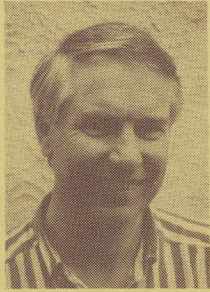


KANAL p o s t e n

"Kanalselskapets plan for Arendal sentrum er spennende, og vil helt sikkert åpne for en interessant og



konstruktiv debatt. Vi trenger et miljøvennlig og trivelig sentrum, og jeg håper at også andre interesseorgan-

isasjoner vil komme på banen. Det bør kunne munne ut i et fruktbart samarbeid med de politiske myndighetene."

Helge Hansen, politiker.

"Byen er arbeids- og møteplass for mennesker. Det må være et godt sted å være. Derfor bør man begrense bilkjøring og gjennomgangstrafikk til det mest nødvendige.



Når øst/vest tunnelen blir realisert i 93/94, blir mulighetene i Arendal sentrum store for et godt menneskelig miljø. Det er flott med folk som inviterer til debatt, idedugnad og samarbeid i optimismens tegn. Lykke til!"

Berit Bryn-Jensen,
Fylkestrafikksikkerhetsutvalget
i Aust-Agder.

"Jeg gleder meg til Kanalen! Jeg vil være med å grave den! Jeg vil ta med familie og unger og venner og bekjente

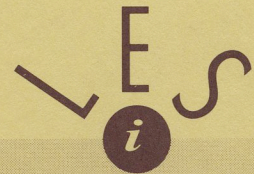
◆

Med bena på jorda og kanaler i hodet

◆

og gjøre det til den historiske hendelsen det vil gå gjetord om langt utenfor landets grenser. Kanaldagene i Arendal. Da folk i distriktet går "mann av huse" for å grave fram byens identitet. Ungene vil elske det. Media vil elske det. Og byen blir vennligere, rikere og triveligere. Vannet blir renere. Og barnebarn og olderbarn vil stolt kunne fortelle om mennesker som tok spadene i egne hender og gravde fram sin identitet."

Anne Tove Vestfossen, tegner/grafiker.



KANALPOSTEN

Har Arendal
RÅD

av
Erling Okkenhaug jr.

En Idèskisse
MILJØBYEN ARENDAL
og et
diskusjons-
grunnlag

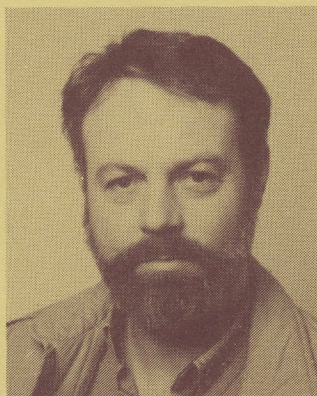
**TILFELDIG
GJENFYLLING**

av
Øivind Rosenvinge

**Formannen
har ordet**

Kjære Medkanalister.

Kanalselskapet for Arendals bymiljø har påtatt seg oppgaven å dra igang en debatt om sentrumsutviklingen. Vi er inne i en tid da ingen store, konkrete utbyggingsplaner foreligger. Da ser en bort fra Arenas fornyelse som kan medføre en viss



utbygging, men den må etter vår oppfatning foretas med forsiktighet både i omfang og arkitektur. Det dreier seg om byens ansikt mot vest, og et godt naboskap til det fredede huset på Sanden.

Kanalselskapet har hatt et miljøutvalg som i vinter har arbeidet med tanker og ideer

om framtidens bykjerne. Dette har avstedkommet en diskusjonsplan som kan være en pådriver for en større ide- og /eller arkitektkonkurranse.

Til grunn for våre tanker ligger studier om hva våre sentrale myndigheter som Miljøverndepartementet, Statens forurensningstilsyn, Samferdselsdepartementet og Veidirektoratet, mener om framtidens bymiljøutvikling. Ser vi også på de globale perspektiver og de trender som gjør seg gjeldende i nesten alle land, så ligger de tanker vi framlegger i tråd med disse. Mange av de forslag vi legger fram til debatt, er tanker som er nedfelt i både Kommuneplan og Gatebruksplan. Det gjelder nå å få dette ut fra planstadiet for å få noe mer substans på dette.

