligheter.
- høy standard i utforming, opparbeidelse og vedlikehold.
- et levende kulturliv med kino, teater, utstillinger, restauranter og kaféer.



MFG

Hvorfor vannspeil og ikke park eller torv?

Det unike med Arendal sentrum er nær kontakt mellom bygninger, gågater og brygger.

Den mest eksklusive kombinasjonen i byplanlegging og eiendomsutvikling er forholdet *bygg-brygge-vann*. Dette på grunn av estetiske kvaliteter og opplevelsesmuligheter. Få bysentra har i dag muligheter til å tilby denne "eksklusive og ettertraktede" kombinasjonen.

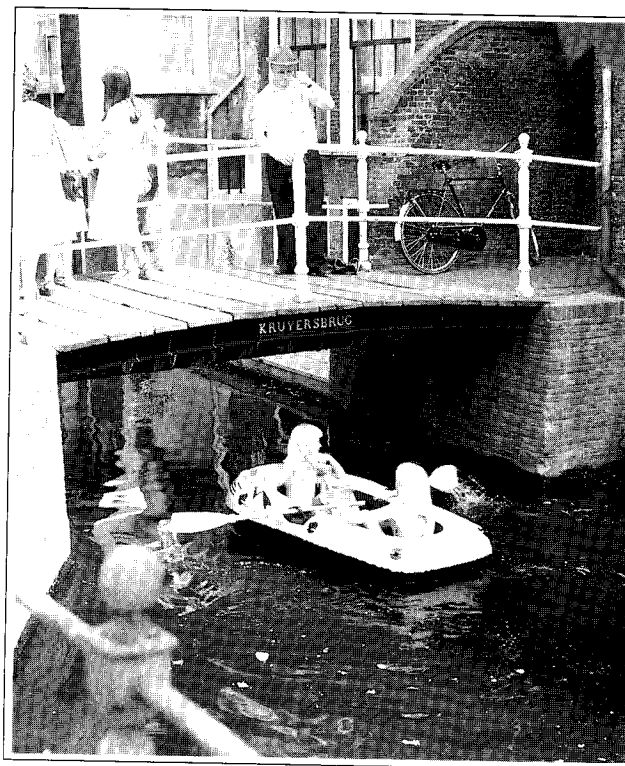
Gjennom ett hundre år har byens liv fjernet seg fra sjøen. Det har oppstått barrierer mellom bygatene og havnefronter, først og fremst i form av trafikkarealer, veier og parkering. Bukter og kanaler har blitt fylt igjen med det resultat at bygninger og fotgjengere distanseres fra brygger - vann og båtliv.

Arendal sentrum vil etter opparbeidelse av de nye gågatene på Langbryggen og i Kirkegaten, og etter utvidelsen av Kanalplassen, ha et stort og variert nettverk av gater, plasser og torv. For å aktivisere disse områdene trenger man mange mennesker og et bredt opplevelsestilbud. Dette vil bli en krevende oppgave for handelstand og kulturinstitusjoner.

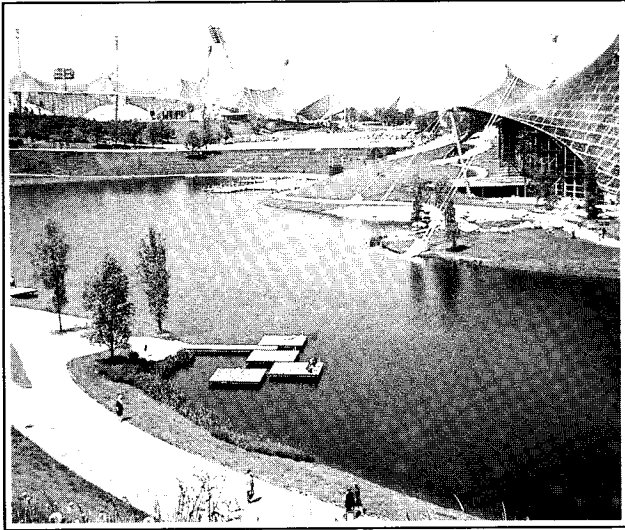
Vi mener at det å gjenskape et vannspeil foran kirken er et spennende og relevant alternativ. Sommer-OL anleggene i bl.a. Munchen, Barcelona og Sydney er gode eksempler på hvordan "kunstige" innsjøer fungerer som det "naturlige", sentrale fokus for disse "nye byene". På tross av høye besøkstall og dyre tomter velger utbyggere likevel å grave ut og erstatte verdifulle landarealer med, i mange tilfeller, kostbare og kompliserte vannspeil.

Hvorfor? Svaret er enkelt:

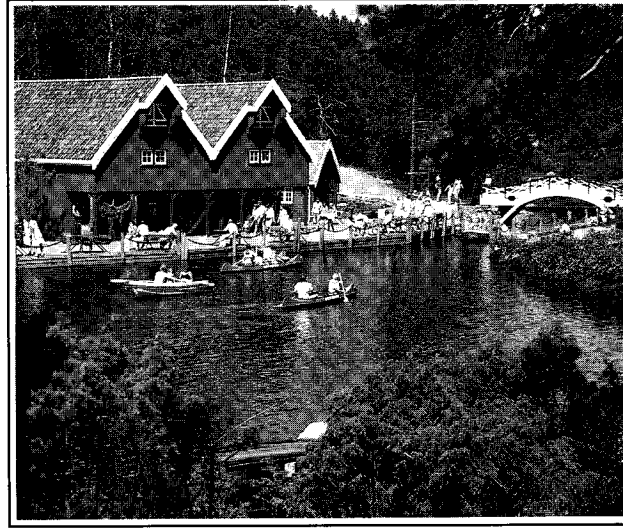
- økt trivsel, bedre miljøkvaliteter og flere besøkende.



MFG



MFG



MFG

Eks. "kunstige vannspeil": a) Sommer-OL, München.

