

PLAN 0225 KOMMUNEDELPLAN FOR TROMSØ SENTRUM 2022-2034

Planbeskrivelse, vedlegg 3

Forslag til andre gangs offentlig ettersyn
26.01.22

Innledning

Kommunedelplan for Tromsø sentrum (Sentrumsplanen) har virket siden 2008. Siden da har sentrumsområdet utviklet seg videre, og nye utfordringer og muligheter har kommet til. Det er nok å nevne endringer i handelsmønsteret, hvor mye av detaljhandelen i dag skjer i kjøpesentra utenfor sentrum. Samtidig opplever sentrum en dreining mot opplevelses-aktiviteter, kulturtilbud og reiseliv, noe som skaper nye muligheter, men også nye utfordringer. Fokuset på klima- og miljøproblematikken har økt, og bidratt til å aktualisere behovet for oppdaterte planverktøy for arealbruk og byutvikling.

Tromsø kommune har derfor utarbeidet et nytt forslag til sentrumsplan. Planen har en tidshorisont på tolv år, og er resultatet av et omfattende arbeid, der medvirkning og engasjement har stått sentralt. Dette er andre gang forslaget til ny sentrumsplan legges ut på høring. Første gang var i 2020, og planforslaget er revidert og videreført siden da, ikke minst på grunn av merknader og innspill fra offentlige etater, private interesser og engasjerte medborgere i forrige runde. Totalt mottok Byutvikling 106 merknader, som vitner om et sterkt engasjement for sentrum.

Gjeldende sentrumsplan 2008 målbar Tromsø sin rolle som nasjonalt senter for nordområdene, og som regionalt kompetansesenter. Ambisjonene for sentrum er fortsatt høye. Utviklingen skal bygge på et balansert samspill mellom vekst og vern, vektlegge sentrum som flerfunksjonell by, og ta utgangspunkt i ny kunnskap om klima- og miljøtilpasset utbygging. Planforslaget skal bidra til å lede alle gode krefter i byens sentrum fram til visjonen, som er å skape et bærekraftig og omstillingssvillig sentrum i det urbane arktis.

Med målene som bakteppe redegjør planforslaget inngående for utfordringer, muligheter og utviklingspotensial i ulike områder og nabolag i sentrumsområdet. Større utvalgte utbyggingsområder er konsekvensutredet med sikte på et best mulig beslutningsgrunnlag. For bedre å kunne «øfte sentrum i lag» skisserer planen nye plangrep og følgeprosjekter. Tettere og mer forpliktende samarbeid mellom kommunen og private aktører, herunder utbyggere, interesser og frivillige organisasjoner, er en forutsetning for å lykkes med ambisjonene.

Vi ønsker god lesning, og vi ser frem til å motta merknader til det reviderte forslaget til sentrumsplan.

Jacqueline Randles

Leder, Seksjon for Byutvikling, Tromsø kommune

Leseveiledning for planbeskrivelsen

Planbeskrivelsen er omstrukturert etter offentlig ettersyn for å tydeligere fylle sin rolle som juridisk dokument. Plandokumentenes status er presistert. Visjonen er konkretisert områdevis, med illustrasjoner fra bymodellen. Det er lagt inn henvisninger til bestemmelsene temavis beskrivelse. Følgeprosjekter er samlet og beskrevet i et eget kapitel.

Hovedinndeling:

1. Bakgrunn

- Eksisterende situasjon og behov for revisjon av sentrumsplan 2008
- Planprosess og medvirkning

2. Plandokumentene og rettsvirking

- De ulike dokumentene er listet med tittel/betegnelse, innhold, samt juridisk status.
- Kort om planens rettsvirking, plankrav og båndlegging

3. Visjon og målsettinger

- Visjonen og målsettingene kort forklart.

4. Områdevis konkretisering av visjonen

- Utviklingspotensialet i syv ulike delområder, med vekt på å utvikle identitet
- Dette kapitlet har *illustrasjoner* fra bymodellen i 3D, som er utarbeidet som del av planprosessen, samt henvisninger til KU for områdene der det legges opp til store endringer.

5. Tematisk beskrivelse av planens målsettinger

- Planens innhold ordnet etter visjonen og de fem målsettingene i planen.
- Dette kapitlet har med henvisninger til plankart, bestemmelser og retningslinjer, slik at disse juridiske dokumentene settes i en sammenheng og får en forklaring.

6. Risiko- og sårbarhetsanalyse

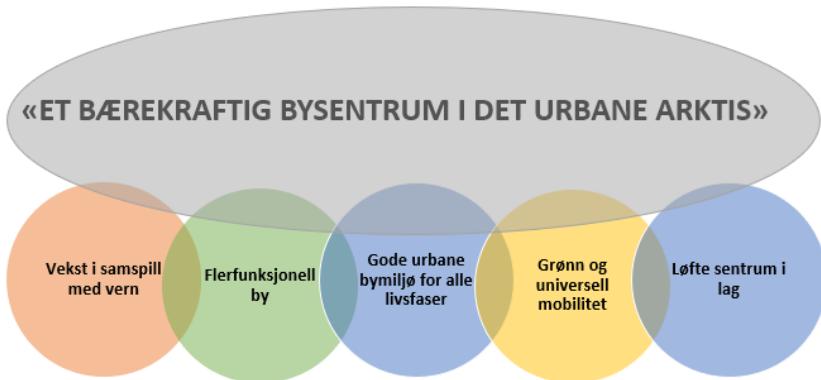
- Vurderinger av risiko og sårbarhet i planområdet

7. Følgeprosjekter

- Opplisting og kort beskrivelse av følgeprosjektene.

Sammendrag

Planarbeidet bygger på visjon og overordna mål basert i politiske vedtak som vist i kap 1, samt omfattende medvirkning, høring og prosessarbeid parallelt med faktisk byutvikling i sentrum.



Figur 1 Visjon og mål for Sentrumsplanen 2020-2032

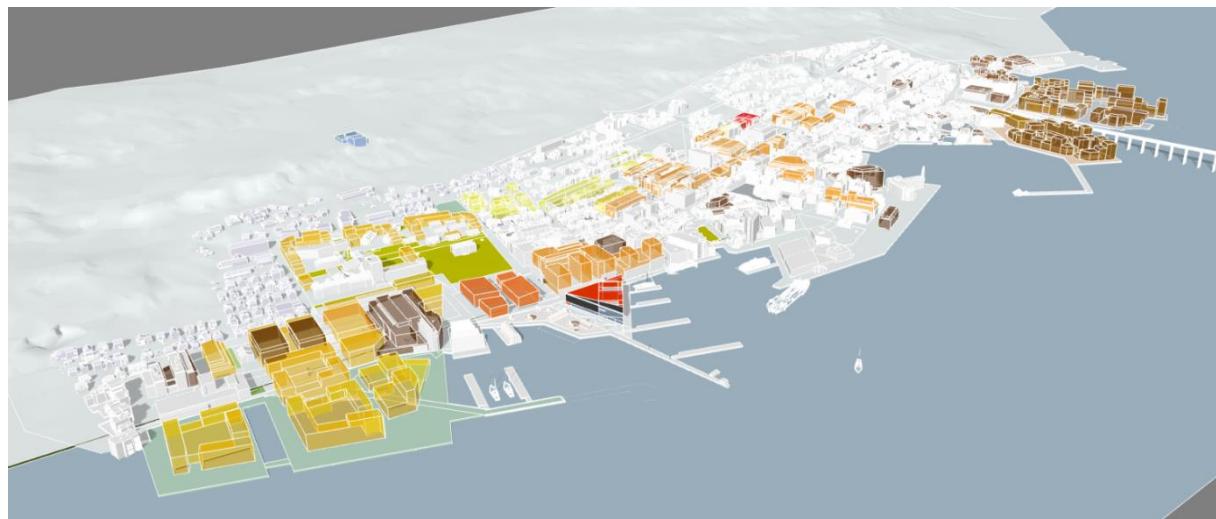
Visjon og målsettinger

Som arktisk hovedstad stilles forventninger til at Tromsø går foran i internasjonale, særlig arktiske, spørsmål. Det grønne skiftet vil prege neste planperiode. Visjonen om å være et bærekraftig bysentrum i det urbane Arktis har to viktige dimensjoner:

1. Videreutvikling av Tromsø sentrum som en bærekraftig by
2. Det urbane Arktis

Disse visjonene konkretiseres i områdevis planbeskrivelse.

De fem tematiske målsetningene danner struktur for temavis planbeskrivelse.



Figur 2 Illustrasjon av et mulig fremtidsbilde av sentrum, fra bymodellen som Byplan har utviklet. Ikke bindende.

Tromsø 2032: konkretisering av visjonen for enkelte delområder i sentrum

Områdevis del av planbeskrivelsen viser syv delområder beskrevet ut fra sær preg, utviklingsmål og -potensiale, samt plangrep og strategier for utvikling. I tillegg evt. referanse til konsekvensutredning (nye områder), og eventuelt henvisning til følgeprosjekter, eller særskilte plankrav, plankart eller bestemmelser.

Område 1: Historisk sentrumskjerne (inkl. Prostneset og Fredrik Langes gate)

- Visjonen er å opprettholde historisk sentrum som den sentrale arena for byliv i Tromsø.

Område 2: Grønnegata og Vestregata sentrumskjerne

- Visjonen er å komplettere Grønnegata og Vestregata som urbane og produktive gater i sentrumskjernen.

Område 3: Kaipromenaden med havneaktivitet, byrom og bebyggelse i sjøfronten

- Visjonen er en sammenhengende, attraktiv og tilgjengelig kaipromenade langs levende havner.

Område 4: Søndre havn og Museumspllassen

- Visjonen er å vende byen mot sundet igjen og skape nye attraksjoner med arktisk kvalitet og identitet - sjøfronten mot søndre havn, og museumspllassen med nytt museum og kulturbygg

Område 5: Sentrum sør - Sørbyen og Fylkeskvartalet

- Visjonen er å skape forbilder for klimanøytral arktisk byutvikling – et innovasjonsdistrikt langs havet i Sørbyen og et flerfunksjonelt nabolag i Fylkeskvartalet.

Område 6: Vervet og Nordbyen

- Visjonen er å skape forbilder for arktisk byutvikling – urbane boligområder og attraktive havner

Område 7: Urbane nabolag i grense mellom by og boligområder

- Visjonen er å skape urbane nabolag med innslag av lokale møteplasser i grensen mot sentrum, og gode boligområder i beltet med skolene

Tematiske mål og strategier

Tematisk del av planbeskrivelsen bygger på de fem vedtatte målsettingene, supplert med delmål og anbefalte strategier for å nå målene. Det følger henvisninger til følgeprosjekter, og plankart og bestemmelser slik:

Mål 1: Flerfunksjonell by

- Riktig balanse mellom næring, kultur og bolig
- Flerfunksjonelle bygulv og bebyggelse
- Boligers sosiale og grønne infrastruktur skal skape merverdi

Mål 2: Vekst i samspill med vern

- Stor nok kapasitet for utvikling, i etablert by og i nye områder
- Vern og utvikling av kulturminnene
- Endringer av byformen skal forsterke og utvikle sær preg og identitet

Mål 3: Gode urbane bymiljø for alle livsfaser

- Byrommene er de viktigste møteplassene og styrker folkehelsen
- Utvikle og bruke kunnskap om kvalitet i arktiske byrom
- Utvikle og bruke kunnskap om klimatilpasset utbygging

Mål 4: Grønn og universell mobilitet

- Gatebruken skal være samordna og tilrettelagt for byliv
- Endringer av gatebruk skal følge kunnskapsbasert prosess
- Bymessig varelevering og avfallshåndtering

Mål 5: Løfte sentrum i lag

- Kunnskapsbasert byutvikling i samarbeide mellom private og offentlige aktører
- Planforslag etter pbl: Kunnskapsvinnende prosesser med tidlig dialog
- Prøve ut områdeutvikling i offentlig-privat samarbeide

Oppsummering av følgeprosjekter

	<i>Innspill til handlingsprogram for sentrum</i>
1	Strategi og felles plan for oppgradering av byrom med lek og grønnstruktur
2	Strategi og felles plan for kaipromenaden, herunder sluse for indre havn
3	Metodisk utvikling av sammenhengende gangveinett – prøveprosjekter og evaluering
4	Prinsipper for bylogistikk – bymessig varelevering og avfallshåndtering
5	Belysningsstrategi
6	Skiltveileder for fasadeskilting
7	Skiltplan (trafikkskilt)
	<i>Administrative oppgaver</i>
8	Samla vurdering av eksisterende grunnundersøkelser
9	Samordning sentrum sør (Sørbyen og Fylkeskvartalet)
10	Utredning + evt regulering Gyllenborg skole
11	Arkitekturstrategi (KPA)
12	Oppheving av gjeldende reguleringsplaner
13	Samordne Nordbyenplanen med sentrumsplanen

Dokumentstruktur, og vedlegg til saken:

Juridisk bindende dokumenter:

1. Plankart datert 26.01.22
2. Bestemmelser datert 26.01.22
3. Planbeskrivelse datert 26.01.22

Lovpålagte utredninger:

4. Konsekvensutredning datert 26.01.22
5. ROS datert 20.10.21
6. Merknadsbehandling datert 20.10.21

Støttedokumenter vedlagt saken:

7. POR (plan for offentlige rom) datert 2020
8. Kunsthåndbok datert 2020
9. Tromsø havn: Notat vedr. tilleggsnotat kulturygg i søndre havn / Sørjetéen, datert 21.01.22

Støttedokumenter som ikke er vedlagt saken

10. Byformutredning datert 2020 (ikke vedlagt saken)
11. Veileder BGHF datert 2021
12. Utredning av busstrasé “Oppsummering av diskusjon omkring busstrase i Grønnegata gjennom Tromsø sentrum” (under utarbeidelse)
12. Tilleggsnotat forslag til sentrumsplan - kulturygg i sentrum, datert 06.01.22

Innhold

Innledning	2
Leseveileding for planbeskrivelsen	3
Sammendrag.....	4
Visjon og målsettinger	4
Tromsø 2032: konkretisering av visjonen for enkelte delområder i sentrum.....	4
Tematiske mål og strategier	5
Oppsummering av følgeprosjekter.....	6
Dokumentstruktur, og vedlegg til saken:	6
1. Bakgrunn og planprosess.....	11
1.1. Status Tromsø sentrum	11
1.2. Kort evaluering og behov for revisjon av sentrumsplanen	11
1.3. Politiske prosesser frem til førstegangs offentlig ettersyn	12
1.4. Øvrig medvirkning i fasen frem til førstegangs offentlig ettersyn	12
1.4.1. Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging	13
1.4.2. Dialog med sektormyndigheter	13
1.5. Medvirkning under offentlig ettersyn og merknadsbehandling	13
1.5.1. Under offentlig ettersyn sommeren og høsten 2020.....	13
1.5.2. Under merknadsbehandlinga fra januar 2021:	14
1.5.3. Linker til prosess under og etter offentlig ettersyn:.....	14
2. Plandokumentene og rettsvirkning av planen	15
2.1. Dokumentstruktur	15
2.2. Juridisk bindende dokumenter.....	15
2.2.1. Plankart (vedlegg 1 til saken).....	16
2.2.2. Bestemmelser (vedlegg 2 til saken).....	16
2.2.3. Planbeskrivelsen (vedlegg 3 til saken, dette dokumentet)	16
2.3. Lovpålagte utredninger av konsekvens (KU), risiko og sårbarhet (ROS) og merknader	16
2.3.1. Konsekvensutredninger og – vurderinger (vedlegg 4 til saken)	16
2.3.2. ROS – analyse av risiko og sårbarhet (vedlegg 5 til saken).....	16
2.3.3. Merknadsbehandling del 1 og del 2 (vedlegg 6A og 6B til saken)	17
2.4. Støttedokumenter til planbeskrivelsen	17
2.4.1. Planveileder for offentlige byrom (POR) (vedlegg 7 til saken)	17
2.4.2. Kunsthåndbok (vedlegg 8 til saken).....	17
2.4.3. Notat Tromsø havn v/ havnedirektøren, datert 21.01.22 (vedlegg 9 til saken).....	17
2.5. Ikke vedlagte dokumenter.....	17

2.5.1.	Byformutredning datert 21.04.20 (ikke vedlagt).....	17
2.5.1.	Veileder for BGHF i sentrum (vedlegg 9 til saken).....	18
2.5.2.	Utredning av busstrasé gjennom sentrum (ikke vedlagt)	18
2.6.	Rettsvirkning.....	18
2.6.1.	Plankrav	18
2.6.2.	Båndlegging, krav om regulering:.....	19
3.	Visjon og mål	20
4.	Områdevis planbeskrivelse konkretiserer visjonen.....	21
4.1.	Område 1: Historisk sentrum med Prostneset og indre havn	22
4.1.1.	Særpreg, utviklingsmål og potensiale.....	22
4.1.2.	Plangrep.....	22
4.1.3.	Illustrasjon	23
4.1.4.	Noen nabolag som vil transformeres	24
4.2.	Grønnegata og Vestregata sentrumskjerne	25
4.2.1.	Særpreg, utviklingsmål og potensiale.....	25
4.2.2.	Plangrep.....	25
4.2.3.	Illustrasjon– før og etter	25
4.2.4.	Noen nabolag som vil transformeres	26
4.3.	Område 3: Kaipromenaden med de fem havnene og sjøfronten	27
4.3.1.	Særpreg, utviklingsmål og potensiale.....	27
4.3.2.	Plangrep.....	27
4.3.3.	Illustrasjon fra bymodellen – før og etter	28
4.3.4.	Noen strekninger som vil transformeres.....	29
4.4.	Transformasjon av sjøfronten langs søndre havn, med nye byrom og bebyggelse.....	31
4.4.1.	Særpreg, utviklingsmål og potensiale.....	31
4.4.2.	Plangrep.....	31
4.4.3.	Illustrasjoner – før og etter.....	31
4.4.4.	Noen strekninger som vil transformeres.....	33
4.4.5.	Konsekvensutredning museum BOP 20 og tre alternativer for kulturbrygg BOP 18.....	34
4.5.	Sentrum sør – forbilde for klimanøytral byutvikling	40
4.5.1.	Særpreg, utviklingsmål og potensiale.....	40
4.5.1.	Plangrep.....	40
4.5.2.	Illustrasjoner – før og etter.....	40
4.5.3.	Krav om felles plan – offentlig-privat samarbeid for områdeutvikling	41

4.5.4.	To områder som vil transformeres.....	43
4.5.5.	Konsekvensutredninger av Sørbyen og Fylkeskartalet (se vedlegg 4).....	45
4.6.	Vervet og Nordbyen	46
4.7.	Urbane nabolag i grensen mellom by og boligområder.....	47
5.	Tematisk planbeskrivelse	48
5.1.	Mål 1: Flerfunksjonell by	49
5.1.1.	Næring – den produktive byen.....	51
5.1.2.	Bolig – løsninger og krav.....	52
5.1.3.	Barn og unges interesser	53
5.1.4.	Utvikling av Gyllenborg skole	53
5.1.6.	Uteopphold og lek i tett by.....	55
5.2.	Mål 2: Vekst i samspill med vern.....	57
5.2.1.	Ny kapasitet.....	58
5.2.2.	Vern og bruk gjennom 225 år.....	59
5.2.3.	Hva skal vernes og hvordan?	60
5.2.4.	Innovativ og klimanøytral byutvikling	63
5.2.5.	Arkitektur - sentrums sær preg og nye kvaliteter	64
5.2.6.	Byromstruktur styrer ny bebyggelse	65
5.2.7.	Bebyggesesstruktur	67
5.2.8.	Ny bebyggelse.....	68
5.2.9.	Høyhus.....	70
5.2.10.	Planprosesser og medvirkning.....	70
5.2.11.	Byrom og bebyggelse i plankartet	71
5.3.	Mål 3: Gode urbane bymiljø for alle livsfaser.....	71
5.3.1.	Folkehelse, levekår og samfunnssikkerhet.....	72
5.3.2.	Tilgjengelighet for alle	74
5.3.1.	Den grønne byen - parker og byrom	75
5.3.2.	Belysning i arktiske byrom.....	76
5.3.3.	Klimatilpasset utbygging.....	78
5.3.4.	Vann, avløp og overvann	82
5.3.5.	Håndtering av overvann – nye krav.....	82
5.4.	Mål 4: Grønn og universell mobilitet.....	84
5.4.1.	Trygge og tilgjengelige gangstrøk	85
5.4.2.	Trygg skolevei	86

5.4.3.	Effektiv kollektivtrafikk	87
5.4.4.	Sykkeltraseer	88
5.4.5.	Personbilens plass	89
5.4.6.	Parkering først og fremst i anlegg	90
5.4.7.	Varelevering og renovasjon må samordnes	91
5.4.8.	Samferdelsesformål i plankartet	92
5.5.	Mål 5: Å løfte sentrum i lag	93
5.5.1.	Kunnskapsbasert byutvikling i samarbeide mellom private og offentlige aktører	93
5.5.2.	Planforslag etter PBL: Kunnskapsvinnende prosesser med tidlig dialog	93
5.5.3.	Prøve ut områdeutvikling i offentlig-privat samarbeide	93
6.	Risiko- og sårbarhetsanalayse	94
6.1.	Samfunnssikkerhet – ROS	94
7.	Følgeprosjekter	97
7.1.	Oppsummering av følgeprosjekter i matrise	97
7.2.	De viktigste følgeprosjektene	98
7.2.1.	Følgeprosjekt 1: Strategi og felles plan for oppgradering av byrom med lek og grønnstruktur	98
7.2.2.	Følgeprosjekt 2: Strategi og felles plan for kaipromenaden, herunder sluse i indre havn ...	98
7.2.3.	Følgeprosjekt 3: Metodisk utvikling av sammenhengende gangveinett – prøveprosjekter og evaluering	100
7.2.4.	Følgeprosjekt 4: Prinsipper for bylogistikk - bymessig varelevering og avfallshåndtering .	100
7.2.5.	Følgeprosjekt 5: Belysningsstrategi	101
7.2.6.	Følgeprosjekt 6: Skiltveileder for fasadeskilting	101
7.2.7.	Følgeprosjekt 7: Skiltplan	101
7.2.8.	Følgeprosjekt 8: Samla vurdering av eksisterende grunnundersøkelser	101
7.2.9.	Følgeprosjekt 9: Samordning Sentrum sør (Fylkeskvarteralet og Sørbyen)	101
7.2.10.	Følgeprosjekt 10: Utredning, og evt regulering av Gyllenborg skole	102
7.2.11.	Følgeprosjekt 11: Arkitekturstrategi	102
7.2.12.	Følgeprosjekt 12: Oppheving av gjeldende reguleringsplaner	102
7.2.13.	Følgeprosjekt 12: Samordne Nordbyenplanen med Sentrumsplanen	102
	Ordliste	103
	Referanser	104

1. Bakgrunn og planprosess

1.1. Status Tromsø sentrum

Tromsø sentrum er i endring. Siden gjeldende plan ble vedtatt i 2008¹, har sentrum opplevd en utvikling som krever en oppdatert sentrumsplan. Det er særlig to utviklingstrekk som er viktig:

- Den produktive byen²: Da forrige sentrumsplan ble vedtatt konkurrerte alle virksomheter om en plass i Tromsø sentrum. Dette er ikke situasjonen i dag. Jekta har overtatt mye av detaljhandelen, kontorer for kunnskapsnæringer lekker ut av sentrum og plasskrevende varer er flyttet ut. Sentrum har omstilt seg til opplevelses-, kultur- og reiselivsøkonomi de senere årene. Sentrum står foran en spennende tid mtp. videre utvikling av næringslivet, herunder usikkerhet tilknytta korona. Næringsforeninga har sammen med mange partnere et prosjekt for 2000 nye private arbeidsplasser i sentrum som et konkret mål³.
- Nye mål i arealplanlegginga: *Bærekraftig byutvikling* legger nye premisser for hvordan og for hvem byområdene skal planlegges i fremtiden. Nasjonale forventninger til at samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SBAT) skal bygge opp under nullvekstmålet⁴, gir føringer for høy arealutnyttelse gjennom fortetting og transformasjon. Her har sentrum en viktig rolle som hovedknutepunkt. Det er et politisk vedtak om 3000 nye boliger i sentrum som underlag for en mer levende by. I 2021 har også kommunen vedtatt at Tromsø skal søke om å bli med i EU's program for 100 klimanøytrale byer 2030⁵. Dersom Tromsø skal være troverdig søker, er det selvsagt viktig at sentrumsplanen peker i riktig retning mtp. både miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Bruk av byrommene i sentrum som møteplasser for alle skal bidra til å forebygge og *utjevne levekårsutfordringer* og styrke folkehelse.



Figur 3 Framtidsretta virksomheter og prosjekter: 2000 nye private arbeidsplasser, Vervet, The Edge.

1.2. Kort evaluering og behov for revisjon av sentrumsplanen

Evaluering av gjeldende sentrumsplan (2008) viser en del uklarheter som bl.a. medfører kronglete prosesser og lang saksbehandlingstid:

- Gjeldende sentrumsplan var et resultat av flere år med revisjonsarbeid⁶. Planen hadde et tydelig mål om at «Tromsø skal videreutvikles som nasjonalt senter for nordområdene og som kompetansesenter med regionalt utviklingsansvar»⁷. For å oppnå dette målet la planen til rette for en prioritering av

¹ Gjeldende sentrumsplan ble vedtatt i 2008 etter fire offentlige ettersyn, 9 år etter første gangs offentlig ettersyn (1999).

² Den produktive byen: se ordliste bakerst i planbeskrivelsen

³ <https://www.nftr.no/post/hvordan-skape-2000-nye-private-arbeidsplasser> <https://www.nftr.no/2000nye>

⁴ Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (kongelig resolusjon, mai 2019)

⁵ FSK sak 81/21, 15.06.21. Vedtak om å søke om å bli del av EUs Horizon Europe-program «100 klimanøytrale byer»

⁶ Revisjonsarbeid og prosessen er beskrevet i Sentrumsplanen 2008, perioden 1999 - 2008. Mange av føringene og konklusjonene som er lagt frem i denne planen var en konsekvens av rapporten fra Byutviklingens År datert 13.03.2006.

⁷ Sentrumsplanen 2008, side 6-7.

- næringsutvikling, med restriksjoner på boligetablering i sentrumskjernen. Dette plangrepet har bidratt til et produktivt og kompakt bysentrum, med en høy andel bynæringer, handel og kontor⁸.
- Til tross for et næringsrettet fokus åpnet planen også for økning av boligantall i sentrum, med nye krav til uteoppholdsareal, lek og kvaliteter for bolig. Det har vært en økning av boligetableringer de seneste årene, men utfordringer mht å sikre kvalitet i og arealer til uteopphold og lek.
 - Mange av prosjektene de siste årene har utfordret kravene i Sentrumsplanen 2008 og bidratt til uforutsigbarhet, særlig i reguleringsprosesser. Både plankrav som dispenseres fra, manglende kvalitetskriterier og føringer for høyder, har medført lange prosesser med for seine avklaringer fra kommunen.
 - Sentrumsplanen 2008 har vært en viktig pådriver for sentrum som demokratisk møteplass, med økt fokus på flerbruk av byrommene og kaipromenaden. Dessverre har mangel på gode gjennomføringsvirkemidler bidratt til lite aktivitet knyttet til opparbeidelse av sentrums viktigste byrom.

I henhold til planprogrammet er hensikten med planens revisjon tredelt⁹:

- Å fremme en bærekraftig sentrumsutvikling; både miljø- og klimamessig, økonomisk og sosialt.
- Å styrke sentrums tiltrekningskraft; for næringsliv, investeringer, nyetableringer, reiseliv og innbyggere.
- Å sikre gjennomføringskraft; planen skal legge aktivt til rette for gjennomføring i samarbeid med grunneiere og andre aktører, ta i bruk offentlig-private samarbeidsmodeller og øke forutsigbarhet i planprosesser.

1.3. Politiske prosesser frem til førstegangs offentlig ettersyn

Revisjon av gjeldende sentrumsplan ble politisk bestilt som en del av planstrategien 2016-2019 (KST sak 125/16). Planarbeidet startet opp i 2016. Politisk saksgang har vært slik:

- FSK sak 346/17. Førsteutkastet til planprogram for kommunedelplanen for Tromsø sentrum til offentlig ettersyn i oktober 2017. Det kom inn 14 merknader til forslaget.
- FSK sak 211/18. Planprogrammet ble merknadsbehandlet og endelig vedtatt 19.06.2018, med et tilleggsvedtak om «at Byutviklingskomiteen og formannskapet utgjør referansegruppe for sentrumsplanen og skal involveres i prosessen videre». Dette er fulgt opp med innlegg og dialogmøter samt en tverrpolitisk workshop våren 2019.
- KST sak 26/19. Privat forslag med syv punkter om utvikling av Tromsø sentrum, vedtak: «Innspillene oversendes til fagavdelingen for oppfølging gjennom arbeidet med Sentrumsplanen og Tenk Tromsø». Oppfølging av innspillet fra kommunestyret ble del av saken under.
- Byutviklingskomiteen (sak 40/19) og Formannskapet (sak 204/19). «KDP for sentrum – føringer for videre arbeid». Avklaring av mål og prinsipper for Sentrumsplanen 2020. I prinsipsaken ble en rekke problemstillinger drøftet, og visjon og fem tema for planen forankret.
- KOBY 02.06.20 (sak 42/29). Vedtak om utlegging av planforslaget til offentlig ettersyn. Tilleggsvedtak:
 - *Publikum blir spesifikt oppmoda til å koma med forslag på kva gater som kan bli utvikla bilfritt når planen blir lagt ut på høyring.*
 - *Tas inn i planen: høyhus kan vurderes etablert i fylkeskvartalet.*

1.4. Øvrig medvirkning i fasen frem til førstegangs offentlig ettersyn

I tillegg til lovpålagt medvirkning etter plan -og bygningsloven (§ 5-1 og § 5-2), har kommunen jobbet intensivt med brukerinvolvering i planarbeidet.

Sentrumsplanarbeidet har pågått parallelt med et stort offentlig engasjement og interesse innenfor sentrumsutvikling i Tromsø. Mediehusene har bidratt til gode offentlige diskusjoner.

⁸ Næringsanalyse for Tromsø Sentrum (2019).

⁹ Planprogram for Kommunedelplan for Tromsø Sentrum 2018, side 8-10.

Tromsø kommune hatt fokus på en intensiv involverings- og dialogperiode med et bredt spekter av interessegrupper, mtp reell medvirkning i forkant av den formelle høringen og politisk behandling. Det ble avholdt to offentlige workshops i samarbeid med Nordnorsk Design -og Arkitektursenter (NODA), Tromsø Sentrum AS og Næringsforeningens Fagråd Eiendom. Foredrag, presentasjoner, gruppearbeid og SWOT-analyse¹⁰ ble brukt som verktøy for å skape diskusjon og inspirasjon til innspill under møtene.



Figur 4 Foto fra offentlige workshops 1 og 2 på FLOW. Foto: Jacqueline Randles.

Det ble avholdt sektormøter med Fagråd Eiendom og Tromsø Sentrum AS, som representerer utbyggere, utviklere m.m. i regi av Næringsforeningen i Tromsø region, fagråd Eiendom. Sentrumsplanarbeidet har foregått på tvers av kommunale enheter. Det er også utført flere møter med forslagsstillere, enkelte innbyggere, skoleelever og andre interessenter.

1.4.1. Medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging¹¹

Kommunen har hatt et spesielt fokus på barn og unge, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre, og har tilrettelagt involvering til disse spesifikke gruppene underveis.

I arbeidet med Planveileder for offentlige rom (POR, vedlegg 4) ble medvirkningsprosesser med barn og unge vektlagt ekstra sterkt. POR viser hvordan medvirknings- og involveringsprosesser med barn og ungdommer ble gjennomført.

Prosjektgruppen har også deltatt i møter med Tromsø ungdomsråd, kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne, og eldrerådet.

1.4.2. Dialog med sektormyndigheter

Kommunen har hatt et særlig fokus på samarbeid og dialog med sektormyndighetene.

Tromsø kommune presenterte sentrumsplanarbeidet i regionalt planforum i august 2019. En del tema ble avklart, men det gjensto flere tema som ble fulgt opp i egne møter:

- Statsforvalteren i Troms og Finnmark: Støy, barn og unge
- Troms fylkeskommune, plan og trafikk: Trafikk, herunder skolevei, kollektivtrafikk m.m.
- Troms fylkeskommune: Vern og bevaring

Hensikten var å drøfte planforslaget og forebygge innsigelser i en tidlig fase i planarbeidet.

1.5. Medvirkning under offentlig ettersyn og merknadsbehandling

1.5.1. Under offentlig ettersyn sommeren og høsten 2020

- Corona gjorde perioden utfordrende, og det var ikke mulig å innkalle til større folkemøter. Byplan brukte derfor YouTube som medium og spilte inn to filmer, se linker under.
- TSL (Tromsø sjøfront laboratorium) hadde en prosess rundt området Sørsjetéen som genererte stort engasjement og et stort antall merknader, se merknadsbehandlinga.

¹⁰ SWOT analyse – er et verktøy som brukes for å kartlegge eventuelle problemer og muligheter som kan påvirke en situasjon.

¹¹ § 5-1 i PBL krever tilrettelegging for grupper med spesielle behov

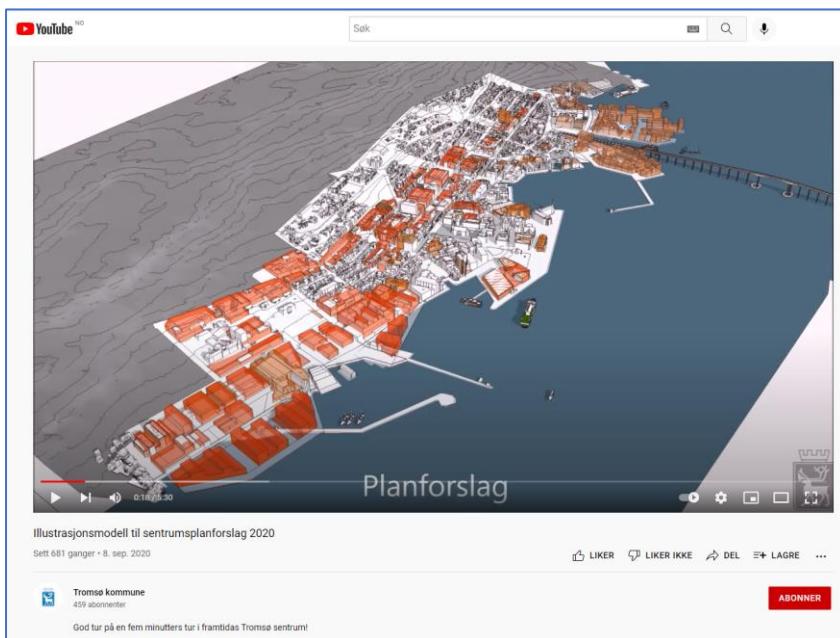
- Det er også utført møter med forslagsstillere, innbyggere, skolelever og andre interesserenter.

1.5.2. Under merknadsbehandlinga fra januar 2021:

- Flere møter med TFFK og SF for utdyping av merknader og innsigelser, samt drøftinger av mulige løsninger.
- Lunsjmøter på nett 2021, se linker under.
- Dialog med NFTR og Tromsø sentrum AS, samt noen øvrige merknadshavere for utdyping av innkomne merknader som er gitt på vegne av flere parter.
- Noen prosjekter under utvikling har fått vurdering ut fra sentrumsplanens perspektiv - som støtte for saksbehandling internt, eller som innspill i forkant av planinitiativ for eksterne merknadshavere.

1.5.3. Linker til prosess under og etter offentlig ettersyn:

- 08.09.20 Film: illustrasjonsmodell til sentrumsplanforslag 2020: <https://www.youtube.com/watch?v=v1T6pZYmlPk>
- 28.09.20 Film: Presentasjon av forslag til ny sentrumsplan: <https://www.youtube.com/watch?v=hbWAH3z4Q1g>
- 18.02.21 Lunsjmøte: Vern gjennom bruk: <https://www.youtube.com/watch?v=SLvwyRludQg>
- 02.03.21 Lunsjmøte: Flerfunksjonell by: <https://www.youtube.com/watch?v=ttC6IDu8ni8>
- 18.03.21 Lunsjmøte: Flerfunksjonell by, del 2: <https://www.youtube.com/watch?v=x8XcSdQTPZg>



Figur 5 Utklipp fra filmen *Illustrasjonsmodell til sentrumsplanforslag 2020*, se link over.

2. Plandokumentene og rettsvirkning av planen

Her gis en oversikt over dokumentstrukturen, deretter beskrives de enkelte dokumentene.