Vi har nå en større by som skal planlegges og utvikles. Det må ikke lages motsetningsforhold mellom utkanten og sentrum, men få en balansert deling av oppmerksomhet og midler.

Kanalen, er det tiltaket som vil skille oss helt ut fra andre byer som sysler med miljøtanker for sine byer. Dette er et fortrinn vi må ta godt vare på. Det samme gjelder for et annet unikt prosjekt - Langsæ kulturpark. Selv om dette ligger utenfor sentrum, så støtter vi helhert dette.

Det er helt klart forskjellige oppfatninger om de forskjellige forslagene vi kommer med, men det er svært viktig at vi får en bred meningsutveksling før de endelige planene vedtas. Vær med og vis at du bryr deg om byen vår!

Odd Skaug Syvertsen,

leder i Kanalselskapet for Arendals Bymiljø

Arendals bykjerne er så liten og verdifull at vi må være nøye med innhold og organisering i den framtidige utformingen. Arendals utvidede grenser gjør at vi kan forme sentrum etter andre ideer enn tidligere tenkt.

Vi må bruke både nye nasjonale og internasjonale retningslinjer for byer i vårt arbeid med hele den nye kommunen.

Både fornuft og miljø taler for å:

- Redusere vårt behov for privatbilen, og gjøre den til en god tjener og ikke som idag - en dårlig hersker.
- Bygge bydelssenterene slik at nødvendige servicefunksjoner dekkes, og lage gode sykkel/gangveier til disse.
- Opprette flere parkeringsplasser i Kolbjørnsvik og på Skilsø, og forbedre lokalferjetilbudet.
- Få bilene inn under tak, og i fjellanlegg.
- Prøve å skille biler og fotgjengere mest mulig i sentrum. Utvide gågatenettet vesentlig.
- Gjøre tilgangen for alle former for transportmidler til bykjernen like gode som idag.
- Hindre rund- og gjennomkjøring i sentrum.
- Ytterligere hastighetsbegrensninger i boligområder og der det ferdes mye mennesker.
- Sterk forbedring av kollektivtrafikken. Mindre og riktig utformede busser som kontinuerlig pendler mellom sentrum og bo-områdene i den utvidede kommunen.
- Bussene bruker ikke dagens tunnel, og tråkler seg ikke gjennom byens gater som idag. Bruker kun Vesterveien og den nye øst/vest tunnelen.
- Området ved Rutebilstasjonen blir bygget ut til bibliotek/kulturaktiviteter /forretninger og kontorer.
- Gassverktomta bygges videre som

MILJØ



parkering. Avtrappes, "kles" i og taket blir parkering for beboere brukere på Hylleveien og Kastel

- Kittelsbukta utvikles til å bli en gjestehavn med septikmottak.

- Bensinstasjonen i sentrum omplasseres til et sted med mer biltrafikk.

- Evtl. bebyggelse på Sanden til det fredede huset.



ISTORISK OG MENNESKEVENNLIG NØDVENDIG

JØBYEN ARENDA

E t d i s k u s j o n s g r u n n l a g

grønt,
e og
veien.

- Kanalen gjennom byen gir identitet,
mykhet og spenning.