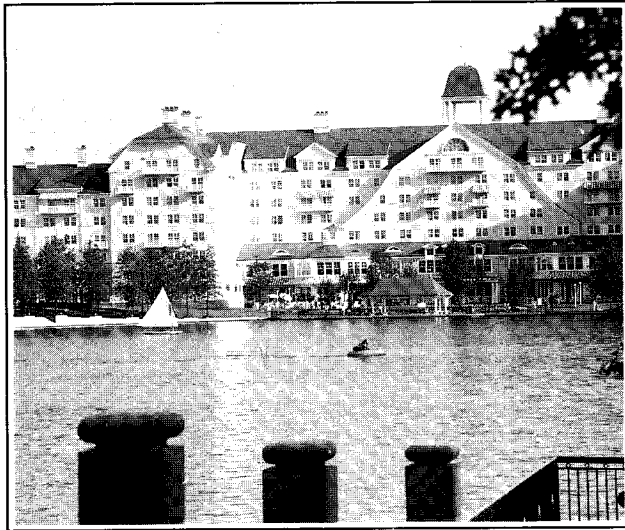
b) Fritidsparken, Kristiansand.

Med utgangspunkt i de ulike, alternative løsningene vi har skissert for ny bebyggelse, trafikksystem, plasser osv., peker det seg ut 3 mulige hovedalternativer for utformingen av Sanden og Rutebilstasjonsområdet. Disse alternativene kan selvfølgelig varieres om ønskelig.

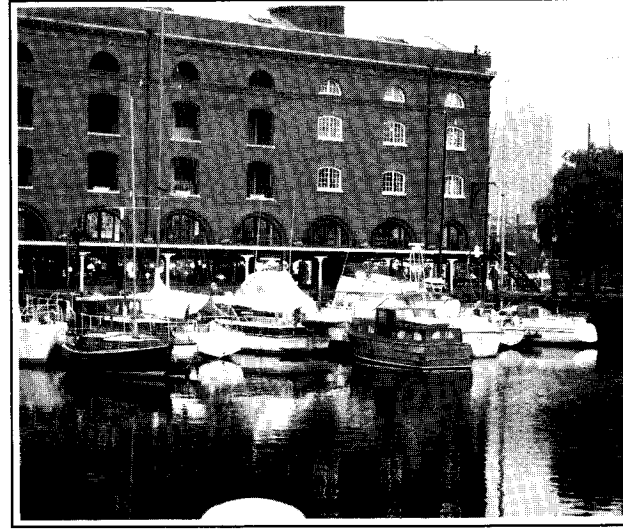
Alt. A - Park og grøntarealer

Alt. B - Kanaler

Alt. C - Reetablering av Kittelsbukta



MFG



MFG

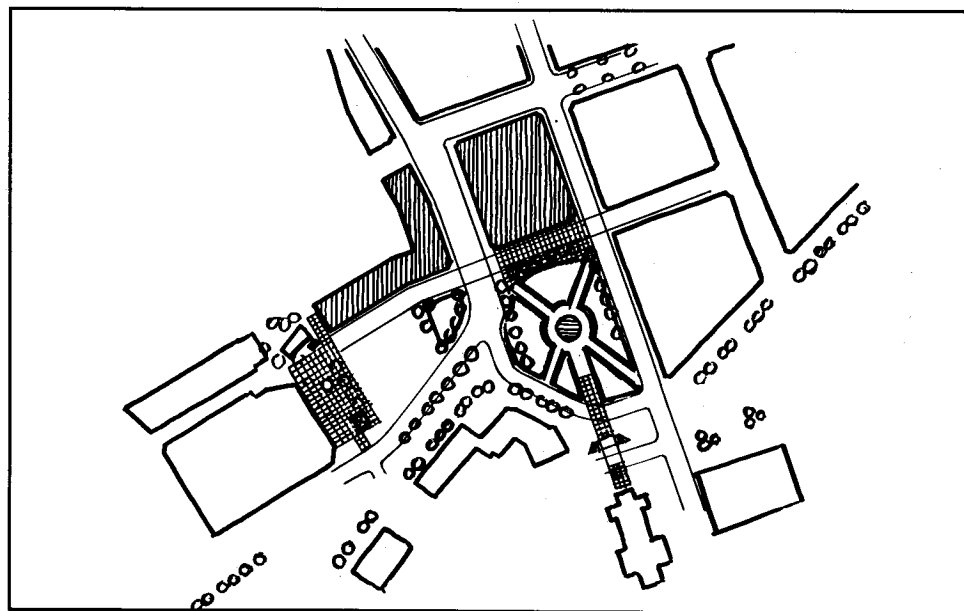
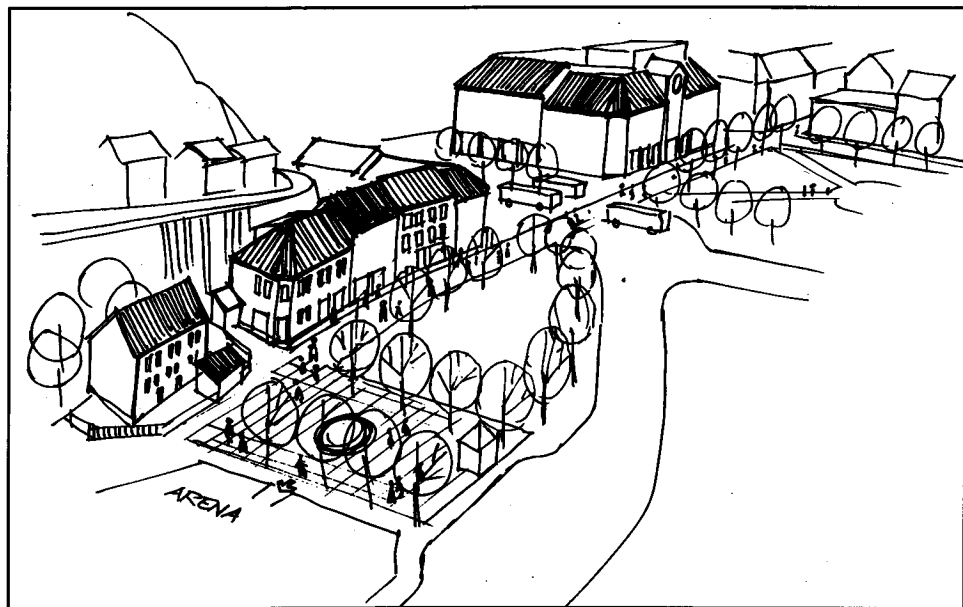
c) Euro-Desney, Paris.

d) London, Docklands.