2.1. Dokumentstruktur

Juridisk bindende dokumenter, vedlagt saken:

1. Plankart datert 20.10.21
2. Bestemmelser datert 20.10.21
3. Planbeskrivelse datert 20.10.21

Lovpålagte utredninger, vedlagt saken:

4. Konsekvensvurdering datert 20.10.21
5. ROS datert 20.10.21
6. Merknadsbehandling datert 20.10.21

Støttedokumenter, vedlagt saken:

7. POR (plan for offentlige rom) datert 2020
8. Kunsthåndbok datert 2020
9. Veileder blå-grønn-hvit-faktor (BGHF) datert 2021

Støttedokumenter som ikke er vedlagt saken

10. Byformutredning (ikke vedlagt saken) datert 2020
11. Utredning av busstråse "Oppsummering av diskusjon omkring busstrase i Grønnegata gjennom Tromsø sentrum" (under utarbeidelse, ikke vedlagt saken)

2.2. Juridisk bindende dokumenter

Planforslaget er utarbeidet iht gjeldende Plan og bygningslov (PBL). De juridisk bindende dokumentene er:



Figur 6 Revidert plankart 2021, vist med hensynssoner. Dette plankartet er fullstendig og vedlagt som vedlegg 1A. Det er også vedlagt plankart uten hensynssoner, vedlegg 1B, som har bedre lesbarhet. Hensynssonene er forklart i planbeskrivelsen.

2.2.1. Plankart (vedlegg 1 til saken)

Planområdet for Sentrumsplanen 2022 er utvidet sammenlignet med gjeldende Sentrumsplan 2008. Endringen ble varslet i planprogrammet for Tromsø sentrum (2018) og er beholdt siden. Sentrumsplanen grenser i nord mot KDP 0253 for Stakkevollvegen byutviklingsområde (2019). Plankartet er revidert. Disse prinsippene og tegnereglene er lagt til grunn for revisjonen:

- Vertikalnivå: Det er medtatt et vertikalnivå i plankartet. Det betyr som hovedregel at *fotavtrykket av bygningen på bygulvet* tegnes på kartet. Se unntak og presiseringer i 5.2.9.
- Byggegrenser og byggelinjer: Bebyggelsen danner byrommene. Formålsgrense er i prinsippet byggelinje mot trafikk- og grøntarealer, med unntak av boligområdene i øvre sentrum. Se 5.2.9.
- Gater: Gatebredder fastsettes i reguleringsplan. Gatebredder i KDP er justert som et signal om forventet arealbehov til vei for å realisere prosjekter i Tenk Tromsø og sikker skolevei. Se 5.4.7.

2.2.2. Bestemmelser (vedlegg 2 til saken)

Bestemmelsene er etter offentlig ettersyn samordnet med PBL og KPA slik at bestemmelser derfra i hovedsak ikke gjentas. Hovedinndeling:

- Formål og rettsvirkning
- Generelle bestemmelser for hele planområdet
- Tematiske bestemmelser for hele planområdet
- Bestemmelser for de enkelte arealformål (geografisk)
- Bestemmelser og retningslinjer til hensynssoner (geografisk)

2.2.3. Planbeskrivelsen (vedlegg 3 til saken, dette dokumentet)

Planbeskrivelsen er etter offentlig ettersyn omstrukturert for å tydeligere fylle sin rolle som juridisk dokument. Følgeprosjekter og tiltak er samlet og beskrevet i et eget kapitel. Hovedinndeling:

- Bakgrunn
- Plandokumentene
- Områdevis beskrivelse, med illustrasjoner fra bymodellen og henvisning til KU
- Tematisk beskrivelse, med henvisning til plankart og bestemmelser
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
- Følgeprosjekter

2.3. Lovpålagte utredninger av konsekvens (KU), risiko og sårbarhet (ROS) og merknader

2.3.1. Konsekvensutredninger og – vurderinger (vedlegg 4 til saken)

Det er utført konsekvensutredning på KDP-nivå for tre områder med endret arealbruk¹² fra KDP 2008:

- Fylkeskartalet
- Sørbyen med utfylling i sjø
- Museumspllassen med arealer avsatt til nytt museum og kulturformål

Alle tiltak krever konsekvensutredning på neste plannivå.

2.3.2. ROS – analyse av risiko og sårbarhet (vedlegg 5 til saken)

I ROS-analysen for Sentrumsplanen 2022 er det gjort en overordnet vurdering av en rekke temaer som er relevant innenfor planområdet. De identifiserte risikoene er diskutert videre i dette dokumentet, med forslag til risikoreduserende tiltak.

¹² Endring av arealbruk anses som vesentlig endring og er derfor konsekvensutredet på KDP-nivå. De skal også konsekvensutredes på neste plannivå iht § 6, *planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes* og § 18 - *Forskrift om konsekvensutredning*

2.3.3. Merknadsbehandling del 1 og del 2 (vedlegg 6A og 6B til saken)

Merknadsbehandlingen av 106 merknader har krevd en todeling.

- Del 1 behandler 106 enkeltmerknader og innsigelser gjennom referat og kommentar. Dersom merknaden inngår i en større tematisk diskusjon vises det til rette kapittel i del 2.
- Del 2 er tematisk merknadsbehandling. Tema er ordnet etter de fem målene for sentrumsplanen og kan leses parallelt med planbeskrivelsen.

2.4. Støttedokumenter til planbeskrivelsen

2.4.1. Planveileder for offentlige byrom (POR) (vedlegg 7 til saken)

POR er en temarapport, som er en videreføring av Strategi for uterom 2016-2030¹³, utviklet i regi av Transportnett Tromsø¹⁴.

Rapporten omhandler byrommene vi har i dag, befolkningens ønsker for disse byrommene med særlig fokus på hva barn og unge ønsker seg, statlige og lokale premisser for planarbeidet, samt faglige hensyn.

Planveilederen har fokus på bruk og oppfordrer til designprinsipper for å bidra til god folkehelse, skape gode sosiale møteplasser og innbyr til generasjonsuavhengig bruk av offentlig byrom i et urbant perspektiv.

2.4.2. Kunsthåndbok (vedlegg 8 til saken)

Kunsthåndbok for kunst og byrom // Tromsø Sjøfront er en prosessveileder som er knyttet til planveileder for offentlig byrom (POR). Kunsthåndboka skal brukes som et rammeverk for arbeid med kunst i alle faser av utviklingen av byrom langs sjøfronten i Tromsø, særlig kaipromenaden og tilgrensende byrom. Det er en intensjon at kunst skal inngå både i planprosesser, som en integrert del av byrommene langs sjøfronten og ved å ta i bruk kunstneriske metoder i medvirkningsprosesser. Kunsthåndboka er utarbeidet som et samarbeid mellom Tromsø kommune, raumlaborberlin og KORO (Kunst i offentlige rom).

2.4.3. Notat Tromsø havn v/ havnedirektøren, datert 21.01.22 (vedlegg 9 til saken)

Notatet redegjør for Tromsø havn sine havnefaglige vurderinger tilknyttet de tre alternative forslagene til kulturbrygg i Søndre havn. Vurderingene er relatert til: sikkerhet og beredskap, det grønne skifte, næringsutvikling, havna som kollektivknutepunkt og fleksibilitet knyttet til endrede fremtidige behov.

Notatet vurderer alternativene, og gir en anbefaling.

2.5. Ikke vedlagte dokumenter

2.5.1. Byformutredning datert 21.04.20

Formannskapet bestilte i juni 2019¹⁵ en byform-, høyde og høyhusstrategi for Tromsø Sentrum¹⁶.

Byform-, høyde- og høyhusutredningen har vært en viktig overordnet inngang til planarbeidet. Den eksisterende byformen legger premisser for hvor og hvordan utvikling kan foregå i Tromsø sentrum og hvor mye kapasitet vi har nå og kan utvikle i fremtiden. Gjennom analysen av byens identitet og strukturer på ulike nivå er kapasitet for infill og omdanning i eksisterende struktur kartlagt og beskrevet, og det er gitt rammer for omdanning i nye områder som bidrar til å utvikle sentrum videre i tråd med etablert bystruktur.

¹³ Strategi for uterom ble utarbeidet med prioriteringer, tiltak og kostnader med tanke på en kommende byvekstavtale.

¹⁴ Transportnett Tromsø (2016-2030) er et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms Fylkeskommune og Statens Vegvesen.

Planarbeidet bidrar til løsninger for å nå målet om nullvekst i klimautslipp. Handlingsplanen tilknyttet denne planen var grunnlaget for søknad om bymiljøavtalen.

¹⁵ Formannskapet, sak 204/19

¹⁶ Bestillingen spesifiserte en «Høyhusstrategi». Administrasjonen har utvidet bestillingen til å ta med byform og høyde.

2.5.2. Veileder for BGHF i sentrum datert 2021
Veilederen viser, også gjennom eksempler, hvordan blå-grønn-hvit-faktor beregnes.

2.5.3. Utredning av busstrasé gjennom sentrum
Dette planforslaget viderefører Sjøgata som trasé, men Grønnegata kan bli aktuell i fremtida. Utredning av busstrasé i Grønnegata ”Oppsummering av diskusjon omkring busstrase i Grønnegata gjennom Tromsø sentrum” er under utarbeidelse, ikke vedlagt saken.

2.5.4. Tilleggsnotat forslag til sentrumsplan - kulturbygg i sentrum» datert 06.01.22
Notatet redegjør for alternative løsninger av BOP 18 kulturformål ved nytt museum og sørstede havn. Notatet var lagt ved saken til KOBY sin behandling av sentrumsplanen sak 1/22, den 13.01.22. Notatets innhold er innarbeidet i dette reviderte forslaget til sentrumsplan, datert 26.01.22.

2.6. Rettsvirkning

Kommunedelplan for sentrum er en del av kommuneplanens arealdel (KPA), men i kommunedelplaner får man i praksis anledning til å gå nærmere inn på detaljene der KPA er svært overordnet. KPA er likevel den overordnede planen for all planlegging i kommunen og gjelder sammen med kommunedelplanen.

Detaljreguleringsplanene er gyldige så fremt de ikke er i strid med en nyere. Ved motstridende bestemmelser i detaljreguleringsplan og kommunedelplanen, så vil kommunedelplanen gå foran. Noen planer er imidlertid av såpass ny dato at de vurderingene som ble gjort i prosessen stemmer godt overens med sentrumsplanens overordnede mål og er i tråd med gjeldende plan- og bygningslov. Disse vil, i motsetning til de eldre planene, gjelde foran kommunedelplanen. Krav og bestemmelser i kommunedelplan som ikke er nevnt i detaljreguleringsplanen vil gjelde i tillegg så fremt det ikke er motstrid mellom disse. Disse planene er identifisert og kartfestet med hensynsone (H 910).

2.6.1. Plankrav
Dagens arealplaner er hjemlet i Plan- og bygningsloven av 2008. I store deler av sentrum er reguleringsplanene lagd etter et eldre lovverk: De er ikke bare hjemlet i forrige planlov fra 1985, men helt tilbake til 1950-tallet. Det er altså et generelt behov for å fornye planverket både med tanke på nye kategorier og bestemmelsestyper i dagens planlov, men også for å kunne tilfredsstille krav fra andre lover som f.eks. krav til støy og universell utforming. Det er et mål at planverket i Tromsø sentrum fornyes og gamle planer oppheves, se kap 7, følgeprosjekt 12.

Det er også behov for å ha smidige prosesser uten at alt må gjennom omfattende planprosesser. Begrunnelsen for det omfattende plankravet er å ha oppdaterte vurderinger av planfaglige forutsetninger som f.eks formål, arkitektur, teknisk infrastruktur, støy og rekkefølgekrav. Dersom disse momentene er tatt hensyn til etter eldre plan kan plankravet vurderes nærmere, dvs at det kan dispenseres fra plankravet. Andre tiltak har såpass avgrensede konsekvenser at de kan unntas krav om ny reguleringsplan. Bruksendring til f.eks. bolig vil etter bestemmelsen ikke kreve ny plan dersom det er avsatt til sentrumsformål i KDP og bolig i gjeldende regulering. I et slikt tilfelle er det ikke motstrid mellom planene, men reguleringen vil presisere hva sentrumsformålet omfatter.

I noen tilfeller er det behov for å samordne og koordinere reguleringsplaner over et større område, for eksempel steder der det er behov for felles løsninger og tilpasning til infrastruktur og samtidighet i gjennomføringen. For sentrum sør (Sørbyen BS 91-93 og Fylkeskartalet BS 90) stilles det krav om felles planlegging. Kaipromenaden er et prosjekt som inkluderer flomvern i sin utforming. Flomvern er en sikring av verdier i sentrum som ikke kan løses stykkevis, men må løses på tvers av eiendomsgrenser og

prosjektgrenser. Se planbeskrivelsen kap 4.5 for utdyping av hvilke tema som må løses i felles plan, samt visjonen for området som er å skape et moderne innovasjonsdistrikt.

2.6.2. Båndlegging, krav om regulering:

Innenfor båndleggingssonen vil byggesaker ikke bli behandlet i påvente av regulering. Båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover er tidsbegrenset til fire år, men kan etter søknad til departementet forlenges med fire år.

Følgende områder er båndlagt:

- H710_1 Fylkeskvartalet
- H710_2 Sørbyen
- H710_3 Kaipromenaden
- H710_4 Plan for Mack øst og nytt museum

Fylkeskvartalet og Sørbyen er båndlagt fordi det her forventes store utbyggingsprosjekter.

Forslag til reguleringsplan 1911 for nytt universitetsmuseum, Mack øst og sørkjetteen er igangsatt og planområdet er båndlagt i påvente av vedtak i detaljreguleringsplanen.

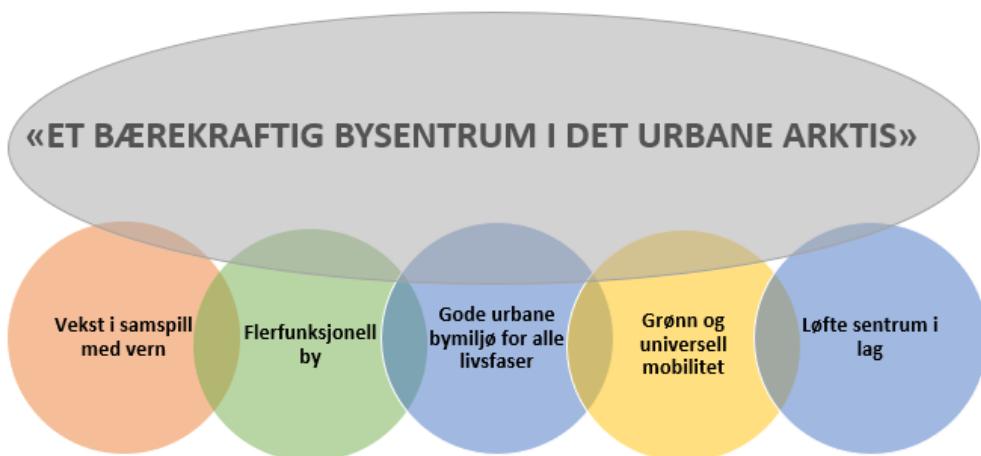
Kaipromenaden er et sammenhengende byutviklingsprosjekt langs hele Tromsø sjøfront med mange ulike grunneiere. Blant annet derfor er det viktig at kaipromenaden planlegges i sammenheng og ikke bitvis i en rekkefølge som styres av grunneieres reguleringsbehov.

Hensikten med båndleggingssonene er å kunne stoppe tiltak som er til hinder for målet med båndleggingssonene, ikke et generelt forbud mot bygging.

3. Visjon og mål

Planarbeidet bygger på visjon og overordna mål som vist under, basert i:

- Bestilling i planstrategien (2016)
- Målsettinger i planprogrammet for Tromsø sentrum (2018)
- Effektmål fastsatt i prinsipsak (2019)



Figur 7 Visjon og mål for Sentrumsplassen 2020-2032

Det grønne skiftet vil prege neste planperiode. Som arktisk hovedstad stilles forventninger til at Tromsø går foran i internasjonale spørsmål.

Visjonen om å være et bærekraftig bysentrum i det urbane Arktis har to viktige dimensjoner:

- Videreutvikling av Tromsø sentrum som en bærekraftig by med hensyn til miljø og klima, sosiale forhold og økonomi:
 - Flerfunksjonelt knutepunkt med større kapasitet styrker nullvekstmålet.
 - Sentrum er den viktigste møteplassen lokalt og ivaretar folkehelse på flere nivå.
 - Den økonomiske bærekraften er basert i sentrums attraktivitet lokalt, regionalt, nasjonalt og globalt.
- Med det urbane Arktis påpekes det både at det er etablert en særegen urbanitet som må videreutvikles, og at arktiske strøk også har spesielle og synlige klimautfordringer som krever konkrete og stedstilpassa svar.

De fem målsettingene for hhv. byform, funksjoner, bymiljø, mobilitet og samarbeid er utledet av visjonen.

➤ Se Bestemmelsene

1. PLANENS FORMÅL

I de følgende to kapitlene beskrives planforslaget ut fra to innfallsvinkler:

- Kapittel 4: Visjonen konkretisert for delområder
- Kapittel 5: Tematiske mål og strategier, basert på vedtatte målsettinger vist over

4. Områdevise planbeskrivelse konkretiserer visjonen

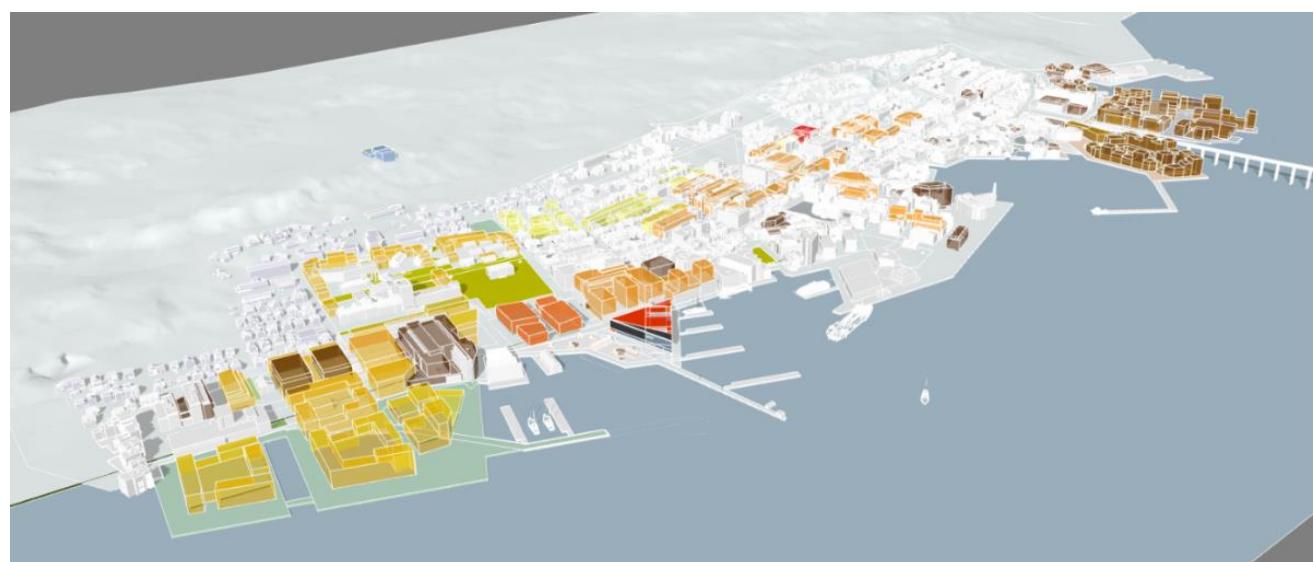
Hvordan kan det enkelte delområde bidra til å oppfylle visjonen om et bærekraftig bysentrum i det urbane Arktis? Områdevise del av planbeskrivelsen konkretiserer visjonen for syv delområder i sentrum, med hvert sitt særpreg og utviklingspotensiale. Innafor hver av disse kan det dyrkes frem møteplasser, flerkjønnsvennlighet og identitet i funksjoner og det bygde, som styrker både det enkelte nabolaget og sentrum.

Delområdene er beskrevet ut fra særpreg, utviklingsmål og -potensiale, samt plangrep og strategier for utvikling. I tillegg evt. referanse til konsekvenssutredning (gjelder bare de *nye* områdene der arealbruken endres), og eventuelt henvisning til følgeprosjekter, eller særskilte plankrav, plankart eller bestemmelser.

Områdene er illustrert med før- og etter-bilder, ved bruk av skråfoto og bymodellen for sentrum.



Figur 8 Delområdeinndeling.



Figur 9 Illustrasjon av et mulig fremtidsbilde av sentrum, fra bymodellen som Byplan har utviklet.

4.1. Område 1: Historisk sentrum med Prostneset og indre havn

4.1.1. Sær preg, utviklingsmål og potensiale

Området inneholder Tromsøs mest kjente kulturmiljøer og identitetsmarkører. Tromsøs historiske sentrum omfatter viktig verneverdig bebyggelse, byrom inkludert bl.a. Storgata, Kirkeparken, Stortorget, Strandtorget og Skansen samt historisk sjøfront med kaier. Sammenhengende bymiljøer styrker og bevarer sentrums karakter og historie. De gir tiltrekning for reiseliv, aktiviserer sentrum og gir økt byliv, samtidig som de verdsettes som historiefortellende for Tromsøs befolkning. Samtidig er dette knutepunktet og den viktigste møteplassen i Nord-Norges største by, med en helt spesiell intensitet i byliv, som krever fornyelse.

Visjonen er å opprettholde historiske sentrum som den sentrale arena for byliv i Tromsø.

Områdets utviklingspotensiale er å legge til rette for enda mer byliv og innbydende møteplasser, forsterke sammenhengende gangveinett, løfte frem by-historien – også den nyere, forsterke den produktive byen, og utnytte kapasitet i transformasjon av etablert by.



Figur 10 Til venstre: Illustrasjon 6 fra NFTR sitt innspill til sentrumsplanen - Illustrasjon av knutepunktet på Smørtertget med tekst fra NFTR / ATPA: Knutepunktsdefinisjonen i Tromsø sentrum. Fr. Langes gate er det primære knutepunktet i byområdet med bussruter til alle bydeler (viktigst for jobbreiser). Prostneset har i tillegg bussruter og båtruter til andre tettsteder og byer i regionen. Nye arbeidsplasser bør hovedsakelig etableres i sentrumskjernen om nullvekstmålet skal være realistisk. Midten: Storgata som møteplass, pre-covid. Foto Tromsø kommune. Til høyre: fremtidige identitetsbærere i sentrumskjernen, illustrasjon ATPA for NTFR.

4.1.2. Plangrep

Området er avsatt til sentrumsformål, og identifiseres som det viktigste området for publikumsrettede funksjoner. En indre kjerne er avsatt til sentrumsformål uten bolig for å unngå konflikt med kultur og natteliv, mens bolig ellers tillates fra hovedsakelig 3. etasje.

Området inneholder en rekke universelt utformede offentlige byrom. Byrommene er felles møteplasser som kan tilrettelegges for alle: barn, unge og eldre, samt personer med nedsatt funksjonsevne. Området har krav til aktive første etasjer, slik at byrom, parker og kaipromenaden aktiviseres. Byrommene er sårbare for skyggelegging og vindturbulens dersom det tillates økte høyder utover eksisterende. Byrommene skal oppgraderes, og uteservering kan tillates (fortrinnvis som del av byrom, uten vegg).

Sentrums rolle som senter for kunnskapsbaserte arbeidsplasser og møteplass for profesjonelle må fastholdes. Det oppfordres til etablering av kontorarbeidsplasser i generisk bygningsmasse. Hotellene er arena for både lokale arrangementer, og kurs og konferanser med gjester utenfra.

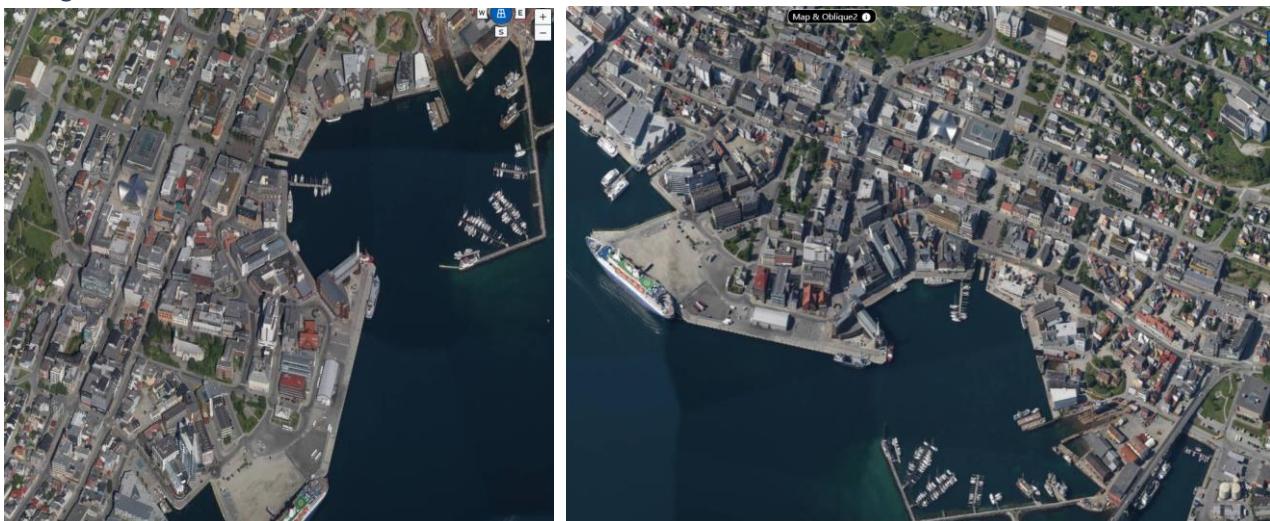
Gågatenettet skal utvides og gjøre sentrale sentrum enda mer attraktivt for gående og rullende med rullestol. Dette gjelder også vinterdrift. Se kapittel om endring av gatebruk, kapittel 5.4 Grønn og universell mobilitet.

Vandring i **sentrale sentrum** er vandring i en byplan som stort sett ble etablert på 1800-tallet. Bebyggelsen viser en sammenhengende utvikling med spor fra alle senere epoker, som gir sentrum en særegen identitet. Ny kapasitet finnes i ny bruk, fleksibilitet og effektivisering av eksisterende bebyggelse. Omdanning av eksisterende bygg og infillprosjekter vektlegges fremfor riving og nybygg.

4.1.3. Illustrasjon

Bymodellen viser ikke store endringer i sentrumskjernen, og vises derfor ikke her. Omdanning av eksisterende by representerer potensialet for ny kapasitet. På bildet ser vi at Rødbanken har fått nye funksjoner, og noen av trehusene har fått universelt utformet adkomst og ny kjeller under. Og byrommet innbyr til å brukes som uteservering.

Før og etter



Figur 11 Storgata sett sørover fra Fr. Langes gt. Foto: Tromsø kommune v/ Heidi Bjørn.

4.1.4. Noen nabolag som vil transformeres

«**Gamlebyen**» ved **Skansen** har en unik karakter og stemning, med et stort potensial for mer byliv. Det forventes mer aktivitet i området som følge av etableringen av Vervet. Organisasjonen *Stiftelsen Tromsø gamleby* er en stor ressurs og kan koordinere aktiviteter i nordre del. Nye byggeprosjekter må skje som infill og med respekt for Skansen som freda middelalderanlegg i dennes influensområde.

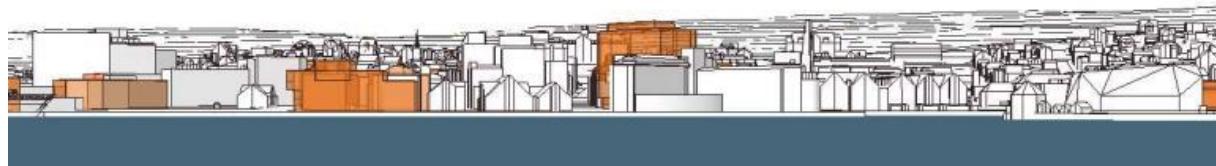
Rådstua ligger i Stortorgallmenningen. Tilbygget i bakkant skal nå utvides noe. Endringen er ikke konsekvensutredet da den nye utvidelsen vurderes som minimal. Amfiet som etableres i bakkant på taket av bebyggelsen gir et fint tilskudd til mer variert bruk av Steensparken.



Figur 12 Rådstua er en historisk bygning med et nyere tilbygg. Tilbygget skal nå oppgraderes og utvides noe. Dette er vist som endring av planen BOP 24.

Fredrik Langes gate ligger midt i det historiske sentrum, og er en av byens mest urbane gater med allerede etablerte høyere høyder enn den historiske trehusbyen. Rødbankens gesimshøyde har vært førende for disse høydene og videreføres som premiss. Se kapittel 5.3 Vekst i samspill med vern.

Prostneset nord ligger i front av historisk sentrum mot sundet, og er allerede omdannet med innslag av høye hus og høyhus¹⁷. Ny bebyggelse kan fremstå med høy arkitektonisk kvalitet og bidra til sentrums attraktivitet selv om den ikke er utformet som høyhus. Byrommene trenger oppgradering.



Figur 13 Lav. Fjernvirkning, sett fra sundet

Prostneset park er satt av i åpen siktsektor fra kirka til sundet. Denne skal opparbeides permanent på sikt, men er midlertidig tilrettelagt for uteopphold og lek i 2021. På plassen innenfor Havneterminalen er det etablert en installasjon som del av Arktiske byromsprosjektet til NODA i samarbeide med bl.a. Peab.



Figur 14 Byromsfestival på Prostneset, arrangør NODA. Figur 15 Stortorget - flerfunksjonell bruk.

Sjømannsskolen fastholdes som offentlig-privat tjenesteyting, men en del av området i skråninga foran bygningen endres til park. Dette for å sikre vern av bygningens monumentale posisjon i bybildet.

¹⁷ Se ordliste bakerst

4.2. Grønnegata og Vestregata sentrumskjerne

4.2.1. Sær preg, utviklingsmål og potensiale

Grønnegata er et strategisk viktig «business district» tett på historisk sentrumskjerne og viktige byrom som Storgata. Gata har kontorbygg, forretninger, restauranter, hoteller, forsamlingslokaler og en andel boliger. Grønnegata er hovedåre for personbiler gjennom sentrum, og tre felt i store deler gir fleksibilitet og muliggjør varelevering. Vestregata har også byliv og urbanitet med aktive første etasjer og hoteller, men ikke Grønnegas intensitet. Begge gatene er sterkt omdannet, og har en annen skala enn historisk trehusby, og også flere hull i strukturen, som er brukt til parkering (særlig langs Grønnegata).

Visjonen er å komplettere Grønnegata og Vestregata som urbane og produktive gater i sentrumskjernen.

Utviklingspotensialet er å videreutvikle Grønnegata som strategisk viktig produktiv bytts på sentrumskjernen, utnytte kapasitet i videre omdanning og fylle hullene med ny bebyggelse, styrke vern langs Storgata og i søndre del av Grønnegata, og videreutvikle flerfunksjonell gatebruk i Grønnegata.

4.2.2. Plangrep

Områdene videreføres som sentrumsformål. Dette kan kombineres med nye boligtableringer fra og med 3. etasje dersom krav til støy- og støvproblematikk oppfylles, men her bør næring og tjenesteyting prioriteres. Fylte kvartaler uten boliger gir best fleksibilitet og utnytting.

4.2.3. Illustrasjon – før og etter

Før (skråfoto i dag)



Etter (illustrasjon av planforslaget fra bymodellen, ikke bindende)



4.2.4. Noen nabolag som vil transformeres

Grønnegata defineres som et omdanningsområde innafor etablert bystruktur. Høyder som Rådhuset tillates, men variasjon kreves langs gata. Utforming og høyde må også ta hensyn til influensområdene knyttet til Tromsøs historiske sentrum. Dette gjelder særlig trehusene langs Storgata, herunder siktlinje i forlengelse av Håkon den gamles gate mot Tromsø domkirke, se illustrasjon under. Grønnegata inneholder et stort antall ubebygde tomter som i fremtiden kan bidra med betydelig ny kapasitet, se kapittel 5.3 Vekst i samspill med vern.



Figur 16 Den viktige siktaksen fra øvre sentrum langs Håkon den gamles gate til Domkirka påvirker høyden på bebyggelsen mellom Storgata og Grønnegata. Figur 17 Tegning viser mulig kobling mellom verna og ny bebyggelse i snitt ved Domkirka.

Grønnegatas østside mot verneverdig bebyggelse i Storgata må tilpasses høyder langs gata, få en variert profil og kunne bruke mulighet for gjennomgående bruksarealer i kvartalene, fra trehus i Storgata til høyere bygg mot Grønnegata, se illustrasjon over. Dette kan bidra til at verna bygninger mot Storgata bedre kan bevares, da installasjoner som ventilasjon, heis og kan løses i ny del mot Grønnegata.

Gatebruk i Grønnegata er flerfunksjonell for sykkel, personbil og sentrumslogistikk, samtidig som forbindelse mellom fjellparkering og byromsnettverket skal ivaretas. Konkret utforming Fr. Langes til Bispegata må hensynta fremtidig busstrasé. Vestregata har blandet trafikk.

To kvartaler i sørdel fremstår lave i en ellers transformert del av sentrum. De bevares fordi de har beholdt historisk struktur, med hovedhus mot gata og bakgårdsbygninger mot kvartalets indre. Bakgårdsbygningene ble tidligere brukt til ulike typer uthus og fjøs, men brukes nå i stor grad til boligformål.

Kvartalet nord for Nordlyskvartalet skal tilpasses Rådhusets høyder, og hensynta NAV-bygget som bevaringsverdig. Det er imidlertid fattet politisk vedtak om at Nordlyskvartalet kan være høyere.



Figur 18 Til venstre: Kvartaler med bevart struktur, byhus med boliger mot gate, uthus i bakgård / kvartalets indre skjermet for støy og støv. Til høyre: Kvartalet nord for Nordlyskvartalet tilpasses NAV-bygget som verneverdig.

4.3. Område 3: Kaipromenaden med de fem havnene og sjøfronten

4.3.1. Sær preg, utviklingsmål og potensiale

Kaipromenaden langs havneområdene er et av sentrums viktigste, og kanskje mest særpregede, byrom.

Kaipromenaden ligger i møtet mellom havnene og byen på land. Nærheten til havnene har alltid vært viktig for byens identitet, og representerer dype røtter til byens opprinnelse. De siste årene har havneaktivitetene bidratt til spennende byutvikling. På landsida er bebyggelsen i store deler av sentrum henvendt mot sjøen og styrker kaipromenadens attraktivitet, mens andre områder fortsatt preges av baksider og parkering.

Kaipromenaden er en stadig mer bruk turvei og møteplass både for byens egen befolkning og våre gjester.

Kaipromenaden skal være byens viktigste møteplass og folkehelseprosjekt - *sentrums Charlottenlund*.

Målet er en sammenhengende, attraktiv og tilgjengelig kaipromenade med stedegen utforming langs levende havner.

Områdets potensiale er å videreutvikle byens maritime identitet og dype tilknytning til havet. Området langs havnene skal være attraktivt, opplevelsesrikt og innbydende. Ambisjonen om bruk som både havn og turvei, bruk av kunst i prosess og utforming- samt utvikle en stedegen og klimatilpasset utforming - kan være konfliktfyldt. Samtidig vil et vellykket grep for dette styrke byens sær preg, ha røtter i byens opprinnelse og samtidig vise vei til fremtida for byen som vil være en arktisk hovedstad.



Figur 19 Kaipromenade i Tromsø Sentrum 2019. Bilde: Edmund Midtøy 2019.

4.3.2. Plangrep

Kaipromenaden skal bli sammenhengende gjennom hele sentrum. Planforslaget lanserer et privat-offentlig prosjekt for kaipromenaden som avklarer både bruk og utforming mer konkret, og blir et operativt verktøy for bygging. Herunder kreves regulering mtp bl.a. eiendomsforhold. Se kapittel 7 følgeprosjekter, prosjekt 2.

Utforming av kaipromenaden må ta mange hensyn:

Utviklingen av de fem havnene i sentrum må være en integrert del av byutviklingen. Alle havnene skal være operative og betjenes fra landsida – kaipromenaden - innafor egne rammer i samvirke med anna aktivitet. Pr i dag er indre havn definert, mens søndre havn står for tur til å utvikles og fylles med aktivitet. Deler av Prostneset og Hansjordnesbukta har ISPS-restriksjoner som videreføres.