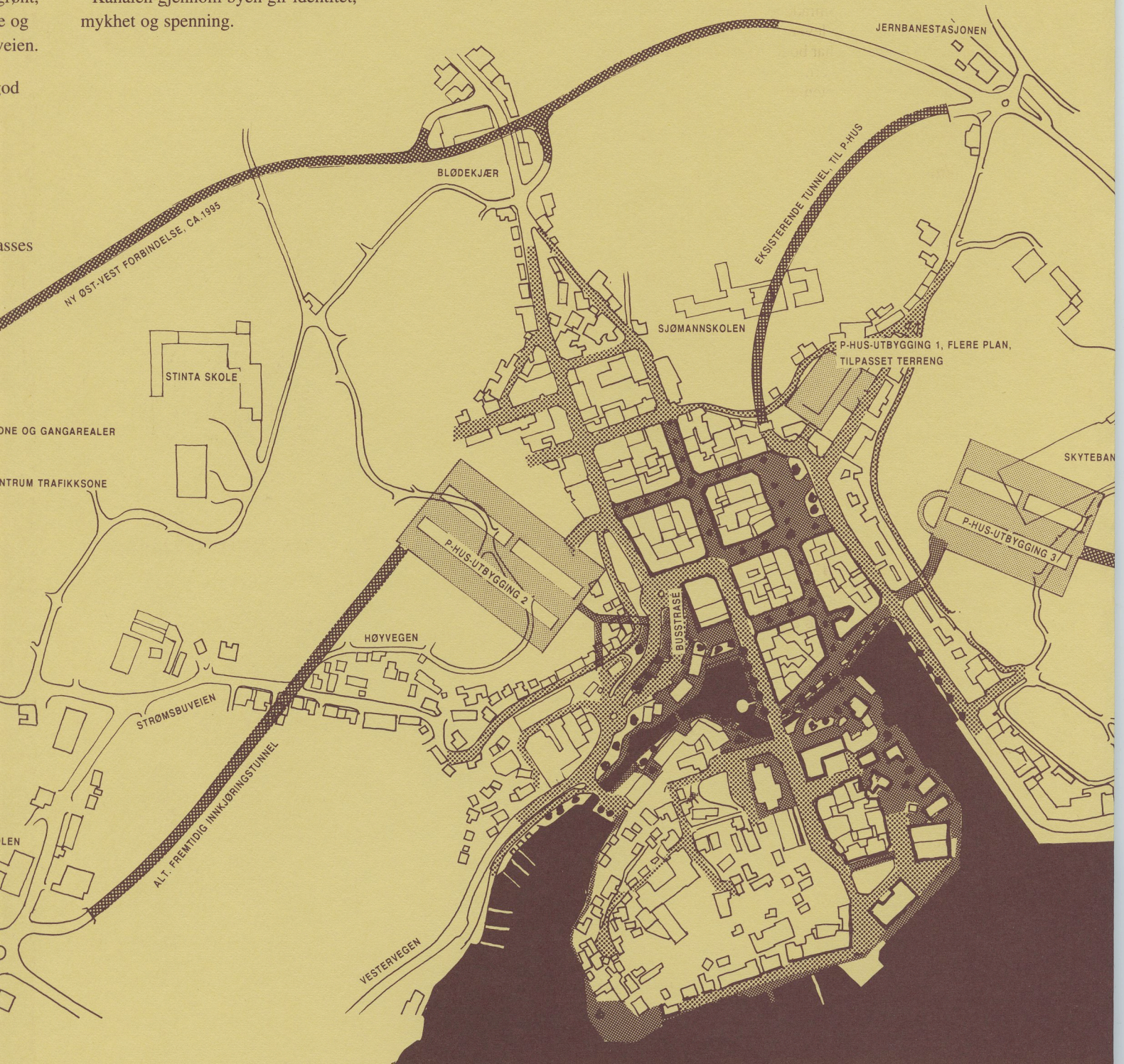
od

ASSES

ONE OG GANGAREALER

ENTRUM TRAFIKKSONE

LEN



INGEN ENTUSIASME BAK GJENFYLLINGEN

av
Øivind Rosenvinge

Utfyllingen i strandområdene i Arendal må ha vært en del av levemåten i gamle dager. Så lenge folk har bodd her, så har de fylt ut litt etter hvert. Vi vet at tomtene langs sjøkanten ofte var små, så utfylling har nok vært gjort alt etter tilgangen på masse og behov for større og mer velregulert plass. Leser man beretninger og forhold i eldre tider, går det tydelig frem at utfyllinger var en uungåelig og naturlig del av utviklingen.

SØLEPYTTEN

Noe av det aller første som ble fylt igjen var den kanalen som i de eldste tider gikk der hvor Friergangen er idag. Byens første kirke ble bygget i 1670. Så i riktig gamle dager må det ha vært mulig å ro til kirke her i byen. I løpet av 1700-tallet ble dette området fylt opp, antakelig med dårlige masser, for stedet gikk på slutten av århundret under navnet "Sølepytten". Fyllmasser som ble benyttet var ofte ballastjord som byens skuter hadde med tilbake fra utlandet.