Alternativ 1 Park og grøntarealer

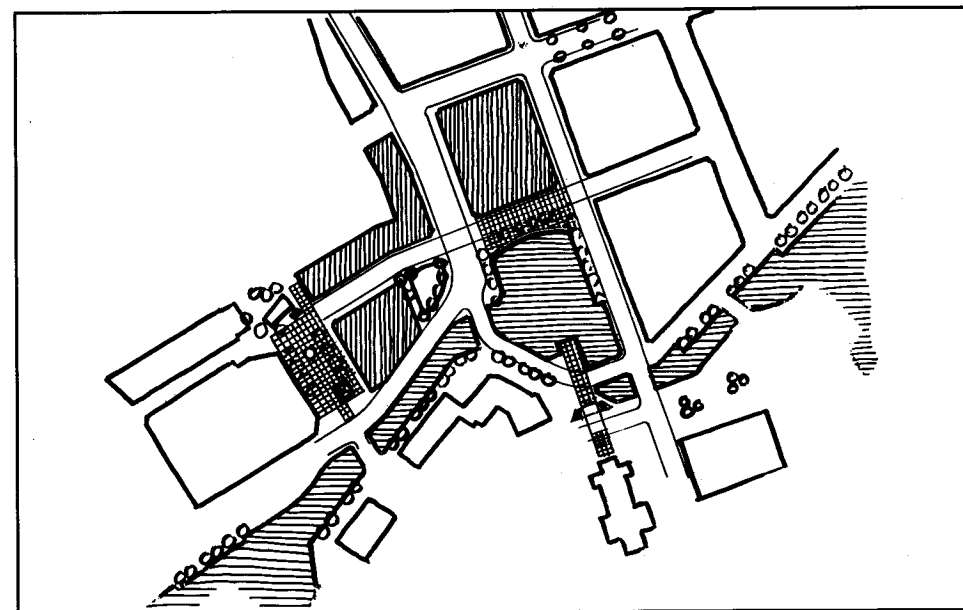
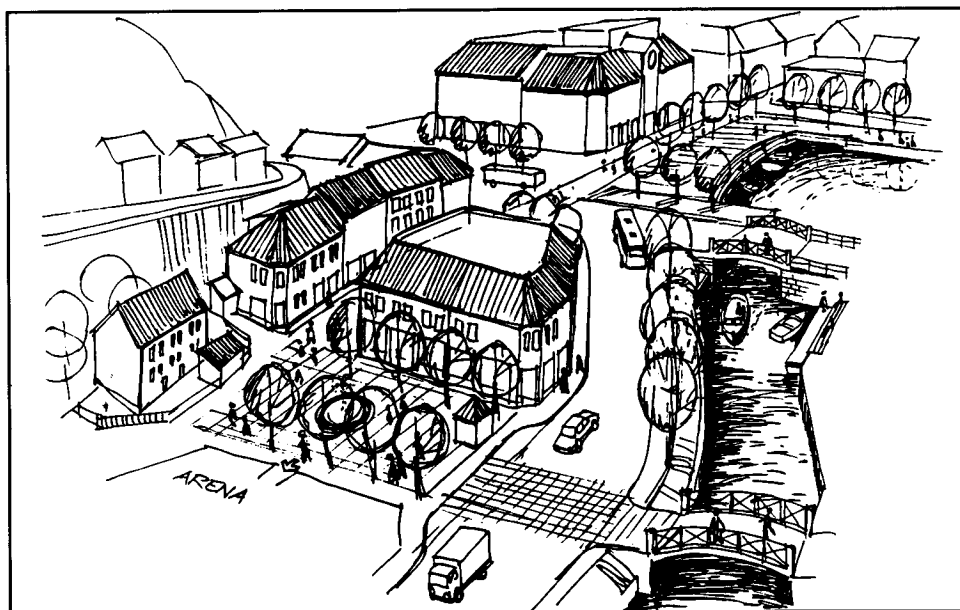
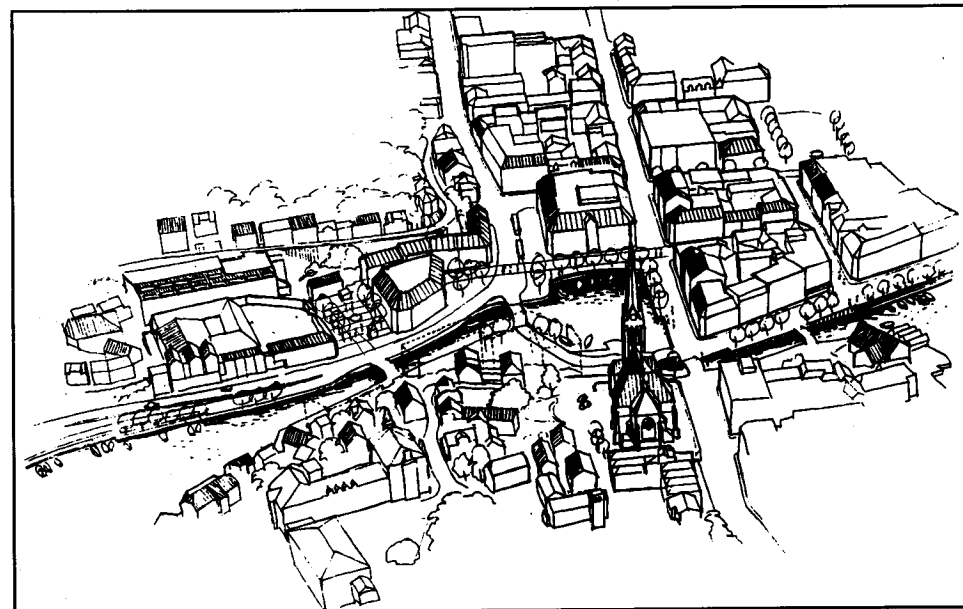
Det første alternativet foreslår anlagt park- og grøntarealer på de frigjorte områdene. Ved utformingen av disse arealene bør det legges vekt på en urban karakter, dvs. at stier, belegg, trær mm. må sees i forhold til gateløp og byrom. På plassen foran kirken bør det innarbeides en større fontene/plaskebasseng. Dette vil kunne gi rom for barns lek, samtidig som "levende vann" er et positivt element for alle aldersgrupper.

