

3.50

BYGGE KUNST

NORGES ARKITEKTFORBUNDS TIDSSKRIFT
FOR ARKITEKTUR OG ANVENDT KUNST
26 ÅRGANG 1944 NR. 10/11/12



S. R. Reguleringen av det brente sentrum i Narvik • Indeks for Byggekunst årgangene 1919 til 1939.

BRENTE STEDERS REGULERING B. S. R.

NOEN MEDDELELSER OM REGULERINGSARBEIDET I DE KRIGSHERJEDE BYER OG STEDER

AV PROFESSOR SVERRE PEDERSEN



Narvik med Narvikbukta sett fra Ankenesstrand (nederst på bildet). Malmbåtene ligger på havnen og venter på å bli lastet. Til venstre bydelen Frydenlund og til høyre bydelen Oscarsborg som klatrer oppover Fagernesfjellet. I bakgrunnen ses Herjangen som går innover til Bjerkvik. Bak denne Herjangsfjellet og Storfjellet. Et tykt skydekke fra ishavet er i ferd med å sige inn over byen. (Foto Mithel & Co.)

5 REGULERINGEN AV DET BRENTE SENTRUM I NARVIK

Narvik ligger i Nordland fylke, innerst i den egentlige Ofotfjord, ytterst på en halvøy som springer fram mot vest mellom fjordarmene Beisfjorden i sør og Rombaken i nord. Halvøya er oppfylt av fjell som går opp til 1500 m høyde. Byterrenget består dels av den kupert Framnesodde, dels av den nederste del av de til dels temmelig bratte skråninger opp mot Fagernesfjellet. Mellom disse områder ligger et flattere parti som heller jevnt ned mot havnebassenget i sør og som opptas helt av jernbanens verksteder og av malmbolagets lagringsplass og anlegg. Videre er det noen nordvendte hellinger ned mot Vassvik, Finnbekken og Taraldsvik samt Fagernes som ligger mot sør i forholdsvis svakt hellende terreng på overgangen mellom havnebassenget og Beisfjorden. — Byens areal utgjør 12,1 kv.km, men herav er bare 3 å 4 kv.km hvori

innbefattet havn, jernbane, malmbolagets arealer og industriområder, regulert til bebyggelse og annet bruk. Resten er fjell, og man kan innenfor bygrensen spasere fra kote 0 opp til vel 1150 m h. o. h.

Byen ligger i meget naturskjønne omgivelser med utsyn til Herjangfjellene i nord, og mot sør til den praktfulle Skjomtind, også kjent under betegnelsen «Den sovende Dronning». Fagernesfjellet verner mot den mest sjenerende vind, så Narvik har en ganske lun beliggenhet. Den vakre natur, i forbindelse med den lette atkomst fra Sverige og det brokete liv på havnen av de mange malmskip som i fredstid setter byen i stadig direkte kontakt med mange fremmede land, har gjort den til et meget søkt turiststed. Utenlandske, mest svenske men også mange andre turister som reiser i Nord-Sverige tar i alminne-



Flyfoto av Narvik med omgivelser. Ofotfjorden skjærer seg dypt inn i Nord-Norge. Bare 30 km skiller malmbyen Narvik fra svenskegrensen. I senkningen mellom Fagernesfjellet og Framneshøgda ligger byen. Fra venstre ses bydelene Oscarsborg og Frydenlund. En skimter i midten det 3-kantete område for malmlagrene og jernbanens arrangementer. Nederst til venstre ses ferjestedet Vassvik og fjorden som går innover til Rombaksbotn. Fra havnebassenget skjærer Beisfjorden seg innover til venstre. Det er nå bygget bru på det smaleste sted fra Fagernes og over til forstaden Ankenesstrand som ligger til høyre langs bukta. Fjellet med breen helt til venstre på bildet er Ippocokka (1732 m ø. h.). Fjellet øverst til høyre er Skjomtinden (1576 m ø. h.).

(Foto Norsk Luftfoto A/S.)

lighet en avstikker til Narvik for å se de storslåtte landskaper som rulles opp under ferden på Ofotbanen ned til Narvik og for å se på den livlige og særpregede eksportby med de mange fremmede skip som laster ved malmkaaien eller ligger på havnen og venter på tur. Norske turister fant derimot ikke så ofte vegen til Narvik, dels fordi byen ligger utenfor, eller rettere innenfor hurtigruteleden, dels fordi den ikke var særlig kjent i Norge som noe turiststed; reklamen har manglet.

Kort historikk.

Narviks historie og eksistens er uløselig knyttet til Luossavaara—Kirunavaara Aktie-Bolags (L. K. A. B., til daglig kalt «Bolaget») og Ofotbanens historie. Uten de nordsvenske malmleier ville det neppe blitt bygget noen jernbane, og uten jernbane ville det sikkert ikke ha oppstått noen by inne i Ofotfjorden. Det var i siste halvdel av forrige århundre at arbeidet med å få nyttiggjort disse overordentlig store malmsforekomster for alvor ble tatt opp. På grunn av beliggenheten midt inne i ødemarken var bygging av en jernbane til den norske kyst en livsbetingelse for gruve-driften. Et engelsk selskap fikk i 1883

konsesjon på bygging av en jernbane fra Luleå til Narvik, 490 km. Banen ville passere malmfeltene ved Gellivare som ligger 280 km, og ved Kiruna, 180 km fra Narvik. På den norske del av banen ble arbeidet begynt i 1885 og drevet til 1889. I denne tid kom mange folk i anleggets tjeneste og i deres spor kom også håndverkere og handelsmenn flyttende til stedet som dengang fikk navnet Victoriahavn. Den første bebyggelse var små husklynger som vokste fram på Frydenlund og mere spredt på Oscarsborg. I 1889 måtte det engelske selskap innstille driften på grunn av pengemangel, og arbeiderne drog bort fra Victoriahavn. Det fulgte nå en død og trist periode på 9 år, da de igjenværende folk fristet en kummerlig tilværelse.

I 1898 ble baneanlegget gjenopptatt, nå av den norske stat, og fullført i 1903, samtidig som banen på svensk side ble bygget ferdig av den svenske stat.

Frå dette år begynte folk å strømme til stedet, og mange ville bygge. Staten besluttet da å erverve store deler av grunnen ved banens endepunkt for å hindre spekulasjon og for å kunne gjennomføre ordnede og regulerte forhold. En stor del av byggegrunnen var dog inn-

Narvik. Kongens gates søndre del — gammel forretningsbebyggelse som no er brent — sett fra Torget mot Skjomtinden. Gata er bebygget bare på østsiden, mens vestsiden er parklagt og gir et fritt utsyn mot Framneshøgda og fjorden med fjellene.



(Foto Mittet & Co.)

Narvik. Utsikt fra kirketårnet på Frydenlund mot Oscarsborg. Brua og Torget ses midt i bildet. Helt til venstre på Oscarsborgsiden ligger den nye brannstasjon. Fjellet «Tøtta» (1243 m o. h.) reiser seg i bakgrunnen.



(Foto Mittet & Co.)

Narvik. Bildet viser en av de svære malmkaiene med en 8 000 tonns malmbåt. «Bolaget» og «Jernbanen» er de to viktigste faktorer i Narviks ervervsliv. Det er de som danner grunnlaget for byens økonomi. I bakgrunnen helt til venstre ses en del av Ankenesstrand.





(Foto Møller & Co.)

Narvik. Utsyn mot nord fra kirketårnet på Frydenlund. Bildet gir et godt innblikk i hva det er ofret på offentlige bygninger og beplantninger. Øverst ses sjukehuset som bekroner høgdedraget (arkitektene John Roald og Harald Sund †). Nedenfor ligger folkeskolen med skolehagen. Nederst ses en snipp av Kirkeparken. I bakgrunnen Herjangsfjellene. Til venstre litt av Øyjord.

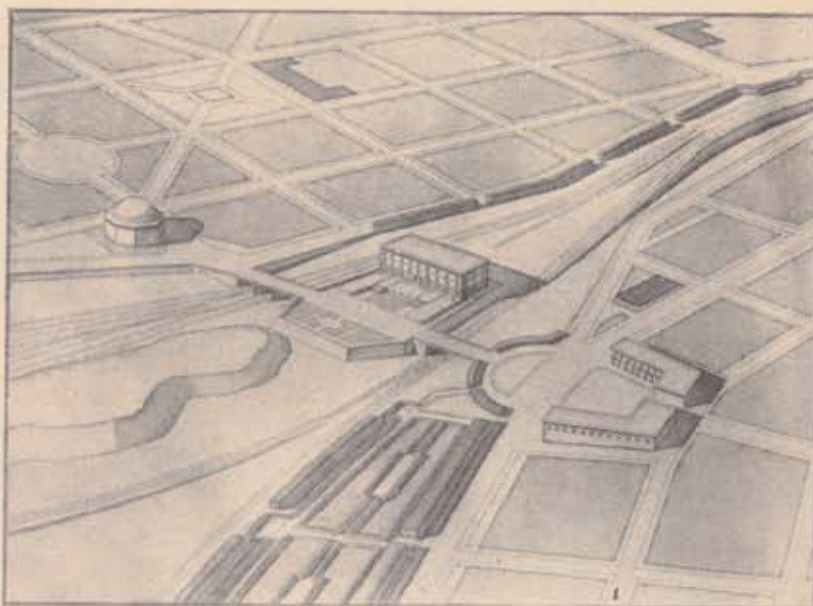


Narvik. Kirken, som ligger i boligstrøket på Frydenlundsiden, er tegnet av avdøde professor Olaf Nordhagen og var hans siste arbeid. Den er utført i bruddstein og innviet 1925. I bakgrunnen ses «Tøtta».

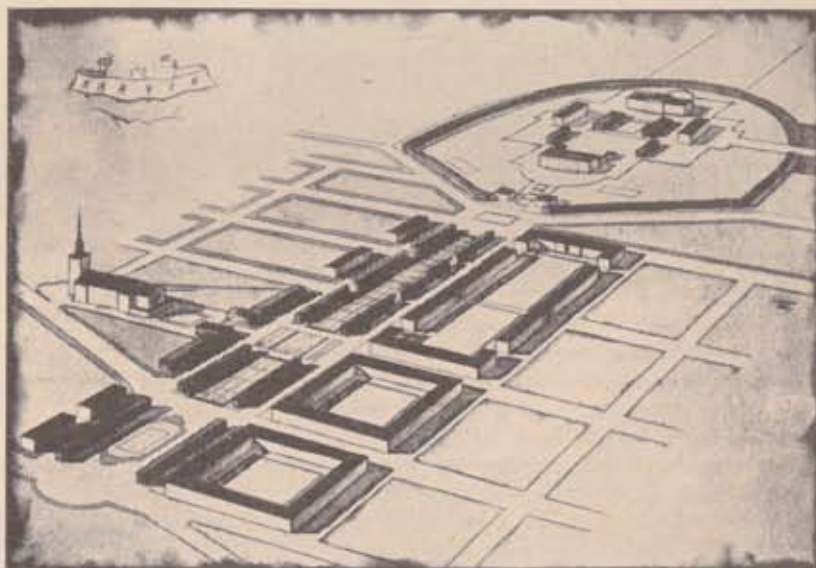


Narvik reguleringsplan av 1925 (av prof. Sverre Pedersen). Til venstre ses Frydenlund med Framnesodden, til høyre Oscarsborg med bebyggelsen oppover Fagernesfjellet. Nederst i midten på bildet ligger jernbanens og «Bolagets» områder ved havnen. Sjakkbrettplanen er fra eldre tid.