FIRKANTER

Det var de store bybrannene på 1800-tallet som egentlig ga grunnlag for de helt store utfyllingene. Etter bybrannene i 1863 og 1868 ble det laget omfattende reguleringsplaner. Firkantede bykvartaler ble konstruert, fjellknauser sprengt bort, arealer planert og masse som var blitt til overs, ble fylt ut i sjøen.

FERIE FRA KLOAKKEN

Men allerede før de store bybrannene var det gjenfyllingsplaner. Torvet, som dengang ble kalt for den "indre Pol" eller bare Pollen, ble diskutert gjenfylt så tidlig som i 1784. Og i 1858 foreslo en korpsslege Eger at området skulle gjenfylles og at det ble lagt en hovedkloakk. Grunnen var de dårlige hygieniske forholdene som virkelig må ha vært elendige. Kloakk og husholdningssjøppel gikk ofte rett ut i vannet. Kanskje dette var en medvirkende årsak til at de aller fleste

velstående borgerne hadde sine landsteder, slik at de kunne bo borte fra stanken hele sommeren?

DEN SISTE HOLMEN

Vi skal frem til 1930-årene. Det er i denne forbindelsen mest interessant. For det var da at den siste egentlige kanalen ble fylt igjen. Kanalen fra Pollen til Kittelsbukta. Gjenfyllingen

som gjorde at Tyholmen opphørte å være en holme. Glimtet av hva som skjedde finnes i aviser fra den tiden, samt at det finnes endel dokumenter i vårt gamle kommunearkiv som idag er oppbevart på Aust-Agder Arkivet.

GJENNOMSTRØMNING

Norges Bank hadde holdt til på Malm Brygga siden 1914, og vurderte i 1930 mulighetene for et nytt bygg. Blant mange alternativer ble det vurdert nybygg der som "Det gamle Politikkammeret" ligger idag. Mulighetene for gjenfylling av den gamle Kanalen ble derfor diskutert, og det ble i den anledning innhentet en uttalelse fra ingeniør Hartvig fra Oslo Vann- og Kloakkvesen. I sin uttalelse mente Hartvig at kanalen godt kunne fylles igjen, men at det burde være en rørforbindelse mellom Pollen og Kittelsbukta, slik at det ble en viss vannsirkulasjon. Disse planene ble det imidlertid ikke noe av. I stedet kjøpte Norges Bank i 1933 Bentzens hus i Kirkebakken, hvor banken holdt til inntil lokalavdelingen ble nedlagt for få år siden. Ikke bare Norges Bank hadde flytteplaner. På denne tiden ville også Sparebanken i Arendal bygge nytt. Til formålet hadde banken ervervet seg Uglands have, en ubebygget tomt i Strandgaten. Ved planering av denne tomta ble det anslått at det måtte sprenges ut omlag 2000 kubikkmeter masse. I et brev til kommunen datert 19. november 1932, anmodet banken om at det ble anvist en dumpingplass for massene. I et brev datert 3. januar 1933 fra Stadsingeniør Ødegaard til borgermesteren ble det diskutert hvor massene skulle benyttes. Enten skulle de dumpes i Kittelsbukta bortover mot Bryggeriet, eller mellom Peder Thomassens gate og daværende Nedenes Sparebank. I tilfelle det siste, ville det også være aktuelt å fylle igjen kanalen.

