

BRENTE STEDERS REGULERING B. S. R.

NOEN MEDDELELSER OM REGULERINGSARBEIDET I DE KRIGSHERJEDE BYER OG STEDER

AV PROFESSOR SVERRE PEDERSEN



Bodø før brannen i 1940 sett fra nordvest med innsjølingen. I forgrunnen Nyholmen. Øverst til høyre på andre siden av Saltfjorden skimtes litt av Børvasstindene. (Foto Normann.)

4 REGULERINGEN AV DET BRENTE SENTRUM I BODØ

Nord-Norge har spesielle rikdomskilder å øse av, men samtidig viktige behov som det er nødvendig å dekke utenfra. Nordlandshandelen har derfor alltid hatt dimensjoner utover det en vanligvis kunne vente i forhold til folketall og levestandard.

Byens beliggenhet.

No som før er kysten den store handelsveg, Nord-Norges nerve og pulsåre. Og her ligger Bodø på den nordligste og ytterste del av den flate Bodø-halvøya, omgitt av vakre fjellpartier, hvorav særlig Børvasstindene i sør og Landego i nord gjør seg gjeldende i Bodøs bybilde. Strøket har typisk kystklima, og halvøya er stedet der alle vinder møtes. Framherskende vindretninger er dog øst og vest.

Selve byarealet stiger fra stranden oppover til en flate hvor den største del av bebyggelsen lå.

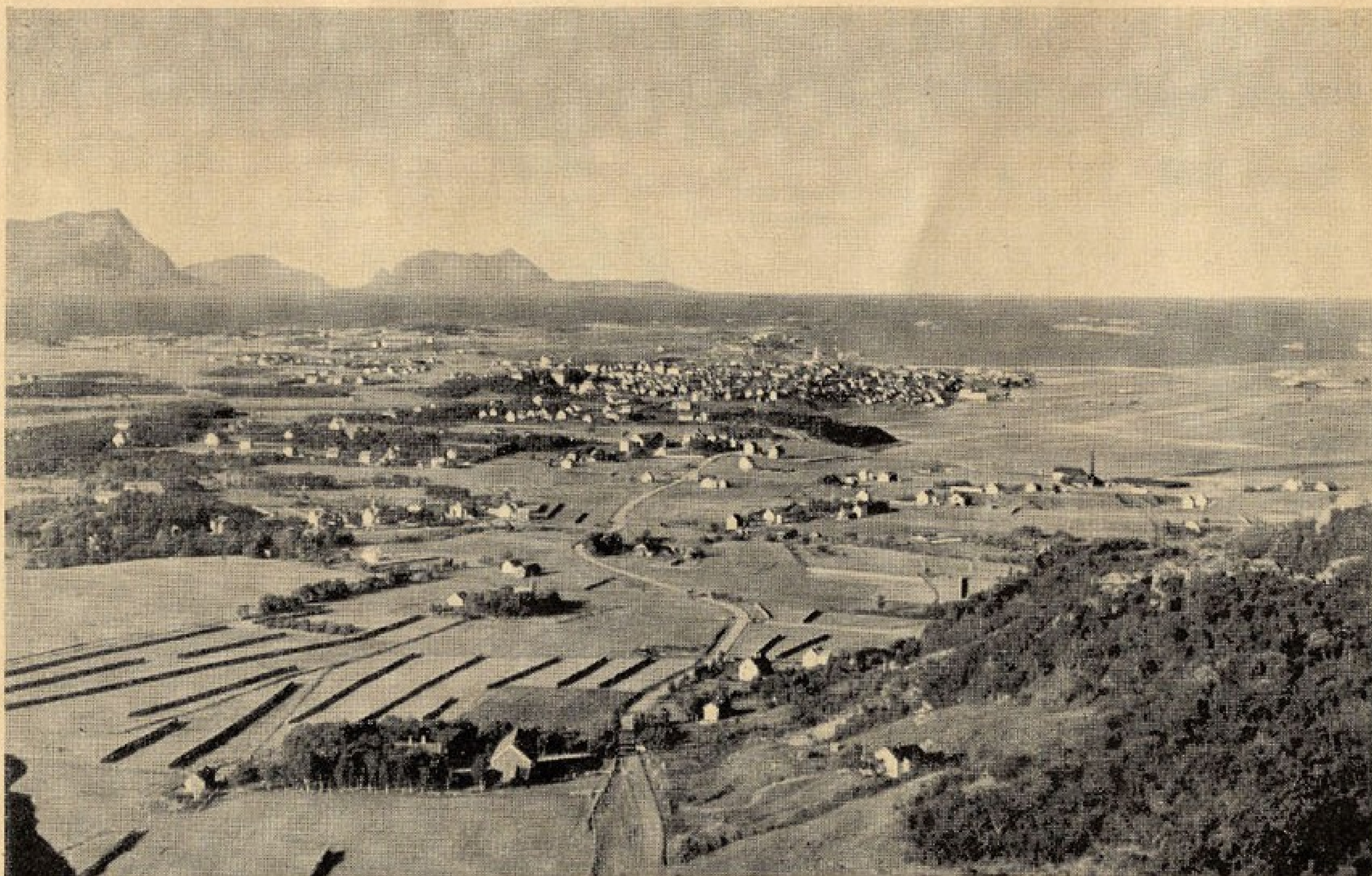
Byen har en rommelig havn like i dampskipsleden

og landfast oppland av jordbruksbygder i ryggen. Den har gode sjø- og vegforbindelser med sine distrikter og no også direkte tilknytning til riksvegen.

Kort historikk. Folkemengde.

Bodø ble anlagt i 1816 på offentlig foranstaltning. De første 40—50 år førte byen en meget beskjeden tilværelse og uten større sammenheng med landsdelen for øvrig. To ganger, i 1842 og i 1852, kom det på tale å legge den ned. Etter en folketelling i 1825 hadde byen 210 innbyggere, og først henimot midten av hundreåret tar den til å vokse, idet den etter hvert begynner å spille en rolle i omlandets økonomi. Forandringen henger sammen med tidens gjennomgripende økonomiske og produksjonsmessige omlegginger med behov for større handels- og kommunikasjonsentrer, bankvirksomhet og industri.

I 1847 ble det første gang vedtatt en slags reguleringsplan for Bodø, som imidlertid var høyst ufullstendig.



Bodøhalvøya før brannen i 1940 sett mot sørvest fra Rønvikfjellet hvor Bodø Turistforening har sin hytte. Byen sees midt på bildet. Til venstre for den ligger Hernesmyrene. Nedenfor til høyre sees Rønvika. I bakgrunnen på andre siden av Saltfjorden sees Sandhornet. (Foto Normann.)

Seinere ble en ny plan etter krav fra amtmannen vedtatt i 1857. Den ble bestemmende for byens utseende i det sentrale strøk. Bygningsloven krevde den gang at «kvartalene skulle være atskilte ved like gater», dvs. rettlinjede gater, og det preg av sjakkbrettregulering byen den gang fikk har den siden beholdt. Den har en slags forholdsvis brede langgater som går noenlunde parallelle med strandlinjen og gjennomgående smalere tverrgater som går omtrent vinkelrett mot dem.

Da imidlertid langgatene er svakt bøyet, blir ikke planen så skjematisk som den ellers ville ha blitt. I den nedre bydel var der et uregelmessig formet torg, Stortorget, hvor byens tidligere mest framtrædende profane byggverk Jakhellngården lå. Det var en 2-etasjes bygning med trønderpanel og den hadde et høyt og virkningsfullt valmtak.

Kirken lå på høyderyggen av byterrenget og var omgitt av trær. I dens nærhet lå den høyere skole og seinere også museet, som framleis står.

Ellers var der avsatt et par parker i planen, der som helhet virket grei, men ikke hadde noe særlig å by på i kunstnerisk henseende.

Bebyggelsen hadde til ut i midten av 1860-årene et noenlunde ensartet og fast preg. Den viser påvirkning av empiren og henter for det meste sine forbilder i Trøndelag. Derfra hentes for øvrig også byggematerialene og gjerne

også byggmestrene. Noen få bygninger har dog liggende panel og viser vestlandsk påvirkning. Dette var især tilfelle med sjøhusene, som nok var påvirket fra Bergen.

I siste halvdel av forrige århundre fikk Bodø sin store oppgangsperiode, «sildtiden», under de rike sildefiskerier som da foregikk, og innbyggertallet ble femdoblet i løpet av 20 år. Det øket fra 519 i 1865 til 2695 i 1885. Perioden fører med seg en forsert bygging, som imidlertid mangler den foregående periodes nøkterne og enkle formsans, hva der kom til å prege bybildet i tiden som fulgte.

Utviklingen de siste 20 år før ødeleggelsene 1940 fikk et mere jevnt forløp, men allikevel med atskillig byggevirkksomhet. I åpent bygde trestrøk skyter bygging av 1- og 2-mannsboliger fart, mens det i de tettbygde strøk kommer opp en rekke murbygninger. Egneheimsbebyggelsen blir i vesentlig grad fremmet av kommunen som i stor utstrekning yter kommunale garantier og dertil etablerer lempelige grunnleieforhold i kraft av sin stilling som eier av den langt overveiende del av bygrunnen. Denne leies bort på arvefeste.

Bebyggelsen bestod i overveiende grad av 1- og 2-etasjes trehus. En statistikk fra 1930 viser at ca. halvparten av hovedbygningene var i 2 etasjer. Etter den tid endret forholdet seg noe, idet 2-etasjes bebyggelsen tiltok og utgjorde en forholdsvis større del.

Det sentrale byparti med forretningsentret bestod for det meste av eldre tettbebyggelse i tre. Forretningene holdt i stor utstrekning til i gamle hus lite tjenlige som forretningsgårder, og hvis ramme dessuten var sprengt av det økede plassbehov før krigen. Bebyggelsen viste derimot en billig form for boliger. Hovedbygningen var gjerne liten, men kun disponert for oppholdsrom, mens alle utrom var henvist til billige uthus som fylte det indre av kvartalene.

Boligforholdene var jevnt gode. I 1930 bodde det et menneske pr. rom, og den største del av befolkningen bodde i leiligheter på 3 eller 4 værelser og kjøkken. Utviklingen gikk i retning av mindre leiligheter, 2 eller 3 værelser med kjøkken.

Bodøs innbyggertall var år 1900 4877. I 1939 var innbyggertallet steget til 5142, en øking på 265 personer eller ca. 5,2 %. Men byens vekst er større enn tallene viser, idet dens nabokommune Bodin har opptatt en vesentlig del av befolkningstilveksten i de seinere år. Denne kommune hadde således i 1900 4755 og i 1939 6460, en øking på 1705 personer eller 35,9 %.

Da bebyggelsen omkring 1920 skjøt raskt vekst, meldte behovet seg for en mere tidsmessig regulering. Arkitekt *Kristofer Lange* fikk på basis av en konkurranse i oppdrag å utarbeide en ny byplan særlig for de ytre strøk. Arbeidet med planen ble imidlertid ikke brakt til avslutning i form av en stadfestet plan.

I 1928 framla byingenior Knutsson et forslag til reguleringsplan, hvori resultatene av konkurransen var nyttiggjort. Denne plan ble approbert våren 1931.