Kaipromenaden skal være byens viktigste møteplass, fremme opplevelse og aktivitet, og styrke folkehelsen. Utformingen må gi rom for opphold i byrom, og en trygg og universelt utformet vandring.

Utforming av kaipromenaden vil også styres av krav til klimatilpasning, sikkerhet langs sjøen og arktisk drift der verktøyene tilpasses behovet langs kaipromenaden som gangvei.

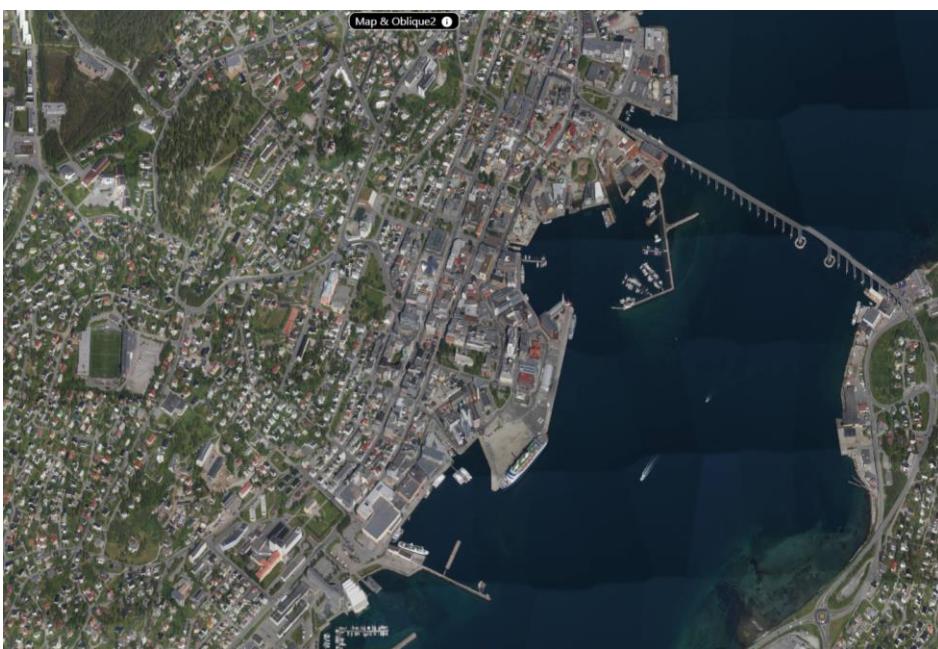
Kunst skal integreres i planutvikling og utforming.

4.3.3. Illustrasjon fra bymodellen – før og etter

Før (i dag)



Figur 20 Indre Havn. Bilde: Tromsø Havn AS



Etter (illustrasjon av planforslaget fra bymodellen, ikke bindende)



Figur 21 illustrasjon av de fem havnene på rekke og rad og den åpne plassen mot sundet.

4.3.4. Noen strekninger som vil transformeres

De fem havnene er viktige byrom med identitetsskapende aktiviteter, og viktige innfartsårer til sentrum. Hurtigruta, cruisebåter, hurtigbåter, charterbåter, båter fra kystverket og forsvaret, fiskefartøy og småbåter kommer fortsatt sjøveien, og antallet mindre cruise-, turist- og ekspedisjonsskip øker.

Planforslaget legger til rette for at havneområdene kan utvikles i takt med behov, og bidra til opparbeidelse av en aktiv kaipromenade:

- **Indre havn** videreutvikles som et viktig byrom med variert bruk og utforming som gjør vannflaten tilgjengelig. Området er avsatt til havneformål, og har gjeldende regulering til småbåthavn for deler av området.
- **Søndre havn** - mellom Prostneset og Sørsjetéen - rigges for fremtidig utvikling. Tromsø Havn har i notat av 2019 skissert utbyggingsalternativer for fremtiden. Her åpnes for ny bygging i søndre del av søndre havn, se BOP 18 i plankartet. I den nordre delen ligger havneterminalen fra 2019, et knutepunkt for hurtigbåt, Hurtigruten og større cruiseskip. Knutepunktdefinisjonen fører med seg behov for samferdselsinfrastruktur for buss, personbil og havnevirkshet, og er stengt for gående langs kaikanten med ISPS-restriksjoner.

Bruken av områdene til båter og flyttbare installasjoner forventes løst av Tromsø havn som myndighet etter havne- og farvannsloven, og i samarbeid med Kystverket vedrørende deres installasjoner for navigasjon etc. Skisse under er lagt inn som retningslinje til bestemmelsene. Større tiltak krever reguleringsplan. Eksisterende småbåthavn og havn sør for Sørsjetéen er omtalt i kapittel om Museumspllassen. Se kapittel 4.4.



Figur 22 Retningslinjer for arealbruk i hhv. indre havn VHS 3 og søndre havn VHS 4.

Sjøfrontens byrom og bebyggelse skal forsterkes med aktive fasader og innganger vendt mot havnene og kaipromenaden. Se neste kapittel. Parkering må fjernes fra kaiene, men betjening av båter og uthyrning tillates.

Utforming av overgangen land-sjø må svare på flere forhold:

Det må utvikles en omforent strategi for **standard på kaipromenaden**, både mht overflater og materialbruk, og hvilken belastning som skalstås. Hvilke redskaper som skal brukes for vintervedlikehold er dimensjonerende for dagens KTN, og må vurderes. KTN oppleves begrensende for utforming og det er områder der grunneier velger å driftet selv fordi kommunen krever «lavere» standard enn grunneier ønsker.

Tromsø by må tilpasses et klima i endring, med stormflohandelser og økt avrenning av overvann. Dette er spesielt utfordrende i den delen av byen som er bygd på lave utfyllinger utenfor opprinnelig strandlinje.

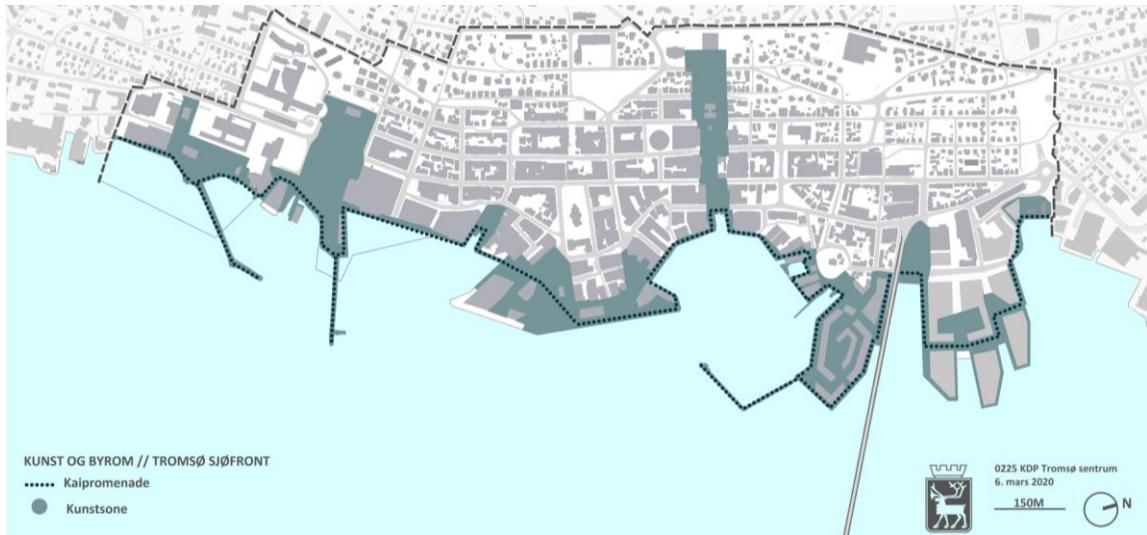
Prosjektet klimatilpasset utbygging langs sjøen viser at de fremtidige fysiske løsningene for å møte dette ligger i fronten mot sjøen. For indre havn er det aktuelt med sluseløsning, mens resten av etablert by kan løse stormflovern langs kaiene. I nye områder i nord og sør (Nordbyen og Sørbyen) er det mest aktuelt å heve både terren og ny bebyggelse. Se kap 5.3.3.

Fastetablerte stormflovern vil hovedparten av tiden ikke være i bruk. Det er derfor svært viktig at de blir flerkjørelle og kan inngå som en integrert del av byrommet. Eksempelvis kan stormflovern fungere som sitteplasser eller som kunstinstallasjoner. I valg av stormflovern skal flere hensyn inngå i vurderingen:

- Tilgjengelig areal, ved bred kai bør stormflovernet trekkes inn på kaien og en kaipromenade kan plasseres på yttersiden av stormflovernet
- Tilgang for utrykningskjøretøyer og havnefunksjoner for aktiv havn må sikres
- Arealmulighet for ytterligere sikring f.eks. mulighet for å bygge vernet høyere ved endring av prognosene for forventet havnivåstigning
- Sikkerhet under normalsituasjon
- Hvordan fungerer oppsetning av midlertidig stormflovern i perioder med snø og isdekket?

Sikkerhet langs sjø kan løses gjennom en trinnvis utforming fra kai til sjø. Høydeforskjellen kan være 4,5m ved fjære sjø. For å sikre mot fallulykker er belysning viktig. Det samme er flytebrygger fremfor klatring i kai for å komme om bord. Det må monteres stiger og flyteutstyr med en viss tetthet langs sjøen.

Kunst- og byromsprosjektet *Kunst og byrom // Tromsø Sjøfront* skal bidra med å bruke kunst til å synliggjøre sjøfronten og gi den nytt innhold. Kaipromenaden skal bli et sted for å oppleve kunst og nærbetet til sjøen. Kunstprosjektene skal integreres i byrommene, og bidra til å skape unike steder som forsterker sentrum og gir byen sær preg. Temakartet under viser kunstsoner langs kaipromenade som kan utvikles. Håndbok for kunst og byrom gir føringer for prosesser og medvirkning underveis.



Figur 23 Temakart – *Kunst og byrom // Tromsø Sjøfront*. Tromsø kommune 2020.

➤ FØLGEPROSJEKT

2. Strategi og felles plan for kaipromenaden, herunder sluse indre havn

4.4. Transformasjon av sjøfronten langs søndre havn, med nye byrom og bebyggelse

4.4.1. Sær preg, utviklingsmål og potensiale

Området fra Strandtorget til Polaria er en viktig del av sjøfronten og kaipromenaden, og er det området, *i sjøfronten og innenfor etablert bystruktur*, som har størst potensiale for omdanning.

I dag preges området av parkering og baksider av bygninger. Hverken bruk eller utforming bygger opp under potensialet for en attraktiv sjøfront mot kaipromenaden.

Målet er å vende byen mot sundet igjen og skape nye attraksjoner med arktisk kvalitet og identitet - sjøfronten mot søndre havn, og museumsplassen med nytt museum, kulturbrygg og kontakt med sundet

Utviklingspotensialet er stort. Omdanningen forberedes allerede konkret gjennom flere formelle og uformelle initiativ:

- Norges arktiske universitetsmuseum (NAUM) skal etableres sør for Mack øst. Øst av dette, mot sjøen, skal det etableres et offentlig byrom mot sjøen. Byrommet, kalt museumsplassen, skal brukes som møteplass, og kan brukes til utstillinger fra muséet.
- Mack øst forberedes for transformasjon og bygging i høyden (kjøpesenter, bolig, undervisning, evt. konserthus mm).
- Kvartalet mellom Mack øst og Nerstrand utvikles av grunneier Pellerin med ønske om nye programmer, herunder bolig over aktiv første etasje.
- Nerstrand har også mulighet for å åpne seg mot sjøen i sine tre nedre plan, men har ikke konkrete planer for dette.
- Tromsø havn har en strategi for utvikling av Søndre havn (lang kaier og på vannet) med mer trafikk og flere flytekaier/utliggere på vannet, men med andre typer fartøy enn indre havn. Se 4.3.

4.4.2. Plangrep

Sentrumsplanens grep er å ta konsekvensen av nytt museum i gjeldende parkdrag, samt å legge til rette for etablering av et nytt kulturformål som vil danne solveggen i en fremtidig museumspllass. Samtidig ivaretas fremføring av kaipromenaden ytterst langs sjøen. For søndre havn legges det til rette for å opprettholde og videreutvikle havneaktiviteten, samt vende bebyggelsen mot sjøsida.

Dette kapitlet er oppdatert etter KOBYs vedtak 13.01.22 om å ta inn tre alternative løsninger av BOP18, se kap 4.4.5. Deler av planbeskrivelsen er illustrert med opprinnelig alternativ 1, uten at det legger føringer for valg av alternativ..

4.4.3. Illustrasjoner – før og etter

Før (dagens situasjon)



Etter (illustrasjon av planforslaget fra bymodellen, ikke bindende)



Figur 24 Illustrasjon av sjøfronten fra Prostneset til og med Museumslassen. Området langs sørnede havn tåler noe høyde i bebyggelsen, og det er lagt inn et offentlig formål i sørnede havn. Kaipromenaden legges utenfor langs kanten mot havna.



Figur 25. Museumslassen med bebyggelsen som omkranser den: Polaria, nytt NAUM, Mack øst med sentrumsformål og nytt kulturbygg som gir plassen en solvegg i nord Kulturbygget vil danne en sørvendt solvegg mot museumsplassen, i le for vinden. Dette vil sammen med museet og museumslassen skape et helt unikt nytt og interessant byrom i sentrum.

4.4.4. Noen strekninger som vil transformeres

Sjøfronten langs søndre havn representerer et viktig omdanningsområde med potensiale for ny utbyggingskapasitet kombinert med aktiv havnevirksomhet.

Planforslaget legger til rette for en utforming som danner et nytt laguneformet havnebasseng, som indre havn. Det foreslås et nytt byggeområde mot sjøen, BOP18, for tjenesteyting - kulturformål. **Det er angitt tre alternative løsninger for BOP18 i planforslaget til offentlig ettersyn, se neste kap.** Det forutsettes at all logistikk løses innanfor byggeområdet. Kaipromenaden skal til enhver tid ligge ytterst mot vannet.

Planforslaget viderefører sentrumsformål for eksisterende byggeområder. Boligbebyggelse tillates iht. temakart balansen mellom bolig og næring, forutsatt bl.a. at støyproblematikk tilknyttet havn **og uteopphold og lek kan løses.**

Bebyggelsen i området kan ha en stigende høyde fra Nerstrand mot sør. Flere studier av byformen peker mot at oppdelte volumer i høyden kan være en gunstig måte å utforme en variert bebyggelse i området. Det forutsettes at første etasjer har en klar henvendelse og transparente aktive fasader mot kaipromenaden.

Tromsø Havn AS eier i dag store deler av kaiene i Søndre Havn, og har planer om en utvidelse av eksisterende bruk på vannet, jfr illustrasjon under. Krav til en kaipromenade med en trafikksituasjon som sikrer aktiv havn og fjerner overflateparkering, er viktig for fremtidig bruk. Se kaipromenaden, kapittel 4.3.

Nedenfor er angitt sammenheng mellom plankart vist med alternativ 1 for BOP18, og Tromsø havn sin analyse. Alternativ 1 og 2 samsvarer med Tromsø havn sine planer, se påfølgende kapitel.



Figur 26 Til venstre utsnitt av plankartet som viser offentlig formål på areal avsatt til ny bebyggelse BOP18, her vist med alternativ 1 for BOP18. Til høyre to illustrasjoner fra mulighetsstudier for Søndre Havn, notat Tromsø Havn AS 2020. Figuren til venstre av de to viser en utvidelse av landarealet i en trekantform, og er lagt til grunn for forslag til sentrumsplan, **alternativ 1 og 2, se neste kap.**

Museumspllassen med nytt museum og kulturbrygg styrker sentrum med sine programmer, vil bidra til å vende sentrum mot sjøen og vil særlig være et positivt tilskudd til kaipromenaden.

Et større, sammenhengende parkdrag fra Tromsø Kunstforening ned til sundet lar seg ikke realisere når NAUM etableres. Dermed mister byen mulighet til større utendørs arrangement i dette området. Tromsø Kunstforening (bygningen) sin prominente posisjon som en del av bybildet langs sundet, faller bort.

Museum (BOP 20) vil kunne supplere opplevelsestilbudet i sentrum, og være en sterk synliggjøring av Tromsø som Arktisk hovedstad, sammen med andre virksomheter i dette området (Polaria, Framsenteret, UIT - studentsamfunnet og Kunsthakademiet). Nytt område for nytt kulturformål (BOP 18) ved søndre havn vil ved en realisering, naturlig inngå i en slik sammenheng. Kulturbrygget er foreslått langs kaipromenaden, i et område som i dag brukes til havn.

Museumsplassen vil fungere som et grønt pusterom langs sjøfronten. Det blir et offentlig byrom med museum og kulturbygg som veger, og viktige arktiske byromskvaliteter som at det er solrikt, skjermet mot nordavind og har kontakt med sjøen. Ut over kvalitetene som offentlig møteplass vil det være egnet til bruk som utstillingsareal for NAUM. Størrelsen på byrommet er ikke mye større enn Strandtorget, men med en lavere bebyggelse og åpenhet mot sør vil det være betydelig mer solfylt.



Figur 27 Til venstre utsnitt av plankartet, vist med alternativ 1 for BOP18. Til høyre illustrasjon av Museumsplassen med museum i vest og nytt kulturbygg i nord, alternativ 1 for BOP18. Byrommet Museumsplassens størrelse til høyre, sammenlignet med Strandtorget.

4.4.5. Konsekvensutredning museum BOP 20 og tre alternativer for kulturbygg BOP 18

Ved en inkurie var to endringer i gjeldende sentrumsplan 2008 ikke konsekvensutredet i forslag til revidert sentrumsplan 2020. Det er nå utført konsekvensutredning på KDP-nivå av BOP20 Norges arktiske universitetsmuseum (NAUM) i område avsatt til park i gjeldende plan, og for BOP18 nytt areal for kulturformål i areal avsatt til vannareal for allmenn flerbruk i gjeldende plan.

Det stilles krav om konsekvensutredning på reguleringsplannivå i påfølgende planarbeider. Muséet inngår også i forslag til plan 1911¹⁸, men konsekvensutredes på KDP-nivå her.

Konsekvensutredning for byggeområder for museum (BOP 20) og kulturbygg (BOP 18) med byrom museumsplassen (GP31), kaipromenade (S37) og Søndre havn (VHS 4), jfr vedlegg 4 KU, kap 3.1

Konsekvensvurdering på KDP-nivå av byggeformål BOP20 (museum) i område avsatt til en stor park i gjeldende KDP sentrum (2008) er gjennomført, og viser at: Norges arktiske universitetsmuseum (NAUM) er foreslått etablert i området som i gjeldende KDP 2008 er avsatt til en stor parkmessig allmenning fra Tromsø kunstforening til sjøen. Allmenningen deles i to av muséet (BOP 20). Dermed endres opplevelsen av byens åpenhet mot sundet og Kunstforeninga og parkens forhold til landskapet, samt setter begrensinger for hvordan en stor bypark kunne blitt brukt. Forslag om bebyggelse på plassen foran museum høstet over 50 negative uttalelser under første offentlige ettersyn av sentrumsplanen i 2020, jfr bilde i midten under.

Gjeldende KDP 2008 hadde intensjon om at avindustrialiseringen kunne gi noen byrom tilbake til byen. I Oslo, som er kommet lengre i utbygging av «fjordbyen», omdisponeres nå de siste transformasjonsområdene langs sjøen for å sikre mer åpenhet mot, og bruk av, sjøen.

Konklusjon: Muséet BOP20 må kompenseres med en parkmessig opparbeidelse av byrommet mellom muséet og sjøen GP31, kalt museumsplassen, som avbøtende tiltak.

¹⁸ Museum inngår også i plan 1911 under utarbeidelse. Øvrige programmer i forslag til plan 1911 konsekvensutredes av forslagsstiller på reguleringsnivå. Planforslag til plan 1911 «Mack og museum» (planforslag 1911 detaljregulering for Arktisk universitetsmuseum, Mack øst og Sørsjetéen m.m.), utarbeides iht. sentrumsplan 2008.



Figur 28 Museum BOP20 og kulturformål BOP18 i område avsatt til park i gjeldende KDP sentrum 2008, forslag til KDP 2020 og foreliggende planforslag sentrum 2022 med park GP31 mellom museum og sjøen. Her vist med alternativ 1 for BOP18.

Konsekvensvurdering på KDP-nivå av byggeformål BOP 18 (kulturformål) i område avsatt til vannareal for allmenn flerbruk er gjennomført, og viser at: Det er foreslått et nytt byggeområde BOP18 til kulturformål i sørvestre del av søndre havn. Konsekvensutredningen for generelle konsekvenser av BOP 18 (uavhengig av alternativene vist under) viser at en oppnår en svært attraktiv samling av kulturprogrammer i søndre del av sentrum, at det nye bygget vil bidra til å snu byen mot sundet igjen og at det forventes et bygg med attraktiv og ikonisk utforming som styrker byens identitet. Ulempen er at sikten mot fjellene i sør langs kaipromenaden forringes. **Konklusjon:** Tap av sikt mot sør kompenseres med de positive virkningen vist over, og konkret med at kaipromenaden føres på utsida av BOP18 frem til et punkt med god utsikt mot fjellene i sør, ved Sørjetéen.



Figur 29 Et kulturbrygg i søndre havn vil ramme utsikten sørover mot fjorden og fjellene i Malangen, uansett valg av alternativ. Utforming og høyder vil fastsettes i regulering og prosjektering. Her sett fra havneplassen til venstre. Med standpunkt litt nærmere the Edge ses mer av landskapet (til høyre). Modellering av et kulturbrygg kan ved regulering få en mer variert og evt lavere utforming.



Figur 30 Illustrasjon av havnene og sjøfronten i Tromsø sentrum, her vist med alternativ 1 for BOP18. Sentralt i bildet er Museumsplassen, muséet (NAUM, BOP 20) og det nye kulturbrygget ved Sørjetéen (BOP18). NAUM vil sammen med kulturbryggets sørsvendte solvegg, i le for vinden, skape et unikt og attraktivt byrom i Tromsø sentrum.

Samlet vurdering og anbefaling i KU:

Arealet i tilknytning til BOP 20 (museum) og BOP 18 (kulturbrygg) vist med grønn stippling på foto nedenfor, utvikles som et parkmessig byrom med natur og terreng med enkel tilgang til sjøen, kalt museumsplassen. Opparbeides med tilrettelegging for opphold og aktiviteter både på land og vann. Det legges vekt på

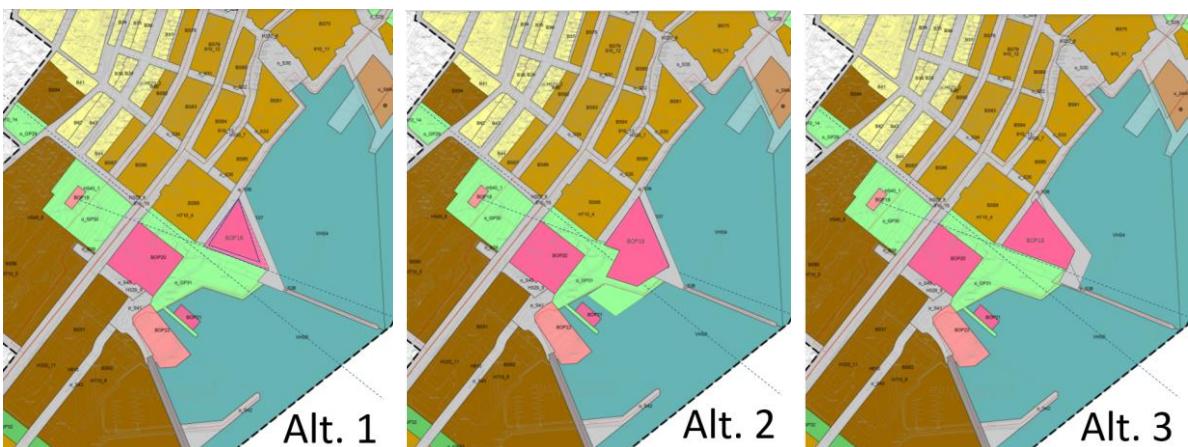
allmennhetens bruk av byrommet til ferdsel, opphold og aktiviteter. Også midlertidige og ev. permanente utendørs utstillinger ifm. nye og eksisterende virksomheter innen forskning, utdanning, kunst og annen formidling, hører med i en slik sammenheng.



Figur 31 Illustrasjon fra KU (vedlegg 4). Området med rød stipling bebygges med nytt museum, oransje stipling er byggeområde for kulturformål, her vist som alternativ 1.

Konsekvensutredning av tre alternative løsninger av kulturbrygg BOP18, jfr vedlegg 4 KU kap 3.2

Konsekvensutredningen bygger på tre alternative fotavtrykk, i tråd med tilleggsnotat datert 06.01.22 til politisk behandling av saken i KOBY 13.01.22.



Figur 32 Tre alternative løsninger av BOP18, areal til kulturbrygg.

Det er gjort konsekvensutredning av de tre alternative løsningene ut fra disse kriteriene:

- Bygningen i BOP18 sin betydning, og påvirkning på parkmessig byrom GP37 mellom museum og sjøen og byrommet Søndre havn.** Eksponert og monumental plassering av nytt kulturbrygg gir mulighet for utforming som forsterker Tromsøs identitet og tilknytning til havet, og snur byen mot sundet. Utformingen av bygningen i BOP 18 må skape attraktive byrom mot sør (museumspllassen) og nord (havnerommet). Bygningen må i seg selv også være et offentlig innendørs byrom. Det

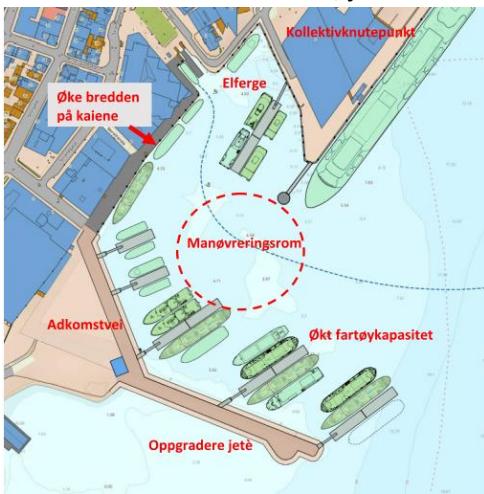
forutsettes arkitektonisk utforming av høy kvalitet som åpner for god kontakt mellom byrommene og bygningens indre, med transparente fasader og sammenhengende bygulv.

Byrommet GP37 skal opparbeides som kompensasjon for muséets plassering, jfr KU over. Det kan tilrettelegges for uteopphold, lek, mulighet for å vise utstillinger og rekreasjon med tilgang til sjøen. Potensialet er et byrom som åpner byen mot sundet, binder sammen flere kulturformål, og styrker kaipromenadens og sentrums attraktivitet. BOP18 sin sør vendte solvegg i le av nordavinden mot byrommet i sør er særlig viktig for attraktiviteten.

- B. **Fleksibilitet for kulturbygg ut fra størrelsen på fotavtrykket.** *Primært* er tilgjengelig areal for et fremtidig, pr nå ukjent, offentlig kulturprogram vurdert. Tromsø trenger en beredskap for ukjente programmer i form av arealavklarte offentlige tomter i sentrum. *Sekundært* er et aktuelt program for AF+NNKM (Arktisk Filharmoni og Nord-Norsk kunstmuseum) prøvd ut. Programmet er ikke avklart og utredes parallelt i en KVU-prosess for AF+NNKM, som også utredet flere aktuelle lokaliseringer enn BOP18.

Det største fotavtrykket er selvsagt mest fleksibelt, mens det mulige totalarealet er avhengig av høyde/antall etasjer. Referanser for fotavtrykk er NNKM Tromsø 600 kvm, Kulturhuset Tromsø 1300 kvm/600 plasser, Stormen konserthus Bodø 2700 kvm/1230 plasser + klubbscene, Grieghallen Bergen 6200 kvm/2500 plasser++. Alle tre alternativer ser ut til å romme det aktuelle programmet for AF+NNKM.

- C. **Konsekvenser for Søndre havn.** Søndre havn skal fortsatt brukes som havn. Behov for manøvreringsareal for båter og utliggere begrenser potensialet for utfylling av BOP18 mot nord. Behov for adkomst til havna fra land løses via kaipromenade. Vurderingen bygger på notat fra Tromsø havn datert 24.01.22, jfr notat av 20.02.20 vedlagt saken.



Tromsø havn vil utvikle søndre havn mot middels store fartøy rettet mot reiseliv, ekspedisjoner og større fritidsbåter i tillegg til kollektivtrafikken. Det planlegges for flytebrygger, og oppgradering av Sørjetéen.

Notatet uttaler at alternativ 1 og 2 vil kunne tilpasses, men at alt 3 ikke kan støttes av Tromsø havn ut fra havnefaglige vurderinger relatert til:

- sikkerhet og beredskap
- det grønne skifte
- næringsutvikling
- havna som kollektivknutepunkt
- fleksibilitet knyttet til endrede fremtidige behov

Andre vurderingskriterier, som ikke er medtatt i KU - enten fordi alternativene ikke skiller seg vesentlig fra hverandre, eller vurderingene må gjøres på et mer detaljert plannivå (detaljregulering) - er:

- **Kaipromenaden:** Denne føres prinsipielt ytterst mot sjø. Skal være attraktiv som gangvei, med samme standard som øvrig promenade herunder vintervedlikehold og sikkerhet. Bruk: gangvei, adkomst til havnevirkoshet, stormflovern, kunst.
- **Byggegrund:** Det er ikke etablert byggeklare tomter i området. Grunnforhold antas å medføre behov for pæling. Bygningsmassen må tilpasses fremtidig havnivå, antatt c+3,6m (betydelig over dagens

terreng/kai-nivå), evt skal det også etableres stormflo- og bølgevern aht eksisterende bebyggelse. Det er forurensset grunn i området som kan medføre behov for masseutskifting.

- VAO flomvei / stormflovern: En viktig flomvei skal føres fra Musegata til sjøen. Alle nye bygninger må heves til kote 3,6 m og utearealer følge på for å sikre UU. Fremtidig stormflovern må løses langs kaipromenaden, jfr tekst over og følgeprosjekt 2 se kap 7.2.2.
- Trafikk og logistikk: Adkomst via Strandgata med en kryssing av kaipromenaden. All logistikk skal løses innenfor bygeområdet BOP18 (fortrinnvis innenfor bygningsmassen).
- Parkering: Parkering for kulturygg i sentrum anses gunstig for å sambruke sentrums p-plasser, og kan ses i sammenheng med mulig utvidelse av fjellanlegg sør.

Summarisk fremstilling av hovedkonklusjonene i KU for de tre alternativene, jfr vedlegg 4 KU kap 3.2 :



A. Bygning og påvirkning på byrom

Flott eksponert og spektakulær plassering av bygning, som danner attraktive byrom mot sør og nord, og snur byen mot sundet. Ivaretar en stor solrik museums plass mot sjøen, med kontakt med Sørjetéen og Muségata integrert. Sørvendt fasade i le av nordavinden skaper attraktiv solvegg i byrommet i sør. Museum har god kontakt med sjøen.

B. Fleksibilitet / fotavtrykk

Fotavtrykk 4000 kvm. Minst generell fleksibilitet av de tre. Men stort nok for det aktuelle programmet (AF+NNKM).

C. Søndre havn

Arealet i Søndre havn reduseres med ca 4000 kvm. Tromsø havn vil ha tilgang til havn og havnedrift langs kaipromenaden som legges utenfor BOP18. Løsninga er i tråd med Tromsø havn sine havnefaglige vurderinger og er en akseptert løsning.



A. Bygning og påvirkning på byrom

Flott eksponert plassering av bygning. Byrommet blir mer oppdelt, og mister kontakten med Muségata og Sørjetéen. En mer inneklemmt situasjon for muséet. Utvidelse byrom mot sør (ny

utfylling som kan strekkes til Polstjernas vernebygg) kan vurderes for å kompensere for en større bygningsmasse. Ufylling vurderes opp mot muséets kontakt med sjøen.

B. Fleksibilitet / fotavtrykk

Fotavtrykk 6000 kvm. Maks generell fleksibilitet. Stort nok for det aktuelle programmet (AF+NNKM).

C. Søndre havn

Vurdering: Som 1.



A. Bygning og påvirkning på byrom

Som alt. 1.

B. Fleksibilitet / fotavtrykk

Fotavtrykk 5000 kvm. Medium generell fleksibilitet. Stort nok for det aktuelle programmet (AF+NNKM).

C. Søndre havn

Arealet i Søndre havn reduseres med ca 5000 kvm. Tilgang til havn via kaipromenaden, som over. Tromsø havn vurderer dette alternativet som negativt aht havnefaglige vurderinger, og støtter det derfor ikke.

Oppsummert vurdering over, uten vektning for de ulike kriteriene.

Konklusjon og anbefaling må skje ut fra en vektning av kriteriene.

En vektning må vurdere kritiske spørsmål som hvor viktig er byrommets åpenhet og kontakt med sjøen for sentrum, hvor viktig er det å makse byggeområdet, hvor kritisk er det at søndre havn reduseres etc.

Ut fra en vektlegging av kriteriet B) fotavtrykk med maks tilgjengelig areal og fleksibilitet for kulturbryggprosjekt anbefaler kommunedirektøren alternativ 2.

Alle tre alternativene inngår i planforslaget som legges ut til offentlig ettersyn.

Se vedlegg 4 KU samt planbeskrivelsen kap 4.5 og kap 7.9 følgeprosjekt.

7.2 Særlige bestemmelser for BOP 18 og 20

➤ Se 7. BESTEMMELSER FOR OFFENTLIG OG PRIVAT TJENESTEYTING

4.5. Sentrum sør – forbilde for klimanøytral byutvikling

4.5.1. Sær preg, utviklingsmål og potensiale

De to store transformasjonsområdene som ligger i startgropa i Sentrum sør - *Sørbyen* øst av Strandveien og *Fylkeskvartalet* vest av Strandveien - kan og bør bli fremtidsrettede forbilder for klimanøytral byutvikling. Omdanning og økt kapasitet i sentrum sør anses som strategisk viktig for sentrum og muligheten for å oppnå nullvekstmålet. Området skal være en del av sentrum, supplere sentrumskjernen men ikke konkurrere.

Visjonen er å skape forbilder for klimanøytral arktisk byutvikling – et innovasjondistrikt langs havet i Sørbyen og et flerkvensjonelt nabølag i Fylkeskvartalet.

Visjonen gjelder både som helhetlig område, i infrastruktur og utforming med fremtidsretta svar på klimatilpasset utbygging (overvann, havnivåstigning etc), bærekraftig energiforsyning, nye byrom med arktiske kvaliteter, gjenbruk av eksisterende bebyggelse og ny bebyggelse med lave klimaavtrykk m.m.

De to områdene har store utviklingspotensial:

- **Sørbyen** forberedes for en større omdanning, herunder en større utfylling og/eller mulighet til å bygge ut i sundet. Området har allerede sterke identitetsmarkører i Hålogaland teater (HT), Framsenteret og QB, et moderne kontorbygg med kompetansearbeidsplasser utført i BREEAM very good¹⁹. Dette peker frem mot en funksjonsblanding med forskning, utdanning, kompetansearbeidsplasser og kultur, samt innslag av boliger.
- **Fylkeskvartalet** gjøres også klart for en større omdanning, men her innafor et satt geografisk område. Fylkeskvartalet har også en større andel historisk bebyggelse og parken foran kunstforeninga som preger området, og må utvikles videre som områdekarakter. Store deler av området, særlig vestre del mot Mellomveien, kan omdannes. Aktuelt program er sentrumsformål med boliger fra plan 2, i tillegg til at en del av offentlig tjenesteyting forutsettes beholdt i området (Troms og Finnmark Fylkeskommune).

4.5.1. Plangrep

Områdene får krav til felles planlegging. Deretter stilles reguleringskrav, enten detalj- eller områderegulering, avhengig av hvilke avklaringer som gjøres i første fase med felles plan. Krav til felles plan omtales derfor først her, og påfølgende tekster om respektive områder må ses i lys av plankravet.