DEN SISTE KANAL

I påfølgende formannsskapsmøte, 10. januar, ble det vedtatt at steinmassene fra byggetomten skulle fylles i Kanalen og i Kittelsbukta ved Nedenes Sparebank. Et moment som veide for

dette var at det da "straks kunne skaffes holdeplasser for biltrafikken". Saken gikk sin gang. 15. mars vedtok bystyret gjenfyllingen mot tre stemmer. Det ble samtidig bevilget kr 20.000,- til arbeidet. De som stemte mot, mente at byen ikke hadde råd til å legge ned kr 20.000,- i den gamle kanalen. Diskusjonen om en forbindelsesledning mellom Pollen og Kittelsbukta ble tatt

opp igjen. Men dette ville fordyre gjenfyllingen, og det endelige forslaget gikk ut på at Kanalen skulle gjenfylles uten slik ledning. Og dette forslaget fikk i løpet av mars tilslutning fra både formannskapet og havnestyret. Slik gikk det til at Kanalen ble fylt igjen med stein fra Uglands have. Og byen mistet sin siste kanal. På plassen der Kanalen hadde vært, ble det i første omgang anlagt en parkeringsplass. Rutebilstasjonen kom noe senere, og den ble revet i 60-årene.

SOVENDE LOKALAVIS OG HOPPRENN I SONGEBAKKEN

Hvilken dag den første stenen ble kastet i Kanalen, har det ikke lyktes å finne ut. Avisene skrev ikke om det. Det var heller andre saker som opptok folk. Ute i Europa var nazismen på fremmarsj. Riksdagsbrannen var 27. februar det året, og Norge tapte Grønlandssaken i Haag på denne tiden. Og den dagen bystyret vedtok gjenfyllingen, gikk "den blonde Venus" med Marlene Dietrich på Biograen. Dessuten skulle det være hopprenn i Songebakken den helga.

VÅKNE VESTLENDINGER

Men likevel finnes det noe i avisen: Den 21. februar meldte Vestlandske Tidene at sprengningsarbeidet på Sparebankens tomt var begynt, og den 26. august skrev avisen at sprengningsarbeidet nå nærmest var ferdig. Altså må utfyllingen være påbegynt i Februar eller Mars 1933. I tillegg til utfyllingen utførte kommunen samtidig endel andre arbeider. Peder Thomassens gate ble rettet noe opp, og fikk ny brolegning. Kirkebakken ble lagt noe om. Videre ble en pen granittrapp, som lå ved vannet, ved enden av Friholmsgaten flyttet ut til Rådhusbrygga. Ved flyttingen av trappen ble det anlagt parkeringsplasser langs hele Peder Thomassens gate. Granittrappen ligger fremdeles ute ved Rådhuset, om enn i en noe forfallen tilstand.

Forts. på baksiden!



"Kanalselskapet synes å ha kommet med gode forslag til løsninger på endel saker som opptar meg sterkt. Blant de viktigste er tilgjengelighet, slik at et bysenter skal fungere tilfredsstillende. Altså gode tilførselsveier og brukervennlige parkeringsforhold. Kort gangavstand fra fjellparkeringsanlegg

med "betal for brukt tid" prinsippet. Vi må gi besøkende til byen tid og ro til å få utført sine ærend. Ved å regulere bort mulighetene for rundkjøring og legge inn miljøfremmende gågater og enveiskjøringer, vil man kvitte seg med den "hjernerøde" rundkjøringen i biler med like "hjernerød dunk - dunk musikk" som endel ungdom bedriver både på dag- og kveldstid. "Rosinen i pølsen" er nå likevel Kanalene og vannet midt i bygryten! Ved å

grave opp de gamle

Kanalene, vil Arendal igjen bli Kanalbyen med stor K.

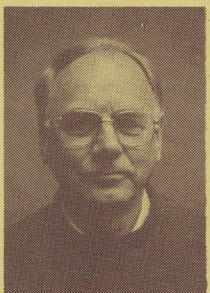
Tyholmen vil igjen bli en holme, og byen få tilbake sin positive identitet.

Kanalene vil bli et håndfast

og ekte varemerke for Arendal, og er et enkelt og ærlig budskap å markedsføre. Allerede nå snakker man, i andre deler av landet, om Kanalbyen Arendal på en positiv måte. Vil vi kunne drukne rasistby-begrepet i Kanalene? Ellers synes jeg tankene om å flytte restene av Kulturhuset fra Gassverktomten til Sanden, er god. Gassverktomten egner seg bedre for parkerte biler enn levende mennesker. Forhåpentligvis faller tingene på plass når øst/vest forbindelsen er klar. Men allerede nå er det viktig at vi får en bred debatt omkring den videre utviklingen av byen vår og at beslutninger fattes.

