

# By og begrep

AV GEIR OLAV KUVAAS

Det er ikke mange norske byer som er begreper. Men noen er i nærheten av å være det. Trondheim, knyttet opp mot Nidaros og pilegrimene. Bergen, med bryggene, regnet og bergenserne som ikke er fra Norge. Ålesund, fordi den ble gjenreist som et monument over Jugend-stilen. Tromsø, fordi den har fått universitet og unge tilflyttere i tillegg til isbjørner og midnattsol. Røros, fordi den strengt har holdt fast ved, og videreutviklet bergstadidentiteten. Stavanger, som oljebyen fremfor noen. Oslo, med monolitten og det tapte "skriket". Lillehammer, kanskje, takket være 7 OL-milliarder og en gigantisk medieoppmerksomhet gjennom lengre tid. Og kanskje vi må nevne vår nabo Risør, som trass i ledighet og sosial nød har klart å fravriste staten for anseelige summer til Kunstby-prosjektet.

Ikke så mange fler er å nevne, kanskje fordi byer historisk sett er blitt begreper gjennom en slags tilfeldig stahet og vedvarehet, som et resultat av århundrelang rendyrkelse i en eller annen form. Eller, i nyere tid som et resultat av en målrettet og konsekvent handling, knyttet til store kapitalinvesteringer på en eller

annen måte, enten det dreier seg om OL eller olje. Uansett, den byen i Norge som ønsker å etablere seg som et begrep idag, må enten bruke en kolossal mengde penger (hvilket de færreste er istand til), eller forbindes med en eller annen historisk og egenartet kjennsgjerning.



NORDENS VENEDIG ER ET BEGREP. MED ET ALLSPRÅKLIG, BILLEDIG BUDSKAP

I denne sammenhengen kan Arendal synes forvilt sjanseløs. Barnebyen, Miljøbyen eller Byen med Vannveiene blir liksom litt blekt, satt opp mot ovennevnte eksemplers historiske pondus eller million- og milliardsatsinger.

Men, hvis vi ser på byens historie, er vi ikke så galt stilt likevel. Arendals tradisjoner som sjofartsby, og som gruveby, er samlet i et minst tohundre år gammelt begrep: Nordens Venedig.

"Kanaler i Arendal vil bety mye for trivselen både for fastboende og turister. Den vil også utvilsomt kunne markere Arendal på kartet, og gi byen en positiv identitet som den sårt trenger."

**Olav Stubø**

DIREKTØR, ERICSSON, HISØY

Nordens Venedig er et begrep, det hviler ennå i de flestes bevissthet, til tross for at den siste kanalen forsvant for snart seksti år siden. Samtidig har begrepet en udiskutabel og klar billedlig referanse, uavhengig av språket. Den italienske Venedig er kjent av alle. Ingen vil være i tvil om

Litangen & Kuvaas har bidratt med ombrekking og redigering av denne utgaven.



# KANALPOSTEN



Styrets representanter i Redaksjonen har vært Anita Mørland og Olav Hildeskor

Victor Norman, Professor i Økonomi:

## Kristiansand bør betale sin del av kanalen i Arendal

PROFESSOR I ØKONOMI, VICTOR NORMAN SIER TIL AGDERPOSTEN AT KRISTIANSD BARE HAR EN SKIKKELIG HANDELSGATE, MENS ARENDAL HAR ET HELT SENTRUM. OGSÅ HISTORISK HAR ARENDAL DYPERE RØTTER SOM KOMMERSIELT KRAFTSENTRUM. VICTOR NORMAN ER HELLER IKKE I TVIL OM AT ARENDAL IGEN MÅ BLI EN KANALBY.

Arendal har alltid handlet med et stort omland, Kristiansand har tradisjonelt hatt nok med sine egne. Arendal har også et sterkere finansielt sentrum med forsikringsselskaper og banker, og huser idag hovedkontoret til den eneste landsdelsbanken på Sørlandet. Typisk nok har byen også det eneste oppegående engrosfirmaet i landsdelen.

Victor Norman sier videre at

Arendal er en langt triveligere by å handle i enn Kristiansand, men at potensialet ikke er utnyttet. Den største ulykken skjedde da Kittelsbukt ble fylt igjen, sier Norman, som forøvrig er sikker på at Arendal igjen må bli kanalby.

I stedet for å kjempe om hvilke av Sørlandsbyene som skal være administrativt sentrum, må Arendal tørre å rive seg løs og bli det byen egentlig er. Vekst i Arendal, også bygget på kulturhistoriske verdier, kommer Kristiansand og resten av Sørlandet til gode. Derfor burde Kristiansand være med å del-finansiere kanalutbyggingen i Arendal, sier økonomiprofessoren til Agderposten.

Har den historiske byen en framtid?

Side 3

Kanalene i Papenburg

Side 4

By, eller Varehus og Museum?

Side 6

Kanalene en Gullgruve?

Side 9

Det vil nytte..

Side 10

Kanaler og Ungdomsmiljø

Side 11

By og Begrep

Side 12



## Kjære medkanalister

AV ODD SKAUG SYVERTSEN



Styret i Kanalselskapet vil takke alle sine medlemmer for deres støtte gjennom de 4 årene som vi snart har lagt bak oss. Ideen om en ny utforming av Arendal sentrum basert på våre tradisjoner og historie har vunnet stadig nye venner, og politisk har våre tanker også slått rot. Vi sliter enda med en noe uvillig toppedelse i kommunen som ikke har sett de muligheter som statlige etater forlengst har gjort. Likevel har det vært klare flertall for kanaler i de kommunale utvalg som hittil har uttalt seg. Sentrumsplanutvalget som har laget utkastet til en kommunedelsplan for Arendal sentrum går inn for kanaler. Sitat: "Rutebilområdet skal gjøres til et attraktivt parkanlegg, gjerne med vannspeil og kanal." "Arendal skal utnytte og videreutvikle de muligheter man har som "byen med vannveiene". Kanal er i denne sammenheng aktuelt både som trivselsfaktor generelt og som ledd i profilerings- arbeidet."

Denne sentrumsplanen er tenkt som retningsgivende for framtidig utviklingen av bykjernen, har vært ute til høring og kommunen arbeider nå med å utarbeide en oversikt over uttalelsene. Det er blitt kjent gjennom media at kulturstyret har gått inn for kanaler i Arendal.

Gatebruksplanen som også har vært ute til høring, har kanal som det ene av to forslag til framtidig utvikling av sentrum.

Det er mange optimistiske tegn for at utviklingen blir miljømessig god for Arendal sentrum, men der er også ting som setter en slik utvikling i fare. Det er derfor viktig å opprettholde det kontinuerlige arbeidet vi har utført i årene som har gått, og være svært oppmerksomme på sammensetningen av det nye bystyret som skal velges om 1 1/2 år. Det er viktig at våre medlemmer er våkne når de forskjellige partiene skal nominere kandidater i løpet av det kommende året. Arendal har en fantastisk fin mulighet for å bli Norges mest interessante by.

DETTE VAR SPØRSMÅLSTILLINGEN SOM ARKITEKT OG PLANSJEF I BERGEN SENTRUM TOK OPP I EN ARTIKKEL I AFTENPOSTEN 21.02.94. HER ER EN SAMLING AV UTRAG AV HANS ARTIKKEL:

"Byen er et uttrykk for vår kultur. Er våre byer noe vi overleverer kommende generasjoner med stolthet, eller ble de som de ble - et resultat av tilfeldighetenes spill.".....

"Sentrum ble et pressområde, og måtte avlastes. Ingeniørkorpene gikk i posisjon og definerte fremskrittet som målet. De holder skansene fremdeles. I motsetning til tidligere kulturer, hvor samfunnet var innrettet etter naturgitte sykluser, lå nå målet ikke lenger i selve samfunnet, men et eller annet sted inne i en abstrakt fremtid. Mennesket steg i sin egen aktelse, og planleggere gjorde hevd på fremtiden, tidligere gudenes domène. Går det for galt, vil noen sikkert finne på et eller annet nytt som leger alle sår.

Hva er så vår tids bidrag til den urbane kultur? Etter min oppfatning vil vi etterlate oss tre hovedmonumenter: 1. drabantbyen, 2. kjøpesentrene og 3. restene av den historiske by.".....

"Kjøpesentrene er byens uekte barn, der farskapet tilkjennes privatbilismen. De oppstår ikke som følge av en bevisst samfunnsplanlegging, men som en gradvis fortetting

## Har den historiske byen en framtid?

UTSIKT FRA PERRONGEN PÅ OSLO S. ET STED MENNESKER STÅR OG VENTER. FORØVRIG I GRENSELANDET MELLOM GAMLE OSLO OG CHRISTIANIA-OSLO.

AV ODD SKAUG SYVERTSEN

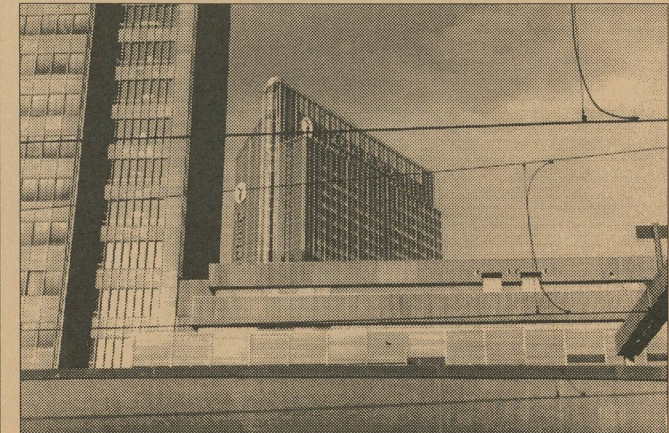
rundt nye hovedveikryss".....  
"Som vampyrer suger disse sentrene kraften ut av sitt opphav: den historiske by.".....

Sentrenes ideologiske fundament er "kuttismen", og det arkitektoniske uttrykk er naturlig nok: "Her er det billig". Er dette en ønskelig utvikling?"..

"Restene av den historiske by er der. Å erklære bevaringsverdig er ingen kunst så lenge investeringslysten er laber."..

Sitater slutt.

Men investeringslysten ser nå ut til å øke igjen, og da er det fare på ferde for den historiske byen. Arendal har mye historie å ta vare på. Ved de fleste korsveier oppleves det konflikter mellom bevarere og utbyggere, og kommunens tekniske ledelse befinner seg som oftest på utbyggers side. Sist kom dette nylig fram igjen, da Arena la fram planer om å bygge mer varehus med parkering på Sanden. Teknisk sjef fikk på ny utløp for sin frustrasjon over at "det hvite huset" på Sanden ble



bevart av Miljøverndepartementet etter en lang saksbehandling. Nå skal kreftene samles både politisk og administrativt for å få omgjort dette vedtaket slik at den siste rest av historisk tilknytning endelig skal forsvinne. Dette skjer før man har tatt seg bryet om politisk å diskutere det nylig utarbeidede forslaget til sentrumsplan!

Spørsmålet om det hvite huset skal få selskap av bebyggelse på Sanden i

selvstendige formater som husene på Nedre Tyholmen slik at det faller mer naturlig inn i miljøet enn det gjør idag eller om det skal utlegges til byrom og park eller om vi skal ha mer varehus, er enda ikke drøftet. Rulletten er igang igjen. Forrige gang endte spillet om utbyggingen av Norge med tap for samfunnet i megaklassen. Hva nå? Har vi ikke lært noe som helst...?

"At så mange ulike interessegrupper og mennesker som tradisjonelt ikke enes, nå samles om kanal-idéen, skaper optimisme. Nå må politikerene også tone flagg i denne saken, og vise mer ansvar for byens utvikling enn balansekunst for eget politisk liv."

**Steinar Dugstad**  
DIREKTØR, VINDHOLMEN

"Jeg tror kanalene vi skape et meget trivelig bybilde i sentrum, og turistene ville få en gylden anledning til å legge fra seg noen kroner i fylkeshovedstaden. Dette, kombinert med brukbare parkeringsforhold vil gjøre Arendal til en ettertraktet by både for potensielle innflyttere og for Arendalittene."

**Roald Amundsen**  
DIREKTØR, PUSNES



# Virkelighet i Papenburg....

NEI! SELV OM NOEN GJERNE VIL HEVDE DETTE. DER ER BYER ELLERS I VERDEN SOM HAR GJORT DET SOM ARENDAL NÅ HAR MULIGHETER TIL Å GJØRE, OG DETTE ER GJORT GANSKE NYLIG. SOM EKSEMPEL TAR VI FRAM DEN TYSKE BYEN PAPERBURG. DEN LIGGER NÆR DEN HOLLANDSKE GRENSEN VED ELVA EMS.

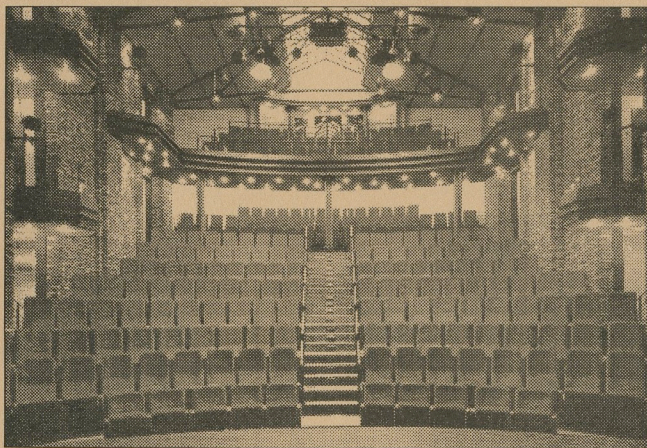


Byen har omtrent samme innbyggertall som Arendal, og har samme sjøfartshistorie som oss. Stor seilskipstonnasje, men det glapp

ved overgangen til maskinell framdrift. Papenburg hadde også fylt igjen kanaler i sitt sentrum, og overlatt sentrum til bilene i 1950/60/70-årene. I 80-årene

tok man så opp hele byfilosofien til revisjon, og laget omkjøringsveier utenom sentrum. Det er idag begrensninger for biler i sentrum, men god tilgjengelighet nær til bykjernen - akkurat slik vi ønsker her i Arendal. De gamle kanalene ble gravd opp igjen, og det ble laget parkanlegg, beplantet og steinsatte arealer for å skille trafikantgrupper.

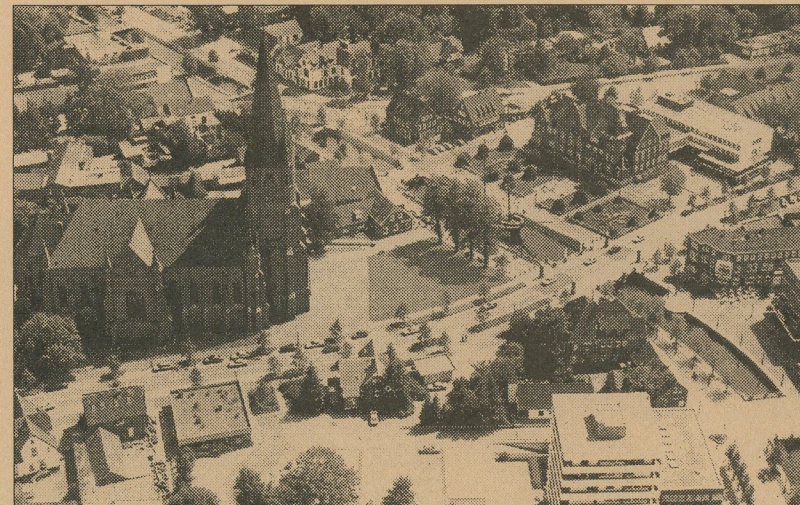
Byen har i samarbeid med den tyske staten og delstaten, rekonstruert 9 seilskip som er plassert på forskjellige steder langs de 40 km med kanaler innenfor kommunegrensene. Disse er kopier av tidligere seilskip bygget i byen, og som hadde seilt for Papenburg. Ved dette fantastiske arbeidet har de sysselsatt mange mennesker,



PAPERBURG HAR BYGGET NYTT KULTURHUS I EN NEDLAGT FABRIKK.



# bare drømmer i Arendal?



AV ODD SKAUG SYVERTSEN

BILDENE VISER PAPERBURGS FORANDRING FRA 1979 TIL 1990. ETTER AT TRAFIKKEN BLE OMLAGT OG KANALEN GJENÅPNET, HAR TURISTNÆRINGEN TATT AV. BYEN HAR OGSÅ FÅTT EN HELT ANNEN STEMNING, OG IKKE MINST; MYE MINDRE STØY

for sitt arbeid. Turiststrømmen har økt kraftig.

Papenburg har vist at markedsføringen ligger i

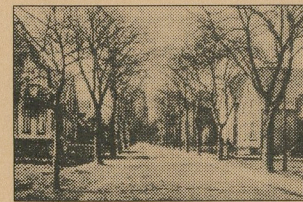
holdt den gamle båtbyggertradisjonen ved like, og gitt etterlektene levende museer som ligger i sitt rette element! I kanalen - mellom rådhuset og kirken (ikke ulik vår egen) - ligger der en to-mastet brigg fullt opprigget. Dette skipet er Papenburgs turistkontor! I lasterommet er det nå planer om å innrede et konferanserom til 50 personer.

Byen er full av fikse og svart

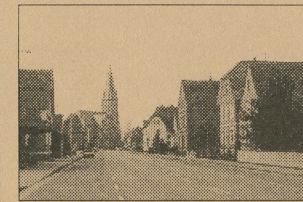
funksjonelle løsninger på byutforming. Mangfoldet av detaljer er utrolig, og vitner om at en veldig kreativ prosess ble igangsatt ved beslutningen om å velge en framtidsprofil på byen som har røtter i historien. I tillegg har de ombygd et nedlagt skipsverft til et flott kulturhus.

Denne omleggingen av byutforming er meget godt fotografisk dokumentert, og byen har vunnet mange priser

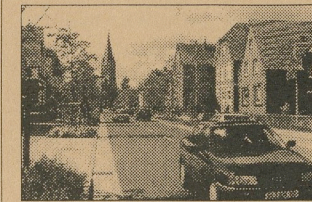
byens stolte tradisjoner, og det er tyskerne ellers også flinke til å vise. Norge har nå markert med sitt OL på Lillehammer at våre tradisjoner utmerket godt kan kombineres med nye og spennende løsninger. Optimismen er stor for vekstnæring nr. 1 - turismen. Vi håper og tror at vår berømte nisselue er borte, men har vi arendalitter den framdeles trukket godt ned over øynene....



KIRCHSTRABE 1930



KIRCHSTRABE 1990



KIRCHSTRABE 1993



# By, eller varehus og museum?

ARENDAL HAR EN KARAKTERISTISK BELIGGENHET, OMKRANSET SOM DEN ER, AV BRATTE, HØYE BERG. DETTE GIR BYEN ET PREG IKKE ULIKT DET VI FINNER I MANGE AV EUROPAS HISTORISKE BYER. TETTHET OG MØTEPLASSER GIR INNSYN OG SAMHOLD, NOE SOM BÆRER STEDETS IDENTITET OG ÅND VIDERE.

I tillegg var Arendal vendt mot sjøen. Byen møtte Skagerrak med sitt vesen, via kanalenes forgreninger, byfjorden og øyene. Havet hadde et perspektiv, veien til handel og rikdom var overkommelig. Byens muligheter for ekspansjon var vendt utover, mot landene på den andre siden.

Slik er det ikke lenger. Byen vender seg nå bakover, mot E-18 og et nytt landskap, som hverken er by eller bygd. Befolkningen har fulgt etter, til bilbaserte utsiktstomter, hvor de kan skjerme om privatlivet sitt.

## MED NATUREN SOM BYMUR

Topografien rundt Arendal, som engang inviterte til å legge byen nettopp her, kan også bli byens bane. I motsetning til mange andre byer, har ikke Arendal kunnet fornye seg uten å måtte sprengne sine naturgitte rammer. Det var ikke uten grunn kanalene etterhvert ble fylt igjen. Men likevel, helt fram til midten av 30-årene var det en kanal som skilte Tyholmen fra resten av byen. Det virkelige behovet for mer plass kom senere, med

privatbilismen.

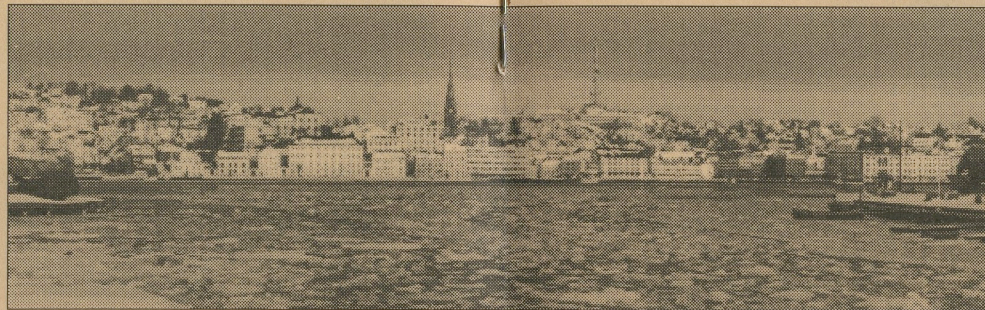
Så sent som i begynnelsen av 60-årene opplevde Arendal dette århundrets første byggeboom.

Den nye Vestervegen, Rutebilstasjonen, Rutebilbygget, Statens Hus og Ottersland Lager, er typiske trafikale og arkitektoniske eksempler fra en tid preget av offentlig utbygging. Det var likevel ikke så

mye av Arendal som ble sanert, forandringen foregikk enten på utfylt grunn eller i det små.

Men mye av den gamle bebyggelsen, ikke minst på Tyholmen, forfalt stadig mer. Økende trafikk, en boligmasse med relativt sett synkende standard og en tiltagende kontorisering, gjorde at Arendal sentrum stadig mer kom til å ligne et trafikk-knuteunkt. I løpet av mindre enn 3 generasjoner sank sentrums innbyggertall med mer enn 80%. I løpet av 70-årene kommer reaksjonen. Et nytt syn på byens eldre bebyggelse kommer til uttrykk gjennom kravet om bevaring av Tyholmen. Det ble en helhetlig trehusbebyggelses redning, men det ble også

utslagsgivende for folks holdninger til byen og bymiljøet. Ikke minst Øvre Tyholmen er blitt en vital bydel og et godt nærmiljø, preget av menneskelig



tilstedeværelse og aktivitet. Nedre Tyholmen mot Pollen har også livnet til, gjennom det faktum at den er i bruk, dag som kveld. I motsetning til en rekke store og nye bygg som er totalt avskrudd etter kl. 16.

## BEVISSTLØST BYGNINGSRÅD

Etter en vellykket Tyholmen-vitalisering ville en tro at Arendal hadde funnet retningen for sin egen utvikling. Det kunne også se slik ut, da handelstanden midt på 80-tallet spleiset på nytt torv og gågater til nesten 5 millioner.

Men, nei, det var nå de minst forståelige og mest synlige byggeprosjektene ble innledet. Fra begynnelsen av 80-årene og fram til idag har Arendal

Bygningsrådet sagt ja til følgende byggeprosjekter i sentrum, de fleste etter anbefalinger og påtrykk fra sentrale Arendalspolitikere:

*City-Gården*, stor brakke-utbygging i flere etasjer bak kirken. P-hus/leilighetsbygg ved Arena, kanskje det dårligste og groveste tilskuddet til byens bygningsmasse.

*Sentrumsstasjonen*, riktignok en funksjonell innretning, men det er 6 bensinstasjoner innen 4 min. kjøring fra sentrum, og, var det nødvendig med LEGO-design?

*Omfattende påbygning av Statens Hus* i meget sårbart og fredet område, igangsatt tross tallrike og vektige protester, også fra Riksantikvaren.

*Rivning av bygård*, utvidelse av bensinstasjon, Blødekjær, nok et eksempel på den rådende mentalitet.

Bygningsrådet godkjente

også *Arendal Veksts nye Sentrumskvartal*, men dette ble stoppet til tross for at prosjektet var kommet langt, og at Kommunen hadde gått inn med store summer. Snart vil Bygningsrådet også måtte ta silling til en *Arena-utvidelse*, der over 80% av bygningsmassen er tiltenkt parkeringsformål(!). I samme periode har

Bygningsrådet paradoksalt nok benyttet skjønnhetsparagrafen en gang, og vurdert å benytte den en annen:

*Lekter* (flyttbar, naturligvis) til underholdningsformål, Pollen, ble stanset.

*Smultringbod*, ca. 3m lang, ved Kanalplassen/Pollen, vurdert fjernet, med hjemmel i Skjønnhetsparagrafen.

Forøvrig heter det at bygningsrådet kvier seg for i det hele tatt å bruke Skjønnhetsparagrafen, fordi "smag og behag" ikke kan diskuteres. Av det kan en slutte at paragrafen kun brukes i nødfall, når alt annet er prøvd. Å kommentere bygningsrådets evne til å gjøre en jobb blir litt vanskelig, en finner liksom ikke ord.

## GAMLEBY MED SKUDDPREMIE

Mange byer har sin "gamleby", ikke minst i land hvor byen har sterkere tradisjoner enn i Norge. Når behovet for byutvidelse melder seg, bygger man nytt og gjerne i tidens ånd, men man lar gamlebyen være ifred. Også, fordi gamlebyen tradisjonelt har kirkene, rådhuset, caféene, teateret, parkene, spesialforretningene, etc. Det vil være vanskelig å nevne navnet på en selvtillfreds europeisk by hvor ikke gamlebyen fungerer som bysentrum. La også det være klart, at europeerne skiller mellom et bysentrum og et varehus. En oppsøker bysentrumet for dets kvaliteter, gjerne til fots, mens varehusbesøket ofte er mer rasjonelt betinget, en ankommer også helst i bil.

I denne sammenhengen forstår en at Arendal sentrum faktisk er en gamleby. Vi ser også at det er vanskelig å utvide eller forskyve Arendals urbane karakter. Når behovet for nye funksjoner melder seg, må en gjøre en streng vurdering av hvorvidt disse må lokaliseres i sentrum eller ikke. Dette gjør "moderniseringen", eller foredlingen av Arendal meget vanskelig. Det krever ikke bare at politikere, etater og bygningsråd må ta stilling til enkeltvis prosjekter, men at de må ta stilling til en helhetlig idé om hva Arendal skal være i framtiden. Slik det nå ligger an,

FORTS. NESTE SIDE



ARENDALE ER BYEN SOM SYNES DET ER GREIT Å BRUKE VERDFULLE SENTRUMSAREALER TIL PARKERING. FOR BILEN ER ARENDALS HELLEGE KU.



FORTS. FRA FORRIGE SIDE

ser det ut til at vi kan få et varehus, et parkeringshus og et museum. Det er ikke en by. I en by er det gater med åpen himmel og mennesker i gatene.

#### BEVARINGSMYNDIGHETENE NOSTALGIKERE?

I Arendal har bevaringsmyndigheter og andre blitt beskyldt for å være både romantikere og nostalgikere. Det finnes, ikke minst blant byens politikere, liten forståelse for at de arbeider med å ivareta Arendals helt spesielle bykarakter. Det som gjør at Arendal kan fortsette med å være ulik Lillestrøm, Horten, Porsgrunn, etc. Mange vil hevde at en byen må få lov til å fornye og utvikle seg fortløpende, og at dette bør avspeiles gjennom bygningene, vegkryssene, etc. På generelt grunnlag er det riktig, men ikke helt riktig i Arendal, nettopp fordi sentrumsarealene

er så begrenset. Det skal ikke store inngrepene til på Sanden og Rutebilstasjonsområdet før Tyholmen reduseres til å bli et musealt innslag i et kaldt og fremmedgjort bybilde. Men bygg gjerne videre, bygg ut Jensen City på Harebakken, bygg ut Stoa. Men far varsomt fram i gamlebyen.

Sålangt har hverken politikerne, rådmannen eller bygningsrådet tilkjennegitt noe forståelse for disse problemstillingene. Riktignok finnes det en Sentrumsplan, en hyggelig collage over gode hensikter. Men dessverre, den er satt til side for ikke å skape kluss i gode, gamle politiske hestehandel-tradisjoner.

Men, både politikere og rådmann har demonstrert for oss sine forestillinger om framskritt i denne byen. Og det er urovekkende.

DERSOM KANALEN FINANSIERES MED ET KOMMUNALT BIDRAG PÅ 4-5 MILLIONER KRONER, KAN DETTE VISE SEG Å VÆRE EN GULLKANTET INVESTERING FOR ARENDAL KOMMUNE!

De færreste er vel i tvil om at det bymiljø som kanalplanene legger opp til, vil virke positivt for Arendal på mange områder. Særlig vil det styrke Arendal som reisemål, både for feriereiser og i forbindelse med møter, kurs og konferanser. Ved stedsvalg for nye virksomheter og ved viktige nyansettelser, vil

Arendalsområdet stå klart sterkere. Vi må også kunne regne med å få et mykere bymiljø - og det trengs! Kanalen vil innebære en kraftig positiv profilering av Arendal - i tråd med den vedtatte arbeidstittelen "byen med vannveiene" - mediaeffekten vil erstatte betydelige beløp i markedsføring av Arendal - både innad og utad!

Men - at enkelte politikere nøler er allikevel forståelig. Det kan være vanskelig å se bort fra velgernes dom dersom man vil bruke millionbeløp på trivsel i byen, istedenfor å tilgodese trengende grupper i samfunnet. Men er nå dette riktig problemstilling? Nei, antakelig er den feil, for det ser faktisk ut til at kanalen kan åpne for flere penger til prioriterte formål!

En kjent forretningsmann i Arendal har uttalt om kanalideen: " Dette må være en

AV KARL SIGURD FREDRIKSEN

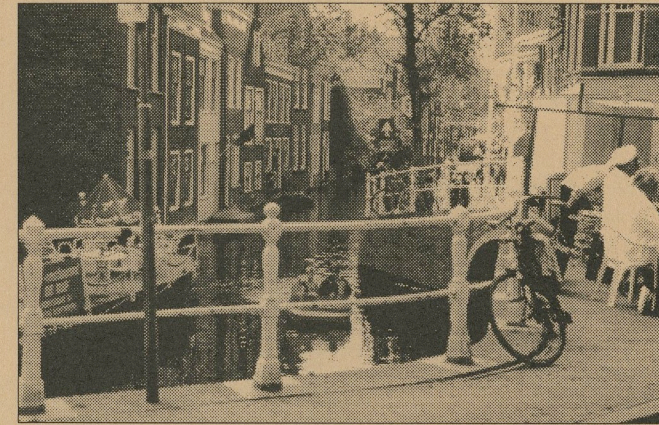
## Arendal med kanal, en gullgruve?

gullgruve for Arendal!" Nå har vi undersøkt påstanden litt nærmere. Og våre foreløpige tall, kan tyde på at han har rett:

Arendal viser seg nemlig å ha en førstehåndsomsetning pga reiseliv i størrelsesorden 300 millioner kroner., herav nær 200 innen varehandel. I tillegg kan en erfaringsmessig regne med 25-30%, altså 75-90 millioner kroner i ringvirkninger, da de ansatte innen handel og reiseliv mv. bruker en god del av inntektene sine i Arendal. Dette gir samlede kommunale skatteinntekter på rundt 8 millioner i året. La oss si at et vedtak om bygging av kanal, direkte og indirekte, vil føre til 3-5% økt vekst i reiselivs-omsetningen - et nøkternt anslag, da prosjektet uten tvil vil vekke stor nasjonal og internasjonal oppsikt!

Beregningene tyder da på at

FRA KANALBYEN DELFT, CA. 30 MINUTTERS KJØRING FRA AMSTERDAM. ET BESØK VERDT FOR DEG SOM HAR LYST TIL Å FÅ EN FORSMÅK PÅ KANALBYEN ARENDAL.



kommunen kan bidra med 4-5 millioner kroner til kanal-prosjektet, og allikevel fra første "spadestik" ha flere penger igjen til andre formål. Forutsetningen er at kommunen øker sitt låneopptak tilsvarende. Prosjektet vil føre til økte skatteinntekter som dekker renter, avdrag og driftsutgifter og vel så det, altså en brukbar avkastning for kommunekassen. (Når det er sagt, skal det vel også bemerkes, at herved er også etpar spesielle næringsgrener utpekt som "leteområde" for private bidrag!)

Slik kan Arendal komme på offensiven - noe andre kommuner også har klart: Trysil

med sine 7500 innbyggere har tilsammen brukt netto ca 8 millioner av kommunekassen i reiseliv over ti år. I et reiseliv som endatil er klart mere sesongpreget enn vårt. Dette har utløst en vekst i sysselsettingen på over 10%, årlig. Reiselivsnæringen i Trysil har kvinnedominans og 60% er ufaglærte, for egen del tør jeg anta at man også nytter adskillig ung arbeidskraft....

Med adresse til våre næringsinteresserte fylkespolitikere, kan det til slutt friste å minne om følgende kjennsgjøring: reiseliv gir meget god geografisk spredning av inntektene!

KOMMUNAL LØNNSOM INVESTERING I REISELIV, 4 MILL.

REISELIVSGENERERT OMSETNING I ARENDAL, 375 MILL.

ÅRLIG KOMMUNESKATT GJENNOM REISELIVET, 8 MILL.



# Det vil nytte i Arendal også

AV ERLING OKKENHAUG, ALLGRØNN

Oslo feirer vi nå at Byrådet har fått planene om en containerhavn på Filipstad tilbake fra Miljøvernminister Thorbjørn Berntzen. Vi var nær ved å få en total vansiring av Oslos mest sentrale sjøfront.

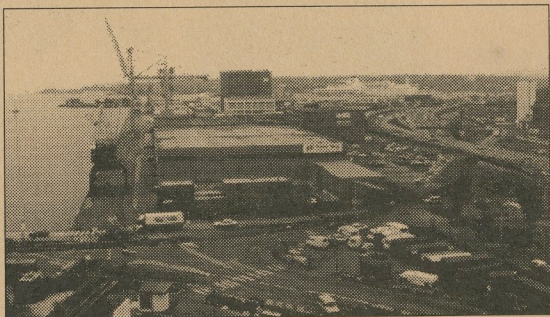
Byens politikere har ikke vært til å rikke av frykt for å tape ansikt, og måtte presses til fornuft i siste liten.

Sist sommer åpnet Dale-Gudbrands Gard på Hundorp. Også dette var et innspill fra Allgrønn, nært beslektet med kanalidéen i Arendal; stedsutvikling basert på kulturhistoriske kjennsgjæringer. Også her ble politikerene invitert til å gå med på et prosjekt som var nødvendig for å opprettholde stedets identitet. Etter noen runder lot politikerene seg vekke.

Arendal har fått samme medisin. Ved hjelp av lokale krefter ble kanal- idéen til et Kanalselskap med en fantastisk oppslutning. Arendal er sannsynligvis idag Norges eneste by med en forening med det formål å fremme en byplan. Skulle prosentvis like mange av Oslos innbyggere arbeide for sin byplan

som det er medlemmer i Kanalselskapet i Arendal, ville ikke medlemsmøtene engang få plass på Ullevål Stadion. En slik trøkk ville nok skremt betongen av Oslos politikere.

Utbyggingen av Filipstadkaia



*Skulle prosentvis like mange av Oslos innbyggere arbeide for sin byplan som det er medlemmer i Kanalselskapet, ville ikke medlemsmøtene engang få plass på Ullevål stadion. En slik trøkk ville nok skremt*

*betongen av Oslos politikere.*

ble imidlertid stoppet av en håndfull mennesker. Vi vet at Arendal har flere lokalpatrioter enn Oslo. Hvorfor tar ikke da Arendals politikere det brede ønske om en et sentrumsmiljø med kanaler på alvor? Hvorfor velges ikke en offensiv strategi for Arendals identitet?

Det ser ut til at våre folkevalgte etter å ha brukt så lang tid på å opparbeide seg makt og posisjon, har vært mer opptatt av å hygge seg med denne enn å ta imot fornuftige innspill i samfunnsutviklingen. De med

politisk makt i Arendal er muligens tilbakeholdne i forhold til idéer de ikke har unnfanget selv. Men det er Arendal selv og dens befolkning som er eiere av kanal- idéen. Det er synd at den ikke er beskyttet, for den blir til enhver tid truet av særinteresser som påstår å handle på vegne av helheten.

Vi savner generøsitet for Arendal hos sentrale ledere i byen. Generøsiteten som forstår at man ikke kan tviholde på makt for å holde igjen

utviklingen. Generøsiteten som takker byens ildsjeler for at de orker å kjempe for Arendals verdier. En kamp som ettertiden har berømmet bl.a. gjennom Tyholmenbevaringen. En kamp som vil fortsette, og som uansett vil vinnes, fordi den er basert på nettopp.....det generøse.



# Vil kanalen bedre ungdomsmiljøet i Arendal sentrum?

AV BJØRN ALTENBORG

SOM BEBOER PÅ KANALPLASSEN OG SOM POLITIMANN I ARENDAL, VIL JEG I FORLENGESEN AV GATEVOLDSDEBATTEN KNYTTE NOEN BEMERKNINGER TIL ØNSKET OM Å GJENÅPNE KANALEN MELLOM POLLEN OG KITTELSBUKT.

Det kan vel ikke herske noen tvil om at menneskene trives best i pene og myke omgivelser. Vi blir blide og omgjengelige, og tanker om å begå hærverk mot omgivelsene blir fjerne. Vi kjenner alle tilfeller hvor hus fraflyttes og forfaller begynner. Vi kjenner likeså menneskets lyst til ytterligere å fremskynde forfall. Ungdommelig hærverk mot slike hus, bunner kanskje i et udefinert behov om å fjerne det stygge...

Kan vi trekke noen sammenligninger til deler av Arendal sentrum? Den golde asfaltørkenen på Sanden gjør ikke noens sinn særlig blidt. Knusing av flasker, pissing og slossing, er aktiviteter som er lettere å gjøre her enn i et byområde med gress, blomster, trær og vannspeil.

Byens myndigheter har selvfølgelig engasjert seg i voldssakene som gir Arendal dårlig rykte. Skal vi bli kvitt dette imaget på relativt kort tid, må det handles raskt fra bystyrets side. Sett igang noe positivt som

**Husk kontigenten i Kanalselskapet!**

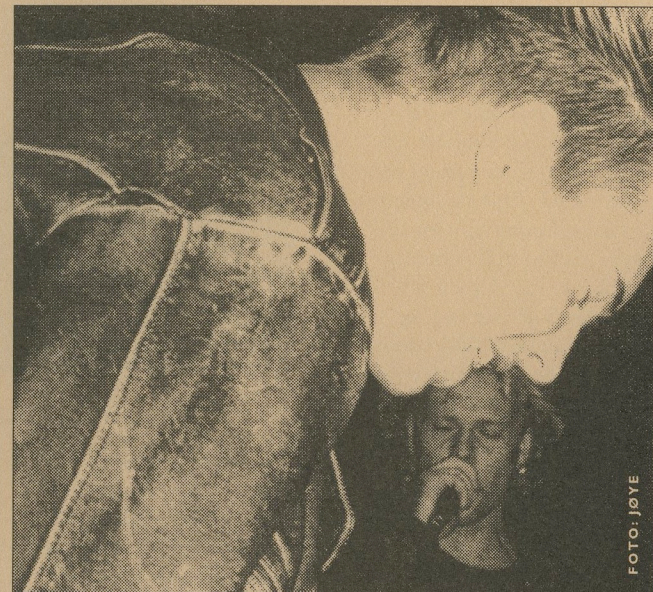


FOTO: JØVE

høres landet rundt. Næringslivsfolk flytter ikke til en by som omtales negativt i media. De flytter heller ifra.

Det er ingen enkeltløsning på Arendals problemer, men vi løser iallefall ikke psykososiale problemer i et kaldt og lite

menneskelig miljø. Start gravning av kanaler nå! Gi de unge en by de kan være stolte av. Gi de et sentrum som smiler, med kanaler, broer, trær og blomster. Vis de et bystyre med fremsynthet, som viser at de tar byens problemer på alvor.

Som medlem i **Arendal Kulturforum** vil du være med å styre utviklingen i Arendal Sentrum. Mange spennende arrangementer i løpet av 1994. Ring 370 25 933 og få tilsendt informasjon!