4.5.2. Illustrasjoner – før og etter

Før (dagens situasjon, skråfoto)

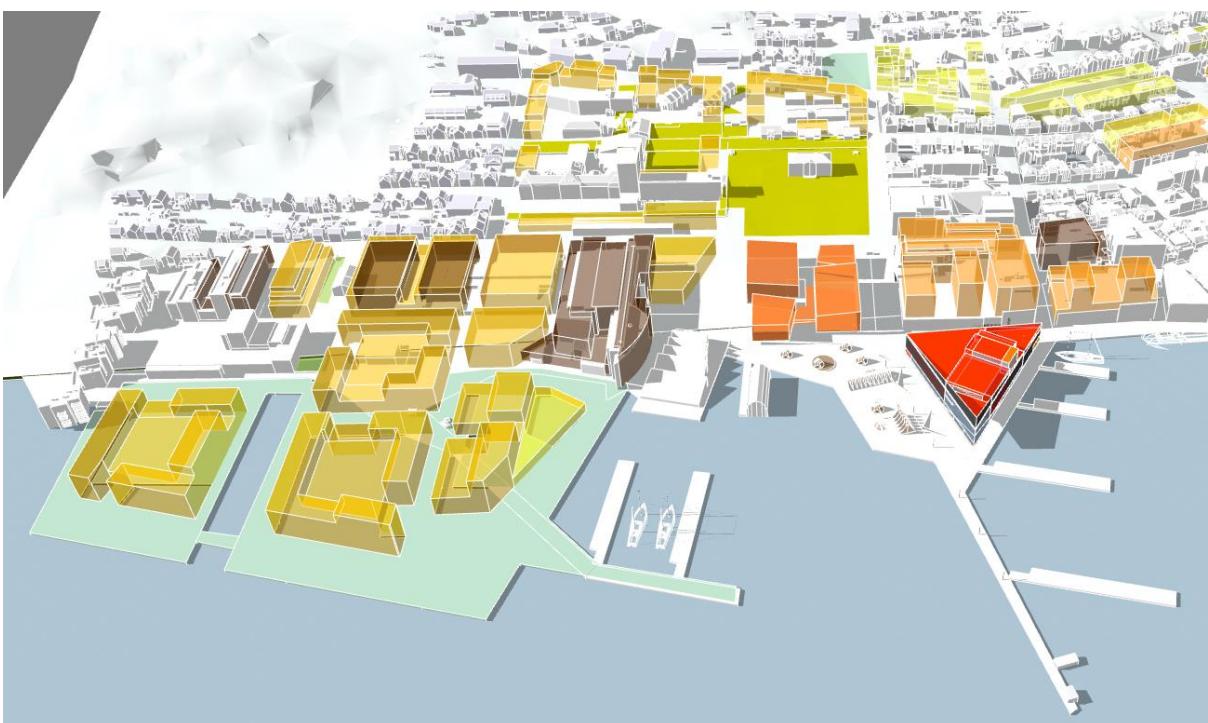


¹⁹ <https://peab.no/bygg/prosjekter-i-bygg/qb-kontorbygg-tromso/>

Etter (illustrasjon av planforslaget fra bymodellen, ikke bindende)



Figur 33 Illustrasjon av Sentrum sør med Sørbyen og Fylkeskvarteralet fra kommunens modell. Ikke bindende.



Figur 34 Illustrasjon av Sørbyen innovasjonsdistrikt fra kommunens modell. Ikke bindende.

4.5.3. Krav om felles plan – offentlig-privat samarbeid for områdeutvikling

Kommunens vurdering er at det må avklares noen felles overordna rammer på et nivå over detaljregulering. KDP sentrum avklarer ikke felles bindende løsninger av sentrale overordna tema for helhetlig klimanøytral bydel. Det må gjennomføres en separat planprosess, uavhengig av sentrumsplanen mht. fremdrift. Det reviderte planforslaget stiller derfor krav om felles planlegging, men uten å presisere verktøy. Planprosessen skal avklare om det riktige verktøyet er en egen KDP for Sentrum sør, om det er en felles områderegulering eller andre verktøy. Aktuelle verktøy kan være *områdeutviklingsstrategi* iht nytt lovforslag²⁰, *områdestrategi*

²⁰ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/alminnelig-horing-av-forslag-til-endringer-i-plan-og-bygningsloven-fortetting-transformasjon-utbyggingsavtaler-mv/id2864252/>

slik det er beskrevet i NIBR-rapport 2019:13²¹ eller *strategisk planprogram* som Stavanger nå bruker i et tilsvarende område (Holmen og østre havn)²².

Det viktige er at det strategiske nivået drøftes og avklares, før en går inn i reguleringsplanprosesser..

Premissene for arbeidet med felles plan er:

- **Roller:** kommunen setter rammer, forslagsstiller utvikler, leverer underlag og utredninger.
- **Styring:** Felles offentlig-privat styringsgruppe der alle grunneiere i området er representert sammen med aktuelle enheter i Tromsø kommune, herunder Byplan, VA, eiendom og stab for samfunnsutvikling. Må ledes fra direktørnivå i kommunen.
- **Blant tema som skal avklares i felles plan er (ikke uttømmende):**
 - konkretisere visjon for området,
 - mer konkrete programmer innafor sentrumsformål, og vurdere behov for barnehage
 - endelig utfyllings- og bebyggelsesfront (kan være lengre ut enn vist i KDP),
 - samordne VAO-anlegg med byrom og øvrig infrastruktur
 - klimatilpasset og -robust utforming mht havnivåstigning, stormflo, bølgepåvirkning og overvann,
 - byromstruktur og bebyggelse som skaper møteplasser, identitet og trivsel,
 - trafikk og parkering, herunder mulighet for parkering i fjell og trygg skolevei
 - trinnvis utbygging og gjennomføringsstrategi med for eksempel områdemodell,
 - videreføring av gjeldende reguleringsplaner



Figur 35 Til venstre: Utsnitt av forslag til sentrumsplan som viser de nye omdanningsområdene i sentrum sør (Sørbyen BS 91-92 og Fylkeskartalet BS 90) med mørk brun. For disse stilles det krav om felles planlegging. Verktøy besluttet etter oppstart av offentlig-privat samarbeid for områdeutvikling. To figurer til høyre: Illustrasjon av mulig byromstruktur og bebyggelsesstruktur, ikke bindende for nye omdanningsområder. Kan fravikes dersom de respektive planarbeidene avdekker at andre premisser må legges til grunn.

Dersom det fremmes tiltak i tråd med gjeldende planer, som etter kommunens vurdering ikke vil være i strid med kommende felles plan jfr liste over, kan det vurderes dispensasjon fra krav om regulering og felles plan.

➤ FØLGEPROSJEKTER

9. Samordning Fylkeskartalet og Sørbyen

²¹ inspirert av *byplangrep* som praktiseres som et uformalisiert verktøy i Oslo i dag. *Styring av arealutvikling på områdenivå*, NIBR-rapport 2019:13. <https://www.regjeringen.no/contentassets/c00b776f6aee480c9ce90db8bdd0e441/nibr---styring-av-arealutvikling-pa-omradeniva-2019.pdf>

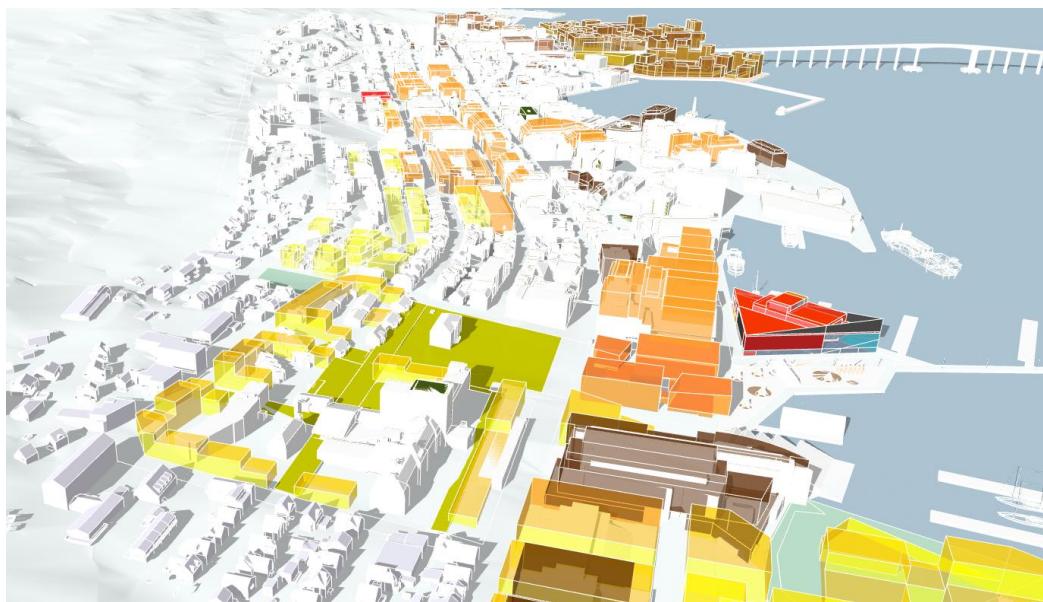
²² <https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/planer/reguleringsplaner/horing-reguleringsplan/planprogram-holmen-og-ostre-havn/>

4.5.4. To områder som vil transformeres

Visjonen for Fylkeskvaratalet utviklingsområde er omdanning til et urbant boligområde med innslag av tjenesteyting og næring. Det avsettes til sentrumsformål med høy andel arbeidsplasser og boliger, hovedsakelig fra 2. etasje.

Området er definert som et omdanningsområde med behov for ny byromsstruktur, bebyggelsesstruktur og urban utvikling egnet for et sentrumsnært område. Innslag av vernet bebyggelse skal hensyntas, og høyhus kan vurderes. Prinsipper for byromsstruktur og bebyggelsesstruktur er vist på respektive temakart, se figur over, ikke bindende for nye områder. Området har også behov for ny teknisk og sosial infrastruktur. Det stilles krav til nytt byrom med lek (minimum 6 daa), ny sykkel- og gangløsning som utvikles i tråd med gatebruksplan, samt en forlengelse av Prestenggata gjennom området til Ramfjordgata sør for området.

Det vil i reguleringsplan bli stilt rekkefølgekrav til samferdsel, vann, avløp og overvann, skole, barnehage samt dokumentering og eventuell opparbeidelse av trygg skoleveg.



Figur 36 Illustrasjon av fylkeskvaratalet fra kommunens modell. Ikke bindende.

Visjonen for Sørbyen er å skape et moderne innovasjonsdistrikt med næring og kultur, og innslag av boliger.

Området har i dag kunnskapsinstitusjoner, næring og kultur, og samtidig en nærhet til sentrum som danner et godt grunnlag for utvikling som innovasjonsdistrikt.

Hele området avsettes til sentrumsformål, endret fra offentlig formål for å gi en større fleksibilitet. Fortsatt skal tjenesteyting i form av kunnskapsbasert næring, forskning og utdanning være sentralt, men det gis mulighet for innslag av forretning, kultur og en del boliger fra plan 3. Et aktuelt forbilde for utvikling er Vulkanområdet i Oslo, som kombinerer næring, tjenesteyting, kultur og et innslag av boliger. Første etasje skal være avsatt til publikumsretta funksjoner, som bidrar til byliv og aktive byrom.

Det foreligger ikke konkrete planer om utfylling, og det er vurdert at fremtidig planarbeid kan medføre at utfylling/bebyggelse vil gå ut over området avsatt i KDP. Endelig utfyllings- og bebyggelsesfront avsettes i påfølgende felles planarbeid, der bl.a. grunnundersøkelser, strømningsanalyser og eksisterende/planlagt VA-nett m.m. hensyntas. Utfylling må konsekvensutredes på reguleringsnivå. Utfyllingsområdet beholdes som et udelefelt i plankartet, og må konkretiseres i regulering med overganger land-sjø i form av kanter, kanaler etc som er i tråd med VA-løsninger, klimatilpasset og utformet mtp. et attraktivt område.

VAO-løsninger og konsekvenser av havnivåstigning må tidlig samordnes med planer for utfylling og utbygging i sjø, og på land. Omlegging av kommunale VAO-traséer vil i stor grad styre byromsstrukturen. Vann- og avløpsseksjonen i Tromsø kommune er allerede i gang med en storstilt omlegging av kommunale traseer i Sørbyen. En ny hovedvannledning legges fra Tromsøya over til fastlandet. Allerede i dag ligger det store ledninger som pumper avløp fra Tromsøya via sjøledning til renseanlegget. Krav om sikkerhetsavstand til annen bebyggelse må overholdes. Utfordringer for omlegging av hovedledninger i Sørbyen vokser når kaikanten forlenges med en landfylling og planlagt bebyggelse. Overvann fra en 200 års flomhendelse må kunne fordrøyes i uteområdene og flomveger må sikres. Hovedledninger for VAO-infrastruktur må legges slik at hydrologien ivaretas og løsninger blir funksjonelle. I tillegg må dagens og framtidige behov til renseanlegget ved siden av Hålogaland teateret ivaretas.

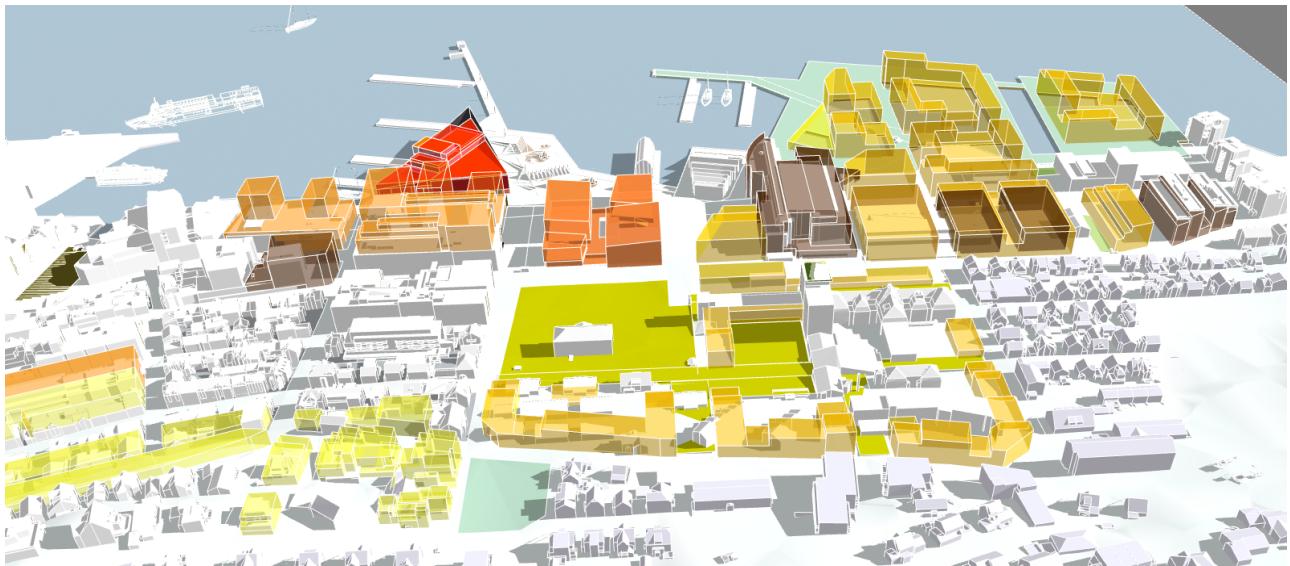


Figur 37 Vulkanområdet i Oslo

For begge områder gjelder at de skal preges av attraktive byrom og innovativ arkitektur. Må vise at Tromsø sentrum takler klima med nedbør og havnivåstigning, og bruker fornybar energi. Området skal være tilrettelagt for gange, sykkel og kollektiv. Parkering i fjell skal vurderes i første fase med felles planlegging.

Områdene har mulighet for økt høyde i samsvar med europeisk byprofil, og innslag av høyhus kan vurderes. Utvikling av ny byromsstruktur og bebyggelsesstruktur er skissert i temakart, men er ikke bindende da felles planarbeid kan avdekke nye premisser for disse vurderingene, jfr illustrasjon i 4.5.3. For Sørbyen legges til grunn at HT beholder kontakt med vannet fra sin publikumsretta del mot nord.

Potensialet for felles infrastruktur, som parkering og barnehage, utredes også tidlig. Det vil i reguleringsplan stilles rekkefølgekrav knyttet til samferdsel, VAO og uterom. Det kreves etablering av nye byrom med lek med størrelse på minimum 6 daa i respektive områder, dersom det etableres boliger.



Figur 38 Illustrasjon av Fylkeskartalet og Sørbyen innovasjonsdistrikt fra kommunens modell. Ikke bindende.

4.5.5. Konsekvensutredninger av Sørbyen og Fylkeskartalet (se vedlegg 4)

Fylkeskartalet får en *middels eller usikker negativ konsekvens*, iht utredningens begreper. Dette skyldes i hovedsak at vi i dag mangler infrastruktur knyttet til oppvekstvilkår (skolekapasitet, skolevei) og teknisk infrastruktur (VA). Likevel mener Tromsø kommune at dersom kommende planer sikrer opparbeidelse av god samfunns-, teknisk- og samferdselsinfrastruktur, vil fremtidig utvikling gi positiv gevinst til fortetting i et sentrumsnært område som kan bidra til oppnåelse av nullvekstmålet.

Punkter som må følges opp mht konsekvens:

- Utvikling av mange boliger i området krever tilstrekkelig skolekapasitet. Arealet ligger i et område som kan dekkes av enten Gyllenborg skole eller Bjerkaker skole, ev. Mellomvegen 110. Barnehagebehov må vurderes. Areal til barnehage kan settes av i byggeområde kombinert med boliger og brukes som bydelssenter, og uteareal kan kombineres med offentlig byrom med lek.
- For at fortetting og urbanisering skal bli vellykket må det settes av areal til felles møteplasser slik at området er egnet for alle generasjoner, men særlig barn og unge. Dette stilles krav til byrom med lek, med særskilt krav til 6 daa strøkslek.
- Samferdselsplanlegging vil bli avgjørende for at området bidrar positivt til fortetting uten å tilføye nye utfordringer i form av personbiler, støy og støv. Området er sentrumsnært, noe som bidrar til å redusere behov for bilbruk. Parkering må vurderes løst i fjellanlegg, i tidlig fase av felles planlegging. Støy- og støvproblematikken knyttet til tunnelåpningen må utredes tidlig.
- Vann, avløp og overvann må også håndteres tidlig i felles planlegging. VAO-infrastruktur er foreldet og ikke dimensjonert for ny utbygging. Det er nødvendig med en vesentlig oppgradering av eksisterende ledningsnett før ny utbygging kan settes i gang.

Det kreves nye konsekvensutredninger på reguleringsplannivå før det kan settes i gang videre tiltak.

Sørbyen med utfylling er også beskrevet til å ha *middels eller usikker negativ konsekvens*, iht utredningens begreper. Usikre og kritiske punkter her skyldes også her manglende skolekapasitet og trygg skolevei, samt en teknisk trase som må hensyntas dersom utfylling skal planlegges. Videre innebærer utfylling store landskapsendringer og det er manglende geotekniske analyser for å fastslå sikker byggegrund.

Punkter som må følges opp:

- Vann- og avløpsseksjonen i Tromsø kommune er i gang med en storstilt omlegging av kommunale traseer i Sørbyen. En ny hovedvannledning legges fra Tromsøya over til fastlandet. Allerede i dag ligger det store ledninger som pumper avløp fra Tromsøya via sjøledning til renseanlegget. Krav om sikkerhetsavstand til annen bebyggelse må overholdes. Utfordringer for omlegging av hovedledninger i Sørbyen vokser når kaikanten forlenges med en landfylling og planlagt bebyggelse. Overvann fra en 200 års flomhendelse må kunne fordrøyes i uteområdene og flomveger må sikres. Hovedledninger for VAO-infrastruktur må legges slik at hydrologien ivaretas og løsninger blir funksjonelt. I tillegg må dagens og framtidige behov til renseanlegget ved siden av Hålogaland teateret ivaretas.
- Det foreligger ikke konkrete planer om utfylling, men det skal igangsettes planarbeid for utfylling og omdanning av hele området på land. Det er vurdert at fremtidig planarbeid kan medføre at utfylling vil gå ut over området avsatt i KDP. Dette avklares og kan håndteres på lavere plannivå.
- Tidligst mulig i planarbeidet må geotekniske grunnforhold undersøkes, og strømningsanalyser utføres. Videre må VAO-løsninger og konsekvenser av havnivåstigning tidlig samordnes med planer for utfylling og utbygging i sjø og på land. Potensialet for felles infrastruktur, som parkering og barnehage, utredes også tidlig.
- Vedr. barns oppvekstvilkår inkludert skole, uteopphold og lek, jf. punktene om Fylkeskartalet over.

Det kreves nye konsekvensutredninger på reguleringsplannivå før det kan settes i gang videre tiltak.

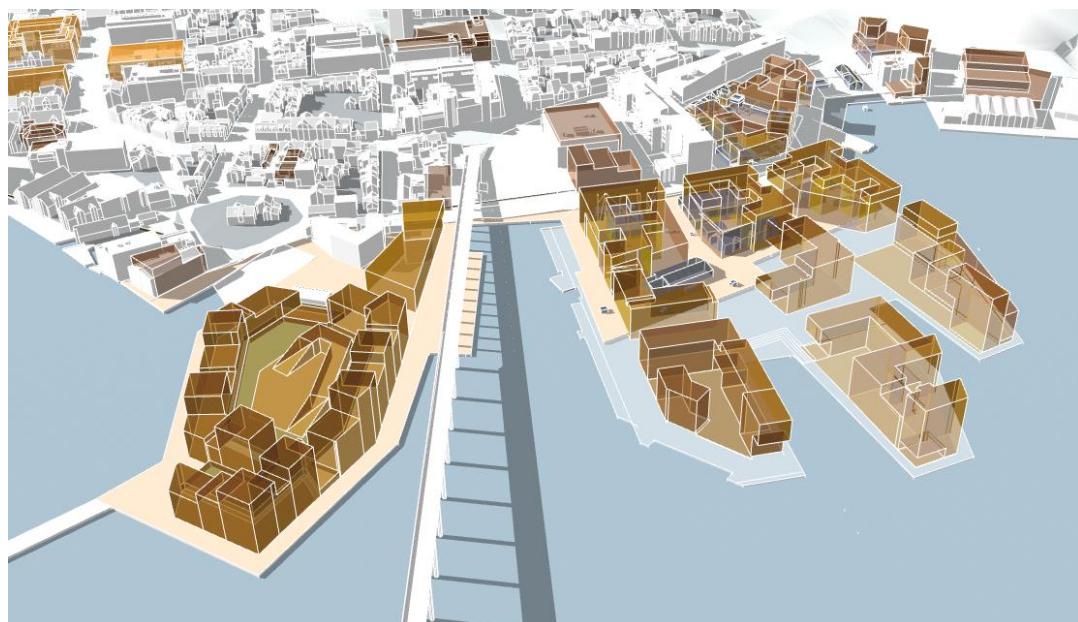
4.6. Vervet og Nordbyen

Disse to områdene er ferdig regulert.

Visjonen er å skape forbilder for arktisk byutvikling – urbane boligområder og attraktive havner

Visjonen for Vervet er å utvide sentrums offentlige byrom og forsterke bygulvet med aktive første etasjer, ta vare på historiske røtter og samtidig skape et nytt urbant bomiljø med moderne og fremtidsretta fellesløsninger. Vervet er detaljregulert og under utbygging. Indre del med torget, Maskinverkstedet og Cortenbygget er snart fullført, og første boligbyggetrinn mot indre havn bygges. Representerer god byutvikling, høy standard i uteom og boliger med felles løsninger for fremtida. I tillegg er det regulert for hotell ved brufoten.

Visjonen for Nordbyen er å forlenge sentrum til Hansjordnesbukta. Nord for bruha skal det etableres en ny bystruktur med nye byrom og ny sjøfront, med varierte sentrumsfunksjoner, en stor andel boliger samt fortsatt levende havner. Nordbybåndet blir en gangprioritert gate som binder sentrum til Stakkevollveien byutviklingsområde. Nordbyen områderegulering ble vedtatt i 2019. Den skal revideres og samordnes med sentrumsplanen, se følgeprosjekt. Det stilles krav om detaljregulering før tiltak kan igangsettes i de fleste bygeområdene.



Figur 39 Fra bymodellen. Vervet til venstre og Nordbyen til høyre for bruha. Illustrasjonen bygger på vedtatte reguleringsplaner.



Figur 40 Indre havn med Vervet under bygging seinsommer 2021. Foto Heidi Bjørn, Tromsø kommune.

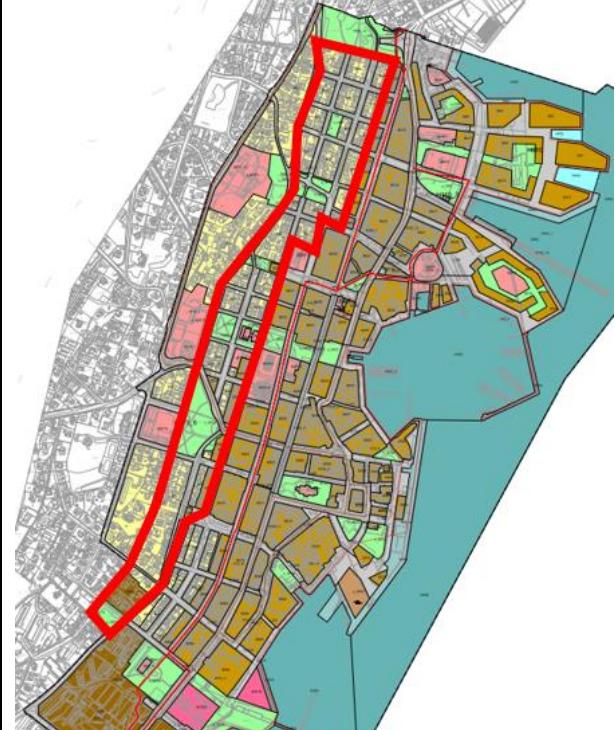
4.7. Urbane nabolag i grensen mellom by og boligområder

Visjonen er å skape urbane nabolag med innslag av lokale møteplasser i grensen mot sentrum, og gode boligområder i beltet med skolene.

Øvre sentrum er et boligområde som i stor grad preges av trehusbebyggelse fra de første tiårene av 1900-tallet. Her er det både eneboliger/villaer (øvre del) og hus med flere boenheter (nedre del). Boligbebyggelsen i øvre del er gjerne mer «frittliggende», mens i nedre del har kvartalsstrukturen styrt plasseringen. Området deles opp på tvers av områder med skolebygg (Kongsbakken, Gyllenborg og Sjømannsskolen) og parkområder (Kongsparken, Torgallmenningen og St. Hanshaugen/Rambergan).

Området er i stor grad et trehusområde som dels skal bevares som kulturmiljøer og dels fornyes gjennom infill. Som sammenhengende boligområde er det behov for å tillate mindre tiltak som ombygginger og tilbygginger uten at det kreves reguleringsplan. Det er derfor laget egne bestemmelser som gir mulighet for behandling på byggesaksnivå. Bestemmelsene gjenspeiler at målet er å bevare særpreget og kvalitetene i området. Bebyggelsen karakteriseres av mangfold innenfor en enhetlig ramme som settes av materialbruk og takform, og dette søkes bevart.

Samtidig er området en del av sentrum og skal ikke oppleves som et ordinært boligfelt. Dette betyr å åpne opp for å skape felleskap og møteplasser på gateplan. Dette kan f.eks. være kafeer, frisør, galleri eller butikk der virksomheten kan avvikles i harmoni med beboernes behov for fredelige og trygge omgivelser.

	<p>For nabolagene i øvre sentrum kan det være positivt for nærmiljøet dersom det etableres møteplasser som for eksempel kaffebar, en mindre restaurant, galleri eller ungdomsklubb.</p> <p>Slike etableringer kan tillates innafor boligformålet dersom det etter kommunens vurdering ikke medfører ulemper for etablert bomiljø som for eksempel støy på kvelds-/nattetid, utstrakt varelevering eller parkering som det ikke er dekning for. Slike etableringer krever reguleringsplan for å avklare forhold nevnt over.</p> <p>Denne åpningen for møteplasser gjelder boligområdene nærmest sentrum, øst for Jonas Lies gt – Skolegata – Dramsveien (fra sør til nord).</p>
--	--

Strimmelen er del av boligområdene nærmest sentrum nevnt over. Det utarbeides reguleringplan for dette området der sentrumsformål legges til grunn. Dette da områdets innslag av næring på plan 1 mot Mellomveien og parken, den høye tettheten og sammenhengen med parken i sør gjør dette til et urbant boligområde.

➤ Se bestemmelser kapittel 8. UΤBYGGING ETTER SØKNAD I ETABLERTE BOLIGOMRÅDER

5. Tematisk planbeskrivelse

Tematisk del av planbeskrivelsen bygger på de fem vedtatte målsettingene, supplert med delmål og anbefalte strategier for å nå målene. Det følger henvisninger til følgeprosjekter, og plankart og bestemmelser.

Mål 1: Flerfunksjonell by

- Riktig balanse mellom næring, kultur og bolig
- Flerfunksjonelle bygulv og bebyggelse
- Boligers sosiale og grønne infrastruktur gir merverdi

Mål 2: Vekst i samspill med vern

- Stor nok kapasitet for utvikling, i etablert by og i nye områder
- Vern og utvikling av kulturminnene
- Endringer av byformen skal forsterke og utvikle sær preg og identitet

Mål 3: Gode urbane bymiljø for alle livsfaser

- Byrommene er de viktigste møteplassene og styrker folkehelsen
- Utvikle og bruke kunnskap om kvalitet i arktiske byrom
- Utvikle og bruke kunnskap om klimatilpasset utbygging

Mål 4: Grønn og universell mobilitet

- Gatebruken skal være samordna og tilrettelagt for byliv
- Endringer av gatebruk skal følge kunnskapsbasert prosess
- Bymessig varelevering og avfallshåndtering

Mål 5: Løfte sentrum i lag

- Kunnskapsbasert byutvikling i samarbeide mellom private og offentlige aktører
- Planforslag etter PBL: Kunnskapsvinnende prosesser med tidlig dialog
- Prøve ut områdeutvikling i offentlig-privat samarbeide

5.1. Mål 1: Flerfunksjonell by



Figur 41 Storgata med myldrende folkeliv på vinterhalvår. Tromsø Sentrum AS 2019.

Nullvekstmålet ligger til grunn for både å utarbeide sentrumsplanen, og for visjonen og de enkelte delmålene i planforslaget. Nullvekstmålet er en konkret målsetting for klima- og miljømessig bærekraft:

Nullvekstmålet er nå slik: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Med effektiv arealbruk menes en arealbruk som minimerer behovet for transport. Dette, kombinert med at nødvendig transport kan løses med kollektiv, sykkel og gange, er kjernen i samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SBAT).

I en slik kontekst er sentrum som hovedknutepunkt et viktig svar på SBAT og nullvekstmålet i Tromsø. Det er to parallelle strategier for å nå nullvekstmålets ambisjon om **effektiv arealbruk**:

- **flerfunksjonell by** med riktig kombinasjonen av arbeidsplasser, kultur, boliger og byrom for alle,
- **mer kapasitet** for nye funksjoner i Tromsø sentrum.

En flerfunksjonell by handler om fleksibilitet og evne til endring over tid, slik at den riktige balansen mellom arbeidsplasser, handel, boliger, kultur og attraksjoner til enhver tid kan oppnås.

I denne kabalen er boliger, særlig selveide, et spesielt element for byutvikling. På den ene siden vil boliger skape byliv, forsterke nabolog og svare på urbane boligpreferanser. På den andre siden kan den produktive byen begrenses av boliger fordi den ikke er åpen for endring til andre funksjoner over tid, de kan legge

begrensinger på nattøkonomi pga støy og de kan privatisere offentlige byrom. Etablering av flere sentrumsboliger krever samtidig areal og behov for oppgradering av viktige offentlige møteplasser og et bevisst fokus på bomiljø med kvalitet, samt sosial infrastruktur som barnehager og skoler.

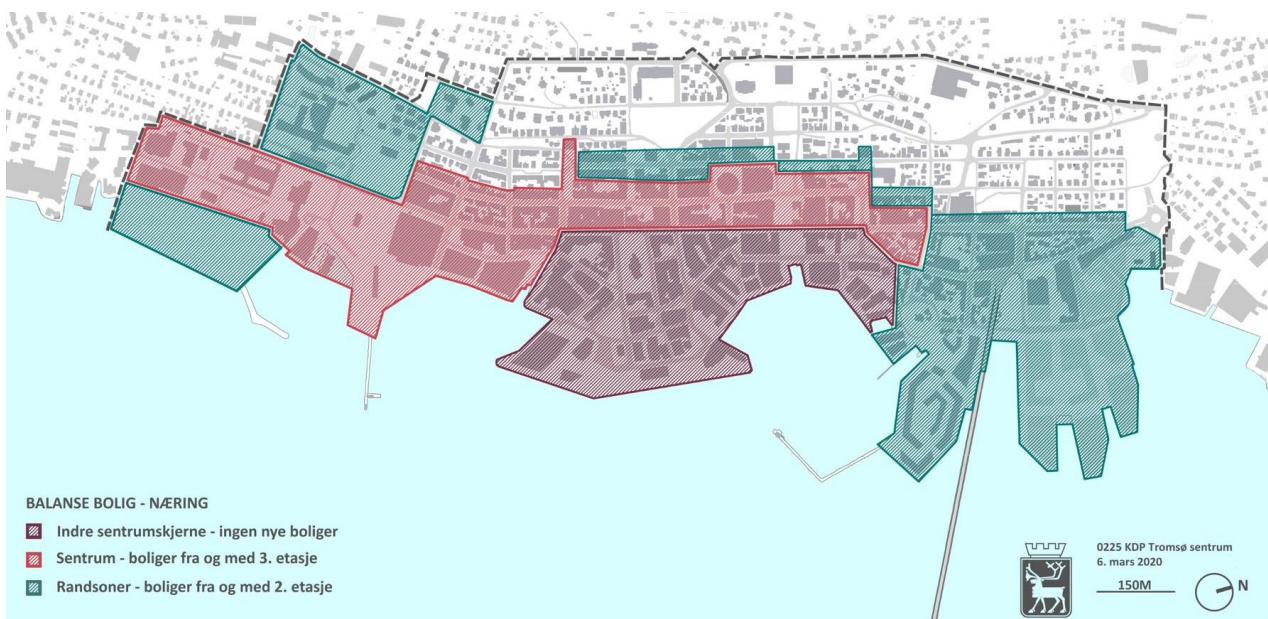
Balanse mellom boliger og den produktive byen skal opprettholdes på følgende måte:

- Sentrumskjernen videreutvikles med en høy konsentrasjon av publikumsrettede funksjoner i første etasje, som bidrar til å skape byliv og styrke handel og publikumsrettete funksjoner.
- En indre sentrumskjerner reserveres mot ytterligere boligetableringer.
- Det tillates byboliger kombinert med næringsformål allerede fra tredje etasje i resterende sentrumskjerner og fra andre etasjer i randområder.
- Der bolig tillates i sentrumsformål tillates ikke bolig på gateplan, med unntak av historiske områder.

I tillegg til sentrumsnæringer og byboliger, legger planen til rette for områder utenfor sentrumskjernen der tjenesteyting, kontor og kultur herunder etablering av større offentlige eller private institusjoner, kan kombineres med bynære boliger.

Tromsø sentrum er et viktig senter for arena for kunst og kultur i nordområdene. Tromsø sentrum preges av et voksende og mer profesjonelt kunst- og kulturliv, en vekstfaktor som er viktig for befolkningen og for samfunnsutviklingen.

Oppsummert må sentrum tilrettelegges for en langt større kapasitet enn i dag. Innenfor denne rammen må i tillegg andelen boliger styres: unngå boliger i den sentrale sentrumskjernen, og større andel boliger i randområdene. Dette samsvarer også med at sentrumskjernen også er et transportknutepunkt, nær arbeidsplasser og betjener øvrige deler av kommunen og regionen. Sentrum sør prioriteres avsatt til sentrumsformål med en stor andel offentlig/privat tjenesteyting for å sikre arealreserver til nye offentlig institusjoner, viktige verdiskapende arbeidsplasser og kultur. Øvre sentrum opprettholdes som bynære boligområder uten krav om andre formål, men med åpning for mindre møteplasser i nærmiljøet, som bydelshus, galleri, kafé, kiosk e.l. Jf. temakart under. Se også merknadsbehandlinga 3.1 Flerfunksjonell by.



Figur 42 Temakart - Balansen mellom bolig og næring. Kartet viser hvor bolig kan kombineres med andre sentrumsformål. Utarbeidet av Tromsø kommune 2021.

► 6. BESTEMMELSER FOR SENTRUMSFOMÅL

6.1 Tillatt formål/funksjoner

6.2 Særlige bestemmelser for BS 94

5.1.1. Næring – den produktive byen

Tromsø sentrum har i dag en av Nord-Norges største arbeidsplasskonsentrasjoner. Som primærknutepunkt er sentrum egnet for fortetting og transformasjon, samt for en intensivering av arbeidsplassetableringer. Plangrepet skal være med på å styrke sentrumsområdet med arbeidsplasser og tjenestetilbud, samtidig som persontransport begrenses.