Narvik reguleringsplan av 1925 (av prof. Sverre Pedersen). Sentret med den 160 m lange forbindelsesbrua over jernbanesporene mellom bydelene Oscarsborg og Frydenlund. Til venstre ses de terrasseformede malmlagre, Rådhusalternativ på en «øy» ovenfor malmlagrene med atkomst fra brua.



Narvik reguleringsplan av 1925 (av prof. Sverre Pedersen). Sentret på Frydenlundsiden. Til venstre kirken (av avdøde prof. Olaf Nordhagen). Øverst bekrones høydedraget av sjukehusanlegget, nederst utsiktsplass over malmlagrene og havnen. Mellom sjukehuset og utsiktsplassen er som brannintervall anlagt en bred beplantet almenning.



Narvik reguleringsplan av 1925 (av prof. Sverre Pedersen). Fra et av boligstrøkene. Perspektiv som viser forslag til utsiktsgate i Taraldsvik. I forgrunnen Herjangen. I bakgrunnen fra venstre ses Revtind (1208 m), Sandfjellet (1119 m), Dudals-tind (1270 m) og Nonstind (1243 m).





I Narviks oppland steg innbyggerantallet fra 1900 til 1939 med ca. 48 % (Narvik by ikke medregnet). For byens vedkommende har befolkningsveksten vært enda større, fra ca. 300 mennesker i 1898, 3341 i 1900, 4922 i 1910, 6499 i 1920, 9995 i 1930 og til 10066 mennesker i 1939. Narvik har således etter norske forhold hatt en rask vekst. Ovenstående folketetthetskart viser befolkningens fordeling i Ofoten og tilstøtende deler av Troms i 1920 (Alfr. Søderlund). Mål 1:1 500 000.

kjøpt av A/S Taraldsvik, et datterselskap av L. K. A. B. (Malmbolaget). I 1889 var bygningsloven gjort gjeldende for Victoriahavn. I 1899 ble strøket omkring Narvikbukta gjort til egen bygningskommune, og den 19. mars s. å. ble reguleringsplanen godkjent. Staten opparbeidet den seinere Kongens gate, og om sommeren begynte byggingen for alvor, men klarte dog ikke å holde skritt med befolkningens vekst: i desember 1898 var det ca. 300 mennesker, ved folketellingen i desember 1900 var den heimehørende befolkning 3023, Ankenesstranden iberegnet. I 1899 ble det opprettet telegrafstasjon og postkontor, bank, og den første avis. I 1900 tollsted og i 1901 apotek. — Lov om at stedet skulle utskilles fra Ankenes herred og overgå til by under navnet «Narvik» som hadde fortrengt «Victoriahavn», ble sanksjonert 29. mai 1901, og 1. januar 1902 trer stedet inn i rekken av Norges byer.

Narvik har hatt en etter norske forhold hurtig vekst. I 1900 var den heimehørende befolkning 2832, i 1910 var den steget til 4643, i 1920 til 6009, i 1930 til 9920. Den tilstedeværende befolkning var i 1900 — 3341, steg til 4922 i 1910, til 6499 i 1920, til 9995 i 1930, nådde 10066 i november 1939 og lå således tett etter Nord-Norges største by, Tromsø. Medregnet Ankenesstrand bygningsdistrikt hvis befolkning hovedsakelig er beskjeftiget på L. K. A. B. og således naturlig kan regnes med til byorganismen, ble tallet ca. 11500. Man kan således si at Narvik i løpet av 40 år er vokset med 8500 innbyggere, fra ca. 3000 til ca. 11500, en økning på ca. 280 %. — Regner en fra 1898 av, blir økningen endog ca. 3700 %. Den tilstedeværende folkemengde i byen nyttår 1944 var 9055, idet mange ble evakuert under krigen.

Byens oppland.

Til byens oppland kan regnes herredene Ankenes — Ballangen — Tysfjord — Hamarøy — Lødingen — Evenes — Gratangen — Lavangen — Salangen og Bardu. I 1900 var innbyggerantallet i disse herreder 19859. I 1939 var det steget med 9552 personer — ca. 48 % — til i alt 29411 (Narvik by ikke medregnet). De trakter som disse herreder ligger i er sterkt oppfylt av fjell, befolkningen bor meget spredt over et vidstrakt område. Når unntas Bardu som meget likner en østlandsbygd med vidstrakte dyrkede marker og grov furuskog, er det lite av jordbruk. En unntakelse som bør nevnes er Skjomen i Ankenes, hvor det er et drivende klima om sommeren, noe i likhet med Sogn, og Skjomen er derfor blitt byens leverandør av grønnsaker.

Kommunikasjoner.

Narvik sto før krigen i livlig forbindelse med utlandet. Med jernbanen var reisetiden til Stockholm 28 timer, til Oslo over Stockholm vel 40 timer. Til Kjøbenhavn tok det 42 og til Helsingfors 48 timer. Den stadige trafikk

av malmbåter som også kunne ta enkelte passasjerer med, gjorde det lett å komme direkte både til England, Holland, Belgien og Tyskland. Det er ingen sjeldenhet i Narvik å treffe folk som har vært på ferietur til ett eller flere av disse land, men aldri har vært i det sørlige Norge, like- som mange reiste hyppig til Stockholm og Kjøbenhavn, men sjelden til Oslo eller Trondheim. — Om forbindelsen med andre land således har vært lett og meget benyttet, har dog den kulturelle betydning herav ikke vært stor.

De viktigste innenlandske fjernforbindelser har vært dampskipene. Som følge av beliggenheten langt inne i fjordbunnen ble byen ikke anløpet av hurtigruten, en måtte ta lokalbåt til Lødingen, eller helst Svolvær for å nå den. Ofoten Dampskibsselskap, startet 1917, satte igang en egen ukentlig hurtigrute Narvik — Trondheim. I det seinere har dessuten de ordinære hurtigruter hatt et ukentlig anløp i Narvik, så vel på sørtur som på nordtur. — Med nabobyene Bodø, Svolvær, (Lødingen), Harstad, Tromsø står byen i forbindelse også ved lokale dampskipsruter. Disse besørger også den sjøverts forbindelse med bygdene i byens oppland.

I de seinere år er det kommet en ny viktig faktor i lokalkommunikasjonene, nemlig rutebilene. Særlig for samkvemmet med opplandet tør disse nå sies å være det viktigste bindeledd, men også for trafikken til Bodø, Harstad og Tromsø er de blitt av største betydning. Det tør dog være at dette siste vil endre seg noe når krigen er slutt og sikkerheten på sjøen atter er blitt normal, for skip er ulike mere komfortable å reise med enn rutebil.

For tiden besorges endog en vesentlig del av passasjerfjerntrafikken av rutebilene, så vel sørover til Mo som nordover til Karasjøk og Kirkenes.

Fra Narvik utgår for tiden 10 bilruter som i 1941 til og fra Narvik befordret 91 000, i 1942 — 85 000 og i 1943 — 77 000 reisende (synkningen skyldes vanskelighet med å skaffe drivstoff) — i 1941 gjennomsnittlig 250 pr. dag. Når normale forhold inntreer vil det antakelig komme til å gå ut 21 bilruter fra Narvik, og så snart visse veganlegg er ferdige ytterligere 4, hvorav 1 turistrute til Bjørnefjell, med tiden kanskje også en turistrute til Sverige.

Riksvegens betydning for gjennomgangstrafikk over Narvik vil en først kunne danne seg en mening om når krigen er slutt, da vegen sørfra fram til Narvik først ble åpnet 1. juli 1941. Denne veg i forbindelse med Lofotvegen og banen til Sverige samt den kommende forlengelse av Nordlandsbanen til Fauske må antas å gi en veldig økning av biltrafikken over Narvik.

Nordlandsbanen vil formodentlig innen en ikke fjern framtid, etter planene allerede sommeren 1945, være ferdig til Fauske. Hvorledes den blir fort videre nordover er det ikke lett å gjøre seg opp noen bestemt mening om. For tiden arbeides det med stor kraft på videreføring omtrent på samme sted som riksvegen går, og den



Vegkart over Narvik og omegn. Nordfra fører vegene fram til Øyjord, hvorfra det er ferje over til Narvik. Det er vegene fra Harstad og Hinnøy via Tjellsundet og fra Finnmark via Setermoen og Gratangen. Fra Narvik fortsetter riksveg 50 med bru over Beisfjorden til Ankenesstrand, videre sørover til Skjomnes hvor det er ferje. Så er det ferje ved Forså og over Tysfjorden ved Korsnes. Hit er det meningen at jernbanen skal føres fram. Riksvegen går så videre over Tømmernes (nederst på kartet) til Fauske, Mo i Rana og Trondheim. Ofotbanen østover til Abisko, Kiruna og Boden vises på kartet. Det er nå bygget veg fram til Bjørnefjell fra Øyjord. Ellers vises Narviks nærmeste oppland, herredene Ankenes, Ballangen, Tysfjord, Hamarøy, Lødingen, Evenes, Gratangen, Lavangen, Salangen og Bardu. Mål 1:1 500 000.



Soneplan for Narvik—Ankenesstrand. Øverst vises Narviks todelte byområde med Frydenlund til venstre og Oscarsborg til høyre. Nederst ses den no ferdige bru fra Fagernes over til Ankenesstrand. Nedover til høyre går Beisfjorden. Ferjeforbindelsen Narvik—Ankenesstrand er inntegnet med strek. Framføringen av den nye riksveg 50 gjennom byområdet vises ovenfor jernbanelinjen. Riksvegen ender no ved ferjestedet Vassvik, hvorfra ferjen går over til Øyjord. For øvrig arbeides det no på riksvegens videre framføring gjennom den hittil ubebygde del av Taraldsvik ned til Ornesvika, rundt Orneshaugen (som strandpromenade) og videre til Djupvik ca. 4 km fra bygrensen, hvorfra det blir ferje over til Øyjord. Strekningen Taraldsvik—Djupvik er under arbeid og beregnes ferdig sommeren 1945. Planen er for øvrig at vegen skal føres videre til Straumsnes, ca. 11 km fra bygrensen, hvor det blir bru over sundet mellom Rombaken og Rombaksbotn. Mål 1:40 000.

vil da så vidt vites komme fram til Korsnes på Tysfjordens sørside, ca. 8 mil fra Narvik. Men lenger kommer den ikke uten ferjeforbindelse på den tracé. Enkelte planer har også gått ut på at banen skulle føres videre østfor alle fjordarmer, den vil i så fall på lange strekninger bli en ren fjellbane som kommer fram til Ofotbanen ved Hundalen st., ca. 3 mil fra Narvik, og føres fra Bjornfell st. videre nordover gjennom Bardu og Målselv til Tromsø, og over Finnmarksvidda til Kirkenes som den store nord-norske stambane.