Byens oppland.

Opplandet, som er jordbruksbygder hvis landbruksvarer skaper grunnlag for jevn omsetning, utgjøres i første rekke av følgende kommuner:

Skjerstad, Fauske, Saltdal, Bodin, Beiarn, Gildeskål, Nord- og Sørfold, Kjerringøy og Hamarøy. Samlet innbyggerantall år 1900 var 28492. I 1939 var innbyggerantallet steget til 34917 personer, en øking på 6441 personer eller ca. 22,6 %.

Kommunikasjoner.

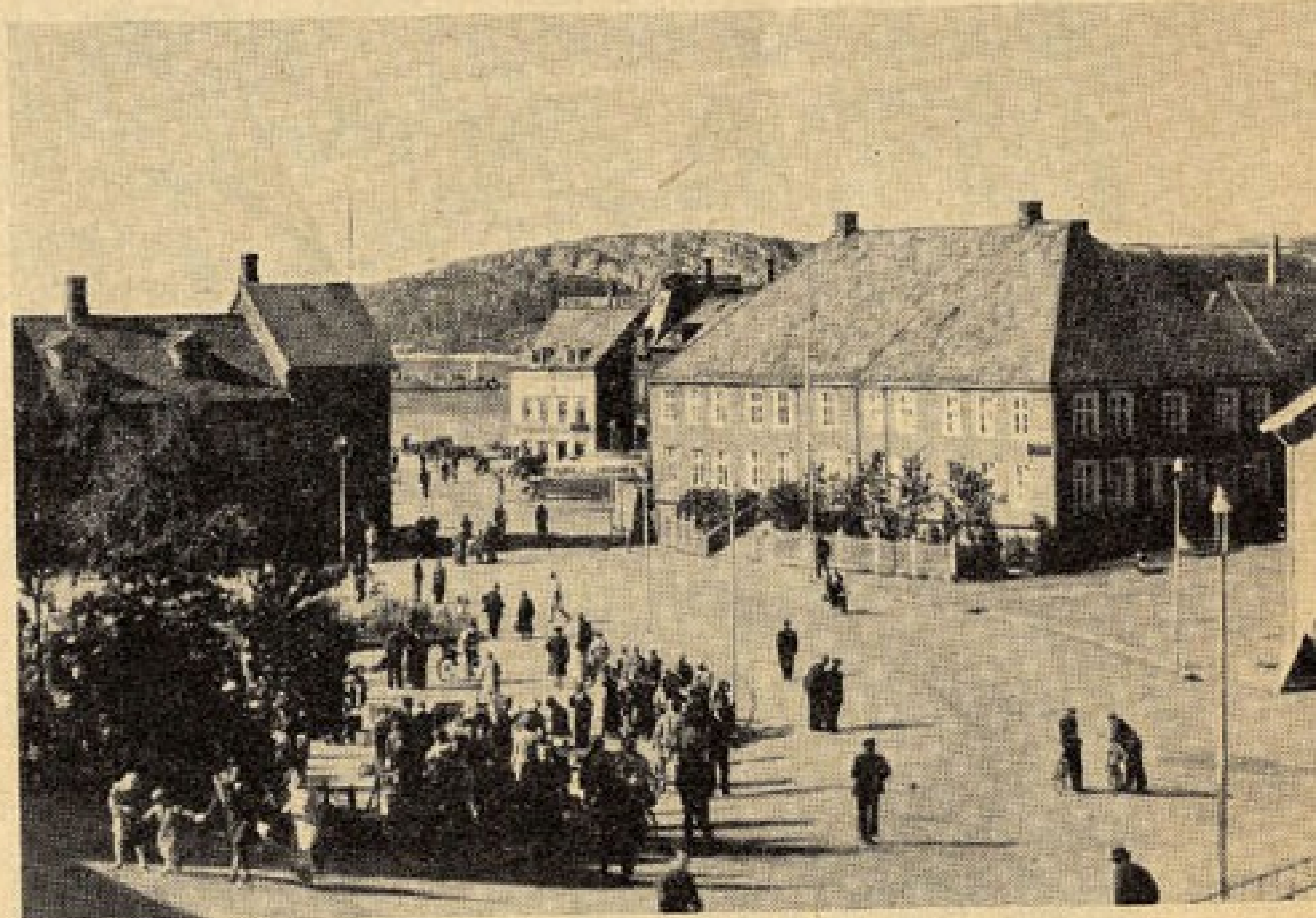
Forbindelsene sjøverts formidler den langt overveiende del av all transport og trafikk. Normalt har Bodø to anløp pr. dag av hurtigruten, en nordgående og en sørgående. Saltens Dampskibsselskab, som med sine 6 båter formidler lokaltrafikken på strekningen Narvik—Indre Kvarøy, har daglig 2 à 3 anløp i Bodø. Det Nordlandske Dampskibsselskap holder en ukentlig rute Bodø—Trondheim, det er en vanlig kystrute. På samme måte har Det Helgelandske Dampskibsselskap en ukentlig rute Trondheim—Harstad og anløper da Bodø 2 ganger i uken. Hertil kommer gjennomgående 3 anløp pr. dag av kystgodsbåter ved Bergenske, Vesterålske og Nordenfjeldske Dampskibsselskaper.



Bodø før brannen sett fra sør mot Landego og Vestfjorden. Til venstre sees Lille-Hjertøy. Til høyre Burøya med sildolje- og kraftforfabrikken. Til venstre ved havnen Jakhellngården. (Foto Normann.)

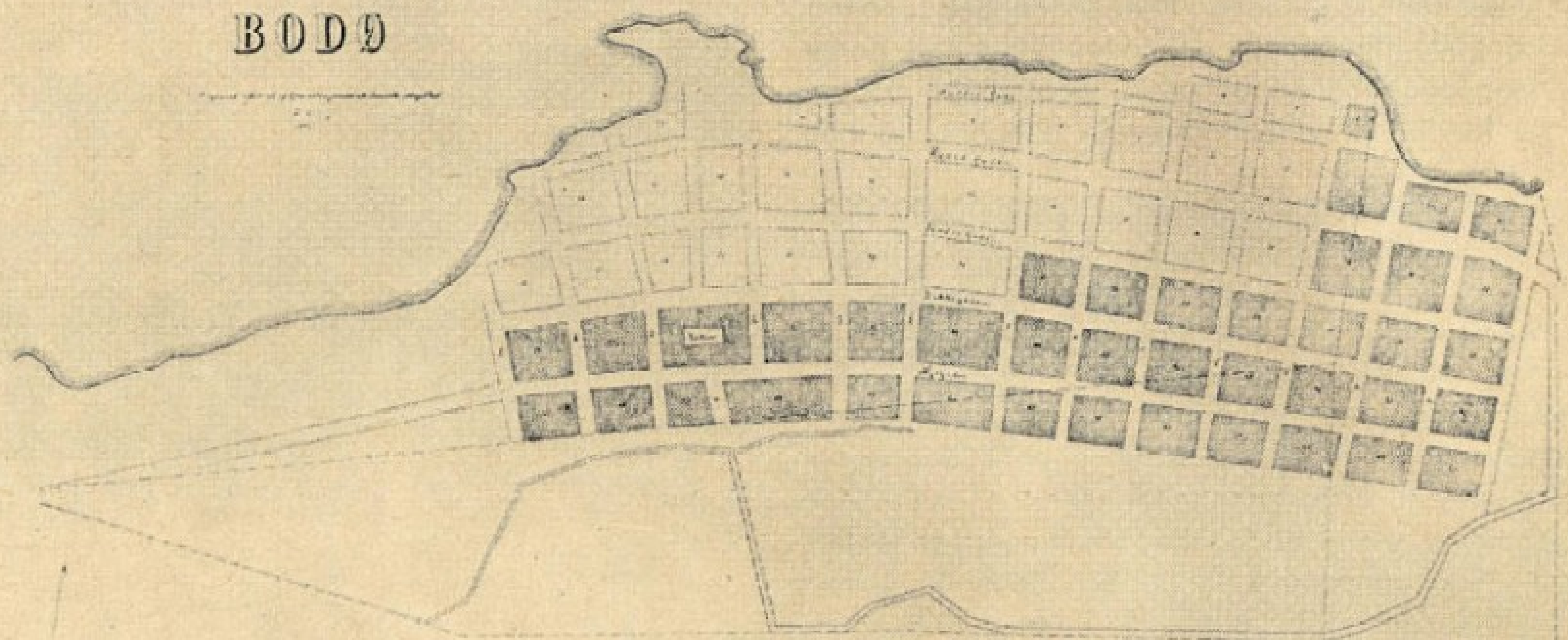


Del av Bodø sentrum før brannen. Havneparti. (Foto Normann.)



Del av Bodø sentrum før brannen. Torget med Jakhellngården. (Foto Normann.)

KART BODØ



Grøndal mellom Bodø By og Lendsegnet

Denne plan er utarbejdet af Bygningssjefen for Bodø i henhold til Bygningsskik af 1887. Den er udarbejdet af Bygningssjefen for Bodø i henhold til Bygningsskik af 1887. Den er udarbejdet af Bygningssjefen for Bodø i henhold til Bygningsskik af 1887.

Reguleringsplanen for Bodø (1887). Bygningsloven kravde dengang at «kvartalene skulde være atskilt ved like gater», dvs. rettlinjede gater. Det prog av sjakkbrettregulering byen dengang fikk ble bestemende for dens utseende.



Vegforbindelsene har tidligere spilt en underordnet rolle, men har fått større betydning etter at riksvegen er ført fram til Bodø og Narvik. Bodø har no rutebilforbindelse 4 ganger i uken til og fra Narvik og Mosjøen. Begge steder nåes på en dag, og ruten spiller en betydningsfull rolle i personbefordringen.

En regner med at Bodø vil vokse i betydning som kommunikasjonsentrum når Nordlandsbanen føres fram til byen, som da vil bli omlastnings- og omstigningssted for større deler av sitt omland enn tilfellet er i dag, og dessuten for større deler av Lofoten.

I 1904 ble moloen og første del av damskipskaien bygget. Etter den tid er moloen påbygget og damskipskaien utvidet.

Ervervslivet.

Da Bodø ble anlagt var det den naturlige forutsetning at byen i første rekke skulle være en handelsby. Den

Bodø og nærmeste distrikter. Skjerstad, Fauske, Saltdal, Bodin, Beiarn, Gildeskål, Nord- og Sørfold, Kjerringøy og Hamarøy. Den nord-sørgående hovedveg er Riksveg 50 som ved Fauske har sideveg — Riksveg 785 — til Bodø.



Det brente sentrum i Bodø før krigen. Øverst til venstre sykehuset. Til høyre sees kirken med litt park omkring, ovenfor denne museet. Den trekantede plass nede til høyre er torget, nedenfor spissen av det lå den store «Jakhellinggården», en stor panelt bygning med høyt valmtak. Reguleringsplanen er enkel og oversiktlig, men skjematisk og savner bevisst utformede plassanlegg. Langgatenes bøyede forløp bøyer litt på ensformigheten. Kvartalene — det dreier seg jo for det meste om trebebyggelse — er små. Det oppstår på det vis på grunn av bygningslovens begrensning av kvartalstørrelsen mange overflødige tverrgater. I havnen ligger pakkhusene til venstre. Dampskipskaia er til høyre.