Handel i sentrum er viktig for befolkningen og en grunn til at Tromsø sentrum er et viktig møtested. Handelsmønstre endrer seg i takt med globale trender. I tråd med *Regional plan for handel og service* tillates handelsetableringer innenfor sentrumsformål. Det åpnes også opp for nye kjøpesenteretableringer for å unngå at sentrum svekker sin handelsposisjon mot avlastningsentrene Pyramiden og Jekta/K1. Det tillates ikke nye virksomheter med plasskrevende varer i planområdet av hensyn til opprettholdelsen av en bymessig sammensetning av funksjoner.

Tyngre industri eller lagervirksomhet som ikke er kompatibelt med andre sentrumsformål tillates ikke. Lettere industri, som mikrobryggeri, renseri o.l, har derimot en naturlig plass i et sentrumsområde.

Alle funksjoner - opplevelse, bespisning, kultur og handel - klassifiseres som publikumsrettede, og bidrar til å øke byliv og tiltrekningskraft i sentrum. Men planforslaget oppfordrer til at funksjoner som ikke anses som boligkompatible, som for eksempel restaurant, bar/pub og støyende virksomheter, ikke plasseres i samme bygningskropp som bolig uten en bufferfunksjon som for eksempel kontorer.

Hotell kan etableres innenfor sentrumsformål. Reiselivsstrategi for Tromsø Sentrum (2019) viser behov for etablering av et høyt antall gjestedøgn i Tromsø kommune de neste årene, dersom byen skal holde takt med veksten i reiseliv. I et bærekraft- og merverdiperspektiv bør hoteller lokaliseres til sentrum fremfor byens randområder. Hotellformål sees ofte i sammenheng med høyhusetableringer, men hotell kan også etableres innenfor andre typologier. Sentrum har i dag en rekke hotelletableringer som ikke defineres som høyhus. Det er viktig at hotellene i bykvartaler ikke skaper lukka og privatiserte fasader på gateplan. Tromsø har gjennom sin historiske bebyggelse også et potensiale for historisk turisme. En glidende overgang mellom hotell – airBnB – utleieboliger – boliger kan være en bærekraftig strategi, da bygningsmassen kan ha ulik bruk over tid. Se merknadsbehandling kapittel 3.1 Flerfunksjonell by.



Figur 43 Illustrasjon av krav til aktive første etasjer slik at bygulvet aktiviseres. Tromsø kommune 2020.

5.1.2. Bolig – løsninger og krav

Planforslaget legger til rette for et høyere antall boliger enn sentrumsplanen fra 2008 ved å legge til rette for ca. 3000 nye boliger, hvorav Nordbyen og Vervet inneholder ca. 1200. Som nevnt innledningsvis presiserer planforslaget hvor i planområdet det tillates boligetableringer og hvordan formålet lar seg kombinere med andre sentrumsformål. Fylkeskartalet legges til rette som en ny urban bydel som skal følge prinsippene tidligere skissert i Vervet og Nordbyen. Det åpnes også for en andel boliger i området langs indre havn og i Sørbyen.

Ved å stille krav til boligstørrelse bidrar dette til å skape med stabile bomiljøer. Alle reguleringsplaner skal bidra til en variert boligsammensetning mht. boligstørrelse. Tromsøs utfordring med et stort antall enehusholdninger kan møtes med flere prosjekter som tar i bruk kollektive boformer, der en bolig består av både private arealer og felles arealer og/eller løsninger. Med felles løsninger menes at flere beboere deler på bruk av for eksempel kjøkken, gjesteleilighet, smørebod, biler osv. Hvis det bygges kollektiv boløsning kan kravet om 30% treroms tolkes slik: En toroms som i tillegg har tilgang til et eller flere felles oppholdsrom, som av kommunen vurderes å være av god kvalitet mht. funksjon og utforming, kan regnes som treroms.

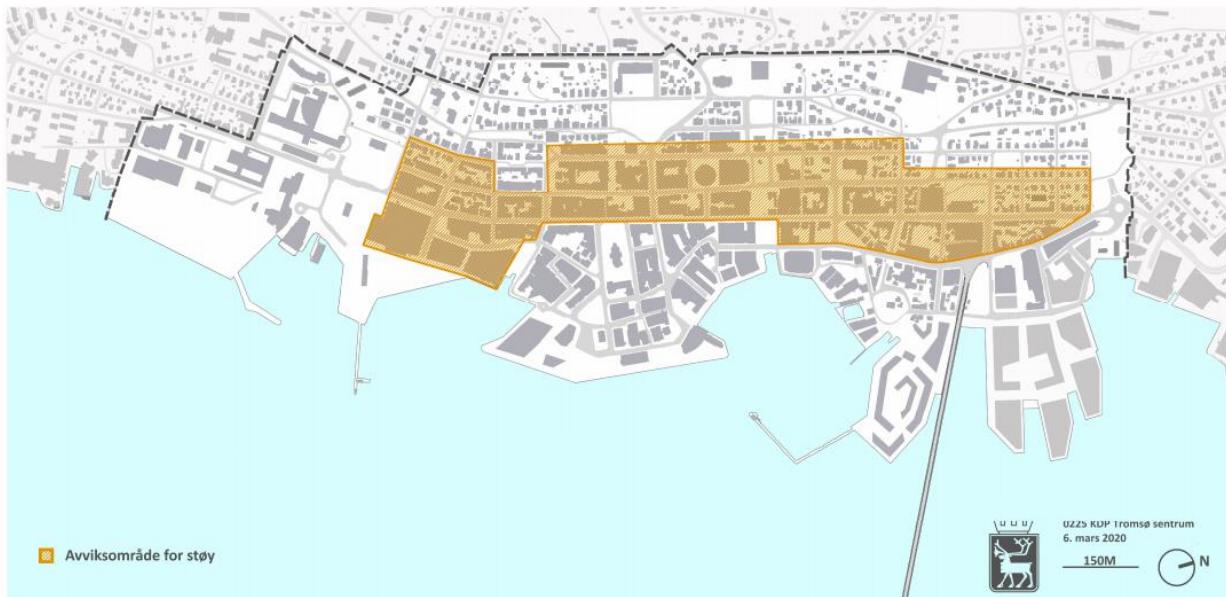
For å sikre en andel kommunale boliger i nye prosjekter har KPA en bestemmelse om kommunens rett til å kjøpe boliger.

➤ 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

4.6 Boligstørrelse og boløsninger

Boliger er definert som støyfølsom bebyggelse og det stilles dermed krav til at nye boliger må oppfylle visse krav for å gi god bokvalitet og sikre folkehelse for de som bor i sentrum. Med bakgrunn i SBAT og oppnåelse av nullvekstmålet opprettes et *prioritert sentrumsområde*, i tråd med anbefaling i T-1442 og veiledning fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Målet med området er å kunne etablere flere boligprosjekter med god bokvalitet innenfor gul og rød støysone.

Områdene i sentrum utenfor *prioritert sentrumsområde* følger retningslinjer for støy i kommuneplanens arealdel (KPA). Det stilles særskilte krav til å utrede støy fra havnevirksomhet, og samlet støybelastning.



Figur 44 Temakart Prioritert sentrumsområde.

➤ 12. BESTEMMELSE TIL HENSYNSSONE: SIKRINGS-, STØY OG FARESONE

12.1 Støy H 210 (rød), H 220 (gul)

12.2 Krav til støyfølsom bebyggelse i prioritert sentrumsområde

5.1.3. Barn og unges interesser

Barn og unge berøres alltid i større eller mindre grad av tiltak, men har ikke i samme mulighet til å påvirke i slike prosesser. Derfor har kommunen et eget ombud for å ivareta barn og unges interesser. I noen saker er barn og unge brukergruppen det reguleres for, og da skal det legges særskilt til rette for medvirkning fra denne gruppen.

Barnehager er ofte barnas største sosiale arena, og det er et gode for barn i et nabolag å kunne møtes i en nærbanehage fremfor å måtte spres der det til enhver tid er kapasitet. Trygg skolevei er en forutsetning for barns selvstendighet og deltagelse i lokalmiljøet.

► 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV 4.3 Barn og unges interesser

5.1.4. Utvikling av Gyllenborg skole

Skolekapasitet i Tromsø sentrum er utfordrende og kan legge begrensninger for ytterligere boligutvikling i sentrum. I dag er det hovedsakelig Gyllenborg barneskole som er mottaksskole for barneskolelever bosatt i Tromsø sentrum. Skolen har i 2019 ca. 350 elever fordelt på syv trinn, og en maksimal kapasitet for 380 elever²³. I sentrum sør sogner noen få kvartaler til Bjerkaker barneskole²⁴, som har en kapasitet på 350 elever. Skolen har i dag allerede overskredet kapasiteten, og har i 2019 370 elever fordelt på syv trinn.



Figur 45 Gyllenborg barneskole, foto Tromsø kommune. Figur 46 Dagens skolegård vist med gul stiplet linje

Framskriving av vekst i antall barn i sentrum viser at ved en høy boligbygging²⁵, presses kapasiteten for Gyllenborg allerede fra 2023. Fra 2027 forventes det underkapasitet ved Gyllenborg²⁶. Samtidig har nye prognosenter vist en mulig nedgang i befolkningsveksten, noe som kan påvirke skolesituasjon i fremtiden.

Fleksible kretsgrenser er fastlagt i forskrift vedtatt av kommunestyret i 2018 og i tråd med vedtaket ble det i forslaget av 2020 beskrevet at verktøyet var å prioritere barn fra sentrum til Gyllenborg, og barn rundt sentrum til andre skoler. I revidert forslag har en vurdert aktuelle skoler ut fra behovet for å peke på en konkret løsning.

²³ Skolebehovsplan 2018-2023

²⁴ Basert på skolekretsrevisjon 2019

²⁵ Utbyggingsprogrammet for Tromsø kommune 2020

²⁶ Ibid

Gyllenborg anbefales ut fra flere hensyn: Gyllenborg er den historiske byskolen, og med kort og trygg skolevei for barn som bor i sentrum. Skolen er vedlikeholdt og utearealet er oppgradert, og har muligheter for videre utvidelse av både bygningsmasse og utearealer. Skolen og skolegården kan brukes utenom skolens åpningstider – skolen som bydelsfunksjon for de som bor i sentrum og særlig i nabølaget, og skolegården som bypark med lek som et tilbud til alle som besøker sentrum med barn både på ettermiddager og i helger.

Oppsummert vil utvidelse av Gyllenborg være et godt valg, som viderefører en historisk skole sentralt og tilgjengelig for barn i sentrum. Muligheten for at investeringen gir en merverdi for byutvikling, tillegges også stor vekt. Skolegårder er offentlige byrom og skal utformes slik at de kan brukes som byparker med lek utenom skoletid.

➤ 7. BESTEMMELSER FOR OFFENTLIG OG PRIVAT TJENESTEYTING

7.1 Generelle bestemmelser

➤ FØLGEPROSJEKT

10. Utredning og eventuell regulering Gyllenborg skole.

5.1.5. Barnehage integreres i by og byrom

Tromsø kommune vurderer barnehagedekningen for hele kommunen gjennom analysearbeid i statistikk-prognoseverktøyet KOMPAS. Barnehagedekningen i Tromsø kommune beskrives som god, med en dekningsgrad i 2015 på 91% for barn i alderen 1-2 år og 99,5% for barn i alderen 3-5 år²⁷.

Med økt boligbygging vil det være økt behov for barnehageplasser i sentrumsområdet i et lengre tidsperspektiv. Ut fra prinsippet om å minimere transport kan et høyt antall arbeidsplasser i sentrum peke mot et større potensiale for barnehager her, både sentralt og i randområdene til sentrum mot boligområdene.

Fremtidige barnehager i sentrum anbefales integrert i annen bebyggelse, for eksempel på plan 1 med boliger over og med bruk av utearealer til fellesarealer for boliger eller som offentlige byrom med lek, utenom barnehagens åpningstider. Erfaringer tilsier at boliger nær slike utearealer sikrer sosial kontroll slik at en unngår uønsket bruk av arealene utenom barnehagens åpningstider.



Figur 47 Barnehagen på Tomasjordnes er integrert i øvrig bebyggelse. Boliger over sikrer sosial kontroll når utearealet blir bruk utenom barnehagens åpningstid. Til høyre den kommunale barnehagen på Kvamstykket som ligger mer for seg selv.

➤ 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

4.7 Barnehage

²⁷ Barnehagebehovsplan for Tromsø kommune 2017-2020

5.1.6. Uteopphold og lek i tett by

I KPA kreves tre nivå av lekeplasser for barn regulert etter antall boliger. Dette videreføres for enkelte boligkvarter i øvre del av sentrum. I øvrige deler av sentrum der bolig også inngår i sentrumsformål, må lek inngå i byrommene. Sentrums kvalitet er at de offentlige uteområdene dekker behov for møteplasser for flere grupper. I urban, flerfunksjonell planlegging kommer nettverket av sammenhengende og ulike uteområder først, så legger prosjektene seg inn i dette nettverket.

Type lekeplass i KPA	Nye kategorier for sentrum	Målgruppe alder
Strøkslekeplass/bydelspark	Bypark	Alle aldersgrupper
	Superlekeplass	Superlekeplass B: Barn 0-5 år Superlekeplass U: Storebarn/ungdom: 6-15 år
Kvartalslekeplass	Byrom med lek *)	6-12 år (barneskolealder)
Nærlek	Fellesprivat med lek **)	0-5 år (barnehagealder)

Figur 48 Sammenheng mellom hierarki av lekeplasser KPA, og hierarki av byrom med lek i sentrum, sett opp mot aldersgrupper. Det er et poeng at byrommene i sentrum skal være generasjonsuavhengige, så dette beskriver spesiell tilrettelegging for en aldersgruppe, men skal passe for alle.

Bestemmelsene i sentrumsplanen gjelder prosjekter med boliger, og forutsetter at *deler* av krav til lek og uteopphold, ut over private uteplasser og fellesprivate møteplasser, kan løses i offentlige byrom med lek. Dette er i tråd med hvordan det er vanlig å løse lek og uteopphold i byer. Det kan skapes generasjonsuavhengige, demokratiske møteplasser av en viss størrelse, med gode uteoppoldskvaliteter. POR angir hvilke byrom som kan være byrom med lek, byparker og «superlekeplasser», og har et forslag til geografisk fordeling av tilordning av de ulike byrommene. Både utvikling av Gyllenborg skoles utearealer i retning av nabolagspark, og park/grønnstruktur ifm. nytt museum kan tenkes inn i en slik sammenheng.

Fellesprivat møteplass med nærlek skal løses innafor egen eiendom/i kvartalet, være felles for beboere og særlig tilrettelagt for barn 0-5 år. Kvalitetskravene åpner for å løse arealet på tak, inne etc. dersom det gir bedre kvalitet enn på bakken ute. Det skal også etableres byrom med lek særlig tilrettelagt for barn 6-12 år. Dette kravet kan løses gjennom oppgradering av eksisterende byrom med lek i etablert by. For Sentrum sør og Nordbyen kreves nyetablering av byrom med lek.

Ordningen i mange norske byer fungerer slik at kommunen og utbyggere i fellesskap finansierer oppgradering av offentlige byrom. Tromsø kommune har tatt et ståsted der en ønsker en klar lovhemmelighet for sin ordning. Det haster med å få på plass et opplegg for gjennomføring av dette i Tromsø sentrum.

- Vi kan etablere et system basert på frivillige avtaler med utbyggere i sentrum, i påvente av å utrede dagens krav og vente på endring av loven og ny hjemmel.
- Det er tillatt å lage prinsipper for tilordning der det fremkommer hvilke byrom utbygger skal bidra til å oppgradere, og det kan avtales i utbyggingsavtale.
- Et slikt system krever at kommunen har en overordna plan for innhold og kvalitet i de ulike byrommene, og en organisasjon for gjennomføring. Det er jo ikke intensjonen at ulike utbyggere selv planlegger og opparbeider bit for bit av parker og andre byrom, uten en overordna plan for dette.

Se merknadsbehandlinga kapittel 3.3.3 Gjennomføring av byrom



Nye og oppgraderte lekeplasser for barn (B) og ungdom (U). Superlekeplass for barn: På Strandtorget
Superlekeplass for store barn/ungdom: På Prostneset og Fridtjof Nansens plass (sistnevnte med skating og rollerblades).
Superlekeplassene skal fungere som attraksjoner i sentrum for tilreisende og hele byens befolkning. Målet er at utenbys befolkning velger sentrum som sted for handel og opplevelser, fordi det også er et godt tilbud for barn og unge her.



De største parkene i Tromsø sentrum får kategori bypark. Disse er:

1. Muséparken 10 daa.
2. Kongsparken 9 daa.
3. Skriverplassen 14 daa.

De grønne byparkene gir mulighet for klassisk parkopplevelse med mye grønt inkl. trær.
Lekemulighetene er mange og hele familier kan samles her.



Byrom med lek: Muséparken, Strimmelen, Prestengfgata, Strandtorget, Prostneset, Kongsparken, Gyllenborg skolegård, Steensparken, Erling Bangsunds plass, St.Hanshaugen, Fogd Dreyers gate, Skriverplassen, Verftet og Seminarneset.
Disse arealene omfatter ulike type byrom, så som park, plass og skolegård med et leketilbud for barn. Målgruppen er 6-12 år, men det skal også være noe tilrettelegging for de aller minste (0-5 år). Merk: I kategorien byrom med lek, inngår både byparker og superlekeplasser, fordi disse områdene skal inkludere et leketilbud for aldersgruppen 6-12 år.

Figur 49 Hierarkiet av byrom med lek i POR. Det er «byrom med lek» i det nederste kartet som er gjenstand for å løse deler av krav til lek i boligprosjekter.

➤ 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

- 4.3 Dokumentasjonskrav i boligprosjekter
- 4.9 Uteoppholdsarealer og lek

➤ FØLGEPROSJEKT

- 1. Strategi og felles plan for oppgradering av byrom med lek og grønnstruktur

5.2. Mål 2: Vekst i samspill med vern



Figur 50 Vekst i samspill med vern. Vervet. Foto: Tromsø kommune

Tromsø har et geografisk lite sentrum med en stor andel verneverdig bebyggelse, historisk dimensjonerte byrom som er sårbar med hensyn til sol/skygge og vind, og havneaktiviteter som krever plass både på vann og land. Det betyr at kapasiteten for nytt volum er begrenset, og at vi må bruke arealene godt. Dette innebærer å være innovative når det gjelder omdanning av stående bebyggelse og sammenføyninger mellom gammelt og nytt.

Kulturminnene er en ressurs som gjør at Tromsø sentrum skiller seg fra andre byer og gir identitet og verdier. Sentrumsplanen skal legge et bærekraftig grunnlag for vern av Tromsøs historiske strukturer og bebyggelse. Prinsippet er derfor *vern gjennom bruk*. Tromsø sentrum er i en konkurransesituasjon med kjøpesentre og netthandel når det gjelder kunder, og i sentrumsplanen må det være balanse mellom vidtgående bygningsvern i den ene enden til vidtgående bruk i den andre enden av skalaen. Planforslaget legger til rette for en kapasitet som gir mulighet til å kunne skape et attraktivt urbant sentrum som gir tiltrekningsskraft slik at Tromsø kan konkurrere om de nye fremtidsrettede næringene, kloke mennesker og arbeidskraft, som en global reisedestinasjon og en effektiv urban bydel. Om 200 år skal Tromsø fremdeles være et levende sentrum med spor etter 400 år som knutepunkt.

Bruk, ombruk, gjenbruk og transformasjon fremmes som bærekraftig miljøpolitikk og kulturmiljøpolitikk i Stortingsmelding om kulturmiljøpolitikken. Sentrumsplanen legger derfor til rette for å utnytte arealene i sentrum bedre ved å bygge byrom som styrker kvartalsstrukturen og tillate høyere høyder der dette er forsvarlig med tanke på lokalklimatiske forhold, kulturmiljøer, byrom og estetikk. Vekst i denne sammenhengen er ikke først og fremst knyttet til økonomisk vekst for eiere av sentrumstomter, men en

konsentrert vekst for å fremme kollektivbruk, "10-minuttersbyen", levende lokaler og et attraktivt bysentrum for fremtida.

5.2.1. Ny kapasitet

Sentrumsplanen må legge til rette for større kapasitet for å utvikle sentrum som knutepunkt iht. nullvekstmålet og SBAT, jf. 3.1.1. Konkret er det allerede vedtatt politiske målsettinger om minst 2000 nye arbeidsplasser, minst 3000 nye boliger, og nye attraksjoner i Arktisk hovedstad. Sentrumsplanen legger til rette for større kapasitet slik:

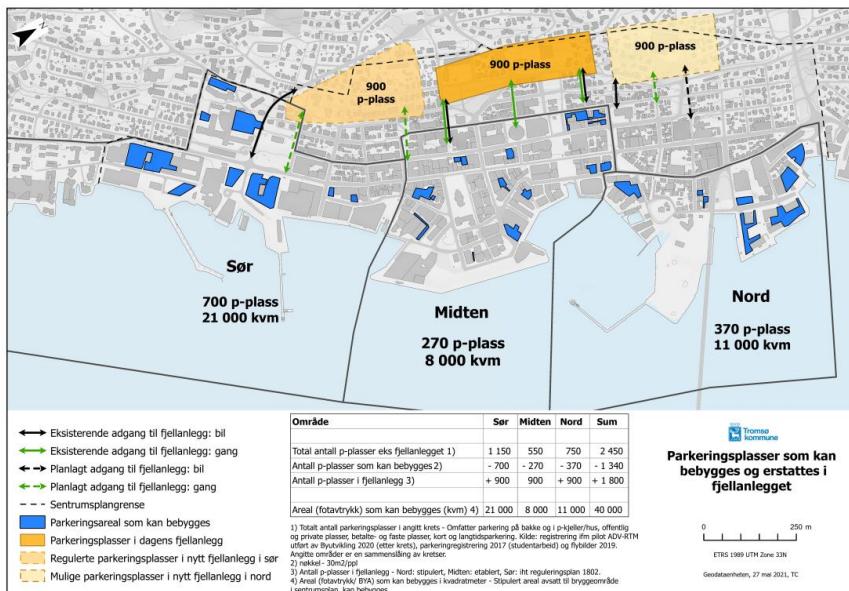
- utfyllinger = nytt land
- nye større utviklings- og omdanningsområder, som for eksempel Vervet, Nordbyen og Sørbyen
- infill i eksisterende strukturer, som for eksempel tilbygget til Rødbanken
- transformasjon eller ny bruk av enkeltbygninger, som for eksempel Helmersen kafé

En flerfunksjonell by har kapasitet i både det nye vi legger til rette for, og i eksisterende bebyggelse. De brune volumene i bildet viser bare den nye kapasiteten, også det eksisterende har rom for endring.



Figur 51 Illustrasjon av kapasitet for 4000 arbeidsplasser (10 større kontorbygg med ca. 400 arbeidsplasser pr bygg), og 3000 boliger (vist med gult). NB! Må ikke tolkes bokstavelig, dette er en illustrasjon av teoretisk kapasitet. For flere av områdene kan volum vist som hotell (lilla) og bolig (gul) i praksis bygges ut med næring, eller en kombinasjon av næring og bolig. Alle første etasjer i sentrale bygater mot kaipromenaden skal ha åpne fasader som aktiviserer gaterommet.

Administrasjonen har også dokumentert potensialet for bygging på arealer som i dag blir brukt til parkeringsplasser. Av figuren under fremkommer potensialet. For eksempel vil denne typen arealer i midtre del (etablert sentrumskjerne) utgjøre ca. 8 000 kvm bebyggbare arealer. Forutsatt fire etasjer utgjør arealer brukt til parkering en teoretisk reserve på 32 000 kvm bare i sentrumskjernen.



Figur 52 Kart som viser potensial for å bygge på eksisterende p-plasser. For å ta i bruk disse arealene bør det tilbys flere p-plasser i fjellanlegget (mht. sentrums funksjonalitet), og det må tillates å bygge med høyder som gjør det regningssvarende for salg/utleie (mht. utbyggers økonomi).

5.2.2. Vern og bruk gjennom 225 år

Tromsø som by er over 225 år gammel, men har synlige spor helt tilbake til 1200-tallet. Byen har hatt perioder med stillstand og med vekst. Ofte har det vært konjunkturoppsving i forbindelse med internasjonale konflikter som Krimkrigen (1860-årene) og under første verdenskrig (1914-18). Ellers er Tromsøs forbindelse til ishavsfangst og polare områder gitt både rikdom for noen og arbeidsplasser for mange fra slutten av 1800-tallet. Modernisering og etablering av viktige institusjoner som universitetet skapte store endringer fra 1950-tallet og fremover. Tromsø sentrum har likevel gateløp, plassdannelser og kvartalsinndeling som i stor grad er uforandret siden 1800-tallet. Dette er dype, historiske strukturer som helt konkret forbinder byen i dag til 1800-tallets byplanprinsipper, og som også blir kalt "empirebyen". Bebyggelsen som definerer disse historiske byrommene gjenspeiler imidlertid mange epoker: empireperioden (1800-1850), sveitserstil og historisme (1850-1930), jugend (1890-1920), funksjonalisme og modernisme (1930-1980). De fleste husene fra 1800-tallet er trehus, mens murverk og betong er mest dominerende byggemateriale på 1900-tallet. Det har ikke vært uvanlig å modernisere fasadene fra for eksempel empirestil til sveitserstil, eller fra trekledning til pusset fasade. vinduer har endret størrelse ettersom utstilling av varer ble mer vanlig i andre halvdel av 1800-tallet. De torvtakte takene forsvant. Noe bebyggelse har vært vanskeligere å endre enn andre, for eksempel ser vi at jugendbebyggelse i mur ofte er uforandret. Trehus har vært enklere å tilpasse til endret smak og funksjonelle behov.

Deler av sentrumskjernen er definert av Riksantikvaren som bymiljø av nasjonal interesse, i kortform *NB-område*. 1800-tallets trehusbebyggelse i særdeleshet og arkitekturen frem til 1940-tallet generelt blir grundig beskrevet i NB-Registeret, mens bybrannen i 1969 og saneringene fra 1950-tallet og fremover ikke blir nevnt. NB-registeret gir dermed inntrykk av at Tromsø er en svært enhetlig trehusby fra 1800-tallet.



Figur 53 Temakart viser NB registret i forhold til sammenhengende trehusområder fra ulike epoker. Utarbeidet av Tromsø kommune 2020.

NB-området inneholder mye mer enn trehusbebyggelse fra 18- og tidlig 1900-tall. Den øvrige bebyggelsen har andre volumer og ulik arkitektonisk og historisk interesse og kvalitet. Det er likevel bred enighet om at noen av dem har kulturminneverdi som f.eks. Rødbanken, Sjøgata 8 og Storgata 63. Bygningene er «nykommere» i trehusbyen, men de forholder seg likevel til den opprinnelige trehusbyens byrom og gateløp.

Sentrumsplanens mål "vekst i samspill med vern" gjenspeiler at Tromsø sentrum som knutepunkt er uforandret fra 1794 til i dag. Det betyr at sentrum har spor etter over 200 års funksjon som et viktig

bysentrum i Nord-Norge. Tollboden var en særlig viktig institusjon for byen i 1794, sammen med handelshus og brygger. Byen utviklet seg videre til administrasjonsby og skoleby med regulerte gater, allmenninger og parker. I tråd med moderniseringen av handelen ble bankene viktige institusjoner. Etter andre verdenskrig, som Tromsøs bebyggelse kom godt ut av sammenliknet med andre byer, fikk Tromsø merke modernisering på godt og vond. Vi fikk monumentale offentlige bygg som Sjømannskolen, men også simpel ”kassebebyggelse” og bilisme som premissgiver. Tromsø sentrum særpreges altså av et langt liv som knutepunkt.

5.2.3. Hva skal vernes og hvordan?

I en bebyggelse som har vokst frem år for år gjennom 225 år kan det være vanskelig å si hva som er mest verdifullt og dermed bør bevares for fremtidige generasjoner. Er sjåen med russetømmer som kanskje ble hugd på 1700-tallet mer eller mindre verdifull som kulturminne enn en stor bankbygning fra 1912? Noen ganger virker konklusjonen enkel, andre ganger er det delte meninger om verneverdien. Riksantikvaren har utarbeidet et metodisk oppsett for å synliggjøre hvilke verdier som ligger til grunn for en konklusjon om verneverdi:

- *Kunnskapsverdi* sier noe om hva kulturminne i seg selv kan gi kunnskap om. Det kan dreie seg om stilhistorie, byggeskikk eller f.eks. fiskerihistorie eller teknologihistorie.
- *Opplevelsesverdi* sier noe om menneskelige reaksjoner på et kulturminne. Det kan dreie seg om symbolsk verdi, estetikk, tilhørighet og undring.
- *Bruksverdi* sier noe om i hvilken grad kulturminner kan egne seg til ny bruk, formidling og tilgjengelighet.

Kulturminner har ulike egenskaper som gir dem kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og/eller bruksverdi. Dette kan være egenskaper som alder, tidsdybde, autentisitet, mangfold, variasjon, sammenheng og helhet, dynamikk og endring, brudd og kontrast, lesbarhet og tydelighet, sårbarhet og tålegrense.

I et bysentrum som Tromsø med et svært mangfoldig uttrykk er det hensiktmessig å gjøre et grovt skille mellom det som har høy verdi som enkeltobjekt, *verneklass A*, og det som har høy verdi i et bygningsmiljø, *verneklass B*, jf. temakart under.



Figur 54 Temakart Kulturminner. Legg merke til at kartet også viser områder (med skravur) som er båndlagt etter Lov om kulturminner. Dette betyr at området/bygningen er fredet.

Bygninger i verneklasse A er i varierende grad autentiske. Dette betyr at fasadenes materialer og utførelse, samt bygningens konstruksjonsmaterialer, konstruksjonsteknikk og etasjeinndeling er helt eller delvis bevart fra det tidspunktet da bygningen ble oppført. Bygningen kan også ha høy bevaringsverdi fordi den har unik eller viktig byhistorie knyttet til seg. Bygninger i verneklasse A får ikke et formelt juridisk vern gjennom sentrumsplanen, men er viktige kulturminner både for Tromsø by og dels også for regionen og nasjonen. Det kan i enkelte saker være nødvendig at kommunen selv regulerer bygninger til bevaring i tilfeller der viktige kulturminneverdier er truet, og dermed gi bebyggelsen et juridisk vern.

Bygninger i verneklasse B har fasader mot byrommet med mange elementer som er typisk for eldre bebyggelse når det gjelder høyde, takform mot gata og materialbruk i fasaden. Bygningene er i mindre grad autentiske, men bidrar til å bevare det historiske byrommet og sammenhengende bygningsmiljøer. I begge verneklassene kan det være kunnskapsverdi, opplevelsесverdi og bruksverdi, men egenskapene ved kulturminnet er ulike. I verneklasse A vektlegges særlig autentisitet og sårbarhet og tålegrenser, mens i verneklasse B er fokuset i større grad på sammenheng, helhet, lesbarhet og tydelighet.

Bevaring etter antikvariske prinsipper er et eget fagfelt som ikke må forveksles med renovering. Tap av viktige kulturverdier skyldes blant annet manglende fagkompetanse, og det er dermed viktig at kommunen undersøker innholdet i ansvarsrettene til ansvarlige foretak.

I Sentrumsplanen 2022 skal den historiske byen bevares med tre større hensynssoner: Den viktigste hensynssonen, *Historisk sentrum*, dekker den delen av sentrum som var bebygd omkring 1850. Her finner vi blant annet rester av middelalderen og starten på byen. Ovenfor dette kjerneområdet har vi hensynssoner for *Trehusmiljø*. Disse består for en stor del av boligstrøk som har en hyggelig og særegen karakter nettopp fordi de består av trehus fra 1850 og frem til andre verdenskrig. Husene er likevel ganske forskjellige: i Prestengata er de bygd vegg i vegg med portrom, typisk for 1800-tallet, mens strøket i retning

Skriverplassen står som individuelle og ganske høye boliggårder med mer luftige bakgårder fra rundt 1910-20. Ovenfor Dramsvegen ligger villaer fra tidlig 1900-tallet, og også noen i den nye radikale stilen funksjonalismen fra rundt 1930.



Figur 55 Kart som viser hensynssone H570.

Verdивurderingene for de enkelte kulturminnene og kulturmiljøene i Tromsø sentrum kan ikke gjøres i et vakuums, men må ses i sammenheng med målet for vern i Tromsø slik det er formulert i vernestrategien:

Vekst i samspill med vern - vernestrategi for sentrum

MÅL: Tromsø sentrum er den best bevarte historiske byen i Arktis og den eneste byen nord for Trondheim som ikke ble bombet eller brent under 2. verdenskrig. Denne unike arven skal bevares for fremtidige generasjoner. Bevaring skal være sosialt, miljømessig og økonomisk bærekraftig.

HVORDAN NÅ MÅLET:

- 1) **Gjenbruk/bevaring av deler eller hele bygningen bør alltid vurderes først.** All stående bebyggelse er ressurser som i størst mulig grad bør gjenbruks. Det grønneste huset er allerede bygd.
- 2) **Vernet bebyggelse må kunne brukes og tilpasses nye funksjoner.** Det kreves andre tilpasninger til bruk av bevaringsverdig bebyggelse til næringsformål enn til boliger. Arbeidsmiljøloven gjelder også for arbeidsplasser i vernet bebyggelse. For boliger er det gjerne trehusmiljøenes skala og kvartalsstruktur som skaper det gode bomiljøet.
- 3) **Ny bebyggelse skal utfylle og forsterke stående bebyggelse.** Dette skjer i hovedsak ved tilpasning, unntaksvis ved kontrast. Bebyggelsen i influensområdene må tilpasses de historiske områdene med virkemidler som avtrapping, skråflater, farger og materialer.
- 4) **Ny bebyggelse skal forsterke de historiske byrommene og bystrukturen.** Ny og historisk bebyggelse bidrar sammen til å skape funksjonelle og attraktive byrom med historisk identitet.
- 5) **Historisk bebyggelse skal i størst grad søkes bevart i sammenhengende områder og i mindre grad som enkeltobjekter.**

- 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV
 - 4.13 Kulturminner og kulturmiljø
- 14. SONE MED ANGITTE SÆRLIGE HENSYN
 - 14.12 Hensynssone bevaring av kulturmiljø H 570_1-5
- 15. BÅNDLEGGINGSSONE
 - 15.2 Båndlegging etter lov om kulturminner H 730_1-14

5.2.4. Innovativ og klimanøytral byutvikling

Målet om å bli en klimanøytral by kan blant annet oppnås gjennom verktøyene som ligger innenfor arkitektur og stedsutvikling. Det må i plansakene fokuseres på mulighetene for å skape merverdi. Blant annet ligger det en betydelig klimagevinst i å legge til rette for fleksibilitet og flerbruk av både bygninger og uterom, vurdere ombruk av bygninger før riving og gjenbruke byggematerialer. Samlokalisering av funksjoner og flerfunksjonell bruk er viktige bærekraftprinsipper og gir merverdi. Det er den flerfunksjonelle byen som gjør den interessant og bærekraftig. Kaféen som ligger ved torget, skolegården som brukes i helgene, boligen som ligger et steinkast fra kinoen, barnehagen som ligger under boligene og badstua i havna. Det samme gjelder verdien av naturen tett på, både som opplevelseskvalitet og økologisk naturmangfold som skal ivaretas.

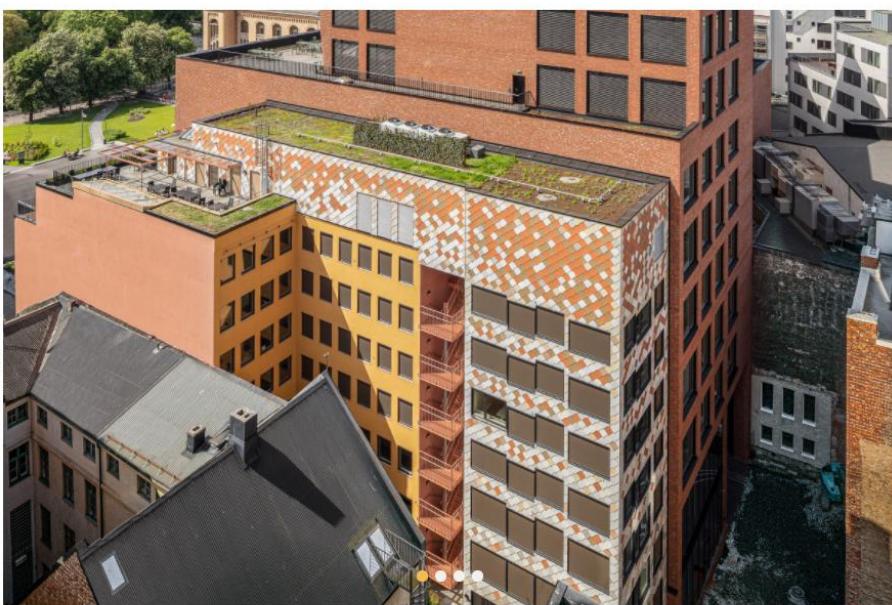
Sirkulærøkonomisk forståelse har nådd byggenæringa, som står for ca. 40% av klimagassutslippene i verden. Det er gledelig at ombruksprosjektet Kristian Augusts gate 13 i Oslo (KA 13) har fått stor oppmerksomhet og mange priser. KA 13 motbeviser «behovet» for å rive kontorbyggene i betong fra andre halvdel av 1900-tallet. Kreative og kunnskapsbaserte tilpasninger gjør det mulig med moderne bruk og svar på tekniske krav innenfor den eksisterende bygningen. Tilbygget består av 80% resirkulerte materialer fra andre bygninger og byggeplasser. Klimafotavtrykket for KA 13 totalt er 70% lavere enn sammenlignbare prosjekter.