Framtidens passasjertrafikk over store avstander, til Trondheim og også til Oslo må en tro blir par avion. Allerede nå går det to ukentlige luftruter hver veg med post og passasjerer, om det enn i forholdenes medfør er så, at det er meget vanskelig å få anledning til å reise med disse.

Havneplanen.

L. K. A. B. har sine egne store kaianlegg med spesialinnretninger for malmasting. Disse ligger utenom det havneområde som kommer inn under byens og havnevesenets myndighet.

Havneplanen er utarbeidet av havnedirektøren og omfatter en strandstrekning på ca. 2 km lengde fra Kleiva til Fagernes. Her er planlagt kaiskur, mindre industrier, slaktehus, kjølelager, godsstasjon for jernbanen m. v. I Beisfjorden innenfor Fagernes hvor industri kan tenkes henvist, er det mulighet for ytterligere havneanlegg. Endelig finnes det i Vassvik ferjekai med forbindelse til Øyjord.

Ervervslivet.

«Bolaget» og «Jernbanen» er de to viktigste faktorer i Narviks ervervsliv. De danner grunnlaget for byens økonomi, utenom disse finnes omtrent ingen selvstendige bedrifter av noen betydning. Der er noen bilverksteder, en mindre sementvarefabrikk, meieri, et par trevarefabrikker og møbelverksteder samt håndverkere av forskjellige slags, alt virksomheter av den art som hører en byorganisme til. Blant forretningene er det 3 à 4 som driver trelasthandel, vesentlig basert på import fra Sverige, samt et par fiskeeksportforretninger. Ellers er der handlende i de forskjellige bransjer, dessuten læger, tannlæger, sakførere m. v. som driver privat erverv, etter krigen også noen arkitekter. Men det hele er avhengig av Bolaget. I perioder da dette har måttet gå til innskrenkninger i driften, har hele byens økonomiske liv ligget nede.

Før krigen hadde Narvik innenfor bygrensen 106 forretninger i alt med smått og stort. De fordeles således:

1. Nærings- og nytelsesmiddelforretninger	42
2. Manufaktur, konfeksjon, trikotasje	19
3. Isenkram, bygn.artikler, gullsmeder, urmakere	11
4. Bevertninger, hoteller, pensjonater	15
5. Apotek, droge, banker, diverse	19



Sentrumsområdet før brannen i 1940. Midt på bildet vises brua over jernbanesporene. Brua forbinder de to bydeler Frydenlund (nederst) og Oscarsborg hvor forretningsstrøket ligger (øverst). De store bygninger midt på bildet er jernbanens verksted og driftsbygninger. Til høyre ses en del av kaianlegget. Helt til venstre på kartet ligger personstasjonen. Sjakkbrettplanen, som er knekket ved Torget, er fra byens tidligste tid. Gata som begrenser bebyggelsen på Oscarsborgsiden er Gate 1 eller Kongens gate. Tverrgatene er for bratte.



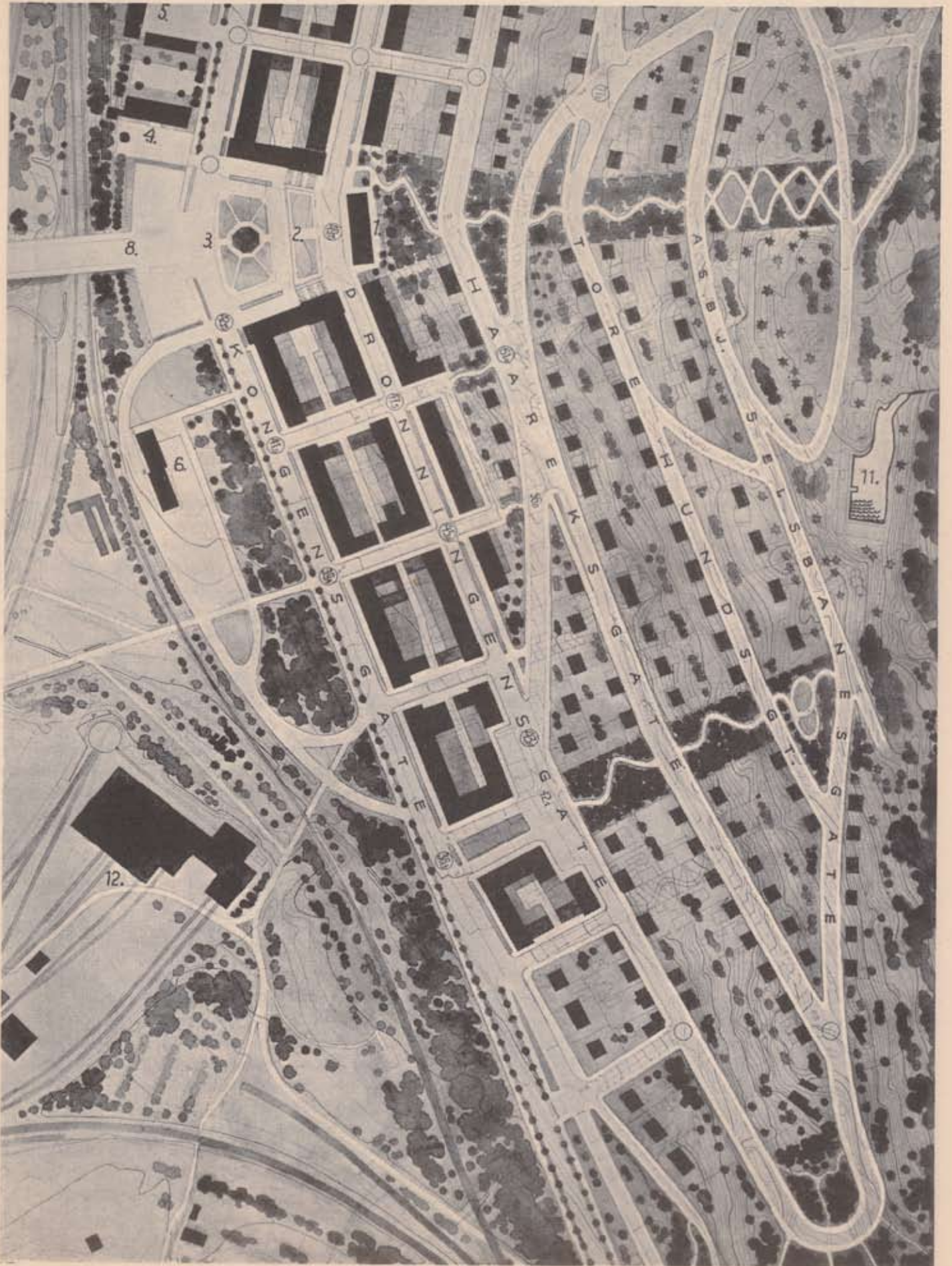
Sentrumsområdet etter brannen i 1940. Det var den søndre del av forretningsentret på Oscarsborg samt en stor del av det tilstøtende boligstrøk som særlig ble rammet av brannen i 1940. I dette område som omfattes av grensen for den nye reguleringsplan, brente 90 beboelseshus og 60 bakbygninger, i alt 156 hus. 1216 mennesker ble husville. Foruten dette brannstrøk har en også brannstrøket på Stormyra (ved kirken) og brannstrøket på Frydenlund, men disse er ikke så store at de gir anledning til noen nyregulering.



Den nye reguleringsplan for det brente sentrum i Narvik. Mål 1:6000. Planen viser til venstre en del av bebyggelsen på Frydenlund, til høyre Oscarsborg med forretningsstrøket og boligbebyggelsen i skråningen oppover mot Fagernesfjellet. I trekanten mellom disse bydeler ligger jernbanens og «Bolaget»s områder. Bydelene forbindes ved en 160 m lang bru. Ved bruhodene ligger torgene. Det er i hovedsaken Oscarsborg som er underlagt nyregulering. Den gamle plans gatenett er i det vesentlige beholdt, samtidig som gatebreddene er utvidet. En del tverrgater som før var altfor bratte, er sløyfet og erstattet med nye oppfarts-gater med gode stigningsforhold, dessuten deler beplantede brannintervaller opp boligstrøket. Kongens gate, som er byens hovedgate, har betingelse for å bli meget vakker. Den blir nedenfor Torget bare bebygget på østsiden, mens vestsiden blir parklagt. Ovenfor Torget er vestsiden utlagt til offentlige bygninger. Vegen til Finnmark (Riksveg 50) er ført fram gjennom det nye planområde. Tallene i planen betegner:

1. Rikshus.
2. Øvre Torg Oscarsborg.
3. Nedre Torg Oscarsborg med salgshaller og fontene.
4. Rådhusplassen med Rådhuset, hvis tårn ligger som fond for Kongens gate.
- 5 og 6. Alternativ for rutebilstasjonen eller parkeringsplass.
7. Brannstasjon.
8. Bru over malmagrene og jernbanesporene. Ved bruhodet er det parkeringsplasser i Torgets ytre hjørner.
9. Fagskole.
10. Verkstedbygning. Nedenfor ligger Hotell Royal.
11. Vannbasseng.
12. Jernbanens verkstedbygning.
13. Jernbanens administrasjonsbygning.
14. Sjemannsheimen.
15. Havn.
16. Malmagrene.
17. «Bolaget»s representasjonsbygning.
18. Frydenlunds Torg.
19. Svenskehusbebyggelsen i Finnbekken.
20. Personstasjonen for jernbanen.

Neste side: Detalj av reguleringsplanen — brannstrøket. Mål 1:3000. Tekst ovenfor.





Narvik nye sentrumsplan. Modell av reguleringsplanen sett fra vest. I forgrunnen jernbanens og «Bolaget»s områder. (Foto Teigen).

Antallet av forretninger er muligens noe lite i forhold til et oppland på ca. 30 000 innbyggere, men en må ta i betraktning at en flerhet av disse hører heime så langt fra byen at deres behov for en del dekkes av stedlige forretninger.

Videre fantes det i 1939:

Private kontorer, agenter, engroslagre etc.	33
Off. og halvoff. kontorer, skoler etc.	16
Håndverkere m. v.	41
Bedrifter, verksteder o. l.	7

Det var i Narvik et par engrosfirmaer, og et par større detaljforretninger, for øvrig var det hovedsakelig små foretakender.

Byen har 2 dampskipsselskaper for lokal trafikk samt for direkte forbindelse med Trondheim, og 1 rutebilselskap.