Paul Songe-Møller, forretningsdrivende.

Det er viktig for Arendal by å få en helhetlig plan som både tar hensyn til tilgjengelighet til byen, trafikkavviklingen og

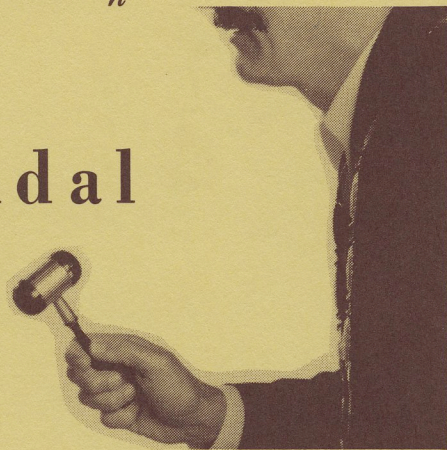


byens miljø. Byen må få sitt markante preg, slik at den ikke bare blir en parantes på den sørlandske kyststripe. Kanalselskapet arbeider aktivt for å fremme disse ideer. Kanalen faller naturlig inn i planene, og vil skape trivsel både for dem som bor her og for dem som søker til byen for å oppleve dens særpreg og som vil ta imot det byen har å by på.

Halvor Bjellaanes, bankdirektør.

*Med bena
på jorda
og
kanaler i
hodet*

Har Arendal råd?



Jeg sitter for øyeblikket på Dale-Gudbrands gård i Gudbrandsdalen og retter blikket mot Arendal og kanalselskapet. Ute på tunet og inne i hovedbygningen arbeider 8 mennesker med å sette gården i stand til åpningen 29. juni. Sør-Fron kommune har initiert arbeidsstyrken gjennom statlige sysselsettingstiltak. Prosjektet vil gi bygda tilbake historien som alltid har vært en ressurs men som ikke har vært benyttet i særlig grad. Fylket deltar fordi kommunen vil.

Hva har dette med Arendal å gjøre. Jo, kombinasjonen av kommunal vilje til å satse på kulturelle og historiske kjennsgjerninger blir veldig godt mottatt på mange nivåer. Spesielt når idealister samarbeider med de styrende organer.

Har dere råd til å la ressurspersoner og kulturinteresserte være en "protestaksjon"?

Min erfaring fra Arendal har vist hvilke mennesker som har stilt seg bak kravet om et estetisk og menneskelig bymiljø. Disse mennesker mener alvor og kan argumentere for sine syn. Mange har også faglige motiver og begrunnelser for sine ønsker for byen, men kontakten med de ledende politikere og byråkrater i kommunen har enda ikke ført til fruktbare dialoger om utviklingen.

Arendal er en by med en sterk underskog av kulturarbeidere. De gode idealister vil ikke alltid gå inn i politikk for å nå sine mål, men politikerne bør være særdeles observante på nye strømninger og invitere til fordypning og forbedring av mål.

Kanalselskapet er en slik strømning. Medlemslisten viser en utrolig styrke av ressurspersoner fra Arendals-regionen som vil godt for byen.

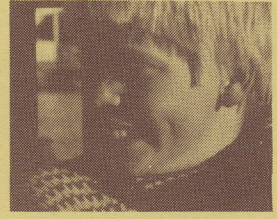
Kjære styrende politikere. Dere har ikke råd til å sløse med gode krefter i Arendal. Studer medlemslisten og brett ut godviljen. Glem gammel strid, vær åpne og dere skal styre Norges flotteste og mest spesielle, intime og kulturhistorisk interessante by.

Mest Erling Okkenhaug jr og litt gamle guder.



Dette er miljøbyen 2005

Miljøbyen har gjennomført mange tiltak som gir en mer miljøvennlig bytrafikk:



Arealbruken gir:

- Korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser og service.
- Gode muligheter for effektiv kollektivtransport.
- Lokal service i boligområdene og bydelene, blant annet er behovet for barnehager dekket.
- Bydelssentra og konsentrasjoner av arbeidsplasser i knutepunkter for kollektiv transport.
- Regionale arbeidsplasser og service i byens sentrum.
- Godsterminaler og industri ved jernbane, havn og fjernveier.
- Mange bilfrie områder og grønne lunges.
- Sentrumsområder der folk liker å være.
- Sammenhengende grønne strøk fra sentrum via boligområdene og ut i Marka.