En variant er park både på Sanden og på Rutebilstasjonen. En annen er å bebygge arealet på Sanden og bare ha park foran kirken. Fordelen med bebyggelse ute på Sanden vil være at denne vil slutte/lukke byrommet rundt plassen ved kirken. Ulempen vil være at det åpne draget fra Rutebilstasjonen mot Kittelsbukta lukkes.



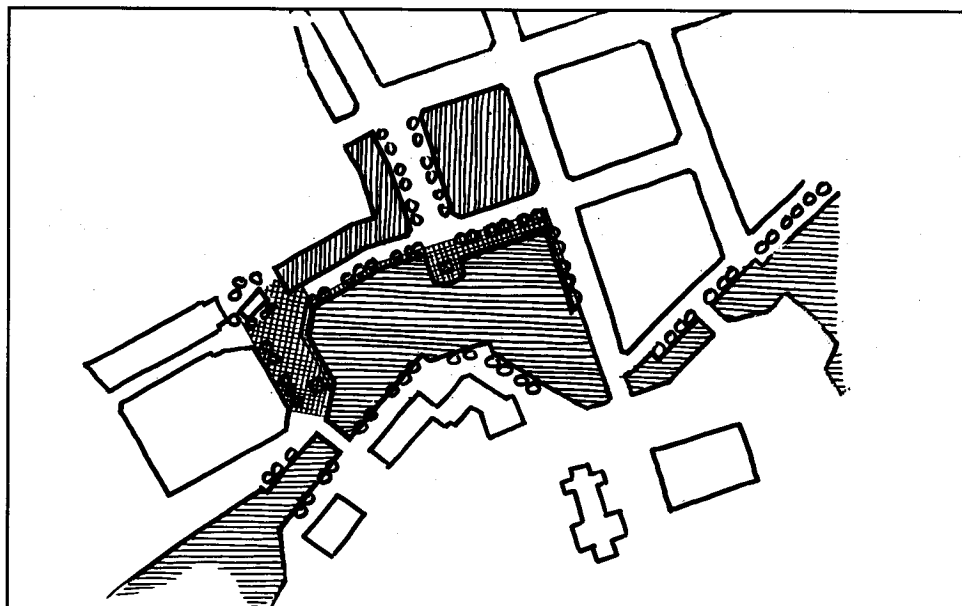
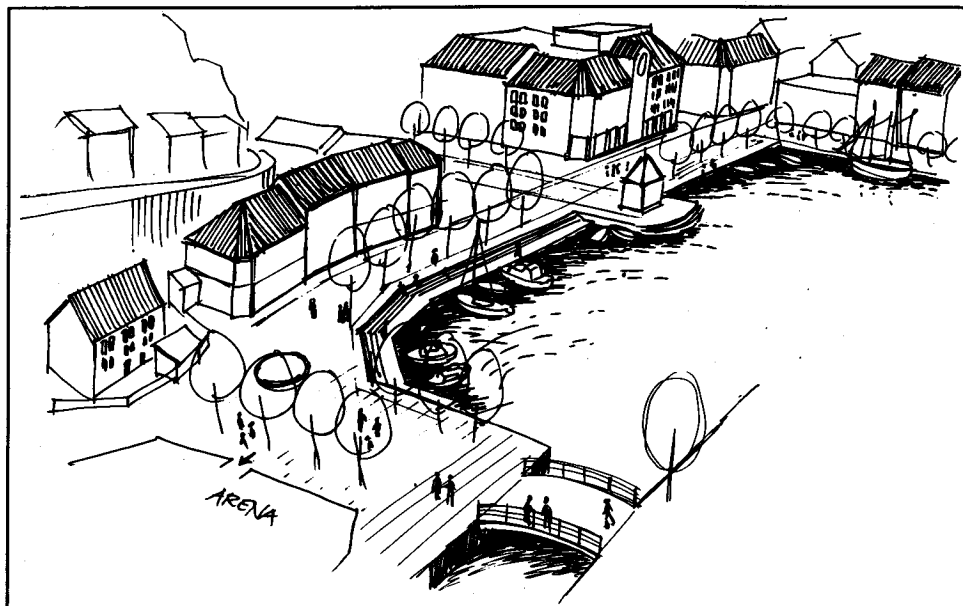
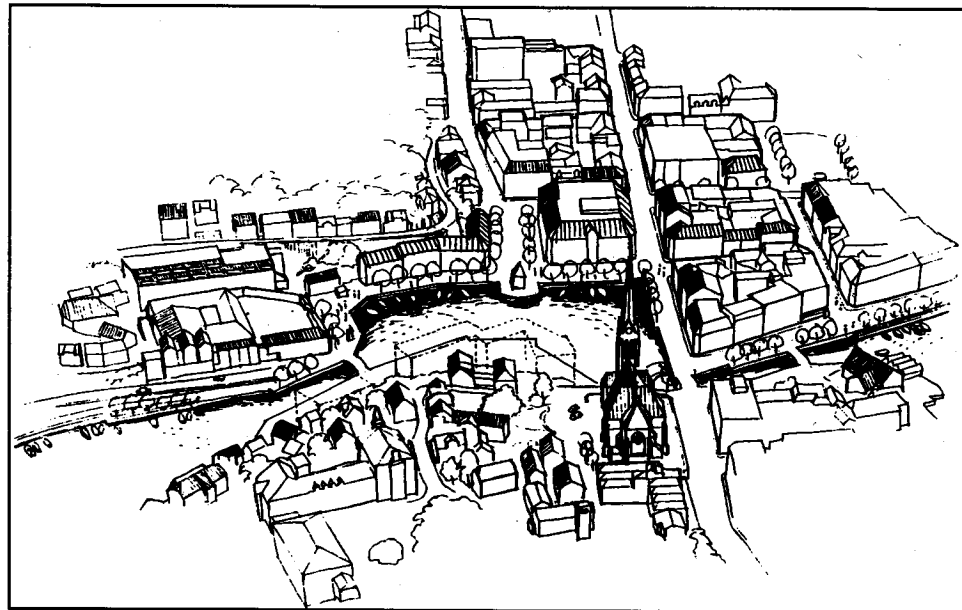
Alternativ 2 Kanaler