Framtidig utvikling.

Det er ikke lett å gjøre seg opp en mening om Narviks framtidige utvikling. Det sees at veksten stagnerte i 1930, fra dette år til 1939 var folkemengdens økning bare 71 personer. En regner endog at det var 3 000 mennesker mer enn det var eksistensbetingelser for, folk flyttet til byen i håp om å få noe å gjøre, slet seg gjennom to år inntil de fikk heimstavsrett og levde siden på forsorgen.

Så lenge det ikke oppstår selvstendig industri av virkelig betydning, er det heller ikke betingelser til stede for en fortsatt vekst. Hvorvidt sådan industri vil komme er det vanskelig å si noe om. Det har vært tale

om et jernverk, men planene for det kommende store norske jernverk gikk like før krigen ut på å legge dette ved Mo i Rana.

Narvik er som nevnt i utpreget grad en transittby, hittil vesentlig for den nord-svenske malm, samt for diverse varer til det svenske marked. Og det er som transittby den må søke sin framtid. Råstoffer til egen produksjon finnes ikke i distriktet. — Det har vært planer oppe om kjølelager og fryseri og i forbindelse dermed fiskeeksport i større stil, med jernbane til Sverige og fjernere land. Kommer tilknytning til den nord-norske stambane kan fisk også sendes sørover ad denne veg. — Men som fiskeeksportby kommer Narvik som ligger 10 mil fra de store fiskefelter i konkurranseforhold til det like ved Vestfjorden beliggende Bodø som har alle fordeler på sin side, både med hensyn på oppkjøp av fisken i ferskest mulig tilstand og når det gjelder forsendelse med skip til andre land. Og jernbane til Sør-Norge vil etter all sannsynlighet Bodø få før Narvik.

For Narvik blir det da tilbake å søke utviklet fiskeeksport med jernbane til Sverige, og med tiden også til Finland og Russland.

Alt i alt må det sies at en bare har meget svevende faktorer å holde seg til ved bedømmelsen av Narviks framtidsmuligheter. Den gjeldende reguleringsplan fra 1926, utarbeidet av professor Sverre Pedersen, beregnes å gi plass for ca. 30 000 innbyggere. Etter hva tidligere er framholdt antas at dersom der ikke kan utvikles nye selvstendige ervervsgrener i byen vil folketallet i de første ti-år holde seg på omkring 10 000. — Og etter dette er planen for det nye sentrum dimensjonert, etter det resonnement at dersom byen skulle komme til å skyte en uanet vekst, vil sentrum forholdsvis smertefritt utvides på de



Narvik nye sentrumsplan. Modell av brannstrøket sett fra vest. Til venstre brua og bebyggelsen rundt Torget. Bak forretningsstrøket ligger boligbebyggelsen i skråningen opp mot Fagernesfjellet. (Foto Teigen)

nærmestliggende boligstrøks bekostning slik som man ser det skje under byenes vekst, i Narvik vil det naturlig kunne skje langs Kongens gates og Dronningens gates øvre del, nord for Torget, hvilket parti på reguleringsplanen også er angitt som forretningsstrøk. En videre utvikling av sentrum må dirigeres på Frydenlundsiden som trenger sanering. — I dag å regulere et for stort sentrum vil kunne virke lammende og sprengte byens økonomiske evne. Å omgi forretningsstrøket med et parkareal som reserve for seinere utvidelse er i Narvik ikke mulig, da en har den oppgave å skaffe de mange små villaeiere tomter tilbake til gjenoppførelse av sine hus så vidt mulig i «samme strøk». Det brente boligstrøk på Oscarsborg er for øvrig for bratt til å være skikket for en rasjonell utvidelse av forretningsstrøket.

Grunneierforhold.

Grunnen i Narvik tilhører for det alt overveiende Staten og A/S Taraldsvik (Bolaget). Tomtene bygsles for en pris av 8—20 øre pr. kv.m. Bare ganske små områder er privat eiendom.

Tall til sammenlikning.

Brannen i 1940 rammet særlig den nedre del av byens forretningssentrum som ligger på Oscarsborg, samt en del av det tilstøtende boligstrøk. I det område som omfattes av grensen for den nye reguleringsplan, brente 90 beboelseshus og 66 bakbygninger, i alt 156 hus, og 1216 mennesker ble husville. Den brente bebyggelse hadde følgende golvmeterareal:

1. Boliger	16 007 kv.m
2. Kontorer (private)	2 077 »
3. Forretninger:	
Nærings- og nytelsesmidler	1 768 »
Manufaktur, tekstil osv.	2 334 »
Isenkram, bygn.artikler osv.	1 579 »
Hoteller, bevertninger m. v.	875 »
Apotek	160 »
Banker	475 »
Hoteller	550 »
4. Industri:	
Håndverksbedrifter	150 »
Verksteder	858 »
Lager	1 261 »
Uthus	1 631 »
5. Forsamlingslokaler	820 »
Offentlige og halvoffentlige kontorer	545 »

Totalt brent golvmeterareal 31 108 kv.m

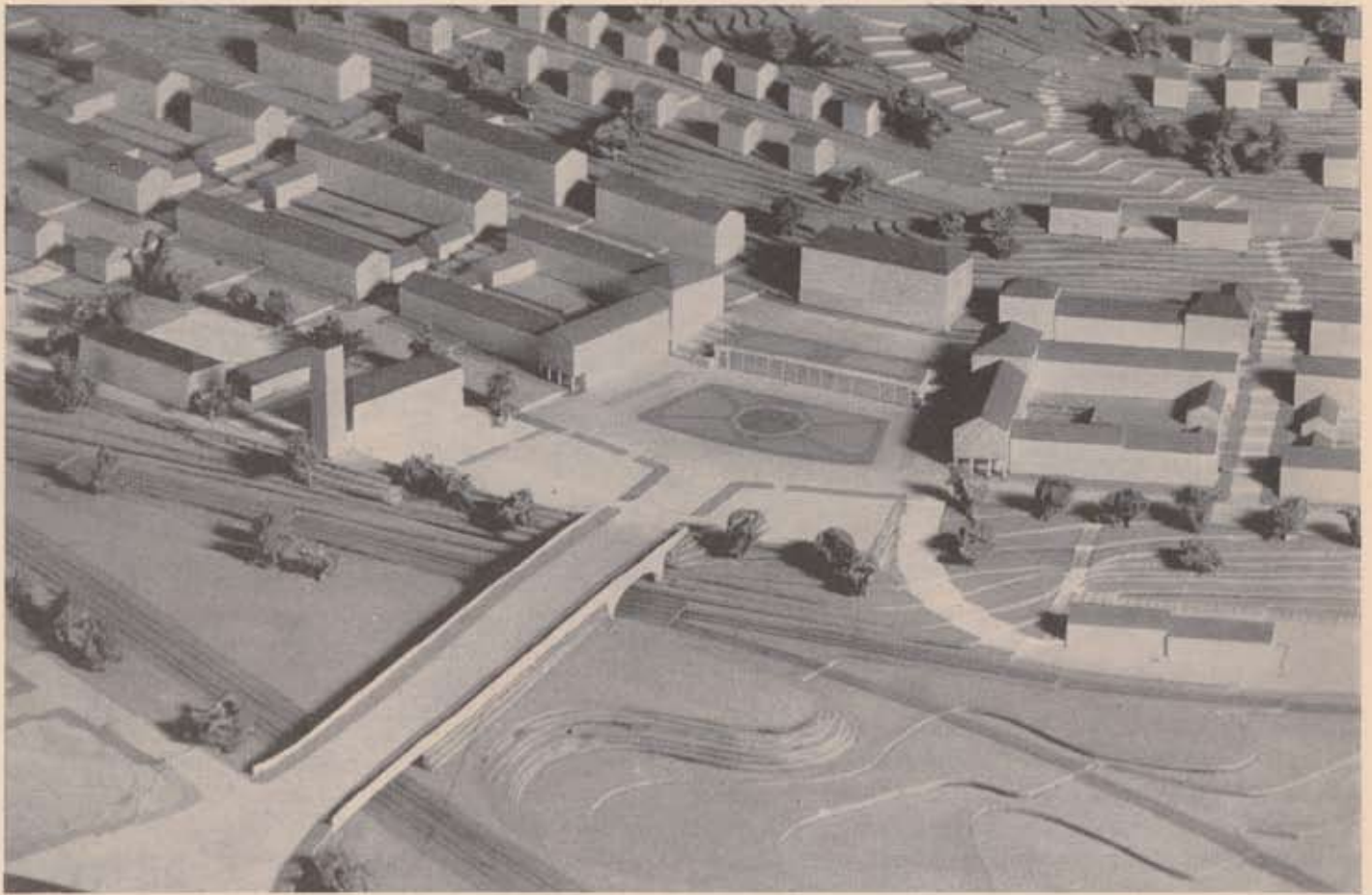
Samlet lengde av butikkfasader var ca. 900 l. m.

Reguleringsplanen for brannstrøket Oscarsborg ble stadfestet 8 mai 1942, en endringsplan for forretningsstrøket 10 mars 1944. Planen omfatter følgende golvmeterarealer (gjenstående bygninger ikke iberegnet):

1. Boliger	17 159 kv.m
2. Kontorer, hoteller, forretninger osv.	19 346 »
3. Industri, lager etc.	3 647 »
4. Off. instit., forsamlingslokaler etc.	1 092 »

Totalt golvmeterareal 41 244 kv.m

Samlet lengde av butikkfront ca. 1 130 l. m.



Narvik nye sentrumsplan. Modell av bebyggelsen rundt Torget sett fra vest.

(Foto Teigen)

Reguleringsplanen gir således en forøkelse av golv-meterarealet på 36 %. Den brente bebyggelse var mest urasjonell og umoderne trebebyggelse, den nye som reguleringen muliggjør vil bli av en langt høyere effektivitet.

At boliger ikke viser flere golvkv.m skyldes at man i 2ten etasje i forretningsstrøket (basert på allerede planlagte bygninger) regner med mere kontorer og mindre beboelse enn før, videre at det i den åpne bebyggelse i 2-etasjes hus svært ofte var beboelse på loft og delvis i kjeller.

Med samme boligtetthet som tidligere vil den nye reguleringsplan skaffe plass for 1280 mennesker. Da en må regne med at de fleste vil komme til å bo noe rommeligere i de nye bygninger, vil tallet bli noe mindre. På grunnlag av allerede planlagte hus kan en anslagsvis sette det nye innbyggerantall til 1050. Blant dem som tidligere bodde i forretningsgårdene er nå mange bosatt i den nye svenskehus-bydel Finnbekken. Det brente boligstrøk på Oscarsborg ligger inntil et hittil ubebyggt område, hvor det forutsettes at de som mister sine tomter på grunn av reguleringen kan anbringes, således at det blir plass for alle som tidligere bodde i brannstrøket.