1. Nærings- og nytelsesmiddelforretninger	63
2. Manufaktur, tekstil, skotøy etc.	22
3. Jernvarer, bygningsartikler, skipshandel, elektriske forretninger, glassmagasin, sport, gullsmeder, urmakere	22
4. Bok-, papir-, fargehandel etc.	16
5. Hotell, hospits, losji, bevertninger etc.	23
6. Banker, apotek, diverse	27

Videre hadde byen i 1939:

Private kontorer, agenter, lagre etc.	26
Offentlige og halvoffentlige kontorer, skoler etc.	43
Håndverkere etc.	48
Bedrifter, verksteder etc.	32

Bodøs forretningsliv er på den ene side noye knyttet til dens oppland av jordbruksbygder og på den annen side til landsdelens sjønæring.

Byens gunstige beliggenhet like opp til rike fiskefelter og samtidig mellom Lofoten og de distrikter der en stor del av klippfisken tørkes, gjør den til eksportby og omsetningssted for fiskeriprodukter på samme tid som den byr gode muligheter for fiskeindustri. De vesentlige eksportartikler er klippfisk, sildemel og sildolje, mens de større importartikler er kull og salt. Det eksporteres gjennomgående ca. 130 000 vekter klippfisk pr. år, 2 500 tonn

sildemel og 3 000 fat sildolje. De to siste varierer sterkt med gode og dårlige sildeår. Importen dreier seg om ca. 30 000 tonn kull og 12—15 000 tonn salt pr. år.

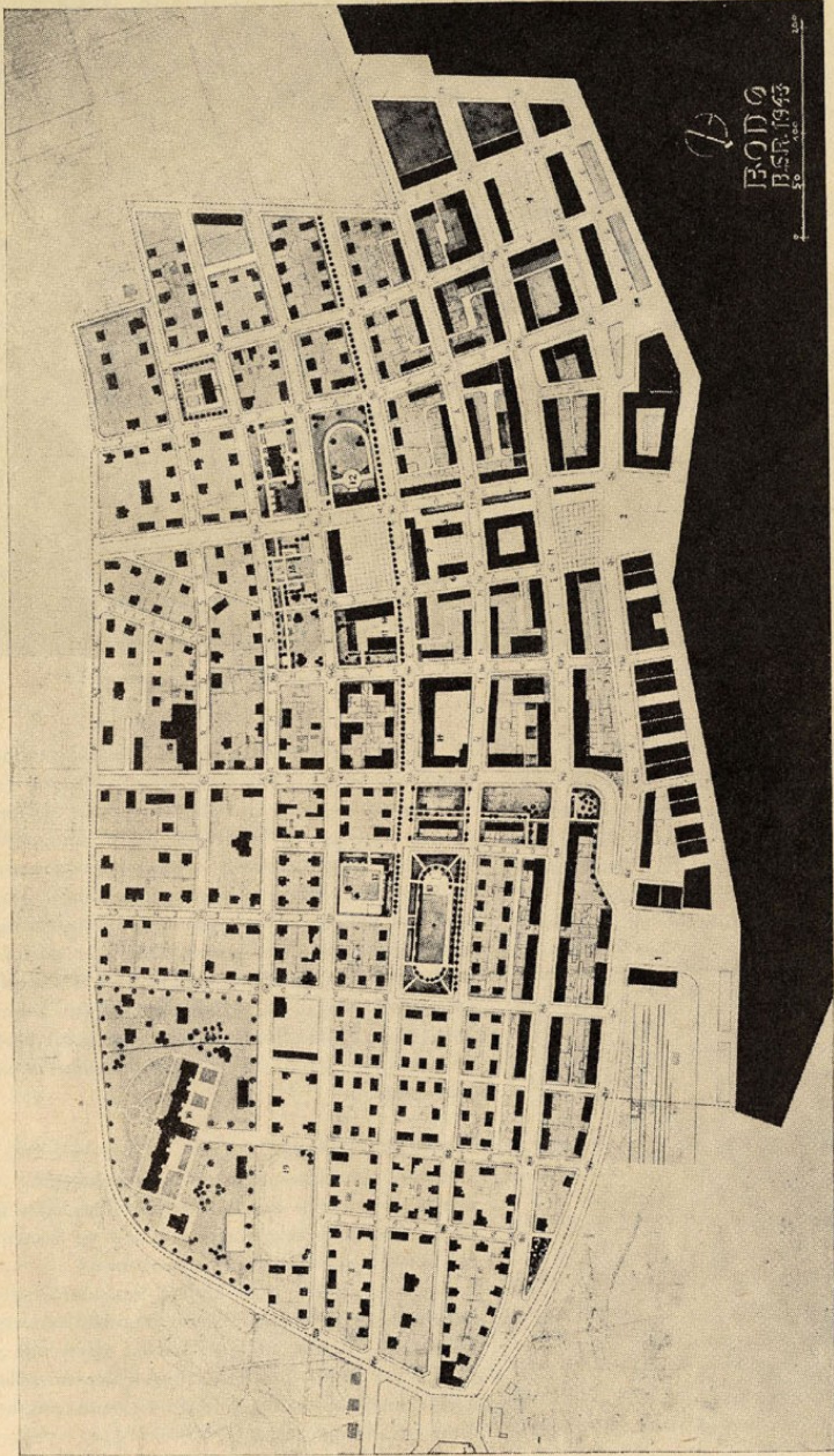
Fiskeindustrien er representert ved et par hermetikkfabrikker, sildemel- og sildoljefabrikk samt klippfisktørkeri og et par kjølelagre.

Videre utbygginger er i ferd med å fullføres. I løpet av de siste par år er således satt i gang et fileterings- og fryseanlegg, en posteifabrikk og en fiskemelfabrikk.

Som innslag av annen industri finnes videre et par margarinfabrikker, bryggeri, teglverk, skipsverft, tonnefabrikk, trevarefabrikk og ullvarefabrikk.

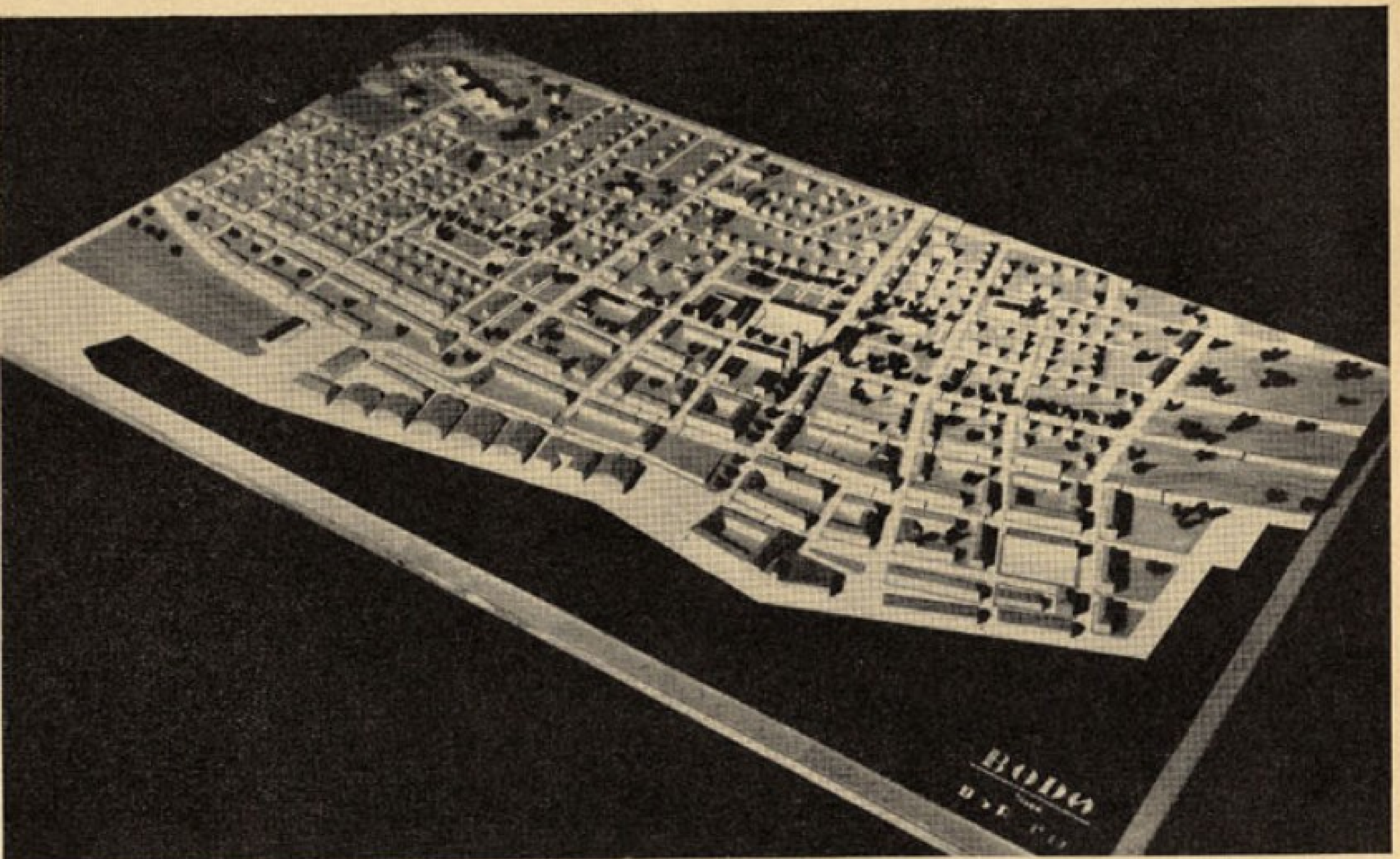
En rekke av de nevnte anlegg som: klippfisktørkeriet og det ene kjølelagret, fileterings- og fryseanlegget samt posteifabrikken, den siste fiskemelfabrikken og teglverket ligger alle utenom byområdet, men dog i byens umiddelbare nærhet og må regnes med til byen.

Bodøs tilværelse er imidlertid ikke bare betinget av de spesielle lokale forhold. Den har helt fra begynnelsen av vært tiltenkt en lokal «hovedstads» funksjoner og er gjort til landsdelens administrative og trafikkmessige midtpunkt, hvilket gir ekstra fordeler for så vel hotelldrift som for all omsetning, handel og transport. Fylkesadministrasjonen har således sine kontorer i Bodø, og i eller ved byen er samlet institusjoner som: Fylkessykehuset, Rønvik Asyl og Nordland Landbruksskole.



Den nye reguleringsplan for det brente sentrum i Bodø, av arkitekt Kristofer Lange i samarbeid med Brente Steders Regulering. Havneplanen av havnedirektøren. Mål 1:600.