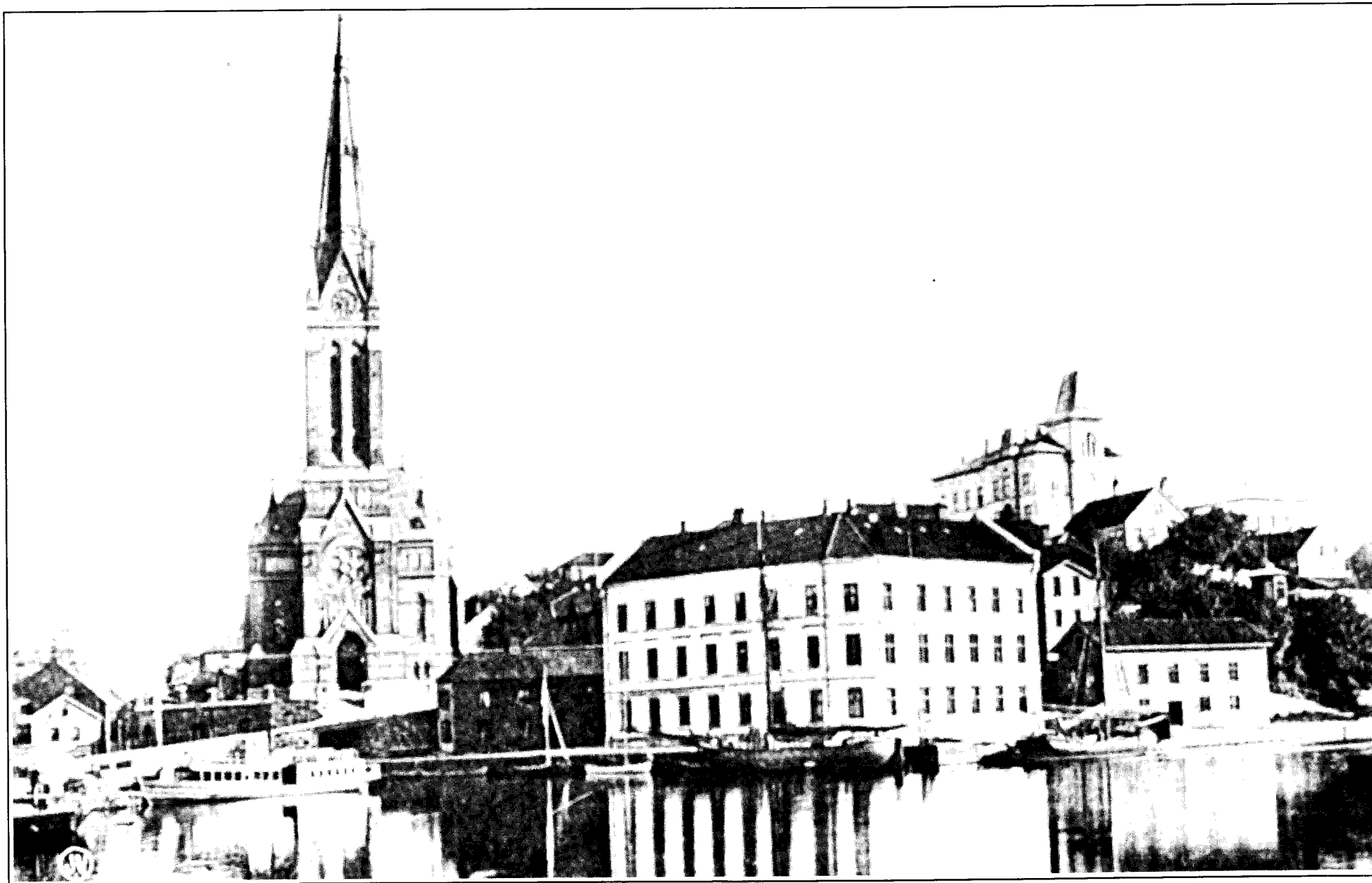
Dette kanal-alternativet er identisk med alternativ 1 i forhold til valgmuligheten for veier, plasser og bebyggelse på Sanden. Avhengig av løsning for busser og adkomst til Tyholmen vil en kunne velge mellom enveiskjørt trafikk rundt det sentrale vannspeilet ved kirken, eller toveis-trafikk i Peder Thomassensgate. Ved dette alternativet vil kirken igjen speile seg i vannet og Peder Thomassensgate få brygger og trapper ned til vannet.



Alternativ 3 Reetablering av Kittelsbukt

Dette alternativet forutsetter at alternativ A for adkomst til Tyholmen velges og at trafikken på Vesterveien begrenses og henvises til Blødekjærtunellen. Løsningen innebærer et stort vannspeil som gir mulighet for opplevelse av nærhet til vann for gatene og bebyggelsen langs Peder Thommassens gate, den forlengede Friholmsgaten, og bebyggelsen på Tyholmen (Sparebanken Sør). "Det hvite hus" vil igjen få kontakt med Kittelsbukt. I forhold til kanalalternativet ligger denne løsningen nærmere den historiske situasjonen før gjenfyllingen i 1949. Løsningen bør kombineres med kanal videre til Pollen bl.a. for vannsirkulasjonens skyld.





DEL 3
IDEVERKSTED
13. JANUAR 1995

IDEVERKSTED
UTFORMING AV SANDEN/RUTEBILSTASJONSOMRÅDET

Fredag 13. januar 1995
Phønix Hotel Konferansesalen

OPPSUMMERING AV GRUPPEARBEIDET

Ideverkstedet på Tyholmen samlet vel 50 deltagere fra næringsliv, politikere og offentlig administrasjon.