Innenfor reguleringsområdet lå 5 bygninger oppført i

mur eller betong, som nå er restaurert og tatt i bruk igjen. Det ene er også ved tilbygg utvidet til det dobbelte.

Brannstrøket.

Brannstrøkene i Narvik er fordelt på 3 områder, nemlig:

- I. Det store brannstrøk på Oscarsborg sør for Torget.
- II. Brannstrøket på Stormyra (ved kirken).
- III. Brannstrøket på Frydenlund.

Av disse er II og III ikke så store at de gir anledning til noen større nyregulering. Strøk II som utgjør litt mindre enn et kvartal, ligger i en bydel som var regulert for tettbebyggelse, men åpent bebygget med trehus. Her kan det bli tale om å innføre lamellbebyggelse, men det forutsetter en omregulering av et større område som ikke er berørt av brannen, hvorfor det ligger utenfor B. S. R.s mandat, det må eventuelt løses som kommunalt tiltak. — Strøkene II og III er ikke tatt med i statistikken.

Det egentlige brannstrøk er altså I, Oscarsborg sønnanfor Torget. Det strekker seg i lengde av ca. 350 m langs Kongens gate og i ca. 250 m dybde fra Kongens gate og



Narvik nye sentrumsplan. Detaljfoto av modell sett mot sør-øst fra skråningen opp mot Fagernesfjellet. I midten Torget. (Foto Teigen)

oppover. Det omfatter det alt vesentlige av forretnings-sentret, og en stor del av Oscarsborgs boligstrøk, i alt omtrent $\frac{1}{8}$ av byen.

Det brente var overveiende umoderne trebebyggelse, mens den nye plan gir anledning til en rasjonell og effektiv utnyttelse.

Gjenoppbygd og nybygd.

Etter krigen er i strøk II og i perifere strøk oppført 38 bolighus og 2 er under oppførelse. Dessuten er bygd 67 gavehusenheter. I strøk I er 2 mur- og betonghus restaurert, 1 restaurert og utvidet til det dobbelte, samt 6 trevillaer gjenoppbygd og 1 under oppførelse, alle disse bygninger er innpasset i reguleringsplanen.

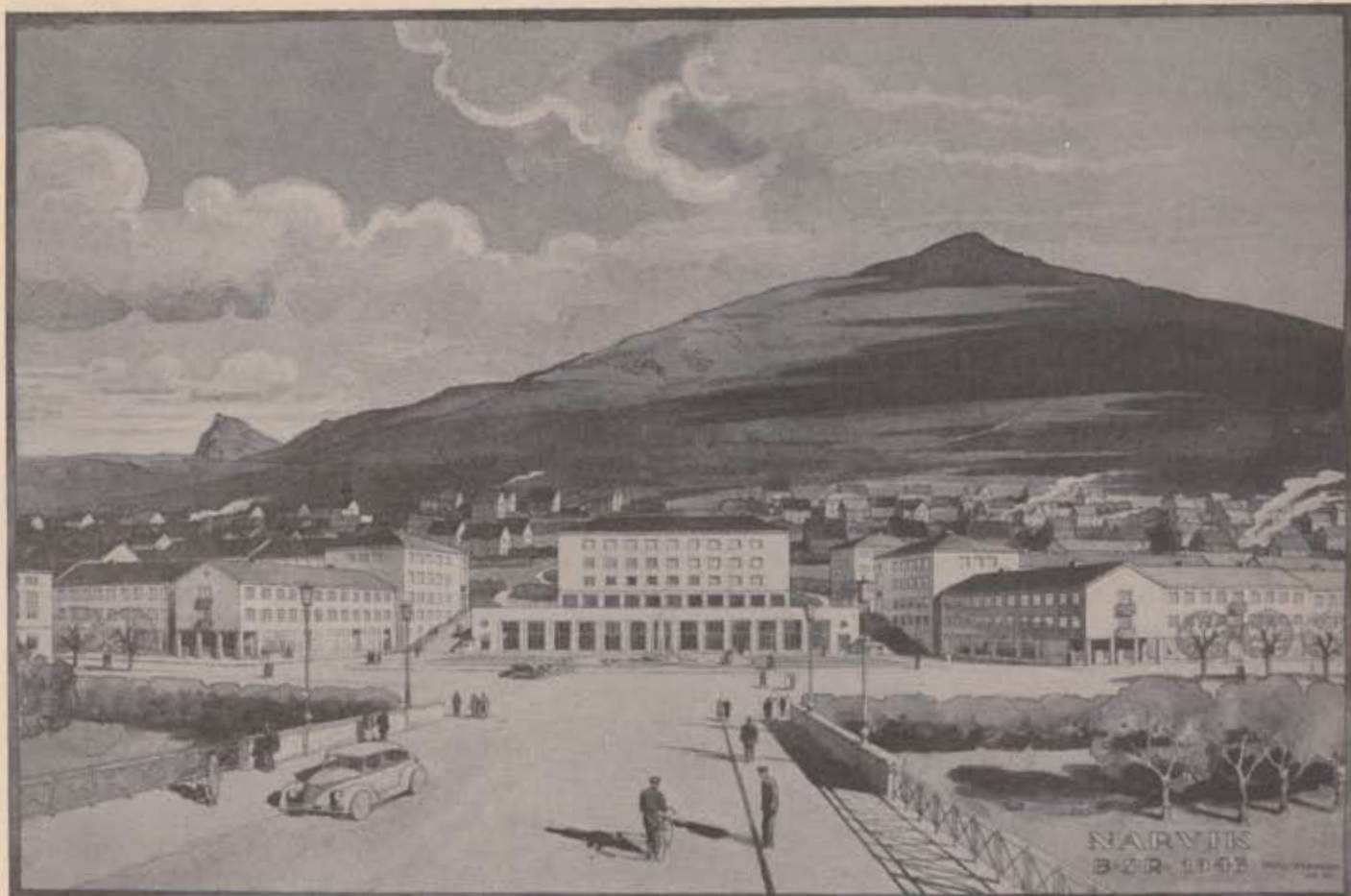
Beskrivelse av den nye sentrumsplan.

Den nye reguleringsplan omfatter foruten det egentlige brannstrøk på Oscarsborg også det øvrige av denne bydel, idet her forekom mange tilfeller av mere spredte ødeleggelser, likesom det for sammenhengens skyld var nødvendig å gjennomarbeide det hele.

Gjennomgangstrafikk.

Riksvegen fører gjennom byen, og på grunn av det vanskelige fjellterreng lar det seg vanskelig gjøre å foreta noen forandring i dette forhold. En omlegging utenom bebyggelsen vil bety et vanskelig og kostbart arbeid, like- som tilknytningen til byen ville bli lite tilfredsstillende. Det må derfor forbeholdes framtiden å avgjøre om biltrafikken noen gang skulle utvikles slik at en omlegging blir påkrevd.

Gjennomgangstrafikken passerer gjennom byens hoved-gate, Kongens gate. Innføringen fra sør som nå går gjennom havneområdet foreslås i planen omlagt. Den kommer fra Ankenesstrand på bru (provisorisk bru ferdig 1943) over Beisfjorden inn i byen ved Fagernes, hvorfra den foreslås lagt på jernbanens overside så den skilles fra havnetrafikken og kommer inn i Kongens gates sørlige del. — Mot nord, hvor trafikken nå går med ferje fra Vassvik, skal riksvegen føres gjennom den hittil ubebygde del av Taraldsvik ned til Ornesviken, rundt Orneshaugen (som strandpromenade) og videre til Djupvik, ca. 4 km fra bygrensen hvorfra det blir ferje over til Øyjord. Strekningen Taraldsvik—Djupvik er under arbeide og beregnes ferdig sommeren 1945. Planen er for øvrig



Narvik nye sentrumsplan. Perspektiv sett fra brua mot Oscarsborg. I bruksens fond ligger Torget med de moderne torghaller (ark. Harald Sund †). På hver side av disse fører trapper opp til Øvre Torg hvor Rikshuset ligger. Helt til venstre ses Rådhusplassen med en snipp av Rådhuset. Bak Rikshuset fortsetter bruaksen i et beplantet brannintervall. På begge sider av dette, i skråningen oppover Fagernesfjellet, ligger boligbebyggelsen. Til venstre fjelltoppen «Tøtta».

at vegen skal føres videre til Straumsnes, ca. 11 km fra bygrensen, hvor det blir bru over sundet mellom Rombakken og Rombakstbotn.

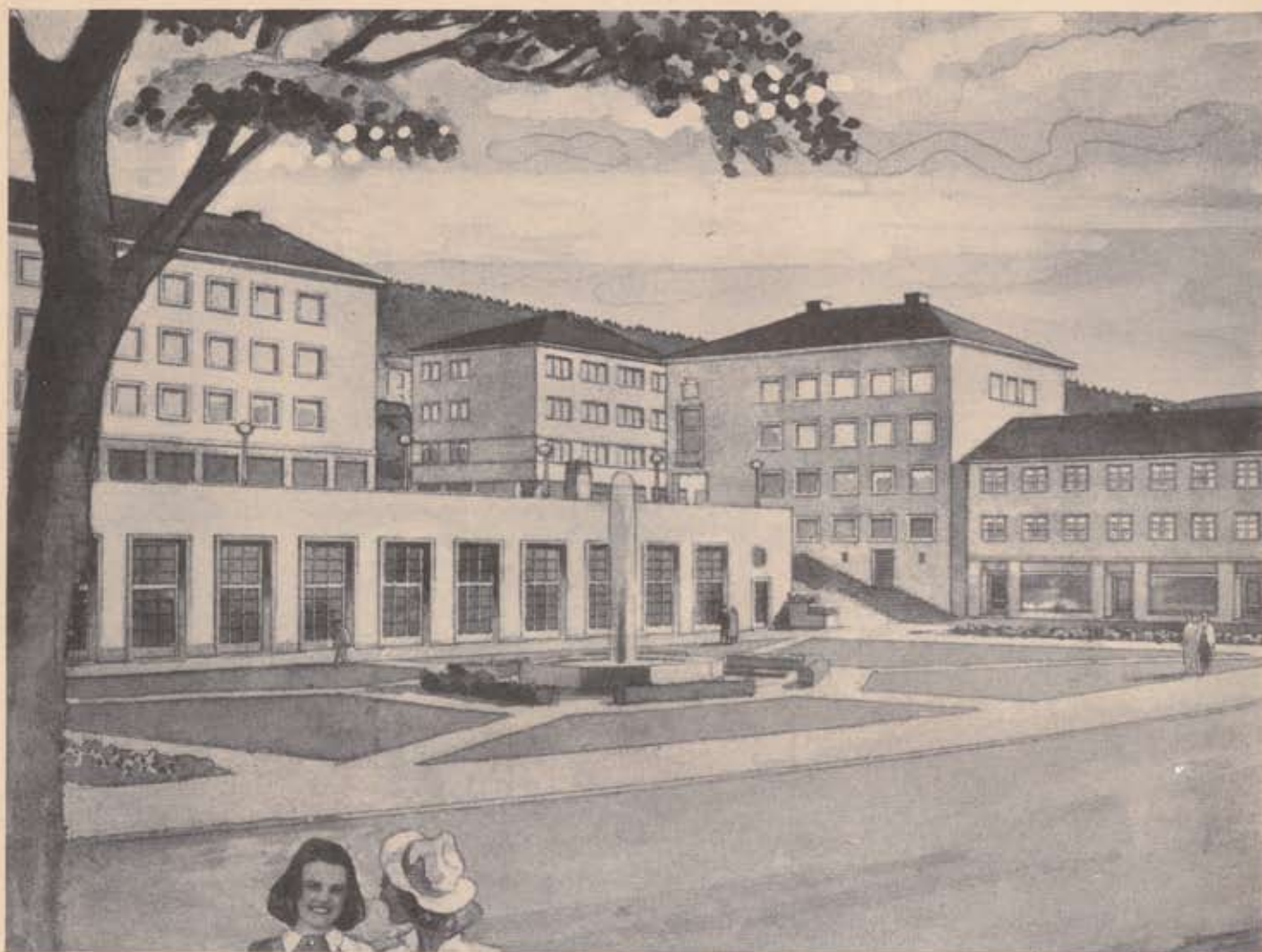
Indre trafikklinjjer.