Med benyttelse av den gamle plans skjematisk gatenett er det foretatt utvidelse i bredde av viktigere gater og innført oversiktlige og bevisst uformede plassanlegg. Nederst til venstre Jernbanestasjonen (1) som etter langvarige forhandlinger er foreslått flyttet til østre bydel, idet den først var foreslått lagt i vestre bydel, hva det viste seg ikke å bli heldig. Foran stasjonen er stasjonsplassen hvortra oppført til det østre byområde. Så kommer kaia med moderne uformede legerhus fram til Sjøplassen med Torget (2). Til høyre sees "shed"-kaia. Fra Sjøplassen og Torget føres en almenning opp til en høyere i terrenget liggende nye Riksplass som er omgitt av 4 offentlige bygninger. Rådhuset (7), Rikshuset (8), en offentlig bygning (12) og Post- og Telegrafbygningen (10), bak denne Kringkastingshuset (11). Nederfor Rådhuset dannes Norges Bank (5) og Biblioteket (6) rammen om et plassanlegg. Videre sees reservearealer (3) og Rutebilstasjonen (4). Fiskerimuseet (9). Gamleheimen (13). Meieriet (14). Bode aktiebygget (15). Fylkeskøkehuset (16). Barnas hus (17). Parkområder (18). Idrettsplass (19).



Bodø nye sentrumsplan. Modell av reguleringsplanen sett fra nordvest. Helt til venstre sees jernbanens innføring med jernbanestasjonen.

(Foto Teigen.)

Noen tall til sammenlikning.

Ved brannen under krigshandlingene i mai 1940 brente praktisk talt alle hus innenfor for nevnte brannstrøk. Av byens 760 hus brente 420, hvorav de 380 var beboelseshus. 3 707 mennesker ble derved husville, mens det i de gjenstående 340 hus bodde 2 576 mennesker.

Den brente bebyggelse hadde følgende golvmeterareal:

1. Boliger, medregnet erverv i boligstrøk: småbutikker, verksted for skreddere og skomakere etc.	71 180 et.m ²
2. Kontorer, forretninger, hoteller m. v.	27 660 "
3. Lager, industri, verksteder	23 400 "
4. Offentl. institusjoner, forsamlingslokaler	9 980 "
Totalt nedbrent golvareal	132 200 et.m²

Samlet fasadelengde brukt til butikkfront i de viktigste forretningsgater ca. 1 300 m.

Den nye plan gir plass til følgende golvareal i brannstrøket:

1 + 2. Boliger, kontorer, forretninger, hoteller m. v.	110 000 et.m ²
3. Lager, industri, verksteder	48 360 "
4. Offentl. institusjoner, forsamlingslokaler	14 940 "
Tilsammen	171 300 et.m²

Samlet lengde butikkfasade til de viktigste forretningsgater kan bli ca. 2 800 m.

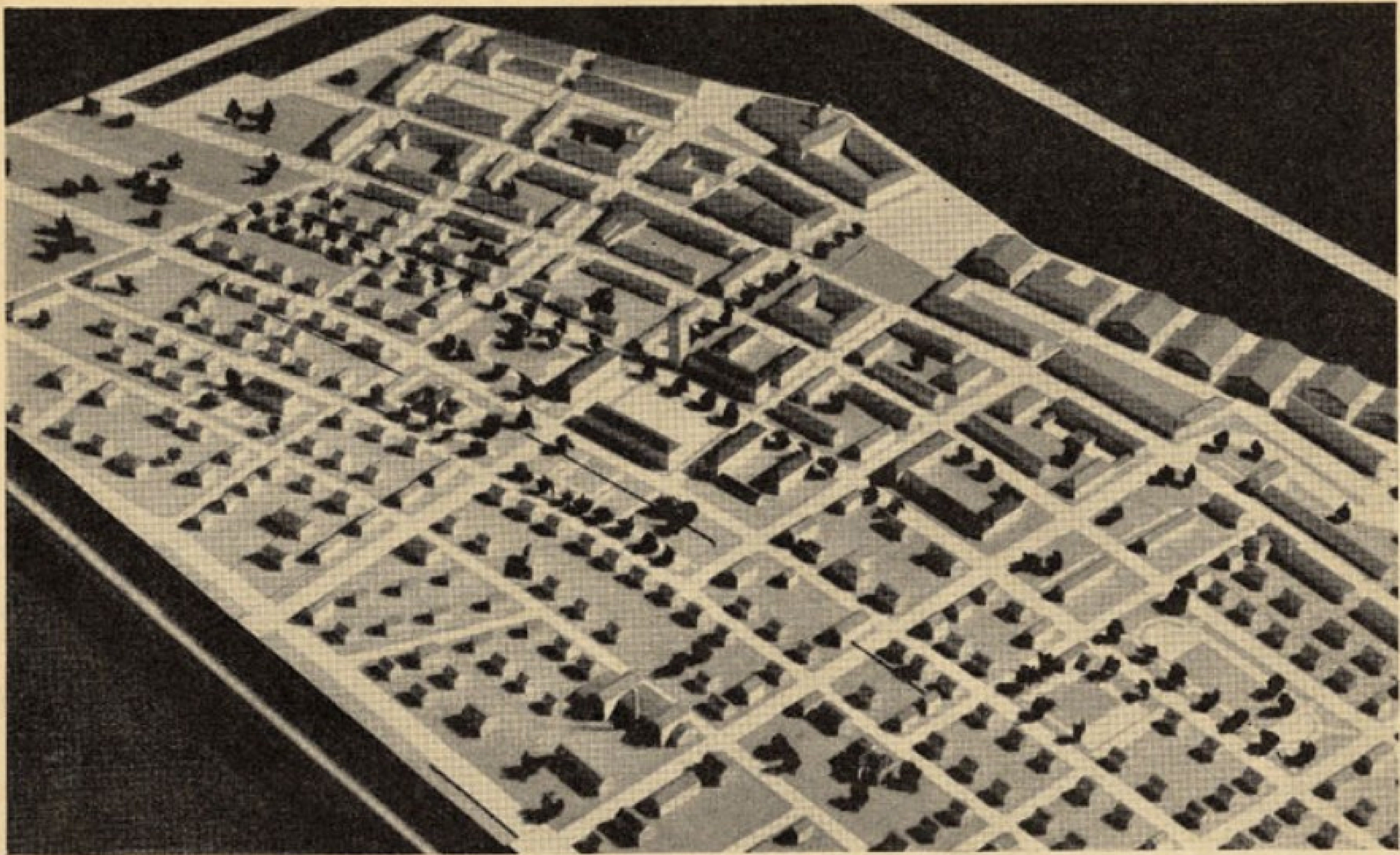
Reguleringsplanen gir således et øket golvareal stort: 39 100 et.m², ca. 30 % tilvekst. Dertil kommer at et par areal til Sjøgata er utlagt som reserve for seinere bebyggelse og at 98 hus (vesentlig svenskehus) — ca. 15 400 et.m² — boliger er oppført utenom reguleringsområdet på tidligere ubebygget grunn. Videre er det på tidligere ubebygget grunn utenom brannstrøket delvis planlagt og påbegynt 52 hus — ca. 8 400 et.m² boliger. Kommer disse boliger opp, vil en tredjepart av gjenreisningsbehovet for boliger være i ferd med å tilfredsstilles utenom selve brannstrøket.

Framtidig utvikling.

Byens framtidsmuligheter vil formodentlig være avhengig av om den kan bli en hovedhavn for fiskeriene, særlig da for oppmagasinering av fisk og fiskeriprodukter for videreforsendelse med jernbanen.

Der er særlig i Rønvikbukta fine områder for framtidig industri. Hvis disse kan komme til anvendelse for industrielle formål, vil byen vokse i tilsvarende grad. Det som er av særlig betydning for de sentrumsplaner som her framlegges, er hvorvidt de vil være rommelige nok for en framtidig vekst.

Med de bebyggelsesarealer som no finnes i sentrum og ytterligere med de muligheter for ekspansjon som her



Bodø nye reguleringsplan. Modellen sett fra sør-øst. I forgrunnen boligstrøket.

(Foto Teigen.)

finnes er det all grunn til å anta at de vil strekke til selv for en betydelig vekst av byorganisasjonen.

Beskrivelse av den nye sentrumsplan.

I 1940 brente hele det midtre og sentrale byområde i en lengde av ca. 900 m og i en dybde av 3—400 m sørover fra havnen. Den nye reguleringsplan omfatter hele dette brente strøk samt en del tilstøtende kvartaler med spredte skader. Reguleringsområdet har en utstrekning øst—vest av ca. 1100 m og en dybde sørover fra havnen av ca. 600 m. Terrenget ligger i en svak nordhelling 3—400 m sørover fra havnen og er for øvrig stort sett flatt.

Indre trafikklinjjer.

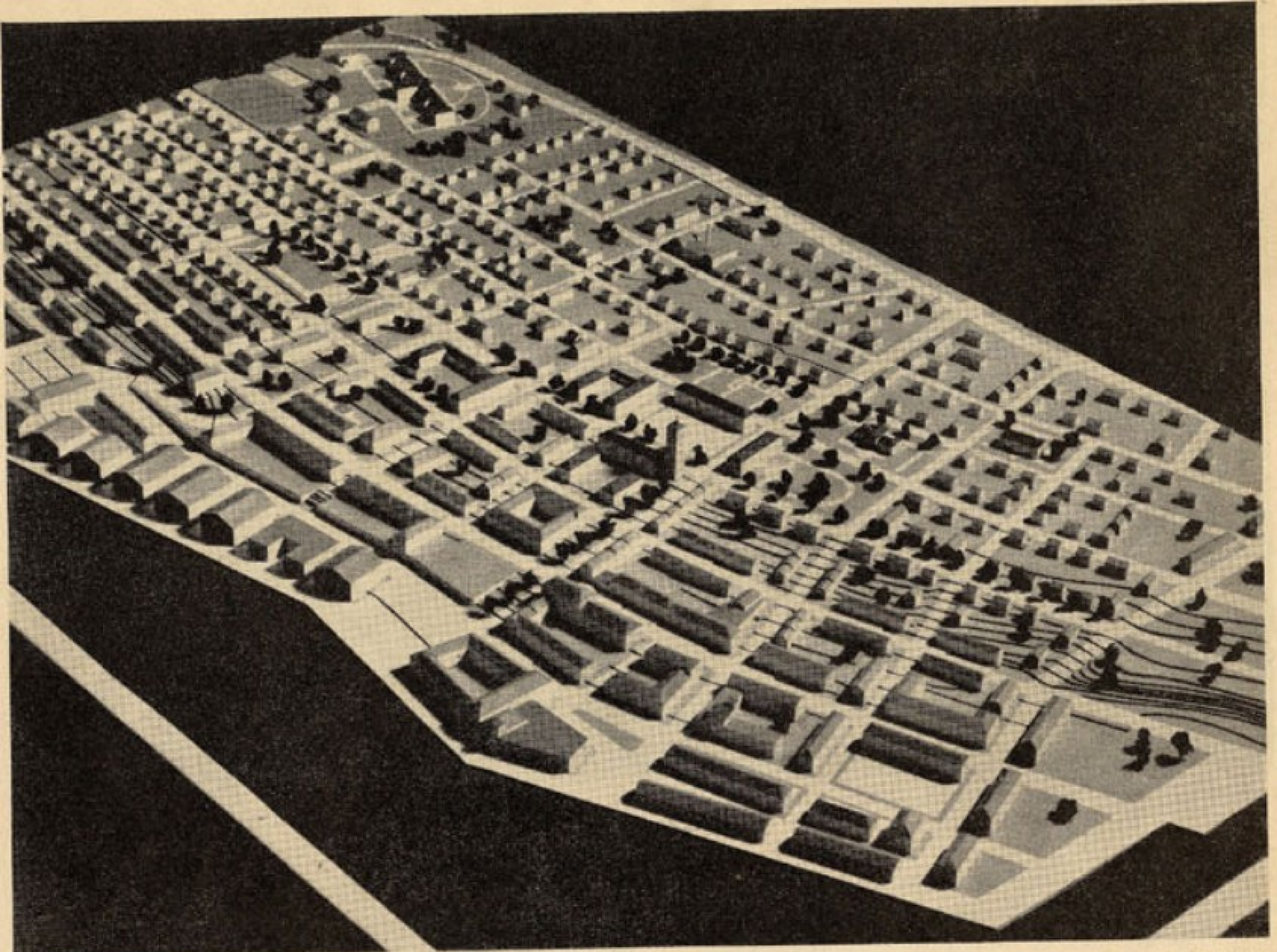
Det var forutsetningen at en av økonomiske grunner så vidt mulig skulle bibeholde den gamle plans opparbeidede gater og veier, vann- og kloakkanlegg. Større omlegginger av gatenettet ble da heller ikke under planleggingsarbeidet funnet nødvendige. Gatene er stort sett beholdt som før. De endringer som er foretatt innskrenker seg i det vesentlige til utretting av gater og til opplegg av større bredder for hovedtrafikkårenes vedkommende, samt til forbedringer i lengdeprofilen. Sjøgata og Storgata er således begge markert som hovedtrafikkogater og gitt større bredde, samtidig som Sjøgata er ført fram til «Snippen», så den sammen med Storgata danner den