Kollektivtransporten har:

- Høy standard og rutenett som er tilpasset reisebehovene.
- Et stamnett der kollektive transportmidler ikke hindres av annen trafikk.
- Småbussruter og bestillingstrafikk som gir korte gangavstander, service og trygghet.
- Trafikantvennlig utforming, også tilpasset funksjonshemmedes behov.
- Støysvake, lite forurensende og sikre kollektive transportmidler.
- Lettvint omstigning mellom transportmidler, og gode parkeringsforhold ved holdeplasser.
- Markedstilpassede og differensierte takster i et enhetlig system for regionen og landet som helhet.
- Enkelt og enhetlig billettsystem.
- Oversiktlig informasjon både før og under reisen og sterkt utviklet markedsføring.
- En tydelig plass i bymiljøet gjennom formgivning av kjøretøyer, holdeplasser, terminaler og informasjon.
- Sikker og forutsigbar finansiering.

- En effektiv organisasjon for hele byregionen, på tvers av administrative grenser.

Gang-, sykkel- og turveinetter er:

- Sammenhengende og med høy standard.
- Tilpasset trafikantenes reisemønster og ønskelinjer.
- Tilrettelagt for omfattende bruk av sykkel.
- Beskyttet mot fare, støy og forurensninger fra stor biltrafikk.
- Samordnet med det kollektive transportnettet.
- Godt vedlikeholdt til alle årstider.
- Regulert, skiltet og markert for god framkommelighet og sikkerhet for fotgjengere og syklistene.

Bilveinettet har:

- Hovedveier som leder gjennomfartstrafikk utenom boligområdene og bykjernen.
- En utforming som fremmer rolig og miljøvennlig kjøring.
- En utforming som er tilpasset byen og dens aktiviteter.
- Veivising til ledige parkeringsplasser.
- Signalregulering som begrenser trafikkmengder inn til følsomme områder.
- Automatisk overvåking på farlige steder.
- Redusert biltrafikk og bedre forhold for nyttetrafikk.

Bilavgiftene oppmuntrer til:

- Kjøp av de mest miljøvennlige og trafiksikre bilene.
- Redusert bilbruk, fordi trafikantene må betale for kjøringen i forhold til de kostnader som påføres miljøet og transportnettet.
- Mer miljøvennlig kjøremåte.

Næringslivet og offentlige virksomheter har:

- Rasjonalisert sine transporter.
- Investert i effektive og miljøvennlige transportløsninger.

- Satset på miljø og tilgjengelighet i byens sentrum og i knutepunktene for kollektivtrafikken.

- Latt flere ansatte få fleksible arbeidstider.

- Utvidet åpningstidene i sentrum, bydelssentra og lokal service.

- Stimulert de ansatte til å sykle, gå og reise kollektivt til og fra arbeidet.

Med hilsen fra
Miljøverndepartementet

HAR DERE
RÅD
til å la VÆRE

Forts. fra midtoppslaget...

MEN NAVNENE HAR VI

Idag er det lite som viser hvor den gamle Kanalen gikk. Men navnene har vi heldigvis klart å beholde. Tyholmen var opprinnelig navnet på den største av holmene, der kirken lå. Stedet heter enda holme, selv om det snart er 60 år siden den siste kanalen ble gjenfylt. Kanalplassen ligger der Kanalen gikk, og Pollen ligger slik den har lagt i de siste 125 år. Under marka finnes mer. Vi vet at det langs Kirkegaten var murt en fin steinmur. Utenfor der Kredittkassen er idag, var den gamle Fiskebrygga. Her var det murt en bred brygge med plass til Fiskehandlerne, som her stod ute i all slags vær og solgte fisk fra store baljer. Deler av disse murene ligger nok der enda. Disse går det an å grave fram igjen.

Øyvind Rosenvinge,
Leder i Arendal Historielag