Byens hovedgate, Kongens gate, som fører fra havnen over Torget og videre til jernbanestasjonen og Taraldsvik, er i reguleringsplanen øket til 23 m bredde. Fra Torget grener seg ut forbindelsen, på bru over jernbaneområdet,

til Frydenlundsiden med Framnes og Vassvik. Fra søndre del av Kongens gate foreslår planen 2 nye oppfartsgater, hvis utgangspunkt er markert ved et ca. 35 m bredt intervall i bebyggelsen. Den søndre av disse slynger seg opp gjennom det bratte terrenget ovenfor jernbanens administrasjonsbygning. Den nordre løper som en S-formet diagonalgate gjennom hele bydelen opp til vannbassenget (kote 100) hvor den fortsetter i «Turistvegen» som går opp mot Fagernestoppen. Seinere vil den også få en fort-



Narvik nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av Kongens gate — hovedforretningsgata — sett mot øst, i midten Torget med Rikshuset. På begge sider av torghallene går det etter arkitekt H. N. Bratlies forslag trapper opp til Øvre Torg og Dronningens gate. Mål 1:2000. (Ark. Oddmund Suul.)



Narvik nye sentrumsplan etter arkitekt Bratlies forslag. Perspektiv som viser bebyggelsen rundt Torget. På det øvre torg ses Rikshuset, ark. Blakstad & Munthe-Kaas. Torghallene, som er bygget for en del år siden (ark. Harald Sund †), ligger nedenfor med fortenen foran. Ellers vises en av de to trappene som skal forbinde nedre og øvre torg.

settelse i en av hovedatkomstene til større områder som ennå ikke er lagt ut til bebyggelse. Litt nedenfor Vannbassenget moter denne diagonaloppfart en eksisterende oppfartsgate som utgår fra det høyeste punkt av Kongens gate og løper rettvisklet på denne. Denne oppfartsgate er ved nyreguleringen utvidet til 20 m bredde. — Ved jernbanestasjonen er gatene omregulert således at det er oppnådd mulighet for en-vegskjøring. Det regnes med at det med tiden vil komme en indre ringbussrute på Oscars-

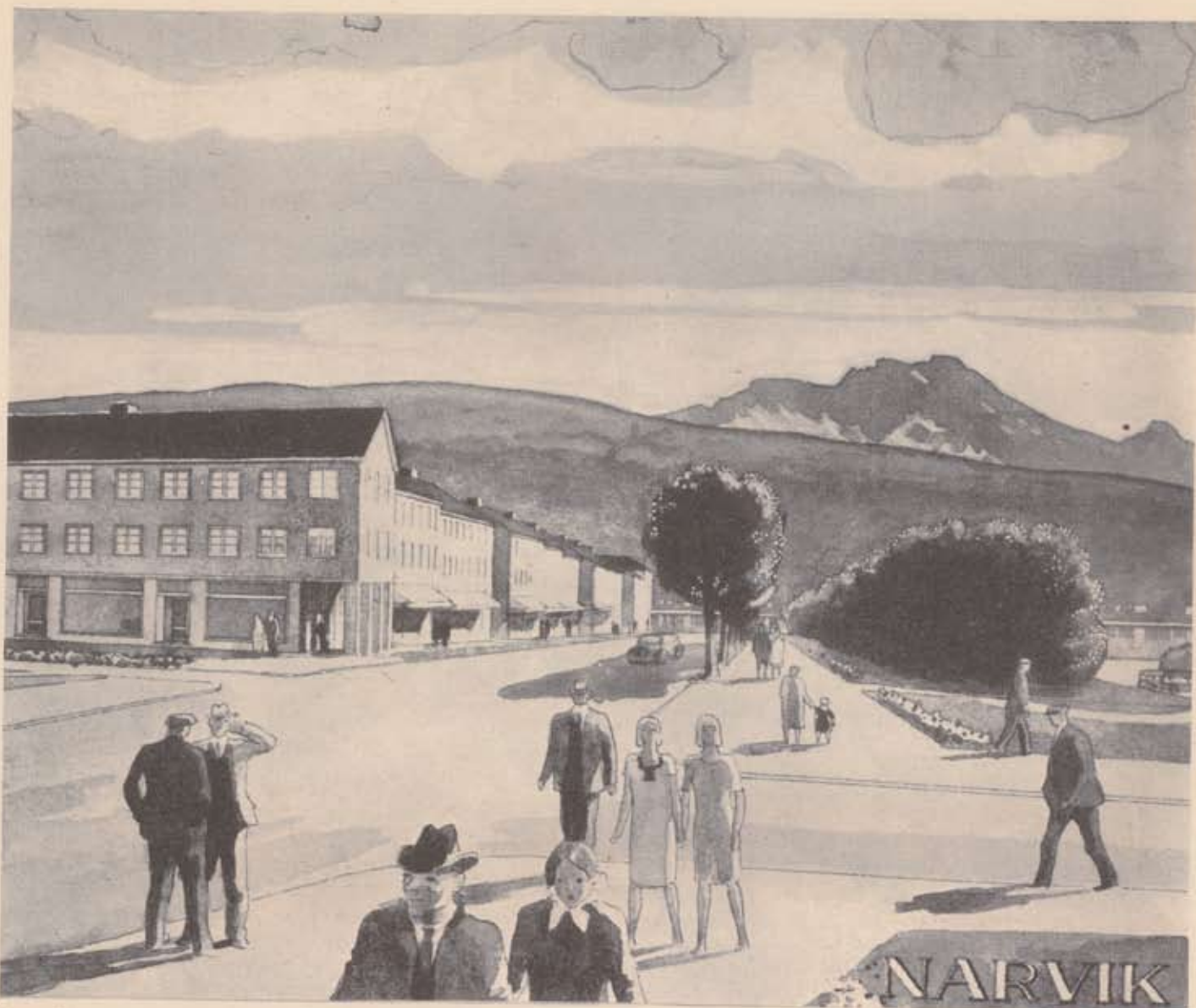
borg, som fra Kongens gate kjører opp søndre oppfartsgate, gjennom Tore Hunds gate (gate 4) til jernbanestasjonen og herfra atter igjen i Kongens gate.

Gater og plasser.

Det sammenhengende brannstrøk er ikke så stort at det, bortsett fra oppfartsgatene, gir anledning til noen radikal forandring av gatenettet selv om dette økonomisk sett hadde vært mulig. Langgatene løper noenlunde parallelt



Narvik nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske bearbeidelse. Snitt gjennom torgaksen på Oscarsborg sett mot nord. Fra venstre ses en del av brua over malmagrene og jernbanesporene. Så følger Rådhusplassen med Rådhuset, Kongens gate og torgbebyggelsen, så Dronningens gate og Rikshuset. Rundt Håreks og Tore Hunds gate er det åpen boligbebyggelse. Mål 1:2.000. (Ark. Oddmund Suul.)



Narvik nye sentrumsplan. Perspektiv av Kongens gate (Gate nr. 1) sett mot sør. Gata, som fører fra havnen over Torget og videre til jernbanestasjonen og Taraldsvik, er i reguleringsplanen øket til 23 m bredde. Som gatas fond ligger Skjomtinden (Den sovende dronning). Helt i bakgrunnen skimtes sjøen og Ankenesstrand.

kotene og har stort sett retning nord—sør, så forholdene ligger gunstig an for en bebyggelse etter lamellsystemet, mens husene i villastroket blir vestvendte, til dels nordvestvendte med tverrfasade mot sørvest, en orientering som har stor verdi i Narvik da den gir utsikt til fjorden og Herjangsfjellene med midnattsol i sommertiden. I en stor del av vinteren ligger også disse fjell solbelyst i en tid da solen ikke når byen.

Kongens gate har betingelser for å bli en særdeles vakker gate. Den faller mot sør med 1:50 og peker mot Skjomtind, «Den sovende dronning». Kommer en den motsatte veg, oppover fra havnen, vil blikket fanges av det planlagte rådhusårn som fond. Gata som opprinnelig passerte 2 jernbaneunderganger ble i begynnelsen av 30-

årene omlagt av *byingeniør John Roald* slik at det ble en storslått og grei forbindelse fra havnen til sentret. Den blir nå nedenfor Torget bebygget bare på østsiden, mens vestsiden blir parklagt og gir fritt utsyn mot Framneshøgda og fjorden med Ballangsfjellene og andre tinder i bakgrunnen. Parkpartiet langs gata avsluttes mot rådhuset som er planlagt nord for Torget, slik at det blir en rådhusplass, eller -have mellom bygningen og Torget. — Kongens gate og den nærmeste parallellgate, Dronningens gate, er byens butikk-gater, omtrent likeverdige. Dronningens gates bredde utvides til 18 m. — Tverrgatene som mellom Kongens gate og Dronningens gate har en stigning på ca. 1:10, blir ovenfor sistnevnte så bratte at de er nærmest ugjennomførbare. Den nye plan sløyfer dem