Kristian Augusts gate 13



Dette kontorbygget fra 1950-tallet er Norges første bygg hvor ombruk av byggematerialer og sirkulære løsninger er benyttet i større skala.

Sist endret 07.09.2021



Kristian Augusts gate 13 er et kontorbygg i Oslo av MAD Arkitekter. Byggherre er Entra. Foto: Kyrre Sundal

Figur 56 Kristian Augusts gate 13 i Oslo har vunnet flere priser, bl.a. Statens pris for byggkvalitet 2021. Gjenbruk av eksisterende kontorbygg, og tilbygg med 80% gjenbruksmaterialer gjør dette til et forbildebygg. Utviklet av Entra med MAD arkitekter, som et FutureBuilt prosjekt.

Tromsø må være en by som er åpen for og etterspør nytenking og innovasjon. Med mål om å være en arktisk hovedstad og utslippsfri innen 2030, er dette en forpliktelse. Innovasjon innafor bærekraftsmålene kan for eksempel være

- alternative energikilder, jf. klimanøytral by
- planlegging for fleksibilitet og mulig endring i ny bygningsmasse
- ombruk og gjenbruk av bygninger og materialer
- potensialet for gjenbruk, omdanning og ny bruk vurderes før ev. riving av bygg
- nye boformer med deleløsninger

5.2.5. Arkitektur - sentrums sær preg og nye kvaliteter

Det er mange som deler bekymringen om at byen lukker seg mot sundet med mange høye bygninger. Det er en spenning mellom at utfyllingene langs sundet har store høyder og stor tetthet, og at det oppleves som en mur som stenger utsikten og ødelegger byens kontakt med sundet. For å kunne holde historisk del av sentrum lavere bør fyllinger bebygges, men dette kan gjøres uten at det oppleves utelukkende som beskrevet over.

- Siktlinjer som sikrer kontakt fra indre by til sundet, samt andre landemerker, må beholdes
- Kaipromenaden, som bringer folk nærmere sundet, må opparbeides og alltid ligge ytterst mot havnene og sundet.
- Det er behov for å avsette nye større byrom mot sundet, i tillegg til Stortorget og Strandtorget i etablert by. Nye «pusterom» langs sjøen er:
 - En ny museums plass ved Sørjetéen og et byrom med vann ved Hålogaland teater i Sørbyen.
 - En solvegg mot indre havn på Vervet, og ny kaipromenade og grønne byrom i Nordbyen.

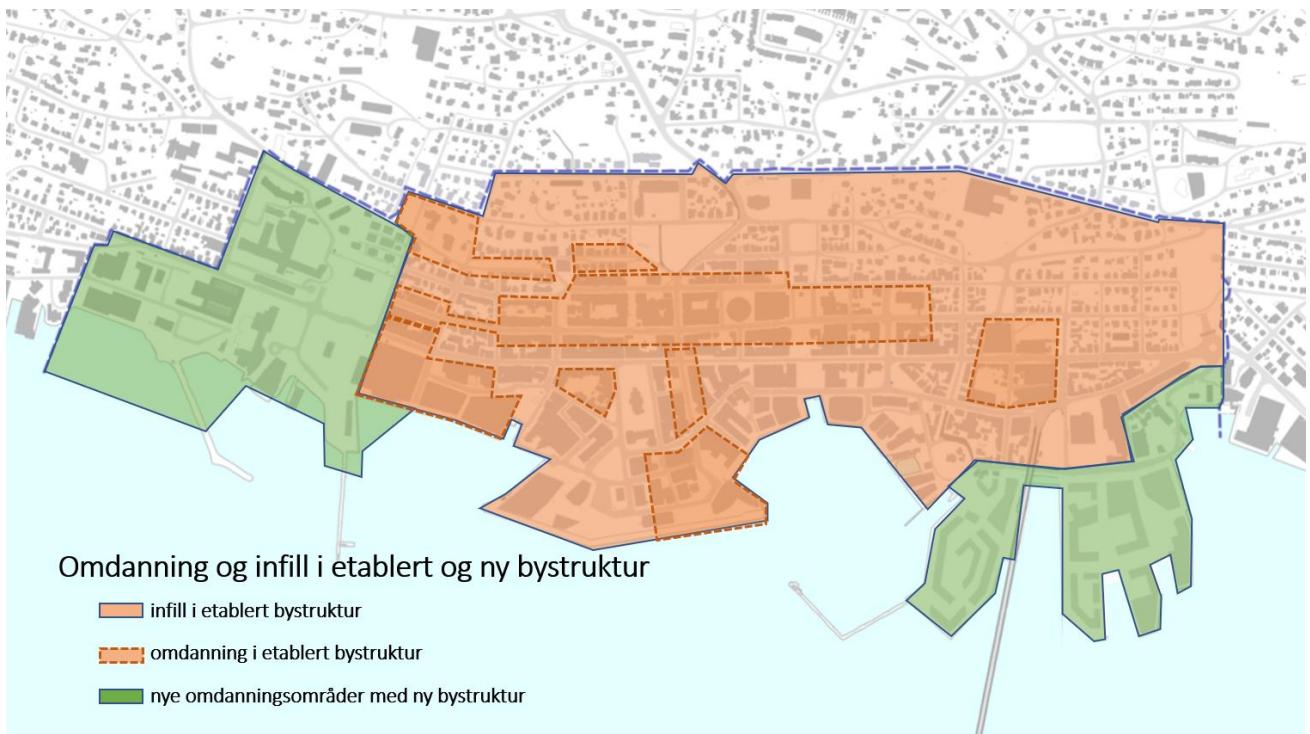
Sentrum kan betraktes som flere nabolag, med ulike sær preg og identitet. Innafor hver av disse kan det dyrkes frem møteplasser, flerfunksjonalitet og identitet i det bygde som styrker både nabolaget og sentrum. Prosjektene i sentrum må fortjene den plassen de får. Prosjektene tar en plass i byen, og må gi noe tilbake gjennom å bidra til god byutvikling.

Arkitekturen må svare på de tre mest sentrale bærekraftsmålene:

- **Sosial bærekraft** i form av å skape nye møteplasser, som er tilgjengelige for alle. Ta i bruk sentrum som kulturarena, i byrom og bygninger. Nye tiltak skal planlegges i en menneskelig skala, der opplevelsen fra gateplan gir premisser for utforming av bygninger og byrom. Bruk og utforming av første etasje og av byrommet utenfor bygningen skal bidra til bylivet gjennom publikumsretta formål. Kunst skal integreres i byrom og arkitektur, inngå i planlegging og stedsutvikling, og bidra til byrom med egenart og sanselige opplevelser. Kunstnere og kunst skal inngå i tidlig fase i utviklingen av kaipromenade og tilgrensende byrom langs sjøfronten.
- **Klima- og miljømessig bærekraft** gjennom attraktive byrom som styrker sentrum som knutepunkt, og en bygningsmasse som er robust for endringer og forvaltes iht. sirkulærøkonomiske prinsipper. Blågrønn hvite strukturer, tekniske anlegg for å møte havnivåstigning og overvannshåndtering gis helhetlig utforming der også design, opplevelsesverdier og kontakt med vannet integreres. Dette gjelder særlig kaipromenaden som også skal utvikle identitet gjennom belysning.
- **Økonomisk bærekraft** gjennom fortsatt å være et sted det er sikkert å investere, samtidig som kulturhistorisk identitet ivaretas og videreføres.

Planforslaget deler sentrum inn i to overordnede utviklingskategorier:

- Infill og omdanning i etablert bystruktur
- Omdanningsområder med ny bystruktur



Figur 57 Temakart infill og omdanning

I etablert bystruktur skal nye prosjekter tilpasses kvaliteter i byrom og etablert bebyggelse slik det er vist påfølgende sider. Temakartet peker ut noen områder som allerede er i omdanning, som vil ha andre volum og høyder, men underlegges samme prinsipper for tilpasning til byrom og etablert bebyggelse. Dette gjelder hele den etablerte bystrukturen.

I nye områder skal det utvikles ny bystruktur, som utvider eksisterende, og skaper nye byrom. Områdene har betydelig kapasitet med mulighet for økt høyde og utnyttelse. I tillegg til Vervet og Nordbyen som allerede er regulert gjelder dette sentrum sør.

► 5. BESTEMMELSER FOR ARKITEKTUR OG STEDSUTVIKLING

5.1 Stedets sær preg, nye kvaliteter og bærekraft

5.2.6. Byromstruktur styrer ny bebyggelse

Tromsø sentrum kan ses som en kompakt serie av bukter og nes som gjenspeiler byens forbindelse til havet. Havnene er viktige strukurerende elementer for sentrums byform, og for historisk og fremtidige identitet. Planens ambisjoner om bedre kontakt med omkringliggende landskap, og sterkere henvendelse mot havnene og sundet, styrker byidentitet som et attraktivt, urbant bysentrum forankret i historien. Bestemmelsene angir hvordan nye prosjekter skal bygge opp under kontakten med landskapet, hvordan byrommene styrer ny bebyggelse og hvordan ny bebyggelse skal tilpasses den etablerte.



Figur 58 Byen i landskapet. Tromsø sentrums planområde kommuniserer med både sundet og omkringliggende landskap. Sjøfronten er en serie av bukter og nes, som er forsterket gjennom utfyllinger. Siktlinjene mellom byens indre og sundet er viktige, og kontakten med de levende havnene gjennom kaipromenaden viktig for byens identitet.



Figur 59 I dag fremstår ikke sentrums identitet som tydelig eller historiefortellende på en tilfredsstillende måte. I tillegg er siktlinjer og siktsoner utsydelige innenfor helhetsperspektivet. Sentrums front mot sjøen er preget av baksider av bygninger, og en lite bevisst henvendelse mot sundet og havet.

Planforslaget bruker samspillet mellom viktige byrom og bebyggelse som det viktigste strukturerende element. Gatenettet og siktlinjer i byplanen har bidratt til å bevare byens viktige siktsoner mellom sundet, kirke, monumenter, viktige byrom og landskapslementer, særlig innenfor det historiske sentrum. Gatenett og siktlinjer som skal bevares er lagt inn i temakart byromsstruktur i bestemmelsene. Temakartet ingår i bestemmelsene og er prinsippførende for reguleringsplaner og byggesøknader. De offentlige byrommene, dvs. gater, plasser, parker, allmenninger og kaipromenade, havner og siktlinjer samt p-anlegg i fjell, danner en sammenhengende byromsstruktur, slik det er vist i temakart og utdypet i POR.



Figur 60 Temakart Byromsstruktur

► 5. BESTEMMELSER FOR ARKITEKTUR OG STEDSUTVIKLING

5.2 Byrom og bystruktur

5.2.7. Bebyggelsesstruktur

I sentrum er rutenettplanen med kvartaler dominerende. Disse kan være åpne kvartaler med en stille bakgård, eller fylte kvartaler med for eksempel forretninger på hele plan 1. Prosjekter med boliger bør beholde bakgård som stille side. For kvartaler med verneverdig bebyggelse, for eksempel mellom Storgata og Grønnegata, bør en benytte muligheten for å fylle kvartalet med en sammenhengende bebyggelse som bidrar til god bruk av vernedede bebyggelsen. For eksempel kan ventilasjon, heis, universell adkomst m.m. innpasses i ny bebyggelse som kun forbindes med den historiske gjennom en forbindelse i bakveggen av det historiske.

Karakteristisk for sentrum er kamstrukturen langs kai og havner, som kan videreutvikles. Kamstrukturen sikrer visuell kontakt mellom indre deler av byen og sundet. Lameller er en ny typologi som kan innpasses i kamstruktur, men passer best i nyere områder uten stort innslag av vernet bebyggelse. Monumenter (for eksempel Kongsbakken skole og Sjømannsskole) ligger som punkter med mye luft rundt, gjerne i fonden av en akse eller gate, eller høyt i terrenget. Lineære strukturer, dvs. enkeltbygg langs gata, preger mye moderne planlegging, både i øvre boligområder men også i transformasjoner i sentrum.

Planforslaget krever at ny bebyggelse skal ivareta og forsterke den etablerte bebyggelsesstrukturens identitet og kvalitet. Kvartaler som kan fylles med bebyggelse i bakgård og byggetomter brukt til parkering, utgjør en betydelig kapasitetsreserve. Temakartet viser hvilke kvartaler som anbefales fylt. Vurdering er gjort ut fra funksjoner i dag, utforming og vernehensyn.

I nye områder der det etableres nye bebyggelsesstrukturer, skal de ha et begrunnet samspill med og bygge opp under etablert og ny byromsstruktur og offentlige rom, herunder kaipromenade/havn.

Ved infill og omdanning i etablert struktur skal ny bebyggelse og andre tiltak ivareta og forsterke den etablerte bebyggelsesstrukturens kvaliteter:

- Kvartaler har påbuddt byggetilnærming mot gate og øvrige offentlige byrom.

- Åpne kvartaler med stor andel boliger skal beholde åpen bakgård, som gir en stille side.



Figur 61 Temakart Bebyggelsesstruktur

5. BESTEMMELSER FOR ARKITEKTUR OG STEDSTVIKLING

5.3 Bebyggelsesstruktur

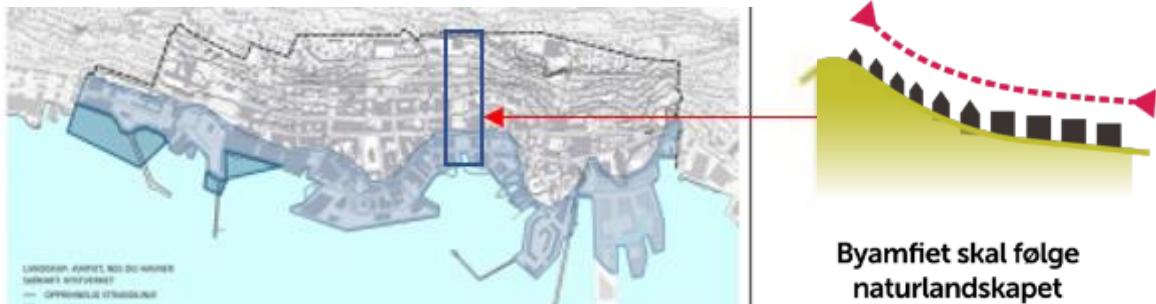
5.2.8. Ny bebyggelse

Vi skulle ønske oss en plan som åpnet for at sentrums viktigste bygg og vakreste bygg, ikke ennå var bygget – men kanskje kan bygges? Merknad nr 81 fra Total Eiendom.

All ny bebyggelse skal bidra til helheten og skape sammenheng og identitet i sitt nabolag gjennom varige estetiske kvaliteter som variasjon (særlig i lange fasadeløp mot offentlige byrom), materialitet, taktilitet, farger, form og detaljering. Utforming av bygninger og andre nye tiltak skal tilpasses den aktuelle konteksten:

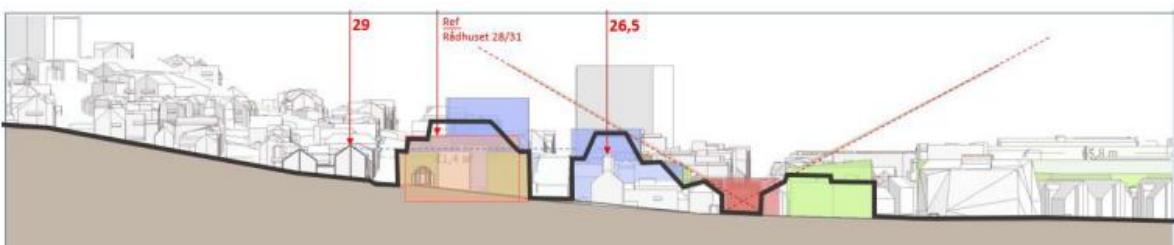
- infill i etablert bystruktur
 - eksisterende områder innafor etablert bystruktur der prosjektene fyller inn i og tilpasser seg etablert bystruktur, dvs eksisterende byrom og eksisterende bebyggelsesstruktur. Gjelder særlig de historiske områdene i trehusbyen vist med NB!-registeret og hensynszone kulturmiljø.
- omdanning i etablert bystruktur
 - eksisterende omdanningsområder innenfor etablert bystruktur med etablerte byrom som kan forsterkes, og etablert bebyggelsesstruktur som kan transformeres. Gjelder Grønnegata, Vestregata, Strimmelen/Mellomveien, Prostneset nord og sjøfronten fra Prostneset havneterminal og sørover.
- Omdanningsområder i ny bystruktur
 - nye omdanningsområder som endrer bystrukturen og skaper nye byrom og bebyggelsesstrukturer. Gjelder Vervet og Nordbyen, del av Søndre havn og ny museumstomt, Sørbyen og Fylkeskvartalet.

Europeisk byprofil er et overordna prinsipp for byformen: lavere i historisk by, høyere i nye omdanningsområder. Amfiet er ikke lenger lesbart, unntatt langs Stortorgallmenningen der bebyggelsen fortsatt bør følge amfiet.



Figur 62 Amfiet er fortsatt lesbart langs Stortorgallmenningen, og her bør ny bebyggelse følge amfiet.

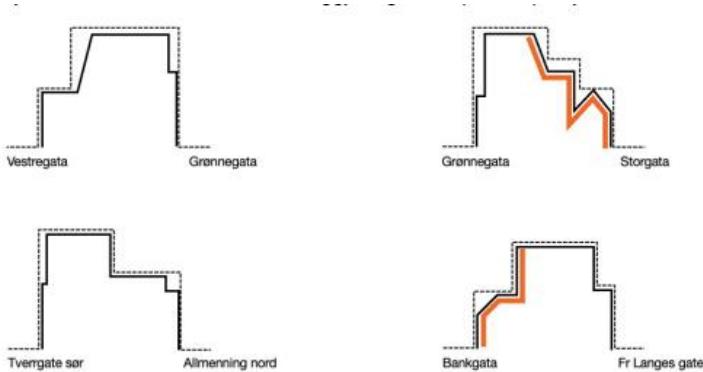
Bestemmelsene angir hvordan høydene styres av forholdet til byrom og etablert bebyggelse, og hvilke verktøy som skal brukes for å identifisere riktige høyder slik det er vist foran her. I tillegg gis det retningslinjer for høyder i ulike områder definert ut fra byrom som gater og plasser. Høyder er vurdert ut fra byrommene sittelivsverdi mht klima og visuelle begrensinger. Kommunen har da et ståsted for diskusjon som er likt for alle planforslag, men endelig høyde settes i prosjekt.



Figur 63 Snitt som illustrerer fallende høyder langs amfiet.



Figur 64 Snitt som viser prinsippet for tilbygg av verna bebyggelse langs Storgata.



FIGUR: Varierte bysnitt skaper varierte opplevelser og byidentitet. Nye arkitektoniske uttrykk i overgangssoner og kulturmiljø (Oransje strek)

Figur 65 Prinsipper for hvordan bebyggelse kan trappes ned mot byrom for å fremstå med lavere høyde, og slippe mer sol inn i byrom. Fra merknad 97 NFTR / notat AT.

➤ 5. BESTEMMELSER FOR ARKITEKTUR OG STEDSUTVIKLING

5.4 Nye tiltak i kontekst

➤ FØLGEPROSJEKT

11. Arkitekturstrategi i KPA

5.2.9. Høyhus

Sørbyen omdanningsområde og Fylkeskvarteralet kan tåle innslag av høyhus for bedre å ivareta en bymessig utvikling på lik linje med Vervet og Nordbyen. Føringer knyttet til arkitektur og byutvikling, som styrking av byromnettverk, bebyggelsesstruktur, samt vern og bevaring, skal også følges i planleggingen av høyhus. Her stilles også krav til klimatiske hensyn og landskapsvurderinger. Eventuelle høyhus må ha viktig funksjon, gi tilbake ny attraktivitet for byen (utover aktivt gateplan og tilgjengelig toppetasje). Det kreves arkitektkonkurranse eller tilsvarende for å drøfte alternative utforminger. Det er ønskelig at eventuelle høyhus signaliserer programmer som definerer Tromsø som arktisk hovedstad og klimanøytral by.

Se merknadsbehandlinga kap 3.2.2 Byformen - bygge tett med kvalitet og 3.2.3 Byformen – retningslinjer for høyder.



Figur 66 The Edge er i dag Tromsøs høyeste punkthus kote 42,0 m og fremhever den sørligste delen av Prostneset. Foto: Dimitry Tachenko ved pellerin. Figur 67 Illustrasjon som viser områder der høyhus kan vurderes. Tromsø kommune 2020.

➤ 5. BESTEMMELSER FOR ARKITEKTUR OG STEDSUTVIKLING

5.5 Bestemmelser for høyhus

5.2.10. Planprosesser og medvirkning

Alle prosjekter i Tromsø sentrum skal underlegges en åpen og demokratisk planprosess i den forstand at materialet som utvikles skal gi et godt og forståelig grunnlag for offentlig debatt og medvirkning. Materialet

skal tydelig vise hvordan det planlagte prosjektet påvirker nabolag og byen for øvrig. Det skal gi muligheter for å vurdere sammenhenger og virkninger som angår både det visuelle, funksjonelle, det sosiale og det historiske.

Materialet skal også sikre at utomhusplan og bygningens arkitektoniske kvaliteter gjøres bindende fra reguleringsplan til byggesak.

➤ 5. BESTEMMELSER FOR ARKITEKTUR OG STEDSUTVIKLING

5.6 Prosess og dokumentasjonskrav

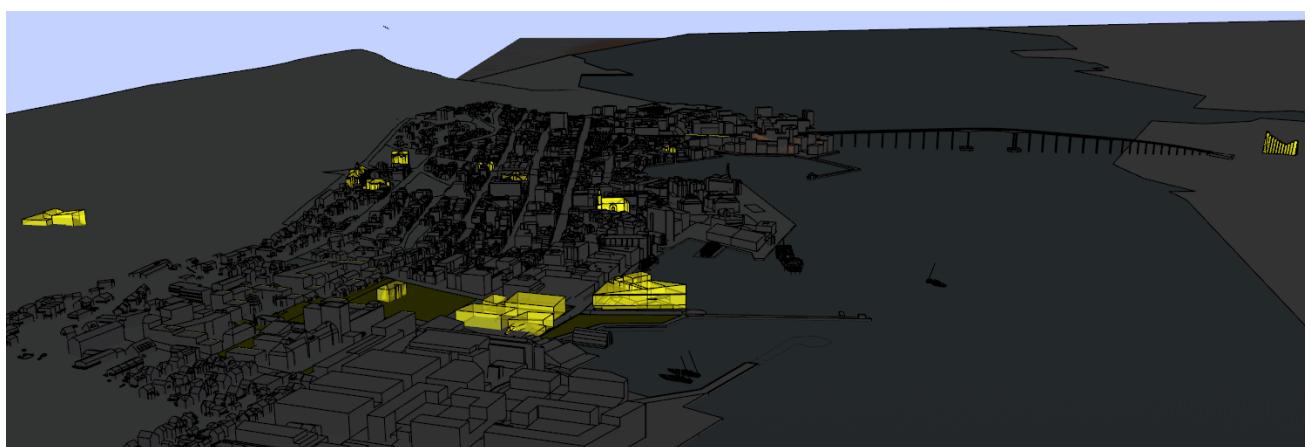
5.2.11. Byrom og bebyggelse i plankartet

Plankartet er tegnet iht disse prinsippene og tegnereglene:

Vertikalsnivå: Det er medtatt et vertikalsnivå i plankartet. Det betyr at *fotavtrykket av bygningen på bygulvet* tegnes på kartet, som hovedregel fotavtrykket av første etasje mot gate. Unntak og presisering:

- Bebyggelsen på *taket over* trafikkareal/parkering på plan 1 tegnes der det taket fremstår som offentlig byrom (gjelder Vervet og Havneterminalen)
- Plankartet er ikke presist, da grunnlagskartet viser takplan som ikke nødvendigvis samsvarer med fotavtrykk for bygninger.
- Inntrukket første etasje er ikke vist på plankartet, da det blir for detaljert (gjelder for eksempel Fokus kino)
- Alle offentlige bygninger unntatt Domkirka og Kunstforeninga er vist med rødt på hele tomta iht praksis på KDP-nivå i Tromsø (rådhuset + biblioteket + NAV + Polaria + de tre skolene i øvre sentrum)
- Der det er etablert kjeller under offentlig rom/trafikkareal, tegnes byrommet. Det betyr at kjeller under for eksempel fortauet vest av SAS-hotellet ikke fremkommer. Reguleringsplan sikrer utbyggingsmuligheten i kjeller.

Byggegrenser og byggelinjer: Formålsgrense er i prinsippet byggelinje mot trafikk- og grøntarealer, med unntak av boligområdene i øvre sentrum. Bebyggelsen danner byrommene, og skal bygge opp under deres attraktivitet. Temakartet «Byromstruktur» viser byrommene og skal således samsvare med plankartets bygeområder, mens temakartet «bebyggelsesstruktur» illustrerer struktur inne i bygeområdene.



Figur 68 Bilde fra bymodellen med eksisterende og fremtidig monumenter opplyst.

5.3. Mål 3: Gode urbane bymiljø for alle livsfaser

Offentlige byrom er sentrums møteplasser, opplevelsessentre og rekreasjonsarealer for alle som bor i eller besøker sentrum. Byrommene er steder for opphold og danner i tillegg et sammenhengende nettverk som en kan ferdes igjennom. De skal være tilgjengelige for alle uavhengig av alder, bakgrunn eller tilhørighet, og skal dekke ulike brukerbehov gjennom hele året.

De åpne rommene i en by har mange funksjoner og ved økende fortetting får de tilsvarende økt betydning. Samtidig er det en sammenheng mellom byrommene formgivning og kvalitet og mengden byliv de genererer. Byromsnettverket i Tromsø er et strukturende element i byens form, og dette nettverket er også en avgjørende faktor for opplevelse av sentrum. Gode byrom bidrar til å fremme folkehelse og gode levekår ved å oppmuntre til felleskap og menneskelige møter som kan bidra til å forebygge ensomhet.

Byrommene i Tromsø sentrum er avgjørende for opplevelsen av bystrukturen. De har varierende størrelse og innhold. de er avgjørende for at Tromsø sentrum skal kunne bli grønnere, og en utbedring og oppgradering av byrommene og gatenettets vegetasjon er vesentlig for å oppnå et større biologisk mangfold i Tromsø sentrum.



Figur 69 Kartlegging av offentlige byrom etter kategori. Hentet fra POR. Tromsø kommune 2019.

5.3.1. Folkehelse, levekår og samfunnssikkerhet

Levekårsundersøkelsen 2012 og 2019 viser opphopning av levekårsutfordringer i Sentrum sone. Gode nærmiljø og byrom kan bidra til å forebygge dårlige levekår og fremme god helse for beboerne. Ifølge Helsedirektoratet består helsefremmende nærmiljø av:

- Sosiale møteplasser
- Gode oppvekstmiljø
- Grønnstruktur
- Tilgang til natur- og friområder

- Sosial integrering
- Økt livskvalitet og deltagelse



Figur 70 Felles møteplass. Byrom skal være utformet for bruk for alle aldersgrupper. Tromsø kommune 2020.

Byrommene må være fleksible i bruk. Planforslaget legger til rette for en sammenhengende kaipromenade som skal være et viktig rekreasjonsareal for sentrums beboere og besøkende. Byrommene skal kunne brukes til store aktiviteter med flere deltagere og samtidig være sosiale møteplasser for dem som tilbringer størstedelen av tiden sin i nabolaget. Utforming av grønnstruktur og møblering skal hensynta at byrommene kan brukes til store og små kulturarrangementer, og tilrettelegges med infrastruktur som f.eks. mulighet for strømkoblinger.

Planforslaget skal fremme folkehelse og gode levekår på følgende måte:

- Folkehelse er tatt inn i formålet med planen, og knyttet til utsagnet: «kunnskap om befolkningens levekår og folkehelse skal legges til grunn for kommunal planlegging og utbyggingstiltak».
- Krav til nye byrom med lek i Sørbyen og Fylkeskvartalet.
- Krav til nye barnehagetomter ved større utbyggingsområder.
- Styrke offentlige byrom og møteplasser med god utforming og oppgradering.
- Styrke kaipromenaden som byens viktigste byrom for rekreasjon og felles møteplass med innslag av kunstprosjekter.

Folkehelse ivaretas også ved å sikre omgivelsene for forurensing i grunnen og lufta, herunder støv. I tillegg kan visse plantearter ha et økologisk skadepotensial og det må derfor sikres at tilførte masser eller fjerning av masser ikke bidrar til spredning av disse. Bestemmelsene skal sikre at man i planleggingen av tiltak har tatt hensyn og sikret seg så langt mulig mot mulig oversvømmelse og brann.

Klimaendringene vil påvirke oss og av samfunnsikkerhetshensyn må byen utvikles med tanke på robusthet og tiltakenes tilpasningsmuligheter i et lengre perspektiv. Klimaendringene vil skje, usikkerheten her er knyttet til i tempo og omfang, og det er i et bærekraftperspektiv helt nødvendig å ha rom nok til å tilpasse bygningsmassen, samt å bygge strukturer som tåler endringer som for eksempel påbygg.

5.3.2. Tilgjengelighet for alle

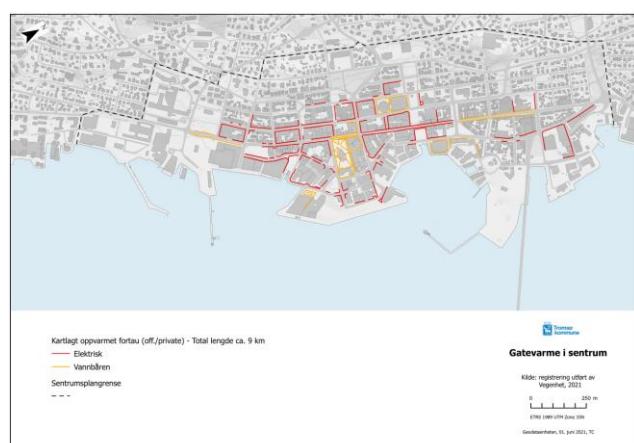
Formålet med universell utforming (UU) i sammenheng med sentrumsplanen er å gjøre sentrum mest mulig åpen og tilgjengelig for alle. Dette betyr å arbeide målrettet for å fjerne unødvendige hindringer som høye fortauskanter, is og snø på fortauet, terskler og trapper osv. Om man sitter i rullestol, bruker rullator, krykker eller triller barnevogn skal sentrum være enkelt å komme til og bevege seg rundt i.

Plan og bygningsloven gir klare føringer for hvordan dette skal oppnås i bygninger, mens statens vegvesen har håndbøker som gir god veiledning for utearealer. Det kommunale planverket med KPA gir lokale bestemmelser som også gjelder i sentrum, og POR tilknyttet sentrumsplanen har også veiledning for universell utforming. Hovedprinsipp i sentrum er at alle gater med bymessig funksjonsblanding skal være tilgjengelig for alle, året rundt. Kart under viser et sammenhengende byromnettverk som krever oppvarmede fortau med tilrettelagte overganger for å sikre fremkommelighet i hele sentrumsområdet. Utforming og materialbruk for sentrumsgater styres gjennom kommunalteknisk norm (KTN).



Figur 71 Illustrasjon av krav i kommunalteknisk norm. Tromsø kommune POR 2020.

Illustrasjonen under viser status i dag. Det er et stykke igjen til sammenhengende nettverk av gatevarme i fortau og gangsoner. Tromsø kommune har ikke en overordna strategi for gjennomføring og drift av dette, det bygges stykkevis som følge av private og offentlige utbygginger.



Figur 72 Etablerte gatevarmeanlegg Tromsø sentrum 2021. Tromsø kommune geodata 06/2021.

Øvre del av Tromsø sentrum er bakkete og bratt, mens nedre del er tilnærmet flatt. Den nedre delen av sentrum er på grunn av dette det mest verdifulle arealet for opphold og bruk, med et stort potensial for å være tilgjengelig for alle, dersom detaljer i utforming og vinterdrift også legger til rette for det. Illustrasjonen under er hentet fra POR, men den ikke helt korrekt. Maks stigning er 1:15, ikke 1:10. Det betyr at større deler av sentrum enn det som fremgår av kartet er utilgjengelig med rullestol. Illustrasjonskartet er ikke oppdatert fordi POR ikke er revidert, men dette revideres ved utarbeidelse av Handlingsplan for offentlige rom. Ved planlegging og prosjektering av publikumsbygg skal UU dokumenteres ved bruk av Prosjekteringsverktøy for UU av publikumsbygg (Direktoratet for byggkvalitet)²⁸.



Figur 73 Temakart - Terreng i Tromsø Sentrum. Kartet er unøyaktig da det bygger på feil premiss for elektrisk rullestol ute. Det betyr bl.a. at Storgata til Grønnegata skal være rødt, altså bratt terrenge. Tromsø kommune POR 2020.

► 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

4.5 Universell utforming

► 9. BESTEMMELSER FOR SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

9.1 Gatebruksplan

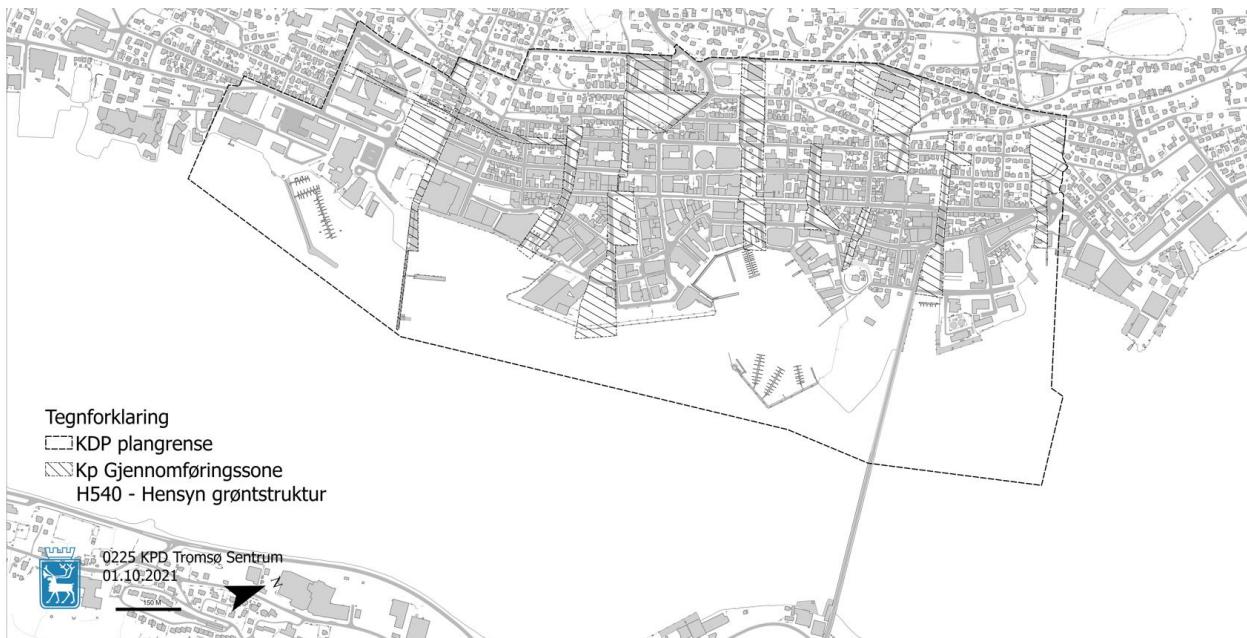
5.3.1. Den grønne byen - parker og byrom

Formålet grønnstruktur brukes både på tradisjonelle parker og byrom som fremstår som torg og plasser. I bestemmelsene er det derimot gjort et skille mellom byrommene som skal fremstå som frodige og grønne med ”myke” overflater og de som skal være byens ”piazzaer”, med hovedsakelig harde flater som tåler kjøring, rigging av scene og oppsamling av folk. I tillegg til den estetiske funksjonen vil grønnstrukturforbindelsene bidra til å binde støv og vann i vegformål, samt gi bedre forhold for biologisk mangfold.

