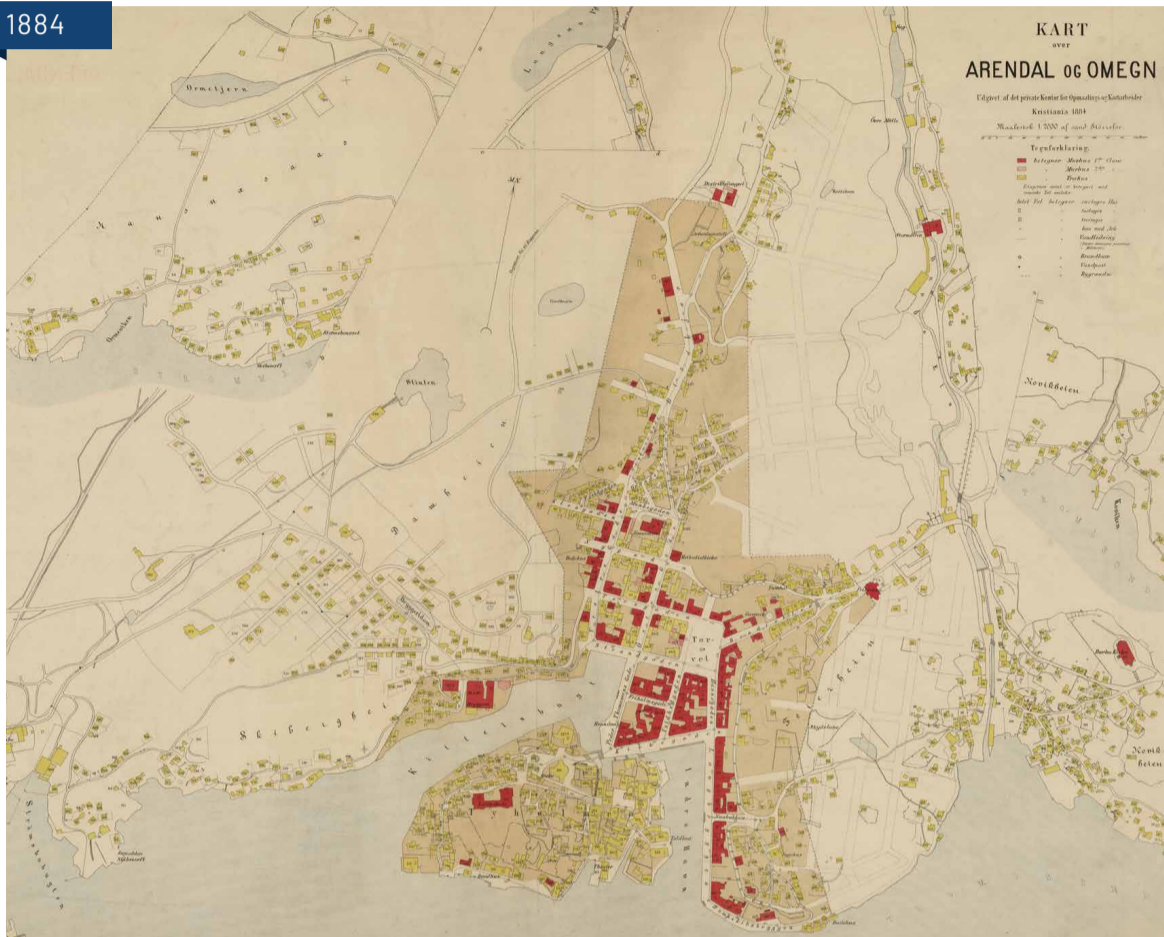




ARKITEKTUR OG BYPLANLEGGING GJENNOM 300 ÅR

SENTRUMSPLANER

1884



Reguleringsplan etter bybrannene i 1863 og 1868 med brede gater, utarbeidet av stadsingeniør Richard Arnold. Nedenes amt nr 18: Kart over Arendal med Omegn, 1884. Kart over Arendal med Omegn. Lit. Kontoret for private Opmaaling- og Kartarbeider. (2 Expl.) Kartverket. CC-BY-4.0

1924



Arendal som renessanseby med likhet til Venezia. Forslag til regulering fra arkitekt Kristofer Andreas Lange 1924. Billedkilde: Sånn var det Årbok nr. 26 2020, Arendal Historielag, Artikkel: Arendal - Planenes by, Haagen S. N. Poppe.