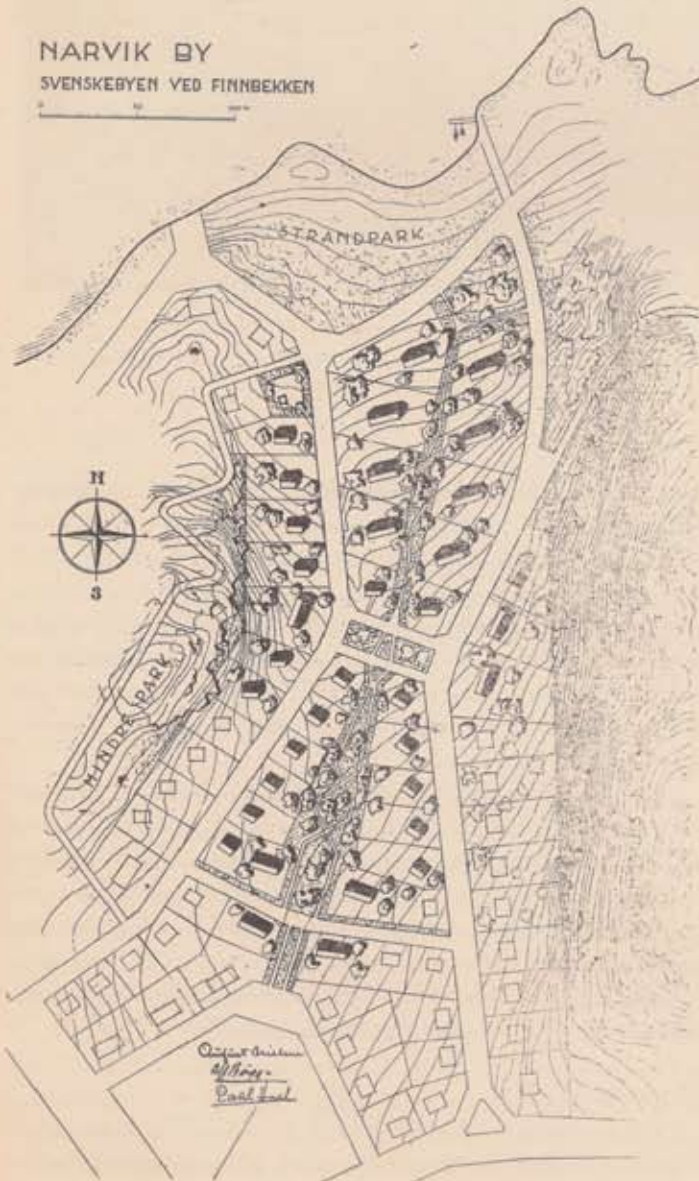


Narvik nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av kvartal 40, kvartalet sør for Torget. Fra venstre byggingen mot Dronningens gate, mot Torget, mot Kongens gate og mot Gate 18. Mål 1:2000. (Ark. H. N. Bratlie.)



Narvik nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av tverrgatene mellom Kongens gate (Gate nr. 1) og Dronningens gate (Gate nr. 2). Fra venstre Gate 18 mot sør, Gate 17 mot sør og Gate 16 mot sør. Mål 1:2000. (Ark. H. N. Bratlie.)

NARVIK BY
SVENSKEBYEN VED FINNBÆKKEN

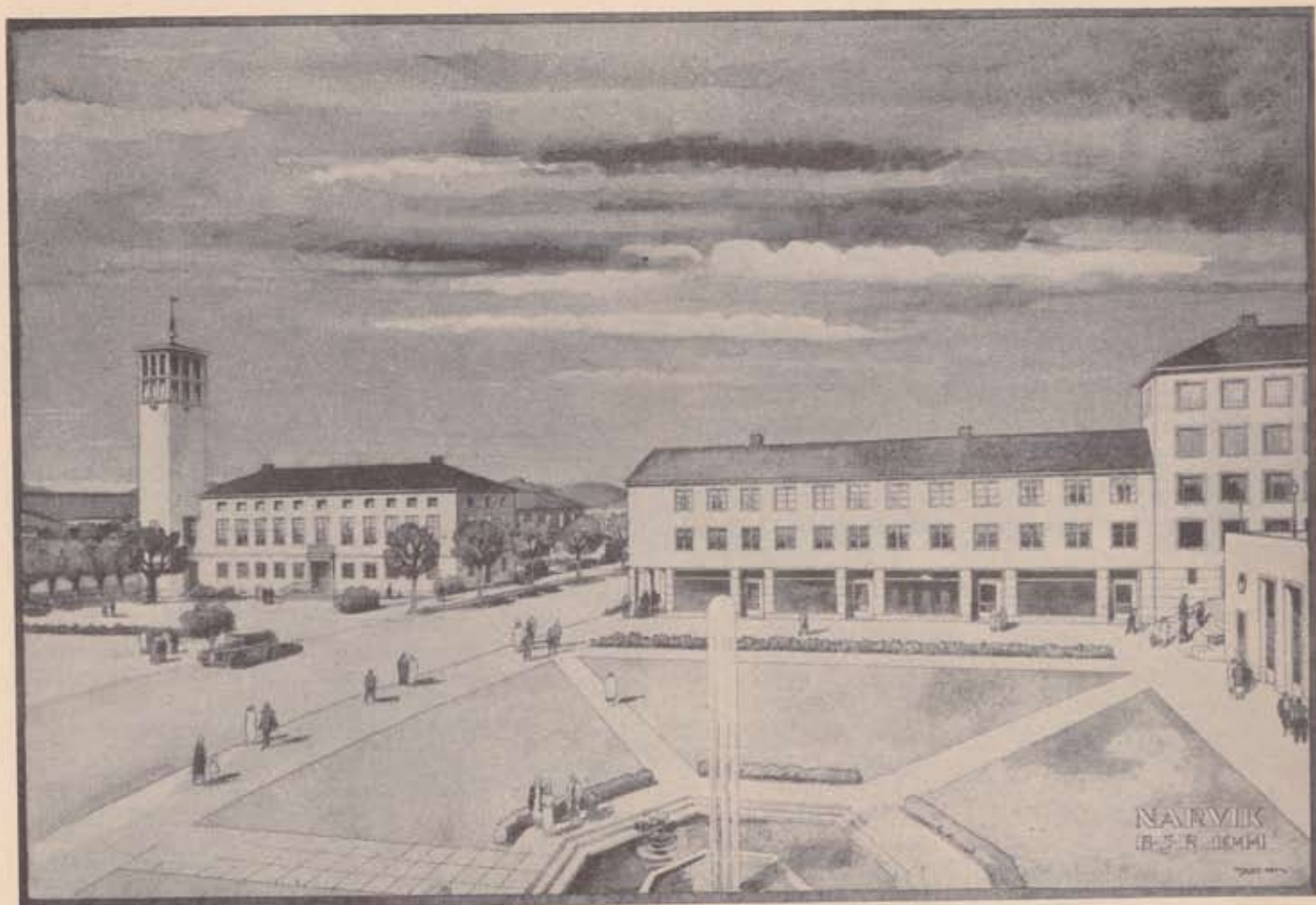


(Foto Schöder.)



Narvik nye sentrumsplan. Modellstudie til den arkitektoniske utforming av Torget, sett fra vest. (Arkitekt H. N. Bratlie.)

Boligstrøk i Finnbekken opplygd av «Svenskehus» i 1940, planlagt av reguleringsjef August Nielsen, distriktsarkitekt Alf Bugge og reguleringsarkitekt Paul Hoel.



Narvik nye sentrumsplan. Perspektiv sett fra Torget mot nord. Fra venstre ses Rådhusplassen med Rådhuset, bak dette, i det fjerne, Herjangsfjellene. Forretningsgården som flankerer Torget, springer fram over Kongens gates fortau. Helt til høyre litt av Salgshallene. Selve torgplassen er prydet med hellelagte ganger, vannbasseng og blomsterrabatter.

derfor i brannstrøket. De avløses av de nye oppfartsgater. — Kongens gate blir hevet ca. 0,5 m for å lette overgangen til tverrgatene. Dronningens gates lengdeprofil som er noe ujevnt vil bli en del forbedret.

Torget er byens sentralplass. Det åpner seg mot vest, og dets akse fortsetter i den ca. 160 m lange Frydenlundsbu over jernbanesporene og peker mot et høydedrag som bekrones av sykehuset. Torget har fra før krigen moderne salgshaller hvor handelen foregår, mens selve plassen er smykket med hellelagte ganger, vannbasseng og blomsterrabatter. Over torghallen, på Dronningens gates østside og i Torgets og bruas akse skal Rikshuset (arkitekter Blakstad og Munthe-Kaas) oppføres. Plassen blir etter planen av arkitekt H. N. Bratlie forandret således at de nuværende oppkjørselsramper blir sløyfet og erstattet med brede trappeanlegg på begge sider av torghallen. Derved innvinnes 33 m verdifull butikkfasade på hver side av Torget, beliggende i Torgets plan. Torget flankeres av bygninger som utformes med en lang lavere blokk fra hjørnene mot Kongens gate og fram til foten av trappeanleggene og en kort høyere blokk langs trappene fram til hjørnene

mot Dronningens gate. Den lange blokk er ytterligere forlenget ved 3 m framsprang over Kongens gates fortau, som her skal gå gjennom bygningens 1ste etasje. Med god arkitektur og symmetrisk utforming av bebyggelsen på Torgets nordre og søndre sider vil kontrastvirkningen mellom de lange lave og de korte høye blokker gi en meget effektiv innramning av Rikshuset som med sin beliggenhet i Frydenlundbruas akse bekroner plassens høytliggende østside.

Ved bruas endepunkt på Frydenlundsiden er planlagt en rektangulær plass til trafikkfordeling, forretninger og enkelte viktigere bygninger. Muligens blir en kino lagt her.

Som tidligere nevnt er det ved oppfartsgatens utgangspunkt regulert en utvidelse av tverrgaten til 35 m bredde og i tilslutning til denne en partiell utvidelse av Dronningens gate til 30 m. Disse utvidelser danner tilsammen en trafikkplass og et mindre forretningssentrum.

Brannintervaller.

I forlengelsen av plassen ved oppkjørselsgatene og av Torget er regulert brannintervaller der som grønne tverr-



Narvik nye sentrumsplan. Perspektiv sett fra Rådhusplassen mot sør. Til venstre Torget som ligger som fond for bruaksen. Til høyre i bakgrunnen ses Skjontindens karakteristiske silhuett (1576 m. o. h.).

striper gjennombrøyer villabebyggelsen og forbindes med et tidligere regulert langsgående parkbelte ovenfor den bebygde del av Oscarsborg. Disse intervaller utgjør sammen med den parklagte vestsiden av Kongens gate samt en del mindre beplantede områder innslaget av grønt og kan bli en god tumleplass for barn.

Rekreasjon.

Ellers finnes parker utenom det nyregulerte område. Men det egentlige rekreasjonsterreng danner Fagernesfjellet og andre fjellpartier som stoter like til byen, og som med veier, stier, slalåmbakke, hoppbakke og øvelsesbakker så vel sommer som vinter er et eldorado for friluftsliv. Fjellvegen er det meningen å føre helt fram mot toppen til ca. 1000 m høyde. — Ellers er i de seinere år Bjørnefjell blitt det viktigste sted for skitur, dit kjørtes billige skitog (3 kvarters reise) og der var vokset opp hundrer av hytter. Utflukter gjøres også til Gratangen Turisthotell som er anlagt etter initiativ av Narvikfolk.