naturlige fortsettelse av Riksvegens innføring i byen. Sjøgata blir da hovedgate for tungtrafikk til havneområdet med jernbanestasjon, industriareal og pakkhuskvartal, og Storgata, byens gamle forretningsgate, blir ferdselsåren for den lette hovedtrafikk til byens forretningsgårder, banker, hoteller etc. Begge gater munner ut i plass disponert for rutebilstasjon vest i byen i nær tilknytning til havneområdet med nuværende dampskipskai. — Videre er byens to gamle hovedoppfartsgater markert ved større bredder, Bankgata sørover fra jernbanestasjonen og Torggata sørover fra torget. Dessuten er Nyholmsgata omgitt til bedre stigningsforhold. Den kommer til å få større belastning enn før, idet den danner hovedoppfarten til de nyere vestlige bydeler med hele «svenskebyen».

Kvartalene i det gamle Bodø var meget små og lite økonomiske, særlig for åpenbyggelse. Det samme er tilfellet i den gjenstående del av byen hvor det f. eks. finnes kvartal på ca. $2\frac{1}{2}$ mål med omliggende gater på mer enn $1\frac{1}{2}$ mål (regnet til midten av gate). Der ble da også i planer sløffet noen unødvendige tverrgater. Bygningsrådet har siden gått videre og lagt igjen ytterligere et par slike gater

Plassanlegg.

Det naturlige tyngdepunkt i byen har fra gammelt av vært strøket omkring torget fra havnen opp til Storgata. Som et samlende hovedmotiv i bybildet er det fra dette parti og sørover lagt inn inn et nytt trekk. Partiet mel-



Boda nye sentrumsplan. Modellen sett fra nordvest. Havnen med lager- og kontorbygninger i forgrunnen.

(Foto Teigen.)

lom Torggata og Havnegata så langt som til Rensåsgata er omformet, idet det her er lagt inn en almenning som forbinder torget ved havnen med Riksplassen oppe på plataet. Torget er delt i to, et nedre og et øvre som ligger på en terrasse. Riksplassen flankert av offentlige bygninger danner plassgruppens avslutning mot sør ved Solparken. Denne er utvidet et kvartal østover, og de offentlige bygninger omgitt av sammenhengende park. Videre er Kongensgate, som langgaten forbi Riksplassen, gjort representativ ved parkstripe og treplantninger.

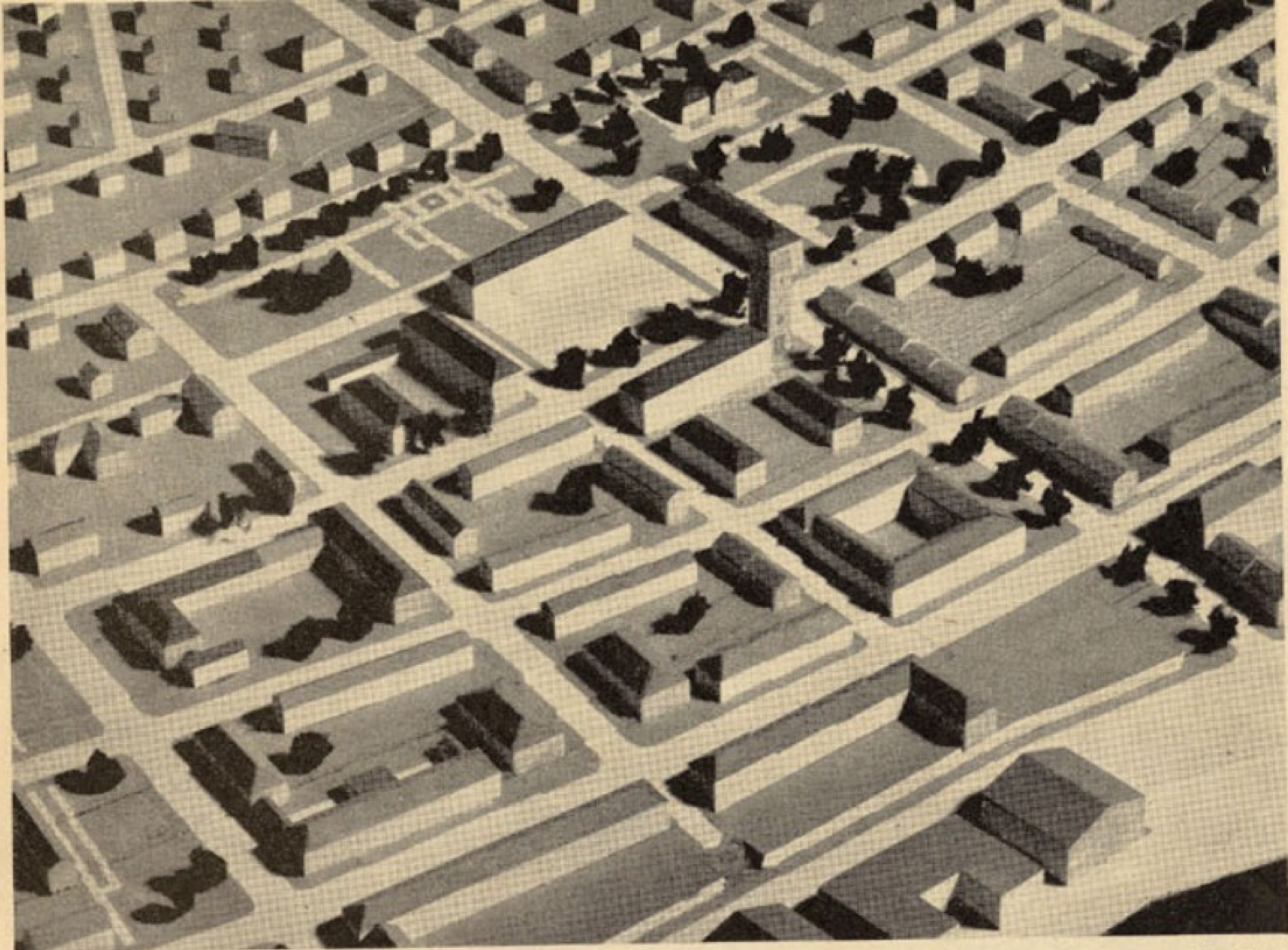
Torget åpner seg i nord mot den vakre fjelloya Landego, som ligger ute i Vestfjorden. Mot sør får en Børvasstindene som en prektig fond for Torggata og Havnegata. Nedre torg er tenkt som salgstorg med salgshaller, offentlige toaletter etc. samt eventuelle garasjelegger innunder forkanten av det øvre, som danner en terrasse i høyde med Storgata. Øvre torg får mer karakter av ren almenning med god plass for parkering i nær tilknytning til forretningskvartalene i Storgata, av hvilke det som ligger rett opp for torget danner en virkningsfull avslutning av det.

Bebyggelsen.

Kvartalsformen er gjort relativt åpen, fortrinnsvis bestående av avsluttede bygningsblokker plasert slik at de gir mest mulig ly i gårdsrommene. Planen gjøres elastisk og byr rimelige forhold for løsning av eventuelle nye behov som måtte dukke opp, no eller siden. Videre behøver ikke kvartalene slik som de er ordnet å virke uferdige selv om de i første omgang utbygges bare delvis. En bør jo søke å få istand blokkvis oppbygging. Ved den åpne form unngår en dessuten for det meste uheldige hjørneløsninger.

Murstroket strekker seg langs begge sider av hele Storgaten vestover fra Urtegårdsgata og over nordenfor liggende terreng, samt delvis sørover til Dronningensgate og Kongensgate, og videre langs begge sider av Havnegata og Torggata sørover til Riksplassen. Plassanleggene mellom sistnevnte gater danner her sammen med murbebyggelsen store brannintervaller som ligger på tvers av den framherskende vindretning.

Den største byggehøyde, tre etasjer, er begrenset til det sentrale forretningsstrøk. I kvartalene for pakkehus og



Bodø nye sentrumsplan. Detalj av modellens midtparti sett fra nord mod plassanleggene, almonningen og de offentlige bygninger.

(Foto Teigen.)

industri får en dog fire etasjer til kai, idet terrenget her faller en etasje fra Sjøgata og bygningsblokkene legges tvers på terrenget. Med denne byggehøyde er som foran vist gjenreisningsbehovet mer enn tilfredsstillet.