Grønnstrukturen i plankartet innehar også naturverdier og er av betydning for sentrums biologiske mangfold. Planforslaget styrker innslag av grønt i noen av de viktige allmenningene, med bruk av

²⁸ <https://dibk.no/byggtekniske-områder/prosjekteringsverktøy-for-universell-utforming-av-publikumsbygg-etter-tek17/>

hensynssoner for grønnstruktur med vekt på utforming og opparbeidelse. Selv om grønnstrukturen i sentrum er fragmentert og mangler gjennomgående korridorer i dag, har disse arealene betydning for både fugler og insekter. Med en fremheving av de viktige korridorene både i plankartet, bestemmelsene og planbeskrivelsen, er håpet at sammenhengende miljøer som er viktig for sentrums naturmangfold vil styrkes.



Figur 74 Kart som viser hensynssoner for grønnstruktur.

Det vises til vedlagte Plan for offentlige byrom (POR) for en nærmere beskrivelse av funksjoner, egenskaper og uttrykk innenfor formålet.

➤ 10. BESTEMMELSER FOR GRØNNSTRUKTUR

- 10.1 Generelle bestemmelser
- 10.2 Bestemmelser for parker GP 1-3, 5-7, 9-14, 16-19, 22-24, 27-30, 33-34, 36-37
- 10.3 Bestemmelser for torg/plass GP 4, 8, 15, 20-21, 25-26, 31-32, 35

➤ 14. SONE MED ANGITTE SÆRLIGE HENSYN

- 14.1 Hensynssone for grønnstruktur H 540_1-10

5.3.2. Belysning i arktiske byrom

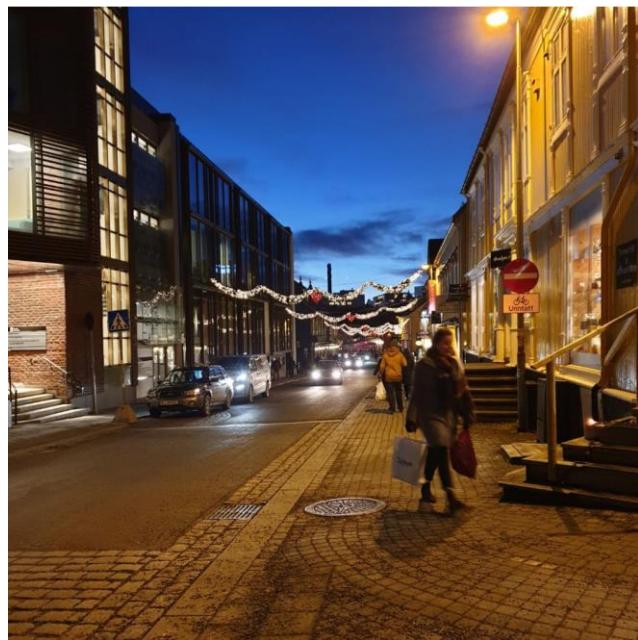
Mange byer har gjort vellykkede grep med bruk av belysning av fasader, landemerker og andre identitetsmarkører. Mørketid er et arktisk fenomen og dette kan utnyttes og understrekkes med spennende belysning. F.eks. har Kaipromenaden et stort potensial her. Belysningen i indre havn og julelysene langs Storgata og Strandgata er inspirerende for fremtida. Et fint resultat er imidlertid avhengig av samordning, inkludert en bevissthet

Den ordinære gatebelysningen utføres i dag i tråd med vedtatt belysningsnorm. Det er behov for å se nærmere på hvordan vi bruker den ordinære gatebelysningen i sammenheng den estetiske belysningen og samle dette i en belysningsstrategi. Belysningsstrategien skal se nærmere på belysningsnormer for hele Tromsø sentrum, blant annet veg-, gate- og torg belysning m.m. Strategien skal være veiledende for valg av belysning i alle fremtidige sentrumsprosjekter, både regulering, byggesaker og andre fysiske tiltak. Belysningsstrategien knyttes sammen med den til enhver tid godkjent kommunalteknisk norm.

Avgrensningen for belysningsstrategiens virkeområde sammenfaller med avgrensingen for oppvarmede fortau.



Figur 75 Mørketidsbelysning i havneområder. Hammerfest til venstre og nede til høyre, og Tromsø øverst til høyre, Foto Hammerfest havn, og Pust as.



Figur 76 Bymiljø i Strandgata før julstida 2020. Foto Heidi Bjøru, Tromsø kommune.

Virksomhetsskilt og reklame er også en del av byens visuelle uttrykk, og er i utgangspunktet et tegn på en levende by. Det har tidligere ikke vært bestemmelser for skilt og reklame i sentrumsplanen, men det har vært en bestemmelse om åpne fasader (70%-regelen). Mange bruker store folieflater på vinduene, og dette virker mot hensikten med åpne fasader. Åpne fasader på gateplan er et krav også i denne planen og hensikten med det er å skape livlige gaterom og inviterende fasader.

Virksomhetsskilt er en del av fasaden og må tilpasses fasadens helhetlige uttrykk, dvs. å tilpasse seg arkitektonisk stil og form på bygget, samt å vurdere virkningen fasaden har i byrommet. For eksempel må skiltingen i området som grenser til Kirkeparken ta hensyn til dette historiske og viktige byrommet.

➤ 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

4.10 Skilt og reklame

➤ FØLGEPROSJEKT

5. Belysningsplan

6. Skiltveileder for fasadeskilting

5.3.3. Klimatilpasset utbygging

Siden sentrumsplanen ble lagt ut på offentlig ettersyn i juni 2020 har Tromsø kommune gjennom prosjektet *Klimatilpasset utbygging langs sjøen* arbeidet med problematikkene rundt økt nedbør og stormflo samt sammenfall av hendelser.²⁹ Dette er et pågående arbeide, der resultatene av arbeidet så langt er innarbeidet i revidert planforslag til sentrumsplan 2022. Resultatet er oppdatert kunnskap om påvirkningene av klimaendringene. Det har særlig vært fokus på overvannshåndtering og stormflo, og kombinasjonen av disse på all infrastruktur og bebyggelse som ligger lavt langs sjøen.

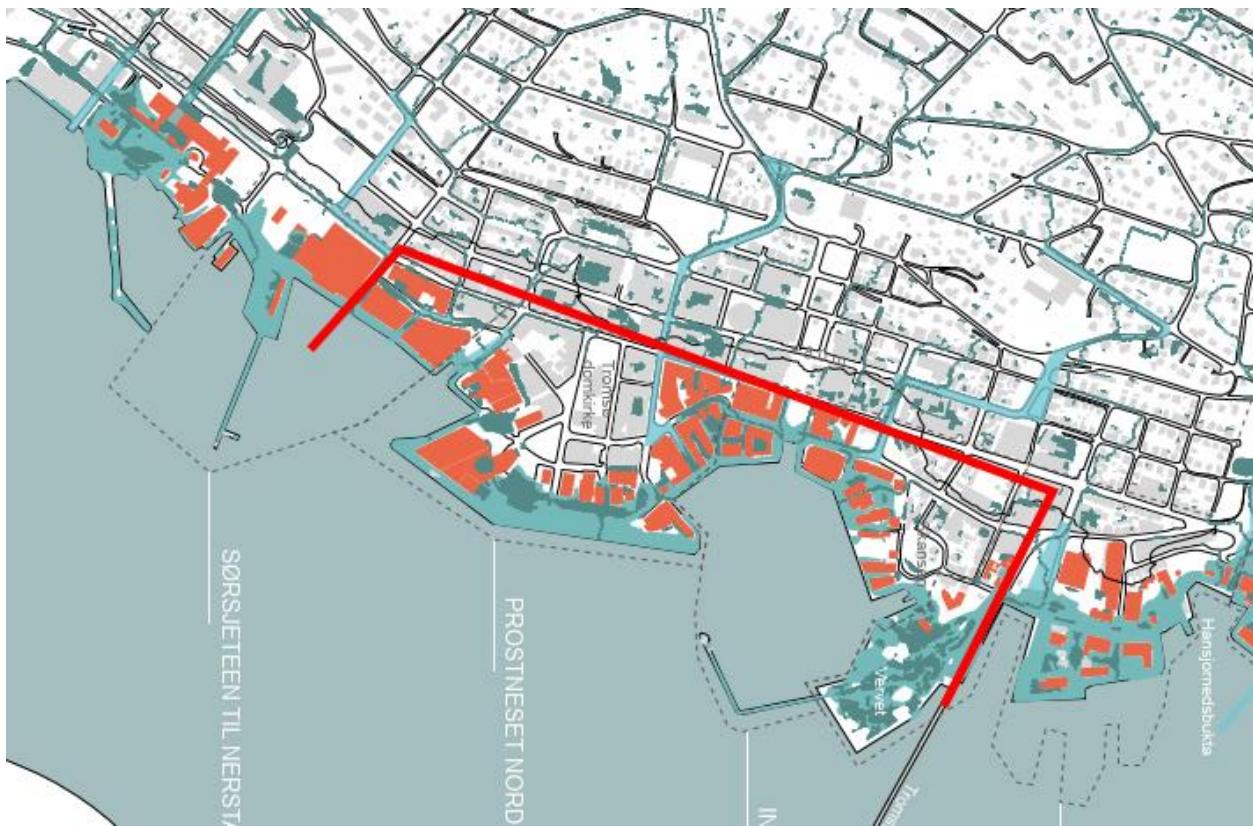
Klimaprofilen for Troms angir at klimaendringene sannsynligvis vil lede til:

- Vesentlig økning i intensitet og hyppighet av hendelser med kraftig nedbør.
- Flere og større regnflommer. Det forventes en økning i flomvannføringer i bekker og elver.
- Økt fare (f.eks. skredfare) som følge av økte nedbørsmengder.
- Høyere stormflonivå som konsekvens av økt havnivå.

For Tromsø sentrum er det ikke konkludert med konkrete løsninger, men foreløpig materiale peker på to ulike strategier - en for transformasjonsområdene i nord og sør, og en for det historiske sentrum. I transformasjonsområdene er det relativt få grunneiere og det forventes en større omdanning av områdene i nærmeste fremtid. I historisk sentrum er det derimot mange grunneiere samtidig som det forventes lite omdanning. Kartet nedenfor illustrerer områdene: Områdene *innenfor* den røde rammen er områder der det forventes lite omdanning frem mot år 2100. Områder utenfor rammen er der det forventes større omdannelse.



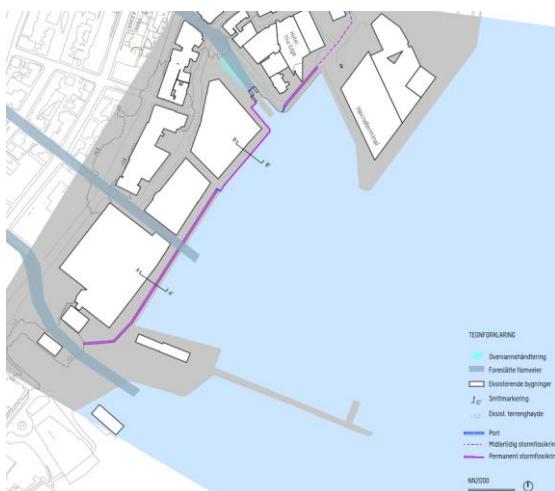
²⁹ Tromsø kommune har, sammen med SWECO, gjennomført et prosjekt vedr. klimatilpasset utbygging i Tromsø. Prosjektet ble gjennomført vinteren 2020-21, og var støttet av Miljødirektoratet.



Figur 78 Kart 1 Område markert med rødt er områder der det forventes lite omdanning frem til år 2100. Områder som ligger under c+2,6 (nivå for 200 års stormflo) og flomveier for overvann er vist med blå farge.

Innenfor omdanningsområdene anbefales det at områdene sikres til fremtidig sikringshøyde og fortrinnsvis ved terregnheving. Terregnheving gir bedre mulighet får å sikre området ytterligere dersom prognosene for forventet havnnivåstigning økes.

Ved heving av bakkeplan er det viktig at det sikres fortsatt utløp av overvann. I tilfelle av sammenfall mellom regn- og stormflohendelse kan det bli nødvendig å lukke for utløpet av overvann midlertidig, eksempelvis ved etablering av en stormfloport (se prinsipplan nedenfor, der det er foreslått porter ved utløpet av flomveger). Da vil det bli nødvendig å mellomlagre den overvann som løper i flomveger inntil vannstanden falder. Det skal sikres tilstrekkelig areal for en trygg mellomlagring av overvann i tilfelle av sammenfall mellom en 200-års stormflohendelse og en regnhendelse med 5-års gjentaksintervall.



Figur 79 Kart 2 Prinsipplan for permanent og midlertidig flomvern på brygge og områder med delvis transformasjon (Sweco, 2021)

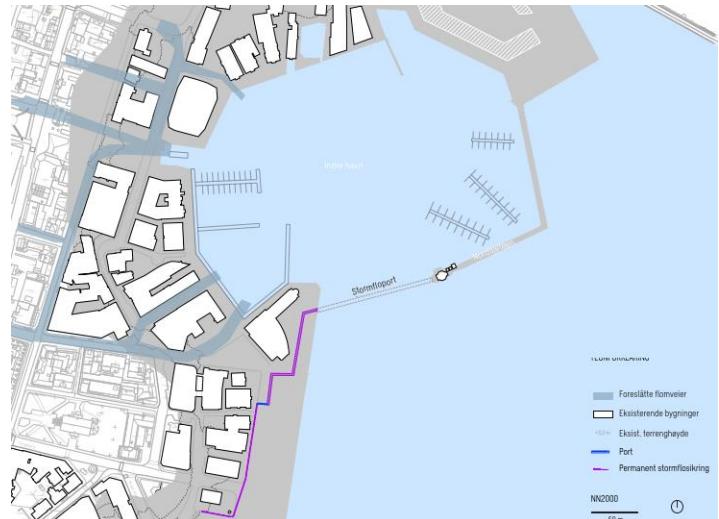
Innenfor historisk sentrum er det behov for at klimatilpasning langs sjøen planlegges helhetlig og på tvers av eiendommer. Dette er typisk områder der f.eks. kultur- og verneinteresser må hensyntas i planleggingen av stormflovern og der terregnheving ikke er aktuell. I denne type områder må det ses på andre løsninger enn terengheving for å sikre helse og bebyggelse i tilfelle av en stormflohandelse, det kan eksempelvis være permanente og/eller midlertidige stormflovern, at man tillater at første etasjen oversvømmes eller at bebyggelse heves.

Indre Havn et eksempel på denne type område. Her har Sweco sett på to prinsipper for klimatilpasning.

Kartet nedenfor til venstre viser en prinsipplan for stormflovern i Indre Havn der løsningene i hovedsak består av permanente og midlertidige løsninger. Prinsipplanen har ikke skissert en løsning for trehusbebyggelsen nord i Indre havn. Bebyggelsen er svært utsatt og sårbar både for stormflo og sikringstiltak. Mulige sikringstiltak er spunt i forkant av trebrygge, tillate oversvømmelse av førsteetasjen eller heve brygge og trehus. Første og siste løsning er dyre løsning, som også forringar bryggemiljøet. Løsningen der det tillates oversvømmelse av førsteetasjen krever at sårbar elektronikk og innredning sikres samt at stående vann pumpes ut.



Figur 80 Kart 3 Prinsipplan permanente og midlertidige løsninger (Sweco, 2021)



Figur 81 Kart 4 Prinsipplan for flomvern med sluseport (Sweco, 2021)

Det andre alternativ til en prinsipplan for Indre havn er en sluseløsning fra Nordsjeteen til Ishavshotellet, vist til høyre over. Løsningen med sluseport har mange funksjonelle fordeler:

- Det unngås at det gjøres mange separate flomvern i Indre havn. Det blir en løsning som sikrer hele Indre havn og der kulturverdier og nærheten til aktiv havn bevares.
- I forhold til håndtering av overvann gir sluseløsningen fleksibilitet i forhold til etablering av flomveger, samtidig som Indre havn ville fungere som overvannsmagasin for mellomlagring av overvann i tilfelle av sammenfall mellom regnhendelse og en stormflohandelse. Dette gjør at behovet for areal på bakkeplan til mellomlagring av overvann forsvinner i forhold til i prinsipplanen med permanente og midlertidige løsninger. For at denne løsning skal fungere kan det bli nødvendig å heve Nordsjeteen samt å heve nivået på den.

Sluseløsninger for å sikre indre havn og særlig den historiske bebyggelsen i området vil være en stor investering. Det er riktig å adressere denne økonomiske utfordringen til regionalt eller nasjonalt nivå. Det kan også være interessant å inngå samarbeid med andre byer for å løfte problemstillingen og konsekvensene for mange norske kystbyer, og kystbyer i arktiske strøk.

For å sikre en sammenhengende og teknisk god løsning som også bidrar til å skape et godt byrom bør kommunen ta ansvaret for regulering, prosjektering og gjennomføring. Følgeprosjektet med utforming av kaipromenaden må ta opp i seg denne dimensjonen. Det betyr samtidig at kommunens evne til å håndtere *gjennomføring* av planer utfordres. En trinnvis utbygging av flomvern utført i tilfeldig rekkefølge av private utbyggere vil ikke løse dette problemet, særlig ikke i sentrale deler av sentrum.

Se merknadsbehandlinga kapittel 3.3.4 VAO og klimaendringene

➤ Se Bestemmelsene

11. BESTEMMELSER FOR BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE

 11.1 Havneområde i sjø

 11.2 Friluftsområde i sjø

9. BESTEMMELSER FOR SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

 9.4 Kaipromenade

➤ FØLGEPROSJEKT

 2. Strategi og felles plan for Kaipromenaden, herunder sluse for indre havn

For ny bebyggelse er det angitt et risikoakseptnivå, som presiserer bestemmelsene om plassering av byggverk i KPA, se bestemmelsene kap. 4.12 Miljøkvalitet og samfunnssikkerhet.

Risikoakseptnivå angir **kotehøyde** for byggverk, der oversvømmelser over angitte kotehøyde aksepteres som premiss for utbygging.

- **Risikoakseptnivå** betyr ikke at byggverk skal *plasseres* på denne høyden, med at det skal *sikres* inntil denne høyden.
 - Der det er praktisk mulig bør dette skje ved en generell terregnheving.
 - Andre steder vil det være bygging av stormflovern, eller sikre at eksisterende bebyggelse tåler oversvømmelse inntil risikoakseptnivå.
- **Kotehøyde** for byggverk (ikke bare bygninger, men også konstruksjon og anlegg herunder veg) settes iht tabell under.

	Dagens klima	Fremtidig klima
Sikkerhetsklasse 2	3	3,6
Sikkerhetsklasse 3	3,5	4

- *Dagens klima* bør kun anvendes der det gjøres en særskilt vurdering av at det ikke er hensiktsmessig i forhold til andre hensyn å tilpasse til fremtidig klima.
- Dersom det reguleres for noe som forventes å stå til 2080 og lengre bør *fremtidig klima* anvendes. Kotehøyden for *fremtidig klima* er satt ut fra forventet havnivåstigninger, 200 års stormflo og ekstreme bølgeførhold i år 2100.
- Stort sett all utbygging i sentrum er i *sikkerhetsklasse 2*. *Sikkerhetsklasse 3* omfatter byggverk for sårbare samfunnsfunksjoner og byggverk der oversvømmelse kan gi stor forerensning på omgivelsene. Nærmore definisjoner i TEK.

➤ 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

 4.12 Miljøkvalitet og samfunnssikkerhet

5.3.4. Vann, avløp og overvann

Vann og avløpssituasjonen i Tromsø sentrum er utfordrende og kompleks fordi sentrumsområdet fortsatt er et knutepunkt når det gjelder infrastruktur for vann-, avløp og overvann (VAO). Mange hovedledninger føres til sentrum og krysser over til fastlandet. I sentrum ligger dessuten Tromsøs eldste ledninger, bl.a. et drikkevannsrør fra 1900 overløpsrør i leire fra 1920-tallet som fortsatt er i drift. De store problemstillingene for VAO-infrastruktur i sentrumsområdet knyttes til overvannshåndtering:

- Håndtering av overvann fra sentrum og bebyggelsen oppstrøms, mht. kapasitet i ledningsnettet og renseanleggene.
- Kontroll av overløpsregimet i sentrumsområdet med overløp foran kai, promenader og indre havn.
- Dårlig rensegrad pga kapasitetsoverskridelse i renseanlegget i Strandvegen.

En forventet økning av den årlige gjennomsnittsnedbøren med 15 % samt en økning av nedbørintensiteten, vil øke risiko for tilbakeslagsskader i perioder med kraftig nedbør. Ikke alt overvann vil kunne fordrøyes, og spesielt ikke i en vintersituasjon med snøsmelting. I den nedre delen av sentrum må noen gater utformes som flomveger, som kan lede overskytende vann i en ønsket retning mot sjøen. I tillegg må det planlegges for fordrøyningsareal i tilknytning til flomveier, dersom framtidig stormflovern hindrer at overvann kan renne til sjøen.

En annen effekt av havnivåstigning er at areal mellom kote 0 og 2,60 i den ”laveste sonen” vil bli oversvømt ved stormflo. Under bakken vil ledninger, kjellere og parkeringsanlegg bli fylt hvis de ikke er tett konstruert. Som en konsekvens vil inn trennende sjøvann antakeligvis gi en oppstuvning i ledningsnettet, noe som kan gi skader for områder som ligger høyere enn prognostisert stormflonivå. For å indikere denne «kritiske» sonen ble det lagt på en sikkerhetsmargin på 1 m som ligger på kote 3,60. I denne sonen må man regne med at kummer og sluker kan gå i overløp. Også bygningene i denne utvidete sonen kan bli rammet.

Separering av avløpsnettet er en pågående prosess i hele sentrumsområdet, noe som betyr at gamle ledninger blir skiftet ut i takt med utbyggingsprosjekter. Utfordringer som et klima i endring gir, inngår i oppgradering av VAO-infrastrukturen. I framtiden blir det viktig at planlegging av VA-ledningsnett samordnes med behov for offentlig grønt og samferdsel.

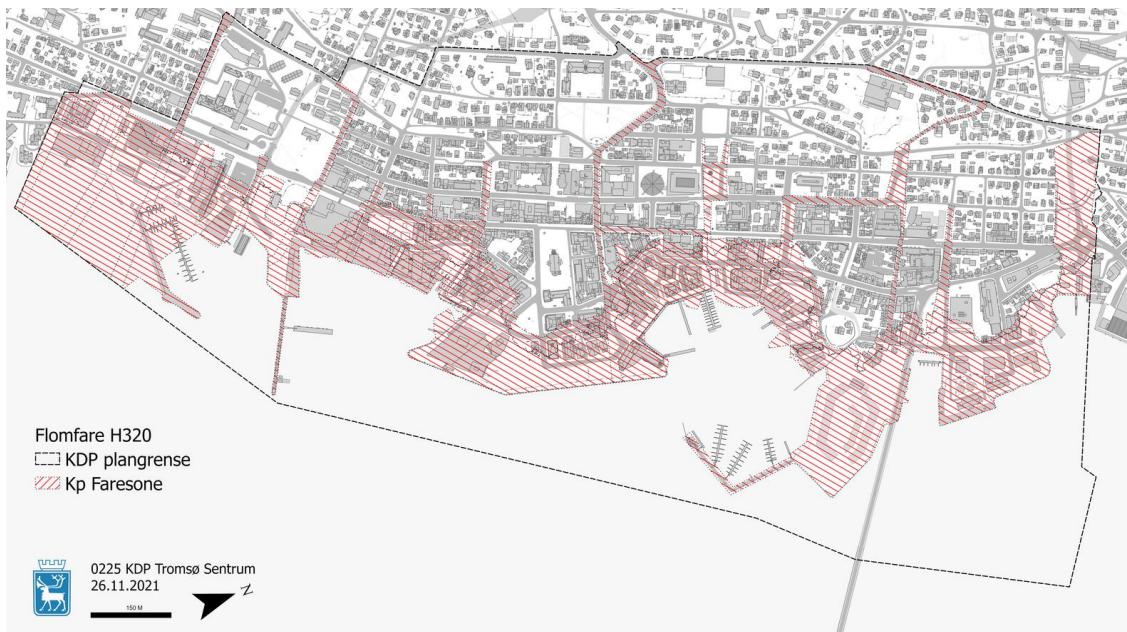
For utfyllende informasjon om overvann og overvannshåndtering vises det til Kommunedelplan for overvann 2019-2032, vedtatt 27.05.2020.

5.3.5. Håndtering av overvann – nye krav

En stigende andel av tette flater i sentrum bidrar til kapasitetsoverskridelse i renseanlegget og fører til økt overløp. For å ikke belaste systemet enda mer, stilles det krav til fordrøyning og infiltrasjon på egen tomt. Fordrøyning kan oppnås i form av blågrønne tiltak som grønne tak, permeable flater, trær og regnbed, og også mer konvensjonelle tiltak som fordrøyningstank. Blågrønne tiltak vil gi et grønnere bybilde og bidra til å skape gode byrom og uteoppholdsarealer med kvalitet. Derfor knyttes det krav til en blågrønnhvit faktor (BGHF) til alle arealformål i sentrumsplanen. BGHF er en metodikk for overvannshåndtering i utsjøen. Kravet er differensiert og tilpasset både formål og beliggenhet. Det ivaretar både ønske om fortetting i sentrum og behov for fordrøyning. Kravene er ulike etter en vurdering av hva som er rimelig å oppnå. Det er laget veileder for beregning av BGHF.

For å forhindre at mye regnvann havner i avløpsledningen og f.eks. forårsaker tilbakeslag av avløpsvann, skal taknedløp separeres fra avløpet. Dersom krav om utvendig taknedløp ikke kan oppfylles, skal innvendige

taknedløpet være adskilt fra spillvannsproduksjonen i bygget. Utvendig eller innvendig taknedløp skal føre overvannet til egnet areal for infiltrasjon, fordrøyning og avledning.



Figur 82 Kart som viser faresone H320 Flomfare



Figur 83 Kart som viser H410 Krav til infrastruktur

► 4. TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

- 4.1 Blågrønnhvit faktor
- 4.2 Særlige krav til infrastruktur

► 12. SIKRINGS-, STØY- OG FARESONE

- 12.4 Flomfare H 320_1-11

► 13. INFRASTRUKTURSONE

- 13.1 Krav til infrastruktur H 410_1-4

5.4. Mål 4: Grønn og universell mobilitet



Figur 84 Storgata ved Kirkeparken. Hensikten med endret gatebruk er jo å skape bedre bymiljøer og legge til rette for mer byliv. Foto: Heidi Bjørn, Tromsø kommune.

Sentrums mål er å være tilgjengelig for alle, også for bevegelseshemmede og andre grupper med særskilte behov. Løsningene for mobilitet skal være bærekraftige med tanke på både klima – bidra til nullvekstmålet - og folkehelse – skape mulighet for attraktiv og trygg gange og sykling. Flest mulig gater skal være tilrettelagt for byliv og økt trivsel, uten unødvendig støy og støv. Løsningene skal samtidig sikre et effektivt og fremtidsrettet system for gange, sykkel, kollektivtrafikk og personbil, samt varelevering og avfallshåndtering. Dette er i tråd med de overordnede målene i Tenk Tromsø³⁰ og kommuneplanens arealdel (2017)³¹.

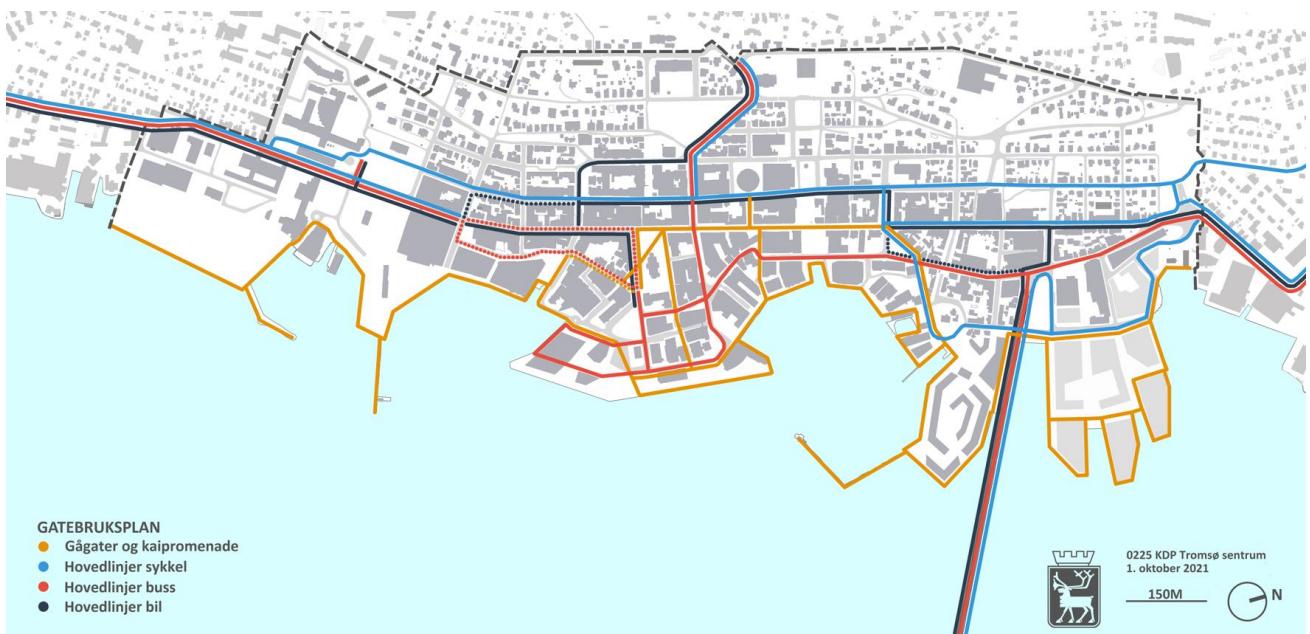
Strategi for å sikre grønn og universell mobilitet:

- Gatebruksplanen skal vise en helhetlig løsning der flere typer trafikk samvirker.
- Gangprioriterte områder skal være sammenhengende og isfrie
- Busstilbudet skal være tilgjengelig og attraktivt
- Sykkelvei nord-sør gjennom sentrum skal være tilrettelagt
- Kjøre og parkere privatbil skal være mulig uten å belaste sentrumskjerne eller boligområder
- Endringer av gatebruk skal være basert i både modelleringer og prøveprosjekter. Prøveprosjekter skal involvere berørte parter, planlegges i god tid og evalueres i ettermiddag.
- Varelevering og avfallshåndtering skal være tilrettelagt for sikre og rene løsninger

Gatebruksplanen viser en helhetlig løsning der alle typer trafikk samvirker. Gatebruksplanen er svært overordna. Her er vist hovedtraséer for buss, gågater, sykkel og bil. Sambruk som uttrykning og varelevering i gågater etc. fremkommer ikke her. Gatebruken er kommentert nærmere under hvert sitt kapitel under her. Stiplet busslinje i Storgata og Strandgata betyr uavklart, se kapitel om buss.

³⁰ <https://tenktromso.no/>

³¹ [KPA 2017-2026](#)



Figur 85 Temakart – Gatebruk i Tromsø sentrum. Tromsø kommune 2021.

Endringer av gatebruk skal være basert i både modelleringer og prøveprosjekter. Prøveprosjekter skal involvere berørte parter, planlegges i god tid og evalueres i ettertid. Ved endring av gatebruk skal prosess med utprøving og evaluering gjennomføres. Unntak fra prosesskrav kan gjøres der kommunen vurderer at det ikke er behov. Endring av gatebruk skal ha et positivt mål om å legge til rette for mer byliv.

Cora Sandels gate kan vurderes skiltet som gågate uten prøveprosjekt og evaluering siden endring i bruken vurderes som marginal.

➤ FØLGEPROSJEKTER

3. Metodisk utvikling av sammenhengende gangveinett – prøveprosjekter og evaluering.

5.4.1. Trygge og tilgjengelige gangstrøk

Hele gatenettet er tilgjengelig for gående, men gater der gange er prioritert i hele gatebredden er vist som *gågater* i gatebruksplanen. Gatenettet skal i størst mulig grad prioriteres for gående inkludert rullestolbrukere og barnevogntrillere. Alle gangstrøk tilgrensende til sentrumsformål og offentlig/privat tjenesteyting (dvs hele nedre del av sentrum) skal være sammenhengende og isfrie, tilgjengelig for alle året rundt, jf. kap. 5.3.2. Det legges til grunn at nødvendig utrykning, varelevering, renovasjon mm opprettholdes i alle gågatene. Planforslaget legger også til rette for en ny fotgjengerprioritert forbindelse fra sør til nord fra Prestengata gjennom Fylkeskvartalet.

Trafikksikkerheten skal forbedres. Der gående må krysse trafikkerte gater, skal det fokuseres på løsninger som gir gående fortrinn, som belysning, lave kanter, opphøyet kryssing og gatevarme. Videre vil flere boliger i sentrum medføre at flere gater blir skoleveg. Skoleveg må, i forbindelse med de enkelte reguleringsplanene for nye boligprosjekter, gjennomgås og kartlegges, nødvendige forbedringer må avklares og nedfelles i bestemmelsene som rekkefølgetiltak.



Figur 86 Kirkeparken, hyggelig gangvei gjennom oppgradert parkmessig byrom. Foto: Heidi Bjørø, Tromsø kommune. Figur 87 Cora Sandels gate legges til rette som gågate med mulighet for uteopphold og flerfunksjonell bruk. Foto: Heidi Bjørø, Tromsø kommune.

Gågata i Storgata kan forlenges mot sør til Strandtorget, via Kirkeparken og Strandgata, og mot nord til Skansen. I disse to punktene, Strandtorget og Skansen, kobles denne *indre* gågata til den ytre - *kaipromenaden*. Dette betinger at personbil- og nordgående busstrafikk ikke tillates i Strandgata mellom Kirkegata og Strandtorget. I nord kan gågata forlenges til Skansenområdet via Jaklins plass og Søndre Tollbodgate. Her vil forbedret kryssing av Skipergata, med god belysning og fysiske tiltak i veibanen, være av betydning. Det legges til rette for opparbeidelse av gågate i Cora Sandels gate. Gata kan opparbeides som et byrom for opphold og arrangementer på sommeren, og som en flott hovedadkomst til biblioteket.

Kaipromenaden skal være sammenhengende fotgjengerprioritert transportåre og turvei gjennom sentrum, også koblet til byrom underveis. Overflateparkering skal bort fra kaipromenaden, men utrykning og nyttetrafikk til havn tillates. Kaipromenaden fyller flere roller utenom transport, se kapittel 4.3.

Kaipromenaden er vist ytterst mot sjøen, men etableres *til enhver tid* ytterst. I Tromsø er det kaier med ISPS-status, dvs. at et internasjonalt regelverk for sikring av skip og havneanlegg skal følges. I praksis betyr det at allmenheten stenges ute fra noen kaiområder i perioder som kan begrunnes i dette regelverket.

Personferge er ikke avklart eller tegnet inn i gatebruksplanen. Personferge er klimamessig mer aktuelt som el-løsning, og vurderes i egen utredning. Lokalisering av evt stoppested for personferge må sikre effektive overganger til øvrige kollektivløsninger, ha nærhet til tyngdepunkter samt hensynta sikkerhet/kødannelse ved av- og påstigning. Stoppested for personferge kan avsettes langs hele kaifronten, vurderes i egen utredning.

