

BARBUBUKT

2023



Barbubukt med Havnegården, Macgregor bygningen, park og boligblokkene. Foto: Mona Hauglid

2009



Badeland Barbu, initiativtaker Peder Syrdalen, 2009. Tegnet av Kjell Jensen arkitektur.

2007



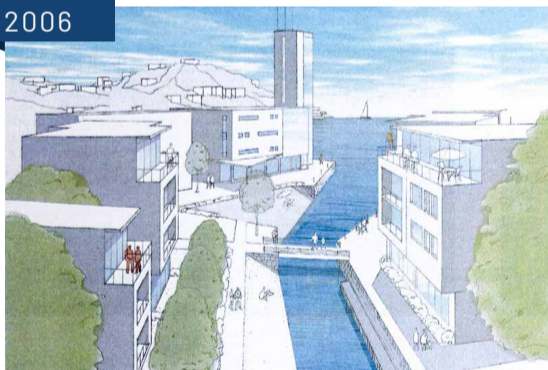
Reguleringsforslag til utbygging av Barbubukt i 2007, Oppdragsgiver Barbubrygge AS. Arkitekter: Dark Arkitekter og A7 arkitekter.

2006



Forslag til arkitektkonkurransen for Tollbodkaia og Barbubukt i 2006. Tegnet av DARK arkitekter.

2006



Forslag til arkitektkonkurransen for Tollbodkaia og Barbubukt i 2006. Perspektiv ut Barbubukt, ved elvens utløp og ved dagens vannspeil og Macgregor bygning. Arkitektkontoret Kjell Jensen og Grindaker landskapsarkitekter

2001



Ideskisse Barbubukt Bjørn Bærestein etter oppdrag fra Barbu vel i 2001

Ca. 1950



Barbubukt, Arendal. Fergeleie og jernbane ca. 1900-50. Foto: Arendal. Mittet & Co. AS. nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digifoto_20170601_00174_NB_MIT_GNR_11150



Avisutklipp, fra venstre til høyre: Agderposten-25.06.2007, Agderposten-22.08.06, Agderposten-31.10.2013.

«Ved hver endring har vi forholdt oss til de signalene rådmannen og administrasjonen i kommunen er kommet med. Nå trodde jeg vi var i mål.»

- sier Jan Lassesen, grunneier og pådriver for plan i Barbu, til Agderposten 04.04.2008

Fra ca. 1600-tallet var stedet utskipningssted for jernmalm fra Langsæ gård for skiping østover. Strandstedet Barbu vokste fram på 1700- og 1800-tallet og var bebodd av håndverkere fra ulike fag, sjøfolk, småredere og handelsfolk. Bebyggelsen gjenspeilte dette, og besto i hovedsak av boliger for «småårsfolk». Barbuelva var en viktig kilde til drivkraft, jernverk, malmgruver og møller. Etter at gruvedriften ble nedlagt på midten av 1800-tallet var det bl.a. bryggeri, bank, kornlager og havn ved utløp av elva.

Barbu ble slått sammen med Arendal kommune i 1902. Barbu var et naturlig ekspansjonsområde da det ble press på Arendals arealer.

I 1904 ble utbyggingen av Arendal stasjon påbegynt, med eget spor ned til Barbubukt, med godsterminal og til et større kaianlegg. Rundt 1932 ønsket man å utvide Barbu og arkitekt Ketil Ugland foreslo en ny moderne bydel i Barbu, med rettvinklede akser, og funksjonalistisk bebyggelse i 15 høyblokker på strandstedet.

Tollbodkaia og Barbubukt har vært byens havn fra tidlig på 1900-tallet, med tollbod, havnelager, malmsiloer og fiskemottak. Tilknytningen til Arendalsbanen og Sørlandsbanen var en viktig lokaliseringfaktor. I Barbu var det fergetrafikk til Skilsø på Tromøy, først for passasjerer, fra 1909 også med plass til en hest og kjerre eller en bil og fra 1923 en større bilferge frem til 1961 da brua kom. Det har vært mange planer for utbygging av havna. Bukten fylles mer igjen på 1980 -tallet. I 1989 ble Strandstedet Barbu regulert til byens første antikvariske spesialområde.

Planer for Roll-on/ roll-off havn ble fremmet på 1990 -tallet. Området var preget av Linjegodsterminal, fiskemottak og utsalg, kjølelager og store areal til vei og parkeringsplass. Flytting av havna i 2008 frigjorde areal til utvidelse av sentrum.

Kommunedelplan for Barbu, ble vedtatt 21.06.07, etter arkitektkonkurransen om utbygging av Barbubukt og Tollbodkaia. Kommunen og andre utbyggere lanserte planer for utbygging av området til næring, boliger og barnehage på bakgrunn av konkurranseforslagene. Planene fikk stor motstand og var starten på aksjonskamper for bevaring av bukta til park. Det ble protestert mot høyder, volum og arkitektur og at den nye bebyggelsen skjuler det gamle strandstedet.

Protestene førte til mange endringer fra opprinnelig plan.

I 2017 åpnet Barbu park tegnet av Asplan Viak og siste byggetrinn for Barbublokkene, Barbu brygge tegnet av Rambøll nå Henning Larsen Architects.