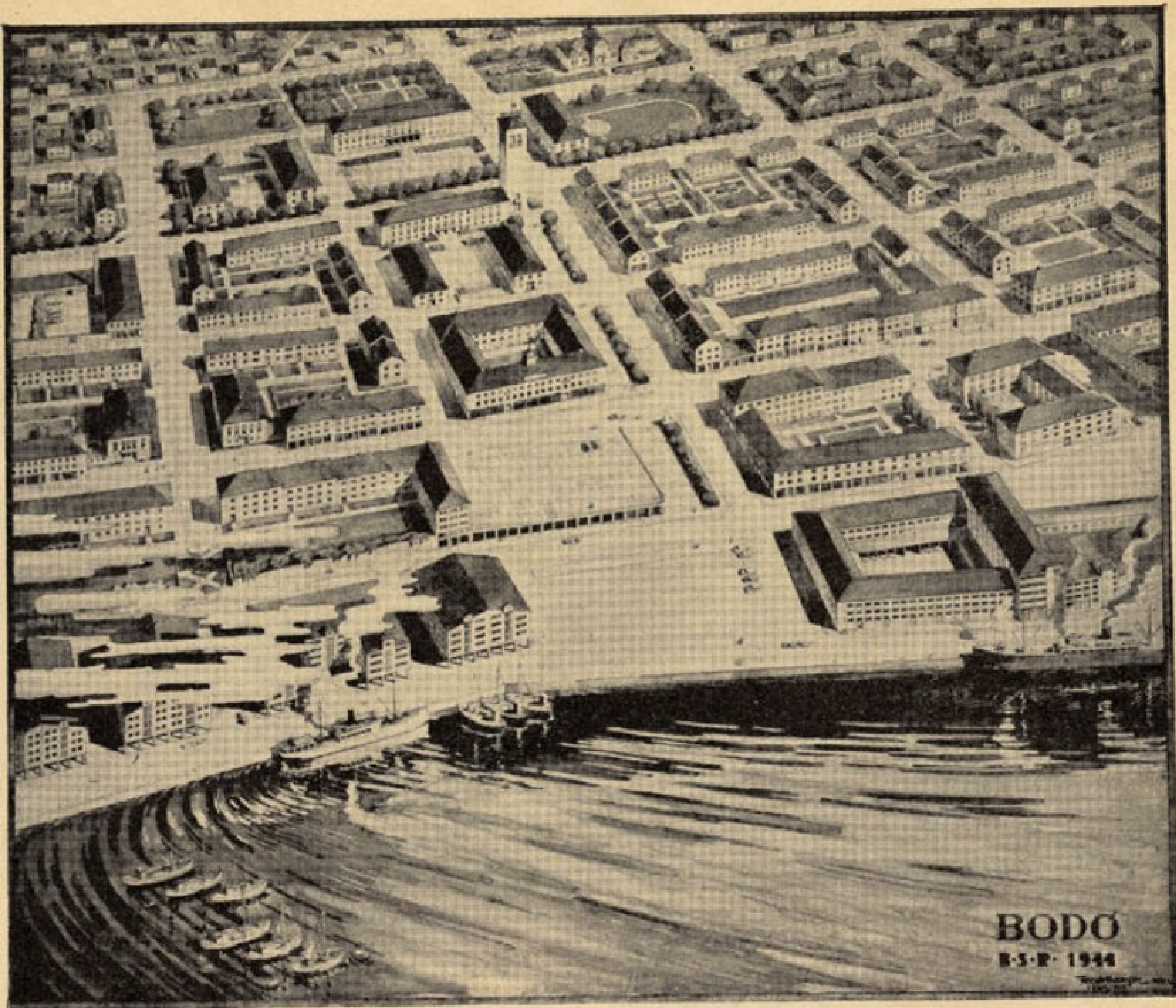
Forretningssentret er så rommelig at bare få bygg blir rene forretningsbygg. De fleste blir forretnings- og boligbygg, som tilfellet var før brannen, med forretninger i 1. etasje, kontorer og delvis boliger i 2. etasje og boliger i 3. etasje. Regner en golvarealene i de bygg som mest sannsynlig blir rene forretningsbygg sammen med golvarealene av 1. etasje i de øvrige 3-etasjers bygg, får en 38 700 et.m², en øking fra de brente golvareal for kontor og forretning av ca. 11 000 et.m² — ca. 40 %. Tilveksten er større enn tallene viser, idet de gamle gårder var lite egnede for moderne forretningsdrift, og plassen i tidsmessige bygg utnyttet mer effektivt. Med denne øking av arealene for kontor og forretning vil brannstrøket gi plass til like mange mennesker som før, forutsatt samme boligtetthet. Det er imidlertid sannsynlig at kontor og forretning ekspanderer ytterligere og opptar en forholdsvis større del enn foran antydte som følge av den avlastning bolig-

byggingen i de perifere strøk vil bety for sentret. Ettersom byen vokser og behovet for kontor og forretning blir større, vil boligene etterhvert bli fortrent fra forretningsstrøket og ut i nye boligkvarter. Den fulle utnyttelse av forretningsstrøket i ervervsøyemed vil derfor kunne betjene en større by enn den Bodø er i dag.

Nærmest utenom murstrøket har den økonomiske målestokk tilsagt trebebyggelse med plass for mindre husenheter på små tomter. Her er da lagt opp rekkehusbebyggelse av tre som en overgangsform til de helt åpent bygde strøk med frittliggende enkelthus.

Parkanlegg.

Parkområdene i utkanten av den tettere bygde del av byen er utvidet så de sammen med den parkmessige behandling av Kongensgate danner ramme omkring bypartiet og formidler overgangen til helt åpent bygde strøk. De nye parkarealer ved oppfarten fra jernbanestasjonen danner videre et nytt brannintervall, og bebyggelsen vil gi arealene ly. I fonden mot nord får en Landego som vil sees over bebyggelsen mot Sjøgata.



Bodø nye sentrumsplan. Oversiktsperspektiv som viser den sentrale del av byen. Nederst Sjøplassen, så Torget, så intervallet opp mot Riksplassen med de offentlige bygninger. Nedenfor Rådhuset som har tårn ligger Biblioteket og Norges bank. Til venstre for Riksplassen ligger Post- og Telegrafbygningen og Kringkastinghuset. Vis a vis Rådhuset er Rikshuset. Til høyre en offentlig bygning. Øverst, midt i bildet, Fiskerimuseet som ikke ble ødelagt. De to symmetriske bygninger til venstre i bildet, litt tilbaketrukket fra gata er to bankbygninger. Over den venstre vises brannstasjonen. Til høyre i bildet vises Grand Hotell, nedenfor dette noen større lager og kontorbygninger. (Jac. Hansson, pinx.)

Offentlige bygninger.

Byens folkeskole, middelskole og gymnas som tidligere lå henholdsvis til Kongensgate og Prinsensgate, er planlagt og tegnet utenfor reguleringsområdet, på Minervolden ved Torggatas forlengelse. Likeså er Kretsfengslet som tidligere lå i forretningsentret til Storgata bygget utenom reguleringsområdet.

Det har vært foretatt en del undersøkelser vedrørende plassbehovet for de forskjellige etater som tenkes plassert i de øvrige offentlige bygninger, og bygningenes størrelse skulle svare til behovet. Tegninger til brannstasjonen og bygning for post og telegraf er under utarbeidelse.

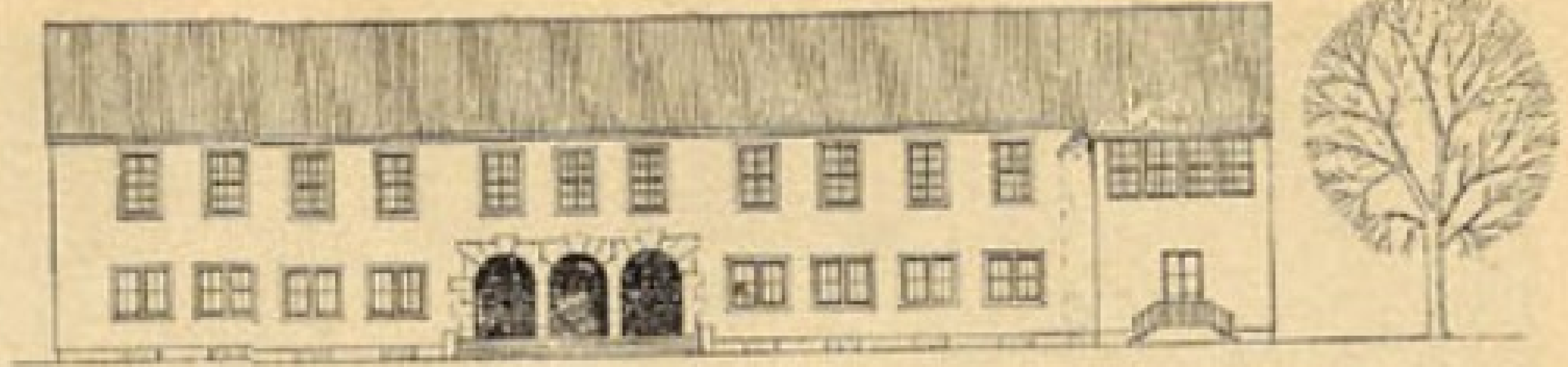
Bodø Sparebank beholder tomt på samme sted som før, der banken akter å reise frittliggende bygning noe tilbaketrukket fra gatelinjen med forhage.

Nordlands Privatbank som før lå til Storgata flyttes vis à vis Sparebanken og gis tilsvarende tomt og bygning. Bankens krav om frittliggende hus på tomt med mulighet for seinere utvidelse, samt plass for banksjef- og funksjonær-bolig, tilfredsstilles samtidig som de danner et tiltalende bybilde i forretningsstrøket uten å legge for stort beslag på verdifull forretningsfasade til Storgata.

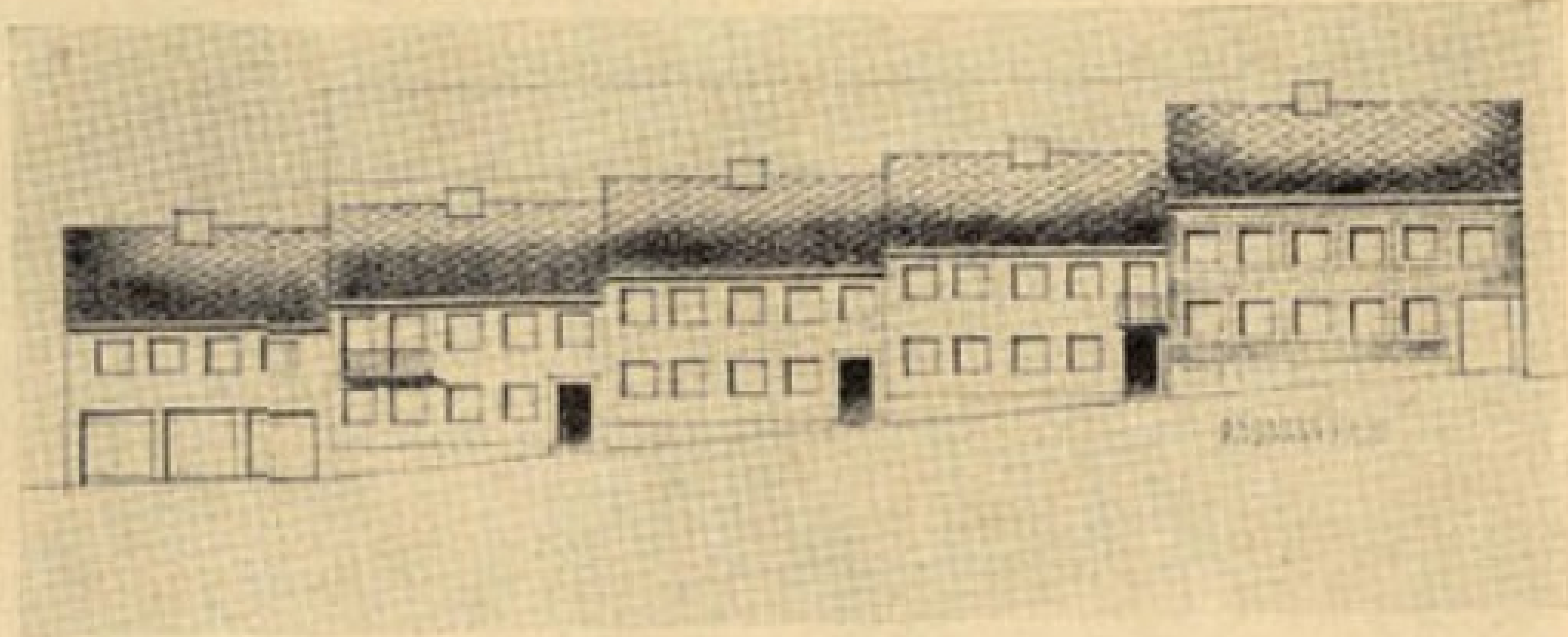
Norges Bank som før også lå til Storgata i forretningsentret er flyttet til rådhuskvartalet der den får en representativ beliggenhet i nær tilknytning til de offentlige bygninger, og blir dessuten liggende i kontakt med forretningsstrøket. Sammen med rådhus og bibliotek danner den her rammen om et plassanlegg.