1924



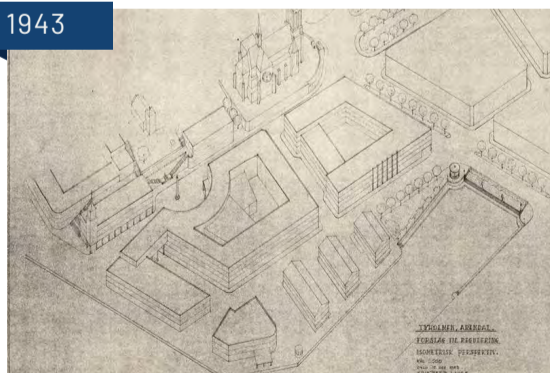
Perspektiv mot kirken fra reguleringsplan 1924 Kristofer A Lange. Aust-Agder museum & arkiv, KUBEN: KA0906-PK-VII, Arendal kommune Stadsingeniøren II, 329.

1943



Revidert planforslag av Kristofer Andreas Lange fra 1943. Aust-Agder museum & arkiv, KUBEN: KA0906-772o, Arendal kommune, Stadsingeniøren/Teknisk etat, Kart- og tegningsarkiv T09 L0010, Skisse over Tyholmens regulering, Kristoffer Lange, Kopi

1943



Revidert planforslag av Kristofer Andreas Lange fra 1943. Aust-Agder museum & arkiv, KUBEN: KA0906-772o, Arendal kommune, Stadsingeniøren/Teknisk etat, Kart- og tegningsarkiv T09 L0010, Skisse over Tyholmens regulering, Kristoffer Lange, Kopi

Arendal ble grunnlagt ut fra naturgitte forhold som lun havn, sentral beliggenhet langs sjøveien til og fra Østersjøen og ved utløpet til Nidelva med lokale naturressurser som tømmer og etter hvert jernmalm. Byen ble bygd på syv holmer, omgitt av fjell og åser. Husene ble til å begynne med plassert på holmene og områdene rundt; i sjøkanten dels på peler og kar ut i sjøen. Etter hvert som befolkningen økte og stedet vokste frem ble stadig flere områder mellom holmene fylt igjen. Gatenettet var krokete og til tider trange. Etter de store bybrannene på midten av 1800-tallet ble det innført murtvang og regulering av gatenettet i rette bredere gateløp og kvartaler. Etter de to bybrannene i 1863 og 1868 ble byens første reguleringsplan utarbeidet. Intensjonen i planene var å videreføre gate og kvartalsmønsteret utover Tyholmen og videre opp over heiene.

Selv etter krakket i 1886 og med overgangen fra seil til damp var det en optimisme i Arendal. Mange radikale forslag for utvikling av sentrum har kommet senere. Arkitekt Kristofer A. Lange fra Oslo tegnet forslag til Arendal som renessanseby med Venezia som ideal i 1924. Planen ble utviklet frem mot 2. verdenskrig. Også de lokale arkitektene Ugland & Thorne foreslo helhetlige sentrumsplaner fra 40-tallet.

Etterkrigstidens gjenoppbygging og tilrettelegging for et moderne sentrum med plass til biler, butikker, skoler og offentlige bygninger satte sitt preg på Arendal.

Økende plassbehov og press på arealene, særlig som følge av bilens inntog førte blant annet til at siste del av Kittelsbukta blir gjenfylt, og ny hovedvei fra vest, Vesterveien, etableres i 1953 for å bedre trafikkflyten inn til sentrum.

Krav om videre modernisering og sanering av gamle Arendal, Tyholmen, vokser utover 1960-tallet. 50-60-tallet var «saneringsplanenes» tidsalder der gamle og nedslitte bygninger ble revet for å gi plass til fremtiden. I 1961 kom Lov om sanering av tettbygde strøk. Loven bygget på et syn om at sanering best oppnås ved å sanere hele strøk. Loven gav bygningsrådet mulighet til å utøve skjønn.

Sterk, folkelig motstand får endret dette på 1970-tallet, og den gamle bebyggelsen vernes og restaureres. Byutvikling er ikke lenger synonymt med vekst og sanering. Miljø, estetiske kvaliteter og historisk tilknytning blir verdsatt høyere. I 1992 mottar Arendal den internasjonale «Europa Nostra» prisen for bevaringen av Tyholmen. Parallelt med framveksten av miljøtanken, endrer handelsmønsteret seg drastisk på 1980- og 1990-tallet.