Utfra gruppebesvarelsene har vi trukket noen konklusjoner som bør kunne legges til grunn ved den videre planlegging av Sanden/Rutebilstasjonsområdet:

- **KIRKENs** betydning og viktighet. Tiltak i området må utformes slik at kirkens status og betydning blir ivaretatt.
- **GÅGATE** var ønsket i forlengelsen av Friholmogaten forbi Rutebilstasjonen og bort til Arena. Opplevd lengde av dette nåværende "fotgjengerfelt" må reduseres med bebyggelse langs Gamle Kittelsbuktyei med butikker o.l. i første etasje.
- **RUTEBILSTASJONSOMRÅDET** må fortsatt være et åpen rom. Om her skal være grønn park/plass/torg/vannspeil må avklares under den videre planlegging.
- **"DET HVITE HUS"**. Et flertall synes å så løsningsmuligheter som gav plass til "det hvite hus". Et torg foran huset, "det hvite hus plass" må arbeides videre med.
- **SANDEN** bør dersom Arena skal utbygges, ikke bebygges for massivt, men eventuelt med et frittliggende bygg i forhold til nåværende bygningsmasse. Det fremkom også motstand mot utbygging på Sanden.
- **BUSSENE** må ha stoppested sentralt i bykjernen. Antallet bussoppstillingsplasser må vurderes på nytt.
- **DROSJENE** bør ha tilholdsted flere steder i byen og på ASA og jernbanen. Sentral/hvilbu kan plasseres utenfor bykjernen.
- **SENTRUMSSTASJONEN** bør flytte ut av bykjernen
- **PARKERINGSANLEGG** vest i byen bør plasseres i fjell under Høyveien. Adkomst til P-anlegget fra Vestregt., event. med tunnell fra Vesterveien. Viktig med god fotgjengeradkomst fra p-anlegget til bykjernen, ved det hvite hus og ved Myhres Kjøkken.

Vedlagt følger en stikkordsmessig opplisting av gruppenes svar, forslag til hva som kan gjøres og hva en bør ta hensyn til ved planleggingen.

IDEVERKSTED
UTFORMING AV SANDEN/RUTEBILSTASJONSOMRÅDET

Fredag 13. januar 1995
Phønix Hotel Konferansesalen

BESVARELSER FRA GRUPPEARBEID
STIKKORD - OPPLISTING

TEMA 1

Hva skal Arendal sentrum profilere seg på ?

Tilgjengelighet, trygghet, "Byen med vannveiene"

- Stedskvaliteter

Arendal må vektlegge sine stedskvaliteter ved utvikling av byen. Historien må legges vekt på, men hvor langt vil alltid måtte avveies i forhold til dagens virkelighet.

Arendal trenger mer grønt.

- kirken

Kirkens betydning og viktighet ved utforming av byen ble understreket av samtlige grupper. Tiltak i området må utformes slik at kirkens status og betydning blir ivaretatt.

- "det hvite hus"

Synet på betydningen av å bevare det hvite hus var noe delt. Huset bør ikke uten videre styre utviklingen i byen mente noen. Andre (et flertall) så muligheten i å beholde huset. Et eget torg foran huset virket besnærende.

- bebyggelsen på Strømsbuveien

Strømsbuveiens gateløp og bebyggelse bør ha visuell kontakt med området under.

Eventuell bebyggelse på Sanden bør heller ikke være så høy at bebyggelsen på Strømsbuveien ikke blir synlig fra Sanden.

- vannspeil

Vannspeil kan være et virkemiddel.

- park/torg/plasser

Torg/park foran det hvite hus

Torg/park/plass foran Rutebilbygget. Noen mente vi hadde behov for park her, ikke torg eller plass, mens andre ville velge torg/plass og ikke park i bykjernen.

- gågater

En viktig gangforbindelse i fremtiden er forlengelsen av Friholmsgt. bort til Arenasenteret. Fotgjengerfeltet kunne "reduseres" bl. a. ved å utvikle kvartalstrukturen.

- innebygde kjøpesentra/glassgater

Et klart svar fra deltagerne om at glassgater ikke var ønskelig i Arendal sentrum.

Trivelige bymiljøer foretrekkes fremfor innebygde kjøpesentra.

- "Bil til butikkdøra"

Tilgjengeligheten til bykjernen er et viktig element i profilering av byen. Bilan kommet for å bli.

Parkerings-anlegg i kort gangavstand fra bykjernen er viktig.

Ringbuss-system bør vurderes.

Bussenes tilgjengelighet og frekvens viktig. Bussen må helt inn til sentrum.

TEMA 2

Gate- og plass-struktur i Arendal sentrum

Kirken helt sentral for gate- og plassstrukturen i byen.

Åpne rom/plasser må utnyttes.

Gruppene enige om at det viktigste åpne rommet er rommet foran Kirken. Forslag til utforming og bruk av rommet var park, vannspeil, plass og torg.

Et åpent rom, torg, foran det hvite hus må vurderes.

En eventuell utbygging på Sanden må ikke bli for massiv.

Byen trenger flere grønne lungar, ikke nødvendigvis stor park var et svar, mens andre vil ha park på rutebilstasjonsområdet.

Aksen Friholmsgt. - Gamle Kittelsbuktvei må etableres som gågate med bebyggelse med forretninger i gatenivå.

Kvartalstrukturen innen planområdet må avklares.

Gangtrafikken på Malmbrygga må avklares.

TEMA 3

Trafikk og parkering vest i Arendal sentrum

- lokalisering av p-anlegg: - fjellanlegg
- p-hus

P-anlegg med kort gangavstand til bykjernen viktig.

Det virket som de fleste gikk inn for parkeringsanlegg i fjellet under Høyveien.

Angst for parkering i fjell ble nevnt, alternativ til fjellanlegg bør vurderes, konkret forslag Koss' eiendom. Et p-hus her kan muligens bidra til aktivisering av denne del av bykjernen.

- adkomst til p-anlegg: - biler inn/ut
- fotgjengere inn/ut

Alle nevnte kjøreinngang i fra Vestregt. Et par grupper ønsket også kunne kjøre inn fra Vesterveien.

Gangadkomsten fra p-anlegg til Sanden viktig. Det er også viktig å vitalisere arealet fra det hvite hus til Vestregt.

Helt nødvendig å separere biler og fortgjengere til et p-anlegg i fjell.

Trallevogn mellom parkering og forretninger ble foreslått.