Brannstasjonen beholder sin gamle tomt som utvides til halve kvartalet. På den annen halvdel plasseres meieriet

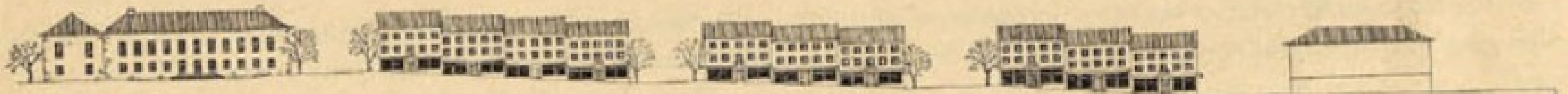
Bodø nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av post- og telegrafbygning mot Riksplassen. Mål 1:300. (Ark. Fred Minsos.)



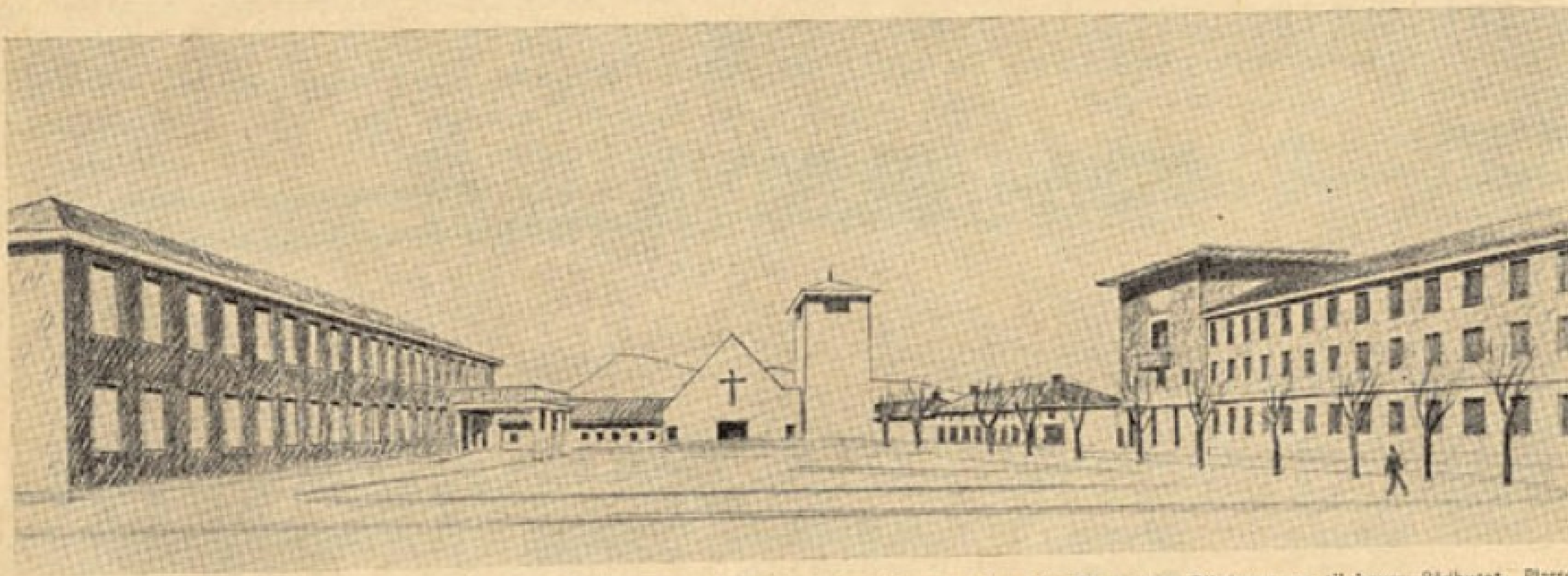
Bodø nye sentrumsplan. Detalj av studie til den arkitektoniske utforming av Torggata sett mot øst. Øverst rådmannsbolig. Mål 1:300. (Ark. Blakstad & Munthe-Kaas.)



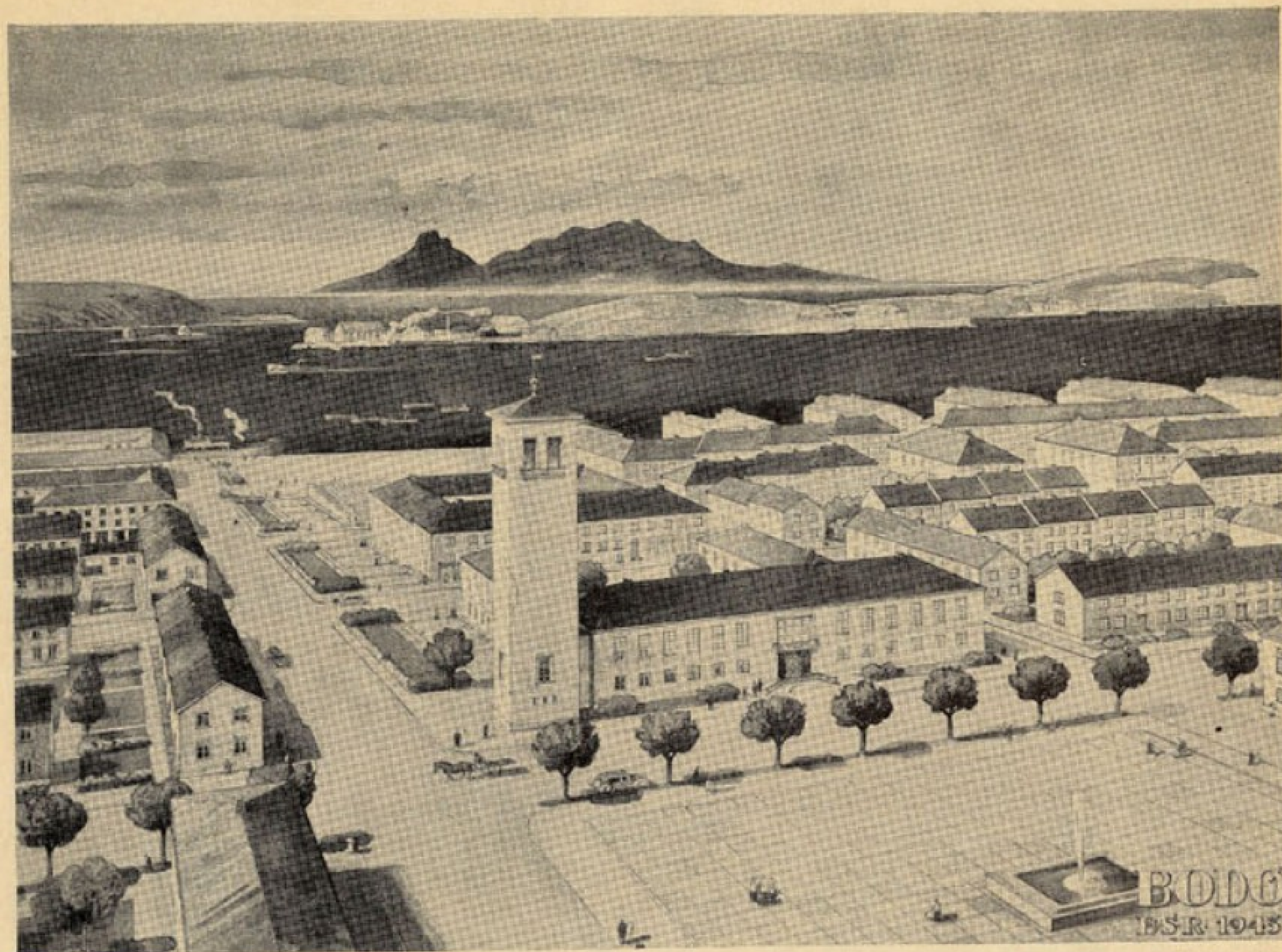
Bodø nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av Dronningens gate sett mot sør. I midten Rådhuset. Mål 1:2000. (Ark. Gunnar Bjerke.)



Bodø nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av Torggata — hovedopplartsgata — sett mot vest. Mål 1:2000. (Ark. Gunnar Bjerke.)



Bodø nye sentrumsplan. Perspektivstudie til den arkitektoniske utforming av Riksplassen sett fra øst. Til venstre Rikshuset og til høyre Rådhuset. Plassen flankeres mot vest av en kirke. (Ark. Blakstad & Munthe-Kaas.)



Bodø nye sentrumsplan. Riksplassen sett mot nord med «almennings» nodover mot sjøen med Sjøløkketårnet. I bakgrunnen sees Vestfjorden med fjelløya Landeøya. (Jac. Hanssen, pinx.)

som derved også får større og mer tjenlig tomt enn før. Den gamle meieribygning lå til Bankgata og Dronningens gate på de areal som no er utlagt til park. Bygningen er kondemnert og skal rives, men en liten del av den kan allikevel til nød brukes, slik at en så vidt kan holde

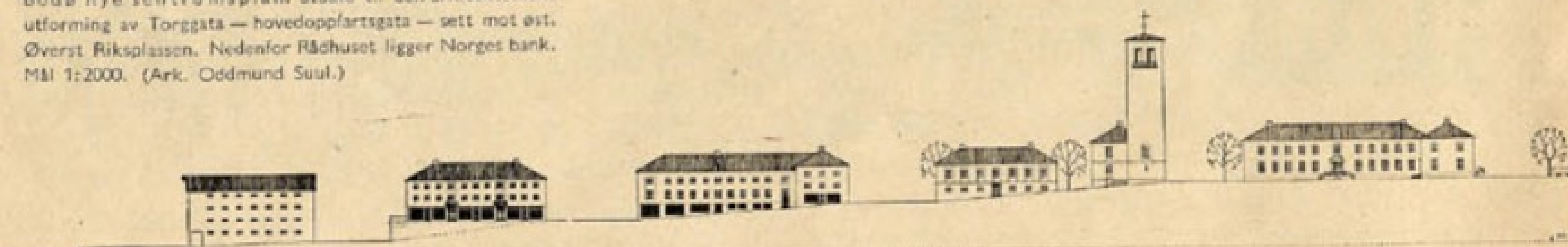
den mest nødvendige drift igang inntil den nye bygning blir ferdig. En unngår hel stans i driften.