«- Hvert døgn passerer 8700 biler på Langbryggen. Det er høyere enn noe sted på E18 gjennom Aust-Agder.»

- Sentrumsutvalget i 1993 til Agderposten ved behandling av gatebruksplanen.



ARKITEKTUR OG BYPLANLEGGING GJENNOM 300 ÅR

SENTRUMSPLANER

1943



Arkitektene Ugland & Thorne kom med et forslag for nyregulering av Tyholmen i 1943 med rutebilstasjon på teaterplassen og nytt rådhus. Arendal kommune, Stadsingeniøren/Teknisk etat. Aust-Agder museum & arkiv, KUBEN: AAKS KA906-P K-V11. Skisse over Tyholmens regulering, Kristoffer Lange. Kopi

Industriområdet Stoa utenfor byen får stadig større innslag av detaljhandel. Forretninger og virksomhet flytter ut av sentrum. Planer for utvikling av sentrum blir fremmet for å motvirke handelsflukten. Sentrum er preget av fraflytting, bilveier, parkering, asfalt, støy og forurensning. Det var nødvendig å iverksette tiltak.

I 1993 presenteres Kommunedelplan «Arendal – sentrum med miljø og trivsel», med fokus på mer grønt og mindre asfalt og tilrettelegging for gode byrom, vannspeil, grønne lunger og trygge tumleplasser for barn. Som en oppfølger av konkrete tiltak utarbeides gatebruksplan samme året med forslag til ombygging av Kirkegaten, Havnegaten og indre del av Langbryggen til gågater. Sentrum foreslås stengt for gjennomgangstrafikk, og parkeringsanlegg foreslås bygget øst og vest for sentrum. Ingen av planene er vedtatt etter plan- og bygningsloven.

Sommeren 1995 åpnes Blødekjær-tunnelen og deler av Langbrygga og Kirkegaten blir omgjort til gågater, med ny beplantning, trappeanlegg, gatebelegg, belysning og areal for opphold.

Utover på 2000 -tallet har det vært fremmet flere planer og iverksatt prosjekter for å gjøre sentrum mer attraktivt som møteplass. Det er bygget flere parkeringshus i fjell med atkomst fra områdene rundt som igjen har muliggjort bilfrie gater, byrom og grønne lunger. Alti- kjøpesenter i sentrum er bygget ut, nytt Kultur- og rådhus er etablert, nytt bibliotek og Kanalgården med Kulturkammeret er åpnet. Med Kunnskapshavna, Havnegården og MacGregorbygget som tilbyr store kontorlokaler, har byen utvidet seg til Barbu, sammen med flere leiligheter og bypark i Barbu.

Siste del av Langbrygga åpnet, med sitteplasser og beplantning istedenfor parkering i 2022. Kommunen har i 2023 lansert planer for et utvidet vannspeil med Jektakaia på Tyholmen.

1993



Gatebruksplan fra 1993, Sentrum med miljø og trivsel. Tegnet av Huvestad & Fuller- Gee

«-Hvis ikke vi passer på vil vi ende opp som Arendal. Hensynet til vårt verneverdige sentrum må gå foran fortetting, hvis ikke risikerer vi å bli som Arendal; helt uten sjarm og identitet.»

- Sivilarkitekt Arne Lindeberg, til Lillesandsposten, før politisk behandling av sentrumsplanen i Lillesand 03.03.2015.

Ca.1930



Arendal sentrum med miljø og trivsel. Foto: AAA-PA-2405.L8.110. CC BY-SA. Aust-Agder museum & arkiv, KUBEN.

2023



Arendal foto 2023. Foto: Arendal kommune. CC BY-NC-SA 2.0.

Gjenåpning av kanaler i sentrum har vært et tema siden det første gang ble lansert av studenter i 1986 og senere plukket opp av Erling Okkenhaug. Sommeren 1990 ble «Kanalselskapet For Arendals Bymiljø» dannet. Forskjellige planer for kanal mellom Kittelsbukta og Pollen er siden den gang presentert med jevne mellomrom.

Sentrum står fremdeles ovenfor sammensatte utfordringer. Nå er det på tide at Arendal får en helhetlig sentrumsplan for videre utvikling!



Avisutklipp, fra venstre til høyre, topp til bunn: Agderposten-21.12.1988, Agderposten-19.09.2017, Agderposten-20.10.2003, Agderposten-12.04.2003.