Badeplass finnes i Ornesviken hvor vannet i gode

somrer holder + 18—20 gr. C. I sommertiden bodde mange Narvikfolk på Øyjord hvor det også finnes en stor koloni av sommerhus og hytter.

Rutebilstasjon. Parkering.

Beliggenheten av rutebilstasjonen er for tiden gjenstand for drøftelse mellom rutebilselskapet, byens myndigheter, vegvesenet og B. S. R., og er således ennå ikke fiksert. Reguleringsplanen forutsetter den plassert et sted ved Kongens gates vestsiden. I den forbindelse nevnes at det blir god parkeringsplass i Torgets ytre hjørneplasser og nedenfor parken langs Gate 1. (Alt. rutebilstasjonen.)

Bebyggelsen.

I forretningsstrøket er prinsipielt anvendt nord-sør orientert lamellbebyggelse. Avveksling danner bebyggelsen på begge sider av plassene, et enkelt gjenstående murhus samt en vinkel i «hotellkvartalet». Bebyggelsen er holdt i 3 etasjers høyde, bare på et par markerte punkter har en av arkitektoniske grunner gått til å foreslå 4 etasjer.



Narvik nye sentrumsplan. Perspektiv sett fra brua mot øst. Rådhuset danner fond for Kongens gates nedre del. Bak Rådhuset ligger Rutebilstasjonen (alternativ). Til høyre Torget.

Gjennom kvartalene anlegges økonomiveger til hvilke til-lates bygget 1-etasjes fløyer til forretningsgårdene, tenkt som utvidelsesmulighet for butikklokalene, som lagerrom eller som mindre verksteder, så en slipper å belemre gatene med lastebiler som losses og lastes, og med portinnkjørsler. Mot tverrgatene skal oppføres 1-etasjes butikkfløyer som skal skjermes for innblikk fra gaten til forretningsgårdsplassene.

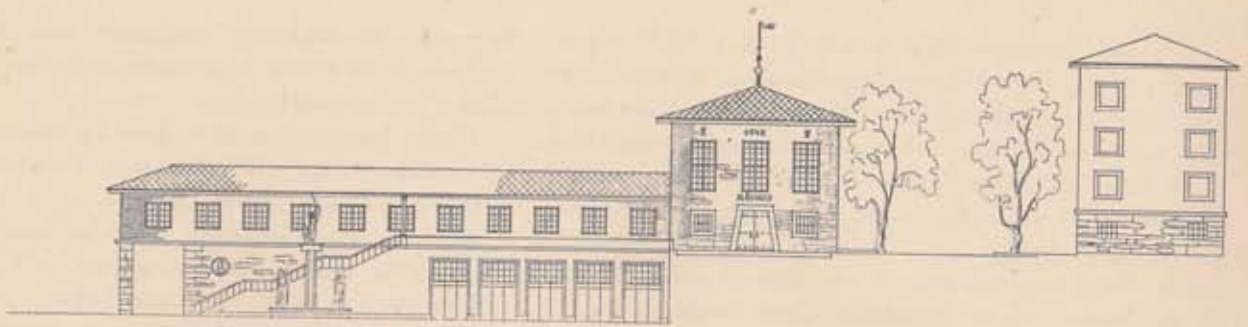
Boligstroket holdes åpent bebygget. Der blir et par rekkehus i tre, for øvrig frittstående hus i 2 etasjer. På nedre side av Tore Hunds gate vil bli foreslått et parti bebygget med 1-etasjes trehus over en underetasje i hvilken bør tillates lagt beboelsesrom til den mot solen vendende gårdsside som på grunn av det steile terreng blir meget høy. — Ovenfor denne gate kommer et parti med eneboliger på mere rommelige tomter.

Offentlige bygninger.

Ved Torget skal rikshuset oppføres som fondbygning i plassens akse. På Torgets nordside og ut mot Kongens gate kommer elektrisitetsverkets bygning.

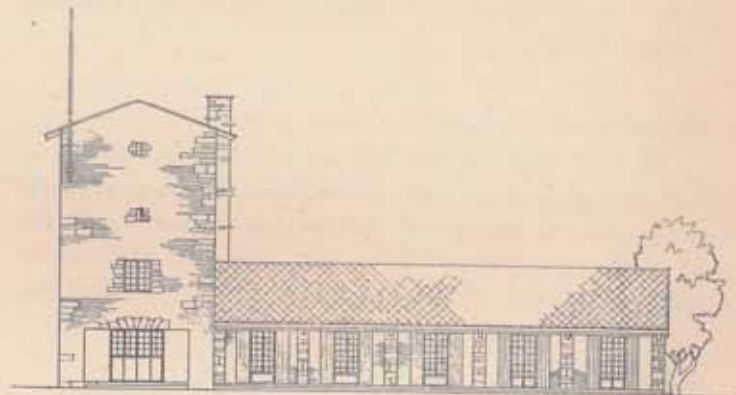
Litt nord for Torget skal de kommunale administrasjonsbygninger samles. Brannstasjonen, hvorav første etappe er oppført, ligger her. Kvartalet avsluttes mot Torget av Rådhuset hvis tårn skal danne fond for Kongens gates nedre del. Dette «kommunale kvartal», samt det ca. 100 m nordenfor liggende Brømsgård, L. K. A. B.s representasjonsbygning, blir den eneste bebyggelse på Kongens gates vestsida.

I den nordre del av Oscarsborg ligger fagskolen som nå planlegger utvidelse. Her er også Barnas hus, oppført 1941, plasert.



Narvik nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av bebyggelsen på Torgets nordside. Øverst Rikshuset, nedenfor er Rådhuset tenkt plasert. Mål 1:300. (Ark. Bjarne Tøien.)

Fasade mot sør.



Narvik nye sentrumsplan. Studie til den arkitektoniske utforming av offentlig bygning med tårn som skal danne fond for Kongens gates nedre del. Mål 1:300. (Ark. Bjarne Tøien.)

Fasade mot sør.



Narvik nye sentrumsplan. Perspektivstudie til den arkitektoniske utforming av bebyggelsen ved Torget. (Ark. Bjarne Tøien.)

Det har dessverre ikke lyktes å få fastslått representativ beliggenhet i forretningssentret av bygninger av mere halvoffentlig karakter (som byens 2 banker), der burde virke med som arkitektoniske og estetiske trekk i gatebildet.

De fleste offentlige bygninger i Narvik ligger utenfor Oscarsborg. Ovenfor Taraldsvik ligger kirkegården hvor det nettopp ferdige nye vakre gravkapell (arkitekter Harald Sund og John Roald) ble skutt til ruiner i 1940. På Frydenlund ligger: Sykehuset (John Roald og Harald Sund), gamleheimen, kirken (professor Olaf Nordhagen). Disse bygninger er uskadd. — På Frydenlund tenkes bygget kino, muligens også festlokaler for byen. Dersom meieriet ikke får bygge opp på sin gamle plass ved havnen, vil sannsynligvis også dette bli lagt her. Her er videre reservert tomt for fengsel, men det bør dog kunne plasseres utenfor byen. Tomta kan trenge til realskole.

Ved havnen er oppført ny havneadministrasjonsbygning (arkitekter professor dr. Sverre Pedersen og Axel Guldaahl) fullført 1943.

Opparbeidelse av gater.

De nye oppfartsgater blir et løft kommunen må ta for reguleringsplanens gjennomførelse. Til gjengjeld spares de opphevede tverrgater. Det øvrige gatenett ligger der og trenger bare utbedring enkelte steder og utvidelse av gatebredden, hvor dette er besluttet, når behov melder seg.

Kloakk.

Kloakknett er godt, og vil med noen forandring i Dronningens gate være tilfredsstillende også etter den nye reguleringsplan. I den øvre del av brannstrøket trenges delvis videre utbygning der hvor nye tomter blir tatt i bruk.

Elektrifisering.

Det kommunale elektrisitetsverk, Nygårdsanlegget, var ferdig i 1930. Det forsyner foruten byen også Ofothbanens norske del. Det ble ødelagt under krigen, men kom i drift igjen i desember 1940. Det er nå hovedsakelig luftledninger i byen, men planen er etter hvert å gå over til jordkabler og underjordiske transformatorer. — Byen er under normale forhold godt forsynt med elektrisk kraft til rimelig pris.

Tomtefordelingen.

Arbeidet med tomtefordeling har vært forberedt ved konferanser med hver enkelt tomtefester eller grunneier.

Herunder er innhentet oppgaver over erstatningssum, tomteareal, de brente bygningers grunnflate og anvendelse, planer for gjenoppbygging m. v.

Under hensyntaken til de krav en rasjonell oppbygging og tomteinndeling stiller har man forsøkt så vidt mulig å la de tidligere festere få sine gamle tomter tilbake.

Ekspropriasjonsforretning for forretningsstrøket ble holdt i juni 1942, tomteinndelingsforslaget er ferdig, og tomtefordelingen kan foretas når som helst.

For boligstrøket har bygningsrådet foreslått ekspropriasjon, men saken er ennå ikke kommet til behandling av de kommunale myndigheter.

Arkitektonisk bearbeidelse.

Reguleringsplanens bebyggelsesmuligheter er belyst ved arkitektonisk bearbeidelse i gateopprikk og perspektiver. Modeller er utarbeidet. Ved hjelp av dette materiale er byggehøyder, takformer, romvirkninger m. v. studert.

Reguleringsplanen for de brente områder i Narvik er utarbeidet av *reguleringssjef August Nielsen* i samarbeid med *reguleringsarkitekt Paul Hoel* og *byingeniør John Roald*, Narvik. — En plan med mindre endringer i forretningsstrøket er utarbeidet ved Byplankontoret i Narvik og gjennomgått av reguleringssjef August Nielsen. *Distriktsarkitekt Alf Bugge*, som har vært knyttet til Narvik siden gjenreisingsarbeidet begynte, har bistått med råd i enkelte tilfelle.

Den arkitektoniske bearbeidelse har vært utført av *arkitekt H. N. Bratlie* og *arkitekt Bjarne Tøien*. På grunnlag av deres utkast har det vært arbeidet videre med fasadeopprikkene av *arkitekt Jens Per Jenssen*, *arkitekt Oddmund Suul* og av Byplankontoret i Narvik ved *arkitekt Paul Hoel* og *arkitekt Trygve Romsloe*.

Perspektivene er utført av *arkitekt Jacob Hanssen*.

Byingeniør Thesen har utarbeidet planer for rutebil-stasjon.

Det statistiske materiale er utarbeidet av Byplankontoret i Narvik ved *arkitekt Trygve Romsloe*.

Modellene er laget av B. S. R., Oslo.

Reguleringsarkitekt Paul Hoel har utarbeidet denne redegjørelse for Narvik.

Reguleringsarbeidet i Narvik er et ledd i «Brente Steders Regulering» og er utført i intim kontakt med undertegnede.

Oktober 1944.

Sverre Pedersen.