- busser / drosjer - oppstilling
- sirkulasjon
- sentral/hvilebu

Drosjene bør ha tilholdssted flere steder i byen og være tilgjengelige ved ASA, jernbanen og hotellene. Videre bør drosjene kunne kjøre i alle gatene.

Buss bør plasseres bak rutebilstasjonen. Bussene kan eksempelvis komme ned Østregt. og kjøre ut eller opp Vestregt. og Vesterveien, eller ha sin trase i Vesterveien - Vestregt. Et forslag gikk på å bruke Torvet/tunnelen.

Noen grupper stilte spørsmål ved om Arendal trenger 18 buss-oppstillingsplasser, en gruppe foreslo 12 ?. En gruppe foreslo at Arendal satser på pendellinje med stor terminal på Longum.

Viktig at bussen stanser (korte stopp) sentralt, men den bør ikke stå i bykjernen.

- Sentrumsstasjonen

Denne bør flyttes ut av bykjernen. Kiosken kan bli i området, men tilpasses ny bebyggelse inn mot fjellet.

- Hvilken funksjon skal Vesterveien ha etter øst-vestforbindelsen

En gruppe mente trafikken på Vesterveien burde begrenses og at problemet i den sammenheng burde løses på Myrene. Nåværende rundkjøring måtte i såfall omlegges og veien føres forbi Hartvig Olsen og Meieriet.

En gruppe ville ha avkjøring til p-huset i fjell fra Vesterveien og mente at også utkjøring fra Arena til Vesterveien var viktig.

- Adkomst Tyholmen (Tunnel ?)

Nei til tunnel, adkomst Tyholmen som i dag.

TEMA 4

Bebyggelsesstruktur, akser, byggelinjer på Sanden og Rutebilstasjonsområdet

- Ny bebyggelse ?

En gruppe ønsket flere leiligheter i sentrum, gjerne i øverste etasje av nybygg. Dette kunne dempe negativ aktivitet.

Mulig med nybygg foran Arena, skapsis til full utbygging av Sanden.

Positivt med randbebyggelse under Strømsbuveien.

Kommunen bør styre arealbruk i sentrum.

- Byggelinjer/siktlinjer/akser

De vurderinger som ble presentert i innledningsforedragene synes å vinne aksept hos deltagerne på verkstedet.

- Rutebilbygget

Rutebilbygget ligger på Arendals mest monumentale tomt og bør spares til et monumentalt bygg.

Rutebilbygget bør bygges om, men husk at vi skal kunne leve med ombyggingen.

- Utvidelse av Arena

Noen aksepterer Arenas behov for utvidelse. Det hvite hus må bli stående og en eventuell utbygging må gi mulighet til å binde ny utbygging sammen med den nåværende.

Andre mener de åpne arealene på Sanden må beholdes og går ikke inn for en utvidelse.

Synes å være enighet om randbebyggelse langs gangforbindelsen mot den østlige del av byen.

Diverse

Kittelsbukta må rustes opp

Oppgavene manglet spørsmål som direkte gikk på barn/unge/familie.

Tiden utenom vanlig åpningstid er viktig.

Byen som nærmiljø for ungdom burde vært drøftet.

IDEVERKSTED
UTFORMING AV SANDEN/RUTEBILSTASJONSOMRÅDET

Fredag 13. januar 1995
Phoenix Hotel Konferansesalen

Deltagere:

Barexstein, Bjørn
Bjørnløw, Øystein
Boman, Dag
Castberg, Ketil B.
Christensen, Ole Henrik

Terje Thorstensen
Teknisk etat
Teknisk Hovedutvalg
Fylkesrådmannens planseksjon
Einar Myraker

Damsgaard, Anna
Eikland, Ola
Fuller-Gee, Michael
Grøntoft, Tone F.
Hamran, Ulf

Hansen, Helge
Hansen, Trond G.
Heggland, Harald
Heimdahl, Per
Hopstock, John Arnold

Huvestad, Kari
Jensen, Kjell
Johnsen, Rita
Jørgensen, Finn Ole
Karlsen, Kåre

Kristensen, Kåre
Larssen, Tønnes Christian
Ledaal, Sigurd
Lindseth, Tore
Livolden, Einar

Løge, Nils Børge
Løvold, Arnold
Marrable, Harald
Mørland, Halfdan
Nielsen, Reimund

Noddeland, Jacob
Noddeland, Terje
Norbø, Knut
Olsbu, Ola
Olsen, Harald

Olsen, Liv Marit Moland
Ottersland, Kitty
Rasmussen, Kari
Sandve, Bjarte
Songe-Møller, Niels

Syrdalen, Peder
Syvertsen, Odd Skaug
Sørboe, Johnny
Sørensen, Svein
Tallaksen, Harald

Tellander, Per
Tengs, Alf E.
Thorstensen, Terje
Ulsted, Tor M.
Usterud, Thor

Wathne, Arild

Formannskapet
Teknisk etat
Høgskolen i Agder
Hovedutvalg for kultur
Tyholmens venner

Hovedutvalg for kultur
Arendals næringsråd
Areal- og transportutvalg
Fylkeskulturutvalget
Teknisk hovedutvalg

Asplan/Viak A/S
Kjell Jensen Arkitektkontor A/L
Formannskapet
Vegkontoret
Teknisk hovedutvalg

Teknisk etat
Areal- og transportutvalg
Formannskapet
Sørenskriveren i Nedenes
Formannskapet

Teknisk hovedutvalg
Areal- og transportutvalget, ATS
Fylkeskulturetaten
Arendal handelstandsforening
Vegkontoret

Teknisk hovedutvalg
Teknisk hovedutvalg
Kulturetate
Vegkontoret
Kulturetaten

Formannskapet
Teknisk hovedutvalg
Rådmannskontoret
Vegkontoret
Oppvekst- og undervisningsetaten

Arendal handelsstandsforening
Kanalselskapet
A/S Varehus
Sven Sørensen
Fylkeskulturetaten

Rådmannskontoret
Teknisk etat
Terje Thorstensen
Arena senterforening
Areal- og transportutv., Stærk & Co

Rådmannskontoret

Byutvikling på idestadiet

ARENDALE: Det var rom for spennende tanker om byutvikling da politikere, næringslivsfolk og interesseorganisasjoner kom sammen for å utveksle ideer om utformingen av Sanden/Rutebilområdet i Arendal.