5.4.2. Trygg skolevei



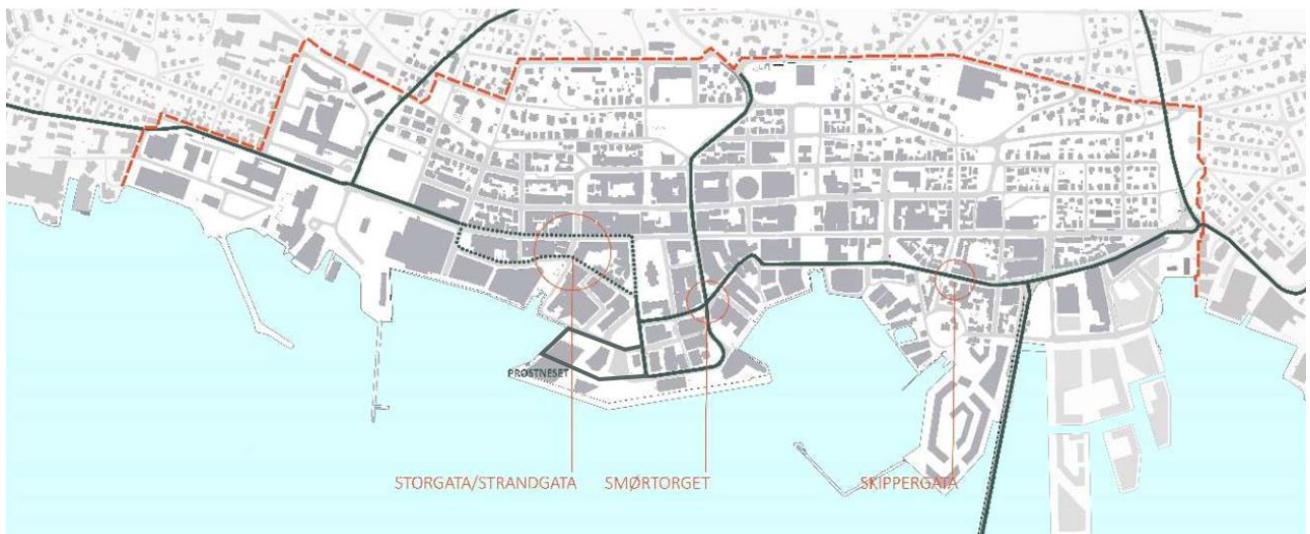
Figur 88 Illustrasjon av skolevei til Gyllenborg skole, med alternative ruter fra Sørbyen og Fylkeskvartalet.

Noen aktuelle traséer for skolevei fra de nye større utbyggingsområdene med bolig er lagt inn.

- For Nordbyen og Vervet forutsettes at barn prioriteres til Gyllenborg skole, og det er vist en trygg rute med tre kryssinger av trafikkerte gater ved Stortorget, Grønnegata og Skolegata.
- For Fylkeskvartalet og Sørbyen er vist alternative ruter til både Gyllenborg og Bjerkaker skole.

I et sentrumsområde skal i prinsippet alle gater være trygge for fotgjengere, og det er mulighet for at barn velger alternative ruter for å komme til skolen. Se merknadsbehandlingen kap 3.4.2.2, der også trygg skolevei til Bjerkaker skole er vist.

5.4.3. Effektiv kollektivtrafikk



Figur 89 Illustrasjon av rutebusstrase i Tromsø sentrum. Stiplet linje viser strekninger hvor fremtidig trase skal vurderes nærmere. Tromsø kommune 2020.

Busstilbuddet skal være tilgjengelig, effektivt og attraktivt. Sentrum er et viktig knutepunkt for rutebusstrafikken, og hovedtyngden av rutebusser går gjennom og gir overgangsmulighet mot øvrige ruter her. Busstrasé er kanskje den viktigste føringen for annen gatebruk og andre trafikantgrupper i Tromsø sentrum.

Det er en pågående diskusjon om Grønnegata burde overta for Havnegata/Sjøgata som hovedbusstrase gjennom sentrum. For denne planperioden videreføres eksisterende trasé i Havnegata/Sjøgata.

Det er fordeler og ulemper med begge traséene. Argumenter for dagens trasé i Sjøgata er blant annet at dette er en etablert bruk som knyttes til næringslivet nederst i sentrum, som ligger i den relativt flate delen av sentrum og dermed har bedre tilgjengelighet (jf. UU) og Grønnegata kan fortsatt være en trasé for personbiler og dermed ikke belaste boliggater. Argumenter for trasé i Grønnegata er blant annet at det er bedre plass for bussbytter, man slipper trafikkbelastning i historiske områder med trangere gater og alternativet kan gjøre det lettere å drive varelevering nede i sentrum og sykkelvei kan enklere etableres. For samlet og mer detaljert vurdering av alternativ trasé i Grønnegata vises det til notat som er under utarbeidelse, "Oppsummering av diskusjon omkring busstrase i Grønnegata gjennom Tromsø sentrum".

Sentrumsplanen forsterker eksisterende trasé ved å etablere **Smørtorget som hovedknutepunkt** for buss, og opparbeide dette med publikumsvennlige løsninger. Smørtorget skal oppgraderes som attraktivt byrom for å vente på bussen, og trafiksikkert å bevege seg, for både fotgjengere og bussjåfører. Her vil bl.a. muligheten for tilbaketrukne fasader på plan 1 vurderes, for å øke attraktiviteten for ventende.

Prostneset er allerede etablert som kollektivterminal for overgang båt-regionale bussruter.

Holdeplasser skal gi de reisende gode og forutsigbare av-, på- og omstigningsmuligheter med ruteopplysning og informasjon som gjør det enkelt å reise med buss. Det tilrettelegges for justert plassering av noen holdeplasser for å ha nærhet til brukere i søndre og nordre del av sentrum, å matche behov for bussbytter (for eksempel har Skippergata de siste årene utviklet seg til å bli et viktig byttepunkt for reisende mellom fastlandet og UNN UiT), samt behov for å spre passasjerer i trange bygater.

Drosjenæringen i Tromsø defineres som en del av kollektivtilbudet og kan bruke de samme traseene som busstrafikken. Taket på Havneterminalen er hovedstopp for drosjenæringen i sentrum. Området benyttes til av- og påstigning samt ventemulighet for drosje. I tillegg til Havneterminalen skal drosjenæringen fortsette å kunne bruke skiltregulerte områder i sentrum nord og sør. Det tilrettelegges ikke for særskilt areal til drosje, men reguleres med skilt slik at det opprettholdes fleksibilitet i arealbruk i fremtiden. Fjerning av overflateparkering kan skape nye taxiholdeplasser.

Stenging av gater i forbindelse med f.eks. gravearbeider er spesielt kritisk for kollektivtrafikken som er låst til et lite antall gater. Stenging må derfor planlegges i god tid i samarbeide med rutebusselskapet. Det legges en bestemmelse inn i planen om at tiltakshavere i tilknytning til byggesak og reguleringsplan langs busstraseene også må legge frem en plan for avvikling av busstrafikken i anleggsfasen.

5.4.4. Sykkeltraseer

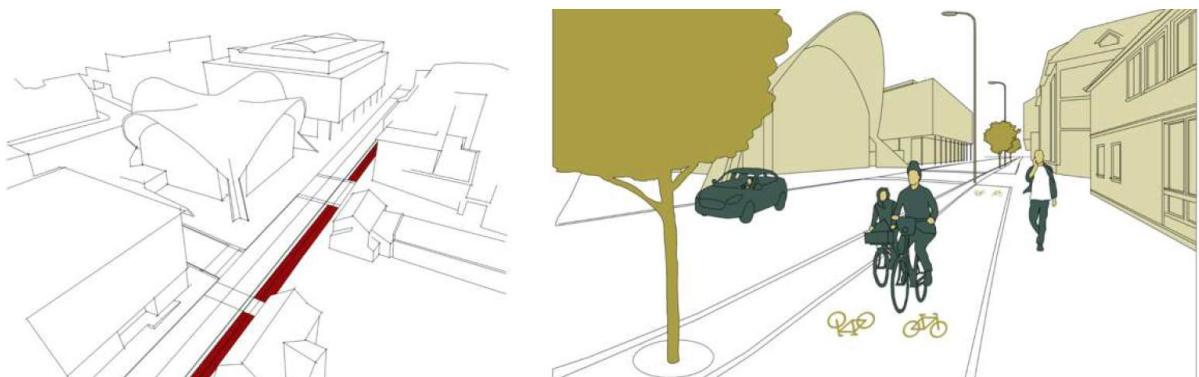
Med mange målpunkter i sentrum, vil syklende benytte seg av de fleste gatene. Optimal fysisk løsning vil være sykkelveg med fortau, som separerer syklende og gående fra annen trafikk. Det legges likevel til rette for en hovedtrasé nord-sør gjennom Grønnegata. For å treffe høyden på Grønnegata og unngå krysset ved Sentrumstangenten, foreslås en løsning der nordgående sykkelveg fra Strandvegen går videre til fylkeshuset og gjennom Museparken. Derfra kan sykkeltraseen gå gjennom hele Grønnegata og videre mot Stakkevollvegen eller Dramsveien mot UNN UiT. Mange syklende påregnes å velge Strandvegen videre også fra Fylkeshuset, og det legges også sykkelveg med fortau langs Strandvegen med trasé i sentrum langs kaia frem til Strandtorget.



Figur 90 Illustrasjon av hovedruter for syklende i sentrum. Mulige ruter sør i sentrum og blandet trafikk nord i sentrum stiplet. Tromsø kommune 2020.

Dersom man i fremtiden ønsker å legge om bussene til Grønnegata, vil dette frigjøre en nedre trase som er egnet for sykling i dagens busstrase, og sykkeltraseen i Grønnegata vil kunne få en ny rolle som bredere fortau og holdeplassareal. Opparbeidelse av sykkeltraséen i Grønnegata må derfor utformes på en slik måte

at det som opparbeides kan inngå i senere løsning av busstrasé i samme gate, uten behov for store ombygginger. Gjennomføring av tiltaket i Grønnegata må derfor gjøres gjennom reguleringsplan.



Figur 91 Illustrasjon av fremtidig Grønnegata med løsninger for bil, sykkel og gående

5.4.5. Personbilens plass

Tromsø sentrum skal utvikles med fokus på infrastruktur som legger til rette for buss, gående og syklende. Hovedtrasé for personbil må dermed løses i øvre del av sentrum, dvs. i tunell og Storgata/Grønnegata mellom Bispegata og Strandskillet. Men det vil også være behov for tilrettelegging for ordinær biltrafikk i deler av sentrumsgatene. Kartillustrasjonen viser vegsystemet med grønne linjer som hovedtraséer i Tromsø sentrum. De grønne linjene viser hovedtraséer for personbiler. Den viktigste transportåren for bil gjennom Tromsø sentrum vil fortsatt være tunnelsystemet mellom Hansjordnesbukta og Strandvegen/Sentrumstangenten med god kobling til parkeringsanlegget i fjell.



Figur 92 Illustrasjon viser hovedtraséer for personbil i Tromsø sentrum. Tromsø kommune 2020.

➤ BESTEMMELSER FOR SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

9.1 Gatebruksplan

9.2 Kollektivtrasé og kollektivknutepunkt

9.3 Gågater

9.4 Kaipromenade

9.5 Kaiplass for personferge

9.8 Krav til prosjektering og utførelse

5.4.6. Parkering først og fremst i anlegg

Parkeringsdekningen i Tromsø sentrum vurderes som god. Eksisterende fjellanlegg, Nerstranda og Seminarbakken parkeringshus dekker dagens behov. Planforslaget viderefører krav til fjerning av overflateparkering i hele planområdet, et grep som bidrar til å redusere personbiltrafikk i sentrum og forbedre dagens bymiljø med tanke på støy og støv. En kartlegging viser at dersom byggeområder som i dag brukes til parkering heller ble bebygd, representerer de en arealreserve på flere tusen kvadratmeter, se kapittel 5.2.1. Dette er betydelig ifht økt kapasitet for nullvekstmålet. Arealer som frigis på overflaten langs gater kan omdisponeres til blant annet formål som HC-parkering, holdeplass for taxi eller frigi arealer for å sikre fremkommelighet for buss og varelevering.

Det tillates ingen parkering knyttet til virksomheter øst for Storgata og mellom Strandskillet i sør og Bispegata i nord. Hovedhensikten er et mest mulig bilfritt sentrumsmiljø for å kunne prioritere kollektivtrafikk, gående og syklende. Unntaksvis kan parkering vurderes for bevegelseshemmede og korttidsparkering for av- og pålessing. Merk at denne sonen er større enn den som er avsatt som parkeringsfri i gjeldende KPA. For øvrige deler av sentrum gjelder parkeringsnormen i KPA. Innenfor områder der parkering tillates må dette løses i kjeller innenfor sentrumsformål og offentlig /privat tjenesteyting.

Krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel ved etablering av nye boligprosjekter i områdene avsatt til bolig, skal oppfylle kravene i til enhver tid gjeldende KPA. Det tillates ikke parkering i gater.

Tab. 5: Krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel i sone 1-5

Kategori	Grunnlag for krav	Type parkering	1.* Sentrum	2. Breivika	3. Indre sone	4. Midtre sone	5. ** Ytre sone
Parkering ved bolig	Boenhet	Bil – for beboere	Maks 0,9	Min 0,5 Maks 1,25	Min 0,5 Maks 1,25	Min 1	-
		Bil – gjesteparkering	Maks 0,1	Min 0,1 Maks 0,5	Min 0,1 Maks 0,5	Min 0,1	-
		Sykkel	Min 2 i alle soner				
Parkering for ansatte	100 m ² BRA	Bil	Maks 0,1	Maks 0,1	Maks 0,5	Min 0,25 Maks 1	-
		Sykkel	Min 2 i alle soner, men vurderes særskilt ved tiltak > 2000 m ²				
Parkering reservert besøkende til virksomheter ***	100 m ² BRA	Besøk til handel og sørvis	Bil	Maks 0,25	Maks 1	Maks 1,5	Min 1 Maks 2
		Sykkel	Min 2 i alle soner, men vurderes særskilt ved tiltak > 2000 m ²				
		Besøk til andre typer virksomheter	Bil	Maks 0,1	Maks 0,25	Maks 0,25	Min 0,25 Maks 1
			Sykkel	Min 0,5 i alle soner			

* I sentrale deler av sone 1 skal det ikke avsettes bilparkering.

Figur 93 Parkeringsnorm som gjelder i sentrum (sone 1), utdrag fra bestemmelser i gjeldende KPA 2017-2026.

➤ TEMATISKE BESTEMMELSER OG DOKUMENTASJONSKRAV

4.8 Parkering av bil og sykkel

Parkeringsanlegget i fjellet kan utvides sørover med 900 plasser i tråd med vedtatt reguleringsplan 1802 (vedtatt 2016). Utbygging i Fylkeskvarteralet, samt intensivering av tjenesteyting langs sjøfronten i sentrum sør, gir et tilstrekkelig grunnlag for delfinansiering av utvidelse av fjellanlegget. Et minimumskrav til parkering i disse områdene må vurderes dersom frikjøpsordningen skal tas inn som et verktøy i fremtiden. Det anbefales at dette vurderes som en del av revisjonen av kommuneplanens arealdel samt utarbeidelse av felles plan for Sentrum sør.



Figur 94 Fjellparkering i Tromsø sentrum, eksisterende i nord (grønn) og vedtatt i sør (rød).

5.4.7. Varelevering og renovasjon må samordnes

Varelevering og renovasjon må ses i sammenheng, og det er behov for en samordnet plan for sentrumslogistikk. Målet er å gjøre varelevering og renovasjon mest mulig effektiv og trygg, og skape hyggelige bymiljøer uten uønsket dyreliv.

Vareleveringen må ikke være i konflikt med buss, utrykning eller sikkerhet for myke trafikanter. Ved utvikling av kvartaler er det mulighet for å etablere felles og lukka løsninger i bakgårder. Dette vil sikre god adkomst, gode arbeidsforhold for transportører og bedre utnytting av byggegrunnen i sentrum. Det er en fordel hvis leveringen kan skje inne i kvartalet og ikke fra gata, men det er i mange tilfeller ikke realistisk. Varelevering tillates da fra gater der dette ikke er til hinder for kollektivtrafikk eller utrykningskjøretøy, eller skaper ugunstige og utrygge forhold for andre trafikanter. Store varemottak bør uansett være plassert i innebygde løsninger som betjener flere.

Prinsipper for varelevering har vært drøftet bl.a. med Forum for næringstransport. Det er behov for å jobbe videre med prinsipper for varelevering, og med revisjon av kommunale vedtekter og tidsbegrensninger. En ny problemstilling er varehenting og -leveringer med ikke-uniformerte biler, som for eksempel Foodora.



Figur 95 Varelevering i Tromsø sentrum klokka 09.30. Foto: Jacqueline Randles, 20.04.2020

For renovasjon er det mange av de samme problemstillingene som for varelevering. I tillegg er det utfordringer med brannfare ved plassering av avfallsdunker nært husvegger, uønsket dyreliv (fugler, rotter etc) samt fremkommelighet når avfallsdunker trilles frem. Det finnes i dag løsninger for lukkede

avfallssystemer for publikum i offentlige byrom som er drevet av solceller. Avfallet komprimeres og varsler når det er behov for tömming.

For boliger gjelder *Affallsteknisk norm for Tromsø og Karlsøy kommuner*. Den er utarbeidet av Remiks husholdning og ferdigstilt i 2021.

➤ **BESTEMMELSER FOR SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**

9.6 Varelevering

9.7 Renovasjon

➤ **FØLGEPROSJEKT**

4. Prinsipper for bylogistikk - bymessig varelevering og renovasjon.

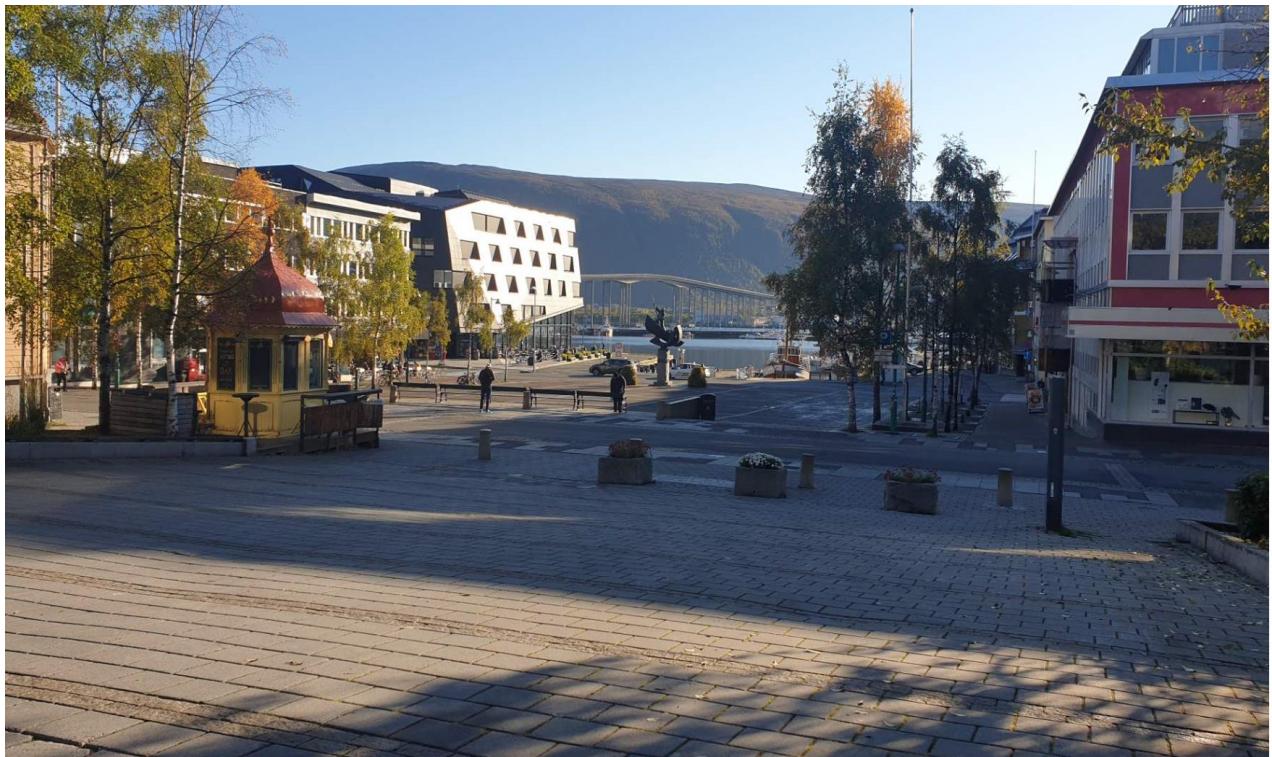
5.4.8. Samferdelsesformål i plankartet

Gatebredder er allerede regulert, eller skal reguleres, i reguleringsplan.

Vi har likevel valgt å *justere gatebredder i plankartet på KDP-nivå* som et signal om hva som forventes av ekstra arealbehov til vei for å realisere prosjekter i bypakken (Tenk Tromsø) og for sikker skolevei.

Justeringene gjelder:

- Strandveien sør for Mack (minimum 23 m som sikrer kollektivfelt i begge retninger i tillegg til kjørebaner, to fortau og sykkelvei, helst mer aht å bryte opp asfaltflaten),
- Jonas Lies gate sør for Skolegata til Strimmelen (minimum 9 m + aktuelt sideareal: 2+2 m iht KTN).
- Petersborggata skolevei med fortau fremkommer ikke da planavgrensing er satt midt i vei.



Figur 96 Morgenstemning på Stortorget september 2021. Foto Heidi Bjøru, Tromsø kommune.

5.5. Mål 5: Å løfte sentrum i lag

Sentrumsplanen 2020 skal følges opp, videreutvikles og gjennomføres. Dette krever et bredt samarbeid og samhandling mellom alle, offentlige og private aktører, kommunen og innbyggere, samt andre sentrumsaktører. Samhandling må ta i bruk flere ressurser, kompetanse, mandat og roller blant alle aktørene. For Tromsø kommune betyr det blant annet at vi må nyttiggjøre oss vår rolle som myndighetsutøver, tjenesteleverandør og samfunnsutvikler for å bidra til ønsket utvikling av Tromsø sentrum.

5.5.1. Kunnskapsbasert byutvikling i samarbeide mellom private og offentlige aktører

FOBY som verktøy for å utvikle felles kunnskap utenom saksbehandling

Byutvikling er et kunnskapsbasert fag. Forum for arktisk byutvikling må videreutvikle de etablerte arenaene for å utvikle felles kunnskap. Dette er en area der dialog mellom kommunen og bransjen kan foregå utenom saksbehandling som ofte krever en annen type kommunikasjon.

Videreutvikle NFTR og TSAS sin rolle som representanter for gårdeiere og utviklere

Tromsø kommune er medeier i Tromsø Sentrum AS. Sistnevnte er en sentral aktør for å aktivere de virkemidlene som bidrar til ønsket sentrumsutvikling utover rammene i plan- og bygningsloven. Tromsø sentrum AS har derfor spilt en viktig rolle i utarbeidelse av visjon og mål og videre gjennom hvordan vi vurderer sentrum til daglig. Fremover vil samarbeid mellom Tromsø Sentrum AS og Tromsø kommune være avgjørende for gjennomføring av Sentrumsplanen 2020

Forbedret koordinering mellom folkevalgte, private aktører og kommunens administrasjon er et mål både for Sentrumsplanen 2020 og for den øvrige byutviklingen. Denne koordineringen skal følges opp i samarbeid med Tromsø Sentrum AS, men også Næringsforeningen og deres representative fagråd for Eiendom. Disse aktørene bistår kommunen i arbeidet som er viktig utover plan- og bygningslovens rammer, og bidrar til å skape et ønsket byliv.

5.5.2. Planforslag etter PBL: Kunnskapsvinnende prosesser med tidlig dialog

Gode planprosesser forutsetter trinnvise avklaringer og god dialog i alle trinn, særlig i tidlig fase, da rammer for både prosjektutvikling og videre prosess legges. Kommunen jobber kontinuerlig med å forbedre intern samhandling og legge til rette for et samordnet svar til nye innkomne planinitiativ. Forutsigbar saksbehandling og gode prosesser i kommunen forutsetter også leveranser fra forslagsstillerne som oppfyller krav til innlevert materiale med en klar holdning til rammer i planen. Det er kommunens håp at planforslaget, sammen med nye samorganiserte interne prosesser, kan gi bedre fremdrift for reguleringsplaner som utarbeides i tråd med dette planforslaget.

5.5.3. Prøve ut områdeutvikling i offentlig-privat samarbeide

I arbeidet med planforslaget har det kommet frem behov for nye virkemidler som muliggjør gjennomføring av planforslaget i fremtiden. En kommunedelplan er en overordnet plan som gir føringer og muligheter for at arealplanlegging kan foregå innenfor noen faste rammer spesifisert innenfor plan- og bygningsloven.

For Sentrum sør foreslås et offentlig privat samarbeide, med felles styring i tidlig fase. Aktørene er et kommunalt as (Strandveien 8 as), statlig grunneier (Statsbygg), Fylkeskommunal samt private grunneiere og aktører (Nordic-gruppen, Hålogaland teater med flere).

6. Risiko- og sårbarhetsanalayse

6.1. Samfunnssikkerhet – ROS

Risiko- og sårbarhetsanalyse følger som vedlegg. ROS-analyser i kommunedelplaner har et overordnet preg, og kan ikke erstatte analyser på lavere nivå. Analysen redegjør for den generelle sårbarheten ved arealbruken, gir grunnlag for helhetlig grep, og vurderer behovet for mer detaljerte analyser. Risikomatrisen nedenfor sier noe om det totale risikobildet. Grønne felt angir lavt risikonivå, hvor forebyggende og skadebegrensende tiltak er mindre aktuelle. Røde felt angir høyt risikonivå, hvor det er spesielt nødvendig å sette inn tiltak. For å sikre ivaretakelse av funnene i analysen, må det stilles krav til reguleringsplaner og byggesøknader.

Konsekvens Sannsynlighet	Høy	Middels	Liten
Høy	5. Havnivåstigning 11. Brann	7. Isras fra bygg 10. Avløp 14. Forurenset grunn 19. Støy 20. Støv 24. Skoleveg 30 Kulturminner	3. Snøfall 4. Vindforhold
Middels	8. Overvann 27. Havner og kaier 18. Sabotasje, terror	13. Redning 21. Personbiltrafikk 22. Kollektivtransport 23. Holdeplasser 26. Tunneler	15. Akuttutslipp
Lav	2. Jordskred 29. Flyulykker	17. Storulykker 18. Utrykningskjøretøy 16. Strålekilder 9. Vannforsyning 12. Slukkevann 6. Radon	30. Verneområder 31. Kulturminner

Noen av de mest kritiske faktorene i Tromsø handler om konsekvenser av klimaendringer, risiko i tunnelsystemet, brannrisiko i tett trehusbebyggelse, skredrisiko, samt helserisiko forbundet med støy, støv og forurensa grunn.

Klimaendringer vil endre risikobildet i Tromsø sentrum. Det forventes at kraftige regnhendelser øker både i intensitet og hyppighet. Stormflonivået forventes å øke pga. havnivåstigninger. Sentrum risikerer allerede i dag oversvømmelse som følge av høye vannstander og stormflo. Det er derfor nødvendig å sikre bebyggelsen langs sjøen. For å kunne handtere framtidig overvann skal det avsettes tilstrekkelig med areal langs sjøfronten.

Tromsø sentrum er et knutepunkt for VAO, med mange hovedvannledninger. I sentrum ligger Tromsøs eldste ledninger. Disse skal i nær framtid oppgraderes. Det mangler pr i dag en konsekvensutredning av de eldre hovedvannledningene. I mange gamle næringsbygg i sentrum er det ikke etablert tilbakeslagsventil, dette utgjør en risiko for forurensningsfare.

Planområdet ligger under marin grense. Kommunen kjenner ikke til at det er funnet kvikkleire innenfor planområdet, men anser det ikke usannsynlig at det finnes lommer med kvikkleire. Kjente forekomster skal avsettes som hensynssoner. Bestemmelsene skal sikre at fare for kvikkleireskred vurderes i hele planområdet. Eksisterende grunnundersøkelser skal sammenstilles og kartfestes, og resultatene vurderes av geoteknisk fagmiljø for å få oversikt. Se følgeprosjekt 8.



Figur 97 utfylling i Sørbyen er avgitt som hensynszone for å markere behovet for grunnundersøkelser som pr i dag ikke er utført.



Figur 98 Brann- og eksplosjonsfare tilknyttet ett trehusbebyggelse er vist som hensynszone i plankartet.

Tett trehusbebyggelse har stort potensial til hurtig brannspridning, med store konsekvenser. Nyere bebyggelse består av bibliotek, rådhus, kjøpesentre, leiligheter, hoteller og kontorer, hvor det kan oppholde seg mange mennesker. Brann og redning har ansvar for å holde oversikt over brannsikkerheten i områder

med tett trehusbebyggelse som Tromsø sentrum. Det er foretatt kartlegging av brannteknisk status for sentrum.

Tunnelsystemet er det knyttet en del usikkerhet til. Ny sentrumsplan påvirker ikke hvordan tunnelsystemet fungerer i dag. Målet er å tilrettelegge for et sentrum som ikke er like påvirket av personbiltrafikk, ved å planlegge for bedre mobilitetsløsninger. Samtidig er tunnelsystemet en del av parkeringsinfrastrukturen i Tromsø sentrum.

Sentrumsutvikling skal ivareta krav og grenseverdier knyttet til støy og støv. Ved aktivitet som vil gi økt miljøpåvirkning, må tiltak iverksettes. Den viktigste støykilden er trafikkavvikling, spesielt ved rundkjøringer, tunneler og andre knutepunkter. Tromsø har overskridelser av både lovregulert grenseverdi og luftkvalitet for svevestøv hvert år. Hovedkilden er støv fra slitasje av veidekke gjennom piggdekkssesongen.

Grunnen i sentrum kan være forurenset i større eller mindre grad. Det antas at det forekommer såkalt «byjord», det vil si svakt forurensede masser i store deler av området, fra en rekke ulike kilder. Flere områder i ytterkantene av sentrum, er blitt benyttet som avfallsfyllinger. Det bør lages et aktsomhetskart for forurenset grunn, alternativt et temakart til planbestemmelsene. Tiltakshavere skal i alle grave- og byggearbeider vurdere om det er forurenset grunn.

For utdypende behandling av alle temaene vises det til vedlagt ROS-analyse.

➤ **12. SIKRINGS-, STØY- OG FARESONE**

- 12.1 Støy H210 (rød) og H 220 (gul)
- 12.3 Ras- og skredfare H 310
- 12.4 Flomfare H320_1-11
- 12.5 Brannsikkerhet i tett trehusbebyggelse H 350_1-3

➤ **FØLGEPROSJEKT**

- 8. Samla vurdering av eksisterende grunnundersøkelser

7. Følgeprosjekter

For å realisere planen trengs det både prosjekter der offentlige og private samarbeider om planlegging og gjennomføring, og tiltak av mer administrativ karakter.

Gjennom planbeskrivelsen er flere følgeprosjekter skissert.

Det er prosjekter som er diskutert i planarbeidet, som er så omfattende at det krever egne prosesser. Disse er oppsummert under, og beskrevet i det følgende.

7.1. Oppsummering av følgeprosjekter i matrise

Denne matrisen oppsummerer følgeprosjektene stikkordmessig.

KOBY har bestilt en handlingsplan for sentrum, der noen av disse prosjektene fases inn med ansvar, kostnad, tidsplan og trinnvis gjennomføring. Prosjekter som er aktuell for handlingsprogrammet er samlet under egen overskrift, prosjekt 1-7. Oppstart handlingsplan primo 2022.

Prosjektene 8-13 er en opplisting av administrative oppgaver som må gjennomføres av kommunen uavhengig av politiske senere prioriteringer, for å oppnå målene med sentrumsplanen.

<i>Innspill til handlingsprogram for Tromsø sentrum</i>	
1	Strategi og felles plan for oppgradering av byrom med lek og grønnstruktur
2	Strategi og felles plan for kaipromenaden, herunder sluse for indre havn
3	Metodisk utvikling av sammenhengende gangveinett – prøveprosjekter og evaluering
4	Prinsipper for bylogistikk – bymessig varelevering og avfallshåndtering
5	Belysningsstrategi
6	Skiltveileder for fasadeskilting
7	Skiltplass (trafikkskilt)
<i>Administrative oppgaver</i>	
8	Samla vurdering av eksisterende grunnundersøkelser
9	Samordning sentrum sør (Sørbyen og Fylkeskartalet)
10	Utredning + evt regulering Gyllenborg skole
11	Arkitekturstrategi (KPA)
12	Oppheving av gjeldende reguleringsplaner
13	Samordne Nordbyenplanen med sentrumsplanen

7.2. De viktigste følgeprosjektene

Innspill til handlingsprogram for Tromsø sentrum

7.2.1. Følgeprosjekt 1: Strategi og felles plan for oppgradering av byrom med lek og grønnstruktur
Krav til byrom med lek åpner opp for at prosjekter kan velge å løse dette kravet i offentlige byrom. Praksisen i dag er at arealet der dette ønskes løst må inngå i reguleringsforslaget og planlegges, prosjekteres og utføres av private tiltakshavere.

Planforslaget ønsker å tilrettelegge for et regime der kommunen overtar styring av innhold i offentlige byrom og selv setter i gang utarbeidelse av en «handlingsplan for offentlig byrom». Planen skal si konkret hvordan et prioritert antall offentlige byrom skal oppgraderes, prosjekteres og utføres innenfor et visst tidsperspektiv. Gjennomføringsgrunnlaget er diskutert i vedlegg 7, Planveileder for offentlige byrom (POR).

En slik handlingsplan kan brukes som et grunnlag for å etablere en bidragsfinansiering for oppgradering av offentlige byrom mellom tiltakshavere og Tromsø kommune. Som en del av handlingsplanen skal det kartlegges et geografisk samordnet areal som på en enklere måte viser hvor prosjekter kan løse krav til byrom med lek. Her er en behovsvurdering gjort i forkant av et reguleringsprosjekt, slik at fremtidige boligprosjekter på en forutsigbar måte kan vite hvordan uteoppholdsareal og lek skal løses. Basert på denne kartleggingen kan det kreves en bidragsfinansiering til en opprustning av offentlige byrom, delt med kommunen.

Et slikt regime kan skape en forutsigbar oppgradering av eksisterende byrom og bidrar til en felles løsning for finansiering, forskjønning og opprustning av sentrums møteplasser. Bodø kommune opererer med et lignende regime, som viser seg til å fungere på en positiv måte for sentrumsutviklingen.

For å kunne gjennomføre dette i Tromsø trengs fire elementer på plass:

- 1) En konkret overordna plan for programmering og utforming av de enkelte byrom med lek. Må bygge på og konkretisere POR (plan for offentlige rom), kunsthåndboka med mer.
- 2) Et eget prosjekt, eller en fast organisering av Tromsø kommune, som gjør kommunen i stand til å planlegge, prosjektere, finansiere og gjennomføre byrommene med lek etter en systematisk plan.
- 3) Finansiering av kommunens andel. Kan løses gjennom byvekstmidler.
- 4) Et system for samordning av privat og offentlig (kommunal) finansiering.
 - a. Frivillige avtaler, som skissert over. Et prinsipp med tilordning iht. overordna plan for byrom med lek kan legges til grunn for utbyggingsavtaler. Må hensynta praksis for dette feltet. Det er rimelighet mht. kostnader, avstander, forutberegnelighet mm som må legges til grunn. Det er grunn til å tro at dette kan løses frivillig i Tromsø, og det er åpenbare vinn-vinn-muligheter for både byen, kommunen og utbyggere.
 - b. Lovpålagte krav. Tromsø kommune har hatt fokus på manglende lovhemmel for en slik ordning der offentlig og private samhandler for oppgradering av byrom med lek. For å løse utfordringen mht. det juridiske, har kommunen omsøkt og fått midler fra KMD for å gjennomføre en studie som kartlegger mulighetene innafor dagens lovverk.

7.2.2. Følgeprosjekt 2: Strategi og felles plan for kaipromenaden, herunder sluse i indre havn
Som et av sentrums viktigste offentlige byrom, er det nødvendig med en helhetlig plan som sier noe mer konkret om *bruk og utforming, samt planlegging og gjennomføring av kaipromenaden*. Planforslaget stiller krav til regulering av en sammenhengende kaipromenade. Dette kan være en viktig del, særlig for å håndtere eiendomsforhold som er uavklarte mange steder. Men en plan for kaipromenaden bør nok starte med et

mer strategisk nivå, der verktøy avklares i tidlig fase. Prosessen må styres av kommunen som koordinator, men involvere Tromsø havn, grunneiere langs kaipromenaden m.fl. Den strategiske planen må avklare:

Kaipromenaden har seks typer *bruk* som må samordnes:

- Samferdsel: Hovedstrøk for gående, rekreasjonsområde for både bevegelse og uteopphold, også ned mot vannet. Utrykning. Se kapittel 4.3 og bestemmelsene kapittel 9.4
- Havnevirksomhet ønskes opprettholdt som en viktig del av sentrums identitet. Adkomst til å betjene havnene. ISPS-regelverket samordnes.
- Vintervedlikehold av offentlige trafikkarealer, som dimensjonerer standard og materialