

## Skaff deg din egen forprosjekt-rapport!



Nå kan du skaffe deg ditt eget eksemplar av Forprosjektrapporten til kostpris. Send inn vedlagte kupong til:  
 Kanalselskapet for Arendals Bymiljø, Vesterveien 6, 4800 Arendal  
 og du vil få Forprosjektrapporten tilsendt for kr 100,- + porto.  
 Ja, takk jeg ønsker ..... stk rapport/er.

Navn: .....

Adresse:.....

# KANALPOSTEN



Layout: Innoventi. Tekst: Anita Mørland, Odd Skaug Syvertsen og Olav Hildeskor

## Forprosjektrapporten udelte positiv til kanal.

Selv om man leter grundig hele rapporten igjennom, er det nærmest ikke mulig å finne negative konsekvenser av betydning dersom kanalprosjektet realiseres. Det konkluderes med at trivselen til dem som ferdes i byen blir bedre, næringslivet vil tjene på det, byens renomme vil få en annen dimensjon, og byen vil få et betydelig fortrinn framfor de andre "hvite byene" langs kysten. Bl.a. har Asplan Viak gjort en grundig jobb, og trukket inn ekspertise på

mange områder. Det har til og med blitt gjort modellforsk på SINTEF for å undersøke strømningsmønsteret i kanalen. Asplan Viak har lagt ned betydelig mer ressurser enn de har fått betalt for nettopp for at alle de sidene som lå i premissene for forprosjektet skulle bli belyst så grundig som mulig. All honnør til dem for en kjempejobb!



## Innhold:

- Side 2: Situasjonsrapport
- Side 3: Smøretur  
Vedlikeholdskostnader
- Side 4: Medias Fokusering
- Side 5: Hvis viljen er der kan pengene skaffes  
Byplanpris  
Utstilling på Lindveske Hus
- Side 6: Arendal med kanaler
- Side 7: Arendal med kanaler
- Side 8: Forprosjektet vel i havn
- Side 9: Forprosjektet vel i havn
- Side 10: Vakre broer  
Flaskepost
- Side 11: Kanalsakens støttere
- Side 12: Skaff deg din egen rapport



### Kjære medkanalister

Nå gjelder det!

Ja, nå er året kommet da en avgjørelse blir tatt om Arendal skal bli kanalby. I 1996 vil avgjørelsen falle om kanalidéen vil bli gjennomført, og evt. når. Forprosjektet fra Asplan-Viak er nå lagt fram, og konkluderer entydig med at kanal er bra for Arendal. Hva er så den videre prosessen? Det raskeste vi kan håpe på, er at beslutning/finansiering/prosjektering av kanalen kan gjøres i løpet av de neste 2 årene. Når parkeringsanleggene på Gassverktomta og under Høyveien står ferdige, sannsynligvis i 1998/99, kan kanalen straks påbegynnes, og være ferdig til år 2000. En skikkelig tusenårs-gave til byen! Men her er det mange skjær i sjøen, og særlig er de av økonomisk art. Arbeidet med forprosjektet har medført at visse justeringer er gjort med

vannspeil og kanalløp. Vi har måttet tilpasse våre planer til Veivesenets krav, og ønsket om mer landareal foran Rutebilbygget. Da ideen kom opp om kanal første gang, var ikke den oppjusteringen som nå har skjedd i Pollen påtenkt. Etter det store arbeidet som er nedlagt rundt Pollen og i Kirkegaten, er det klart at området rundt Pollen vil forbli tyngdepunktet for underholdning og fritidsaktiviteter. Dermed er det ikke aktuelt for vannspeilet foran kirken å gjøre Pollen rangen stridig. Vannspeilet blir noe mindre enn vi opprinnelig foreslo, og øya vi tidligere hadde tegnet inn, faller bort. Likevel blir det et svært attraktivt vannareal med sin egen sjarm. Det har vært viktig at vi tilpasser vårt opprinnelige forslag til andre aktuelle utnyttelsesønsker for bykjernen. Utformingen synes klart å ha vunnet på denne nøyere gjennomgangen av hele prosjektet. Nå står den politiske behandlingen foran oss. Den vil nok ta litt tid, men bystyret vil etter diverse høringer få hele prosjektet framlagt. Selv om det forrige bystyret ønsker et kanalprosjekt, vil ofte andre dagsaktuelle saker ha innflytelse på utfallet av denne behandlingen. Som resten av landet har også Arendal i svært lang tid fokusert på omsorgssektoren, og som vanlig er i et av verdens rikeste land, er det penger alle snakker om. Det kan synes som om vi mangler penger til det meste, og da

kan det for noen føles van(n)vittig å bruke penger på slik luksus som å gjøre det trivelig og pent rundt seg. Det er riktig at kanal gir byen karakter og blir menneskevennlig, men den er en investering i markedsføringen som skal gi økte inntekter i både kommunale og private kasser. Det dreier seg altså om å bruke penger for å skape grunnlag for å tjene flere penger enn det som blir investert. At store deler av næringslivet ser med positive øyne på kanalidéen, tyder på at det ligger inntekter på regionen dersom Arendal blir fokusert positivt både nasjonalt og internasjonalt. Bøygen blir at finansieringen må være slik at prosjektet lar seg gjennomføre på investeringsiden for kommunen. Derfor forutsetter det en høy andel av statlige penger, og at deler f.eks kommer i form av tusenårsjubileumsgaver fra næringslivet. Med denne siden må det jobbes en god del i tiden framover dersom kommunen tar inn kanalidéen i sine framtidige planer for sentrum. Som leder for vår forening takker jeg alle dere medlemmer som trofast har støttet arbeidet til styret, og håper dere gir oss tillit i det stykke arbeid som står igjen før politikerne tar avgjørelsen.

Odd Skaug Syvertesen

forprosjekt-rapporten på. Verken Asplan Viak eller Kanalselskapet fant vektige argumenter i rådmannens ensidig negative innstilling. Så en oppklaringsrunde vil klart bare styrke kanalsaken. Vårt håp er at formannskapet skal komme med en positiv innstilling overfor bystyret, og at bystyret vil konkludere med at kanal vil være positivt for Arendal. Vi håper det kan

innstilles på å gå videre med planene slik at finansierings spørsmålet kan utredes. Det må gjerne stilles konkrete krav til finansieringsandel utenom kommunale midler. Da vil vi omsider kunne få svar på om kanalen lar seg finansiere ved hjelp av andre midler enn kommunens.

### Situasjonsrapport.

Selv om rådmannen gjorde sitt "beste" for å legge kanalsaken i en skuff for all fremtid, ville ikke formannskapet være med på et så dramatisk endelikt for kanalsaken. Det ble derfor besluttet at Asplan Viak skulle inviteres til en oppklaringsrunde for å belyse de punktene rådmannen hadde kritisert

### Kanalselskapet tilbyr smøretur!

Det er helt sant som det sto å lese i avisen for en tid tilbake at Kanalselskapet tilbød formannskapet smøretur til Århus. Dette er nå blitt offentlig bekreftet av medlem av styringsgruppa for forprosjektet, Dag Boman. Han kunne avsløre at vi også har hatt en smøretur tidligere, der representanter for Teknisk etat, Teknisk hovedutvalg, styringsgruppa og Asplan Viak var med.

Kanalselskapet bidro da med finansiering av en del av kostnadene til turen. Men den egentlige smøring- en bestod av at, alle deltagerne smøre sin egen mat i de campinghyttene vi var innlosjert i for å gjøre turen så billig som mulig. Så det er helt riktig som formannskapsmedlem Erik Fløystad (Sp) så harmdirrende hevdet i formannskapet: Kanalselskapet driver med smøring!!

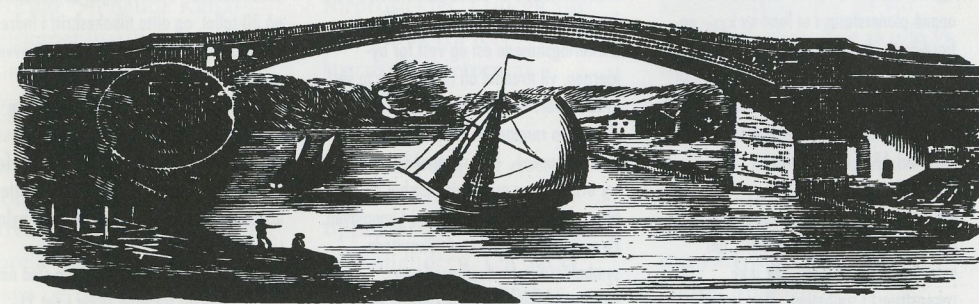


### Rimelige vedlikeholdskostnader!

En kanal vil påføre kommunen minimalt med årlige utgifter til renhold og vedlikehold. En telefon til bygartneren avklarte at kommunen har ett årsverk øremerket til å vedlikeholde beplantningen i de grøntarealene byen har i dag, ca kr 200.000.