Grand Hotell brente bare delvis. Den sist oppførte seksjon som var utført i jernbetong sto igjen sterkt skadet, men er no reparert og i bruk.

Bodø nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av Storgata — hovedforretningsgata — sett mot sør. Systerbygningene til venstre er Bodø Sparebank og Nordlands Privatbank. Mål 1:2000. (Ark. Oddmund Suul.)



Bodø nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av Torggata — hovedoppfartsgata — sett mot øst. Øverst Riksplassen. Nedenfor Rådhuset ligger Norges bank. Mål 1:2000. (Ark. Oddmund Suul.)





Bodø nye sentrumsplan. Perspektiv mot sør av «almennings» eller intervallet fra Sjøplassen opp til Riksplassen. Øverst sees Rådhusårnet. I bakgrunnen Børvass-tindene. Terrenget stiger fra kaien opp til et plattå. I den stigende gate er bebyggelsen avtrappeta. Nederst til venstre sees en del av Torget. (Jac. Hanssen, pinx.)

Hotellet er gjort til eget kvartal med god plass for parkering av gjestenes biler i gårdsrommet. Tegningene til hotellet er allerede ferdige og godkjent.

Håndverkerforeningen er tiltenkt tomt i Storgata ved oppfarten fra jernbanestasjonen, hvor bygningen blir liggende i nær forbindelse med parkarealene. Her blir da plass for møtesal og eventuelt festivitetslokale, samt for mindre forretningslokaler til utleie for medlemmer. Festivitetslokaler kan også tenkes bygget i sparebanken.

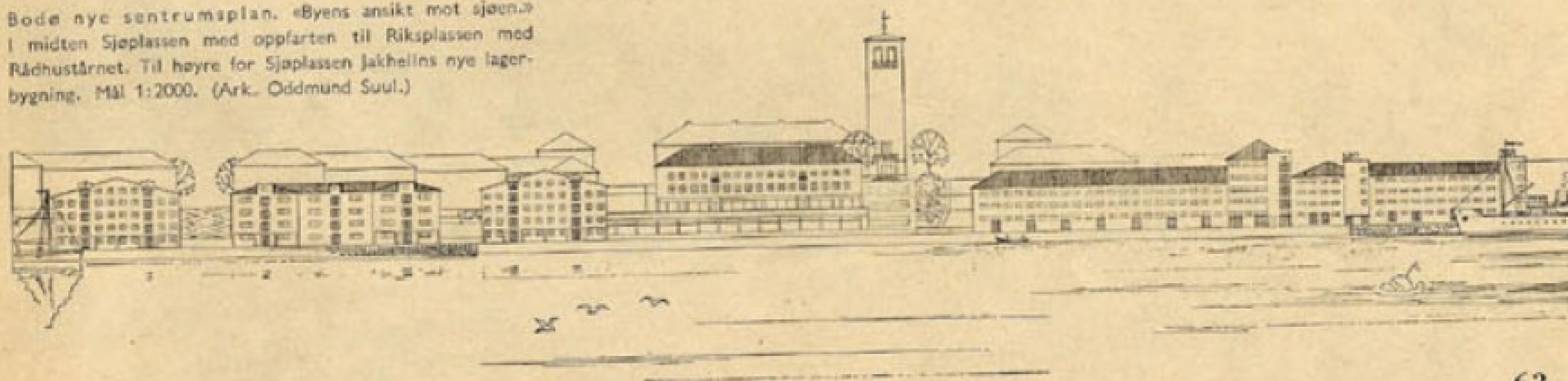
Bodø by har ikke eget kjølelager, men har lenge hatt planer om bygging av et. Det aktes plasert i kaikvartal 104 ved nuværende dampskipskai og ved småbåthavnen like inn fra moloen. I samme strøk måtte byens even-

tuelle framtidige slaktehus med kjøttkontroll kunne tenkes plasert. Kaikvartalene her er under oppfylling.

Bedrifter som bør flyttes ut av sentret.

Bunkerstasjonen like ved torget kringbygges halvvegs av et forretnings- og lagerkvartal. Stasjonen har stort arealbehov, men tomten beskjæres, og mulighet for utvidelse utelukkes. Dertil kommer at selve anlegget vil komme til å virke sjenerende for bebyggelsen i kvartalet. Stasjonens tomt ligger som areal til framtidig utvidelse for resten av kvartalet når bunkerstasjonen en gang må flytte. Den vil imidlertid bli liggende en tid framover ettersom kommunen ikke finner det formålstjenlig å ekspropriere bedriften.

Bodø nye sentrumsplan. «Byens ansikt mot sjøen.» I midten Sjøplassen med oppfarten til Riksplassen med Rådhusårnet. Til høyre for Sjøplassen Jakhelns nye lagerbygning. Mål 1:2000. (Ark. Oddmund Suul.)





Detalj av fugleperspektiv av Bode nye sentrum som viser en del av havnen, plassanleggene, offentlige bygninger og bebyggelsens utforming. (Ark. Jac. Hanssen, plnk.)

Byens annen bunkerstasjon ligger i kvartal for pakkhus og industri og for så vidt gunstigere til, inntil øket plassbehov måtte gjøre seg gjeldende. Tjenlige tomter for bunkerstasjoner og kullopplag vil i framtiden formodentlig bli å finne på *Buroya*, halvøya som begrenser Bodø havn mot nord og som Bodø kommune eier mesteparten av. Byggegrunnen er fjell og havneforholdene er gunstigere. Hit bør også telegrafverkets tomt søkes flyttet. Den har tidligere ligget i kvartal for pakkhus og industri. Verket har behov for ca. 40 m kailinje som det kan disponere alene for sine kabelbåter; som må ligge uforstyrret ved kai gjerne lengere tider om gangen. — *Buroya* vil kunne gi plass for industrielle bedrifter som ikke er avhengige av nær tilknytning til forretningssentret.

Jernbaneplaner.

Allerede i 1917 framla Norges Statsbaner sin plan for jernbanens innføring. En tenkte seg jernbanelinjen ført i en stor bue utenom selve byområdet fra øst mot vest og så mot nord ned til en stasjonsbygning i vestre bydel hvorfra sporforbindelse til indre havn.

I 1931 ble imidlertid jernbanens innføring omlagt etter en ny plan som i sin tid var framsatt av professor Sverre Pedersen, hvorved jernbanen førtes radielt inn i byområdet med stasjonsanlegg i østre bydel.

Den opprinnelige innføringsplan hadde lagt en jernring omkring byen som før eller seinere ville ha kommet til å virke sjenerende på byens vekst. Dertil kom at forbindelsen mellom stasjonen og de påtenkte industriarealer i Rønvika ville bli besværliggjort ved sporet gjennom Sjøgata, likesom stigningsforholdene i vestbyen fra den planlagte stasjon og sørover var uheldige.

Etter den nye plan kommer jernbanen inn stort sett parallelt med Riksvegen, og går til stasjonsanlegg ved havnen med framtidige industriareal, Rønvika på den ene side og det øvrige byanlegg på den annen. Denne nye innføring løser det viktige spørsmål om jernbanens forbindelse med havneområdene og industriarealene på samme tid som forbindelsen med byen for øvrig ikke lider avbrekk. Dertil kommer at selve jernbanelinjen blir liggende i et naturlig skille mellom de nevnte bydeler. Stasjonen ligger hendig til for nødvendige og ønskelige forbindelser med hele havneområdet. Eventuelle havnespor vil kunne legges bekvemt og naturlig, således både til framtidige industriareal og til byens nuværende areal for pakkhus og industri, kvartalene mellom jernbanetorget og det nye torg midt i byen. Forbindelsen med byen for øvrig skjer gjennom Sjøgata som danner fortsettelse av Riksvegen, og gjennom en nyprosjektert oppfart fra jernbanetorget til Storgata, og så videre gjennom Bankgata som en av hovedoppfartsgatene i nord—sørlig retning.

Havneplanen.

Havneplanen er utarbeidet av Havnedirektøren og forutsetter 16 m bred kai foran pakkhuskvartalene og 10 m bred kai foran sheds med bakenforliggende gate.

Vann og kloakk.

Vann- og kloakkplanen er utarbeidet av byingeniøren og den 15. februar 1943 gjennom rådmannen sendt til stadfestelse i departementet.

Opparbeidelse av gater.

Gateopparbeidelse var påbegynt i Sjøgata og Nyholmsgata, men ble stanset og er foreløbig stillet i bero.

Ekspropriasjon og tomtefordeling.

Gjennomføringen av reguleringsplanen er forberedt ved ekspropriasjon av brannstrøket og ved tomteplan med sikte på rimelig tomtefordeling. Ekspropriasjonsskjønnet ble påbegynt 4. mai 1942. Avheimling har funnet sted etterhvert som skjønnene har vært avsluttet, og siste avheimling fant sted 24. februar 1943.

Skissemessig arkitektonisk bearbeidelse av reguleringsplanen.

I likhet med de andre byer er det også for Bodø foretatt en skissemessig arkitektonisk bearbeidelse av planen og utarbeidet modeller til belysning av dens bebyggelsesmuligheter. Dette stoff viser gatenes og plassenes karakter og romvirkning, bebyggelsens høyde og takform.

Der arbeides også ved Gjenreisingsavdelingen med den arkitektoniske utforming av mere framtrepende partier av planen og på basis av de fordelte tomter.

Forslaget til planen for de brente områder ble laget av arkitekt *Kristofer Lange*, Oslo, i samarbeid med byingeniør *Knutsson*, Bodø. Den er seinere — i samråd med arkitekt *Lange* — bearbeidet videre av *Brente Steders Regulering*, bl. a. ved arkitekt *John G. Horntvedt*. Arkitekt *Sven Løvik* har utført et stort og verdifullt arbeid som B. S. R.s reguleringsarkitekt i Bodø. Regulerings sjef *Aug. Nielsen* har gitt gode råd under arbeidet. Han er meget godt kjent med forholdene der. Distriktsarkitekt *Michalsen* har ytet B. S. R. en meget verdifull støtte i arbeidet, likeså rådmann *Tellander*, som foruten lokalkjennskap også satt inne med verdifulle erfaringer i reguleringsaker fra sin tidligere virksomhet i Akers kommune. Bygningssjef *Kjelland* behandlet sakene som formann i bygningrådet.

I den arkitektoniske bearbeidelse deltok arkitektene *Blakstad & Munthe-Kaas* og *Fred Minsos*. Arkitekt *Gunnar Bjerke* arbeidet for B. S. R. med fasadeoppriss for plasser og gater. Arkitekt *Oddmund Suul* har ført dette arbeid videre. Arkitekt *Jacob Hanssen* har tegnet og malt perspektivene. Modellene er laget ved B. S. R. i Oslo.

Denne redegjørelsen er for den største dels vedkommende forfattet av reguleringsarkitekten i Bodø, *Sven Løvik* (no regulerings sjef i Bergen) med støtte i *Axel Coldevin*: «Bodø Bys Historie».

Oslo i mai 1944.

Sverre Pedersen.