Av Anna Krakstad

En gågate i forlengelse av Friholmstgaten forbi Rutebilstasjonen og bort til Arena, fjerning av Centrumstasjonen og mindre trafikk, er felles ønsker.

Utallige planer for bedre utnyttelse av Sanden og Rutebilstasjonsområdet i Arendal har vært lansert og havnet i en skuff fordi de ikke var gjennomførbare. Men når øst-vest forbindelsen åpner vil trafikken i byen bli forandret. Det er en utfordring planleggerne ikke kan la gå fra seg.

– Vi står overfor landets mest spennende oppgave i byutvikling, påstår Michael Fuller-Gee fra Høyskolen i Agder. Sammen med Harald Tallaksen fra Aust-Agder fylkes kulturetat var han innleder på Ideverkstedet – Arendal kommunes utfordring til politikere, administrasjonen, arkitekter, interesseorganisasjoner og folk fra næringslivet. Sammen skulle de se på mulighetene for byutvikling som ligger i Sanden/Rutebilområdet.

Det var et forslag om å bygge ut Arena som fikk planleggerne til å se på området som en helhet. Når så trafikken i Arendal står foran en stor omlegging på grunn av Øst-Vest tunnelen, så er mulighetene plutselig til stede for å tenke helt nytt for dette området som har vært betegnet som en stor asfaltørken.

Parkering i fjell

Tanken bak «Ideverkstedet» var å få frem endel hovedlinjer som kunne ligge til grunn for videre planlegging av Sanden/Rutebilområdet. Endel klarte faktisk den bredt sammensatte forsamlingen å enes om ut fra hovedprinsippet om at Arendal er et handelscenter og ikke må miste sin tilgjenge-

lighet. Ikke minst var man enige om at det var nødvendig med parkeringsanlegg i fjellet under Høyveien/Strømsbuveien. De fleste ønsket primært innkjøring til anlegget fra Vestregate og med gangveier ut til Sanden. Det eksisterende parkeringsbygget bak Arena ville de knytte sammen med fjellanlegget og gi det adkomst gjennom dette.

Bussene ble flyttet fra plassen foran Rutebilstasjonsbygget til baksiden der drosjene idag holder til. Hvordan bussforbindelsen skulle ordnes rent praktisk, ble en diskusjon. Men alle var enige i at noen oppstillingsplass som idag for busser, hverken var nødvendig eller ønskelig.

Drosjene ble foreslått spredd på oppstillingsplasser over hele byen. Det mente planleggerne ville gi bedre service til brukerne. Dessuten var det en forutsetning for hele gatebruksplanen at man så lempelig på drosjetrafikken.

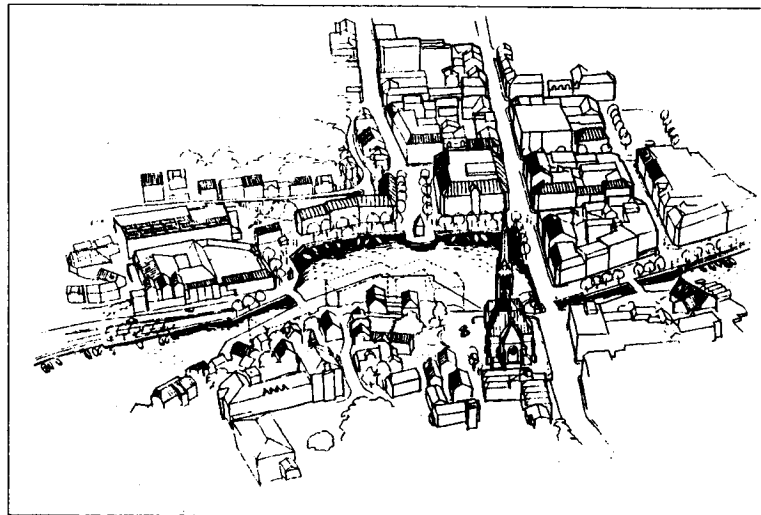
Dersom planleggerne får det som de vil, blir det en radikal omlegging av trafikken i byens vestlige del. Men skal det gjennomføres må Centrumstasjonen bort. Det var stor enighet om at så måtte skje. Kioskdelen ville man imidlertid beholde, men da i en tenkt utbygging oppført fra Centrumstasjonen og bort til Sandens «hvite hus».

Tja til vann

Endel ihuga kanattilhengere gikk ganske sikkert skuffet fra møtet. Planleggerne sa ikke tvert nei til kanaler og vannspeil, men de var svært avventende til ideen. Det var tydelig at det var mange andre oppgaver som gikk foran en oppgraving av sentrum. En trøst må det være at alle mente at reguleringen av Sanden/Rutebilstasjonsområdet måtte gjøres slik at det senere kunne være mulig å bygge kanaler/vannspeil.

Planleggerne var opptatt av åpne rom og ny bebyggelse i området. En gigantisk utbygging av Arena-bygget var de fleste skeptiske til. Derimot ønsket man en åpen plass foran Arena, planlagt slik at Sandens «hvite hus» fikk en naturlig plass. Skulle Arena ønske å utvide, måtte det bli i et nytt kvartal og så fikk en heller diskutere et glasstak over den åpne plassensom knyttet de to kvartalene sammen.

– Detaljene er ikke så viktige i denne planleggingsfasen, mente Michael Fuller-Gee. – Men det som er viktig er at folk nå har lagt retningslinjene for hvordan de vil at denne delen av byen skal utvikle seg.



Michael Fuller-Gees tegning med store vannflater i sentrum fikk en lunken mottakelse. Men tanken om å knytte Sanden/Rutebilområdet til resten av byen gjennom gågater, ny bebyggelse og spennende uteplasser, vant gehør.



– Utformingen av Rutebilstasjonsområdet må ha utgangspunkt i Trefoldighetskirken, mente planleggerne (fra v.) Michael Fuller-Gee, Kari Rasmussen, Harald Tallaksen og Harald Olsen.