I tillegg kommer betydelig utgifter til blomsterløk, maskinelt utstyr o.l. D.v.s. at Arendal har i dag større utgifter til å vedlikeholde de relativt få grøntanlegg som finnes i sentrum enn kanal vil gi dem. Det er helt klart at en stor del av arealene i Arendal sentrum må om-

arbeides til annet enn biltrafikk i fremtiden. Dersom det skal anlegges mer grøntanlegg som parker o.l., kan kommunen se fram mot betydelige kostnader i de påfølgende årene. Vedlikeholdet av en kanal er i forprosjektet stipulert til 185.000 kr pr år.



## Medias fokusering på Kanalideen

Spesielt etter at forprosjektet forelå har det vært mye omtale i media. Det være seg lokal- og riksmidia. Ideen om kanalisering av Arendal settes i flere synsvinkler og

perspektiver. Dette er sunt og bra. Alt fra beboere i Arendal, lokalpolitikere, sentralpolitikere, utflyttede Arendalitter til rikskjendiser har uttrykt sine meninger. Vi gjengir her et forkortet utdrag av

Dagbladet 28. februar '96. Artikkelen er ført i pennen av Jan Carlsen. Med 4 fargers illustrasjon fikk artikkelen overskriften:

## Kanalbyen Arendal gjenoppstår

Mens fjordstredet Oslo bestreber seg på å utsette sitt maritime særpreg ved å reise arkitektoniske berlinmurer mellom bebyggelsen og sjøkanten, viser Arendal vei i vår byplanlegging med kanalbyens gjenoppståelse.

Prosjektet er en seier for miljøtenkning og de estetiske verdier i norsk byggeskikk, og bør straks tildeles statlige midler slik at visjonen kan realiseres.

For ildsjelene i Miljøverndepartementet og Kulturdepartementet må Arendal kommunes nyskapedokument "Forprosjekt for kanaler i Arendal" være gefundenes fressen. Dette er en fornyelsesplan som lever opp til de målsettinger statsråd Åse Kleveland og hennes aktive stab har skissert for utviklingen av miljøbyer og vakre omgivelser.

Syv år etter at tanken om en gjenåpning av kanalene ble lansert, er konsept som førte til dannelse av Kanalselskapet For Arendals Bymiljø, presenteres et faglig stykke arbeid som trolig vil vekke internasjonal oppsikt.

Og helt sikkert er det at kanalplanen vil oppnå pionerstatus i et land av kyst- og fjord-byer. Som gjennom hele dette århundret - fra jernbanens storhetstid til kontorghettens og bybilismens epoke - har glemt det man kunne kalle vannkunstens ABC i byggingen.

### Rutebilstasjonen

Det opprinnelige kanalsystemet i bosettingen på "de syv holmer", der ladestedet vokste fram, blir ikke rekonstruert i sin helhet. Men hovedtrekkene er beholdt i rehabiliteringen,

som strekker seg fra Kittelsbukta i vest, via plassen mellom mellom kirken og den famøse Rutebilstasjonen, til populære Pollen på østsiden av Tyholmens tradisjonsrike trehusbebyggelse. Seks bruforbindelser forbinder Tyholmen med byens sentrum over kanalene, fire er kjørbare og to reserveres for gangtrafikk. Et større "vannspeil" anlegges foran kirken, mot det grønne og monumentale byrommet, som i planen døpes Kirkeplassen. Dette var åstedet for bussoppstillingen og kiosktilværelsen som ble landskjent takket være "Lille lørdag", regissert i et asfaltert ingenmannsland som i tiår etter tiår har preget Arendals sentrumsliv.

Enkelt sagt sørger kanalløsningen for at Aust-Agder fylkeshovedstad omsider blir den sørlandsby stedet var ment å være fra naturens og kulturarvens side. Og det er slett ingen nostalgi og waterfrontromantikk som ligger til grunn for prosjektet.

### Livet mellom husene

Med innvielsen av Blødekjærtunnelen nord for sentrum i fjor, og de to påtenkte parkeringshusene øst og vest for bykjernen, vil Arendal bli i stand til å ta sin urbane storstue i besittelse igjen. Det skapes en ramme for et mangfoldig liv mellom husene. Nye spennende arenaer for offentlig og privat virksomhet blir tilrettelagt langs Den Blå Trasé i kanalbyen. En ny identitet, med stedstilknyttede symbolverdier for fastboende og besøkende, kan byens næringsliv så vel som dens befolkning nå se fram til. Den

moderne farsopt som herjer i alle norske bysamfunn i dag, etableringen av kolossale kjøpesentre utenfor tettstedene, er en tendens som i høy grad også truer Arendal. Men med dette kommunale tiltak tilbys en motgift som utvilsomt vil ha en legende og stimulerende virkning. Det var en bragd i vår nasjonale byggkunst at trehusene ble bevart i 70-årene. Nå på 90-tallet vil en ny suksess kunne innkasseres med denne kanalideens gjennomføring.

### I Norsk Forms ånd

Kanalplanen er inspirert av forbilder som Århus og den tyske byen Papenburg, hvor historiske vannveier er gjenskapt. Og med Norsk Forms aktuelle program "Handlegatens ansikt" i ryggen, en behørig holdningskampanje rettet mot de parasittiske varehusene langs motorveiene, skulle alt ligge tilrette for en vellykket snuoperasjon i Arendals byregulering.

Et nytt "nordisk Venezia" vil se dagens lys hvis de lokale politikerne kjenner sin besøkelsestid. Gjenfyllingen av kanalene på 30-tallet, og ditto tilbakeskritt i indre Kittelsbukta i 1949, førte Arendal på avveie som kyststed i miljømessig forstand. Sørlandsbyens gjenoppstandelse står og faller med økonomien, slik er samfunnsbyggingens vilkår. La oss derfor håpe at kommunen og fylket og de rette instanser i statsapparatet griper den gyldne sjansen man her får servert. En byplantriumf vil i så fall finne sted når kanalinitiativet sjettes tidlig i det 21. århundret.

## Hvis viljen er der kan pengene skaffes!

Kanalselskapet har klokke-tro på at kanalen kan finansieres med store tilskudd av statlige midler. Vi har i en årrekke hatt god kontakt med bl.a. Miljø- og Kulturdept., Riksantikvaren m.fl., og vi har fått klare signaler om at statlig deltakelse absolutt er aktuelt. Men, som et høyt plassert politisk tillitsvalgt sa det: "Arendal må oppriktig be om finansieringshjelp, for vi kan ikke kaste pengene etter byen!" Aktuelle midler er de som allerede er satt av og øre-

merket til bymiljøtiltak. Andre byer ellers i landet vil få disse pengene hvis ikke Arendal er med å kjempe om disse. Det kan også godt tenkes at Staten vil gi Arendal et håndslag ved å sette av ekstraordinære midler på statsbudsjettet for å få realisert et godt bymiljø med kanal. Andre byer i utlandet som har gjort liknende bymiljøgrep med kanaler, har også fått støtte fra næringslivet. Her i Arendal har de som driver næringsvirksomhet i sentrum stor tro på at

kanalen vil bety merinntekter på flere områder. En annen kilde til midler er ledige tomtearealer som vil bli liggende inntil kanalen. Her vil verdien økes betraktelig, noe som vises i land som har tradisjon med kanaler. Verdien av eiendommer som ligger inntil kanal i Nederland har f.eks. dobbel verdi i forhold til dem som ikke har vann ved siden av seg. Vår påstand er derfor at hvis viljen er tilstede, så kan pengene til kanal skaffes!

## Kanalselskapet fikk byplanpris

Kanalselskapet ble den 20. februar i år tildelt Agder Bolig- og Byplanforenings Byplanpris for 1996. Kanalselskapet fikk prisen

på grunn av langvarig og iherdig innsats for et prosjekt de tror på - foreningen har ikke tatt stilling til for eller imot kanal. Agder

bolig- og Byplanforening ønsker å stå sentralt i samfunnsdebatten i Agderfylkene.

## Kanalselskapets utstilling på Lindveske Hus

I tidsrommet 17. til 25. februar '96 hadde Kanalselskapet utstilling i Lindveske hus for å i større grad synliggjøre kanalideen. Bakgrunnen for utstillingen var å synliggjøre Forprosjektet for Kanal i Arendal. Selve forprosjektet forelå for nærmere gjennomsyn og for salg. Sentralt på utstillingen var en ny modell

av Arendal etter forslag fra forprosjektet. I tillegg var det utdrag fra forprosjektet i større plansjeformat. Utstillingen var godt besøkt av vel 300 personer. Hovedsakelig var dette kanaltilhengere som ville oppdatere videreutviklingen av Kanalideen. Og det er viktig - vi er alle ambasadører for kanalisering av

Arendal. Det var noen kanalmotstandere på vår utstilling, men dog skulle vi nok ønske at det kom flere. Vårt inntrykk fra de årene vi har kjempet for kanal, er at de fleste kanalmotstandere ikke vet nok om prosjektet. Ved ytterligere informasjon om våre ideer har mange endret oppfatning.



Kittelsbukta

Sanden

Indre Poll

Tyholmen

Nedre Tyholmen

Pollen

## Forprosjektet vel i havn

Den 13. juni 1994 fattet Arendal formannskap følgende vedtak:  
"Formannskapet foreslår at kommunen i samarbeid med Kanalselskapet søker iverksatt et forprosjekt. Forprosjektet må få fram de økonomiske og byplanmessige sider i bred betydning. Saken fremmes igjen for formannskapet til økonomisk dekning av forprosjektet. Prosjektet bør inneholde en handels-/trafikk-analyse. Strømforholdene i havnebassenget må også nøye vurderes. Formannskapet ber om at de økonomiske konsekvenser av forprosjektet behandles av Arendal bystyre før det taes stilling til det videre arbeidet."

Forprosjektets innhold ble definert som følger:  
"Forprosjektet skal avklare det som både tilhenger og motstandere mener er nødvendig for å kunne ta endelig stilling til hvorvidt selve kanalprosjektet vil være gjennomførbart.

Arendal bystyre vedtok den 20. mars 1995 å inngå kontrakt med ASPLAN VIAK SØR som konsulent for forprosjektet, under forutsetning av at Kanalselskapet dekket halvparten av kostnadene. Formannskapet nedsatte følgende styringsgruppe for prosjektet:

Formann: Dag Bomann (Medlem av bygningsrådet)  
Ivar Gundersen (formann i bygningsrådet)  
Kitty Ottersland (medlem i bygningsrådet)  
Odd Skaug Syvertsen (Kanalselskapet)  
Olav Hildekor (Kanalselskapet)  
Sekretær: Alf E. Tengs (ass. teknisk sjef)

### SAMMENDRAG AV FORPROSJEKTET:

#### Kapittel 1

##### Bakgrunn

Konsekvensvurderingen av kanalprosjektet må ta utgangspunkt i de føringer som er nedfelt i andre planer for området. Aktuelle planer er:  
1: Gatebruksplan for Arendal sentrum (1993)  
2: Kommunedelplan "Arendal - sentrum med miljø og trivsel" (1993)

##### Formålet med prosjektet

er å avklare de økonomiske og byplanmessige konsekvenser av en kanal. Det er vanskelig å vurdere kanalprosjektets byplanmessige virkninger fordi det er uklart hva man kan sammenligne med. Dagens sentrum er "grått" og preget av midlertidigheter, og hvor reguleringsplan for Sanden-Rutebilstasjonen og utbygging av p-hus vest under

Høyveien ikke er avklart.

Under omtale av byutvikling og nasjonale/inter-nasjonale trender pekes det på at synet på by-sentrum og de oppgaver det skal fylle er under stadig endring. Perioden hvor bilen "stod i sentrum" erstattes nå av en trend der "mennesket er satt i sentrum". Nasjonalt og internasjonalt er det en satsning på bymiljø og estetiske kvaliteter. Bruk av vannspeil og "vannfronter" er en trend i denne sammenheng.

#### Kapittel 2

##### Utforming av kanal

Kapittelet 2 tar opp forholdet til den "historiske kanal" og beskriver forslag til utforming av kanalens ulike partier og broer.

Pga kanalens tidligere utforming, materialbruk og byens endrede struktur, finner prosjektgruppa det naturlig å designe kanalen slik at den er tilpasset dagens byplanmessige situasjon som en del av byens uterom og plasser. Ved valg av materialer til kanalkanter og belegget er det lagt vekt på steds-tilpasset materialbruk: Materialene som er valgt har spesiell tilknytning til Arendal, det være seg historisk materialbruk eller det som passer inn med dagens bymiljø

Sentralt i kanalløpet, foran kirken, foreslås det et større vannspeil. Vannspeilet gjør at kirken kan speile seg i kanalen. Nærmere Rutebilstasjonen er det foreslått en plass med et tilhørende basseng. Et slikt basseng vil gi muligheter for en annerledes type kontakt med vann enn det kanalene kan gi. Her kan barn vasse, leke med små båter mm.

Bassenget kan også styres med en vannskulptur/fontene som gir liv og lyd til vannflaten. Vinterstid kan bassenget sprøytes og benyttes som skøytebane (jfr. "Spikersuppa" i Studentertunden, Oslo).

Kanalpartiet ut mot Pollen gis en høy status og opparbeides med natursteinskanter. Mot Kittelsbukt får kanalen et enklere preg med kanter i betong og tre.

Forbindelsen til Tyholmen ivaretas med i alt 6 broer, hvorav 4 bruer er i betong og er kjørbare, mens 2 bruer er rene gangbruer i tre.

#### Kapittel 3

##### Byplanmessige konsekvenser av kanal

- I kapittel 3 omtales dagens trafikksituasjon i forhold til hovedveinet, innfartsårer, bygater,

gågater, gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk. Konsekvenser for trafikkmønster og tilgjengelighet for de ulike deler av sentrum vurderes.

- Åpningen av Blødekjør-tunnelen for gjennomgangstrafikk øst-vest har redusert trafikken inn til sentrum betydelig. En viktig del av begrunnelsen for dette prosjektet har vært hensynet til sentrum. Forholdene er nå lagt til rette for en omfattende miljømessig opprusting av sentrum på fot-gjengernes premisser.

- Gatebruksplanen baserer seg på en fremtidig løsning av parkering i sentrum med hovedtyngden lagt inn i P-anlegg øst og vest. Anlegg øst for 440 biler er under bygging, mens anlegg vest er under prosjektering, antatt plass til 660 biler.

- Kanaltraseen krysses nå kun av trafikk til og fra Tyholmen og Kittelsbukta. Prosjektet foreslår en omlegging som innebærer at Peder Thomassonsgate benyttes som adkomst til Tyholmen. Dagens vei-forbindelse med rundkjøring og vei fram til Kirkegaten/Kirkebakken foreslås fjernet. Denne løsningen medfører økt belastning på krysset Malmbrøygen/Vestegate.

- Oppgraving av kanal langs Vesterveien innebærer at denne må forskyves 10,5 m mot nord (inn på Sanden-området).

- Det foreslås en omlegging av kjøremønster for busstrafikk slik at bussene ikke lenger har behov for å kjøre rundt Rutebilstasjonsområdet. Antallet busstopplingsplasser endres ikke.

- Sykkeltrasé fra vest er lagt inn i prosjektet.  
- Det er pr. i dag vanskelig å anslå effekten av de ulike planer som foreligger for sentrum. På denne bakgrunn konkluderes det med at følgende tiltak i sentrum bør være gjennomført og utprøvd i praksis før kanal etableres:

- Bygging av p-hus vest
- Flytting av bensinstasjon ut av sentrum
- Forlengelse av Frilømsgaten som gågate/gate tun over til Arena
- Gatebruksplanen gjennomført med sanering av mark-parkering
- Omlegging av kjøremønster for buss og fjerning av rundkjøring med arm til Kirkegaten/Kirkebakken

- De arealene som kanalen beslaglegger er i dag i offentlig eie, med unntak av et lite parti på hjørnet av Sparebanken Sør (som i dag benyttes til gateareal). Kanalprosjektet medfører derfor ikke behov for grunnerhverv eller ekspropriasjon.

- Arendal sentrum har arealknapphet. Kanaltraseen

legger imidlertid ikke beslag på arealer som er foreslått til utbygging. Kanalen vil gå gjennom områder som i dag hovedsakelig benyttes til trafikk og parkering.

- Kanaler og vannspeil ansees å ha større attraksjons- og opplevelsesverdi enn tradisjonelle park/plass-arealer. Det reises spørsmålet om det er behov for ytterligere store plasser/parker, fordi disse kan komme til å konkurrere ut etablerte områder som Kanalplassen og Torvet. En kanal vil konsentrere menneskelig aktivitet til arealer langs og ved kanalen. Dette vil trolig oppleves mer trivelig og folksom enn store plasser og parker.

- En kanal vil gi Arendal sentrum en klar identitet, noe som vil bli husket og som vil bli omtalt: "Arendal - ja det er jo byen med kanalene det".

Mange byer og steder leter etter et motiv eller en idé som de kan profilere seg på. Arendal kan finne en slik identitet i sin egen historie. Arendal har vært kanalby og sjøfartsby. Kontakten med sjøen var det som ga grunnlaget for bydannelse. Opplevelser og særpreget i bykjernen er det som gir byen identitet. Identitet gir stedstilhørighet og kanskje også stolthet.

#### Kapittel 4

##### Næringsmessige konsekvenser av kanal

Kapittel 4 tar for seg en enkel drøfting av de næringsmessige konsekvenser ved en eventuell gjenåpning av kanal i Arendal. Prosjektet vurderer effekter av en gjenåpning for de næringer som en kanal vil få konsekvenser for (reiselig, varehandel og service). Gjenåpning vurderes i relasjon til de ulike utviklingsstrekk som fremkommer av dagens situasjon i og omkring Arendal. Rapporten bygger på noen viktige forutsetninger:  
- De parkeringsplasser som blir borte i sentrum ved en kanalåpning etableres i nær tilknytning til sentrum og slik at disse parkeringsmulighetene faller lett vint å benytte fra alle hovedårer inn mot sentrum og at adkomsten til Tyholmen ikke forverres.

Arendals sterke og svake sider viser at det ligger elementer av ulike framtidbilder for sentrum i årene som kommer. Et alternativ er at store deler av varehandelen trekker ut av byen til senter-dannelser der, slik trenden er for mange norske byer. Et annet alternativ er at man ved å iverksette motiltak klarer å opprettholde/videreutvikle en aktivitet i sentrum. Et tredje alternativ er at sentrumsaktiviteten opprettholdes, men får en annen karakter og et annet innhold enn den har

idag. Hvilken effekt vil en kanal ha med slike framtidalternativer - gitt de ambisjoner som er nedfelt i kommunens næringsplan? Prosjektet trekker følgende konklusjoner:

- Kanalen vil ikke gi noen negative konsekvenser for næringslivet i sentrum.
- Kanalen kan gi sentrum en visuell fokus som i næringsammenheng vil kunne få en symbol-effekt, dersom den brukes riktig.
- Kanalen kan være en utløsende faktor for produktutvikling i reiselivssammenheng.
- En gjenåpning av en kanal kan være en utløsende faktor for å styrke profilen - et viktig blikkfang - ikke minst ute i markedet.

#### Kapittel 5

##### Tekniske løsninger og konsekvenser

Kapittelet 5 omhandler temaene vann og avløp, el- og telekabler, vannkvalitet og vanngjennomstrømming, geotekniske forhold, konstruksjons-prinsipper og materialbruk for kanalkanter, brukonstruksjoner, byggefase og materialbruk for landarealer. Eksisterende vann- og avløpsledninger krysser kanalen på 4 steder. Deler av dette systemet må omlegges uavhengig av kanal-prosjektet. Prosjektet foreslår omlegging av ledningsnett som innebærer traseer på hver side av kanalen ut til Kittelsbukt. Spillvannsledningen på nordsiden av kanalen må krysse under for å komme til eksisterende pumpestasjon i Kittelsbukt. Denne kryssingen foreslås etablert ved dykkerledning. Televernets lands- og utenlandsdekkende fiber-optiske kabel krysser kanalen på to steder. Omlegging av denne medfører relativt høye kostnader.

Et sentralt punkt i debatten om kanal har vært vannkvalitet. Kanalen og Kittelsbukt for gjenfyllingen hadde et dårlig rykte, mange husker fortsatt luktproblemene. Årsaken til dette ligger i det primitive kloakk- og renovasjonssystem som Arendal hadde på den tiden.

Vannkvalitet og gjennomstrømming er vurdert av SINTEF i Trondheim, delvis ved forsøk i laboratorium. Konklusjonen på dette er at det ikke vil være fare for lukt og tilslamming av kanalen, dersom en etablerer kunstig strømsetting ved hjelp av pumpe. En slik pumpe må gå ca. 1 time pr. døgn for å oppnå ønsket effekt. På grunn av kaldt vann på store dyp regner en ikke med å kunne holde kanalen isfri om vinteren.

Det antas ikke å være geoteknisk eller konstruksjonsmessige problemer med å etablere kanalkanter. Det foreslås ulike metoder (stølpunt og betong) og materialbruk (granitt, tre og betong) avhengig av fundamentering og ønsket utseende.

Byggetiden kan variere avhengig av hvor mye ressurser som settes inn, men vi har antatt at ca 1 1/2 år vil være en rimelig byggetid, lang nok til at byggetiden ikke blir prisdrivende.

#### Kapittel 6

##### Kostnadsoverslag - investering og drift

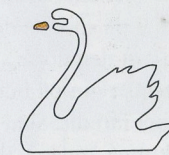
Kostnadsoverslaget er delt i to, ett for selve kanalen og ett for tilstøtende arealer.

Kanalkostnadene omfatter utgraving, kanalsider, broer, trapper og brygger samt det den medfører av omlegging av kabler, rør, gater mm. Kostnadene for opprusting av tilstøtende gater og plasser omfatter belegget, beplantning, basseng på "Kirkeplassen" og utemobler/utstyr. I begge overslagene er alle kostnader til prosjektering, rigg og drift av byggeplass, mva osv. innkalkulert. Kostnadene omfatter en komplett kanal med broer innenfor kanalens begrensning. Det er også medtatt som egen separat kalkyle å oppruste tilstøtende arealer til et nivå tilsvarende Kirkegaten/Pollen. I følge foreliggende forslag til reguleringsplan for Sanden/Rutebilstasjonen er det forutsatt at området mellom rutebilbygget og kirken skal opparbeides til byplass. Dette arealet er betydelig større enn plassen foran rutebilbygget i kanal-prosjektet.

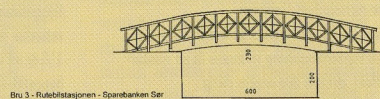
Kostnadene til opprusting av gater og plasser vil dermed bli betydelig høyere for en alternativ plan uten kanal.

Forventet projektkostnad for kanal, broer og omlegging av tekniske anlegg er kr 33 200 000.

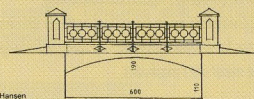
Forventet projektkostnad for tilstøtende gater og plasser avrundet kr 14 300 000. Driftskostnader for kanalen er stipulert til kr 185 000,- pr. år. Det er ikke foretatt en sammenligning mellom vedlikeholdskostnader for kanal og for park eller trafikkareal (søppelrydding, snøbrøyting, feiing, stell av plen- og plantefelt mm.).



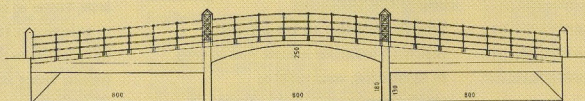
## Vakre broer vil pryde Arendal



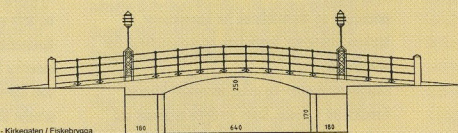
Bru 3 - Rudeblatstasjonen / Sparebanken Går



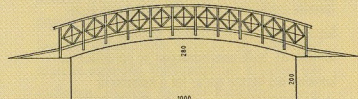
Bru 2 - Avena / K/S Hansen



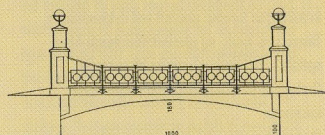
Bru 1 - Kirkeblatveien / K/S Hansen



Bru 6 - Kirkegaten / Fiskebygga



Bru 5 - Kirkegaten / Kanalplassen



Bru 4 - P. Thomassensgate / Kirkebakken

### Flaskeskuten

Mange motstandere av kanaler i Arendal har brukt mye energi på spørsmålet om hvordan den flotte skuta som er tegnet inn på bildet, er kommet inn dit. Skal bruene kunne åpnes? Skal

mastene kunne legges ned? Mange gode og mindre gode forslag er framkommet. Bare ikke dette at i 1996 finnes det kranbiler som meget lett setter en slik skute på vannet. Der kan den f.eks inneholde Turistinformasjon, fiskerestaurant, eller noe

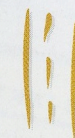
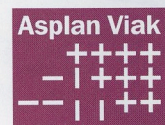
annet fantasifulle vi kan komme på. Den kan være et landemerke i bybildet, og passe svært godt inn foran kirken. Skuta kan kanskje være en kopi av en av byens første skuter? Hvem tar den ballen?

Vi takker disse firmaene for velvillig støtte i kanalsaken:

**SPAREBANKEN SØR**

**MCG**

**ERICSSON**



**Rygene-Smith & Thommesen AS**

Vi setter ikke kanaler opp mot gamle og syke!

Mange av dem som er i mot kanal bruker argumenter som at kanalen "spiser" av budsjetter som de gamle og syke får midler fra. Det er ikke Kanalselskapets hensikt å trumfe igjennom en kanal hvis mennesker må lide for det. De midlene som skal finansiere kanalen kommer fra budsjetter som er øremerket byforskjønnelse, og de midlene vil havne i andre byer hvis

Arendal ikke får dem. Dessuten tror vi kanalen er en investering som vil bety økte inntekter for Arendal, som igjen vil komme byens innbyggere tilgode. En kanal vil også føre til et bedre bymiljø og økt bruk av byen på kveldstid. Det har vist seg at flere voksne i byen på kveldene demper voldelige tendenser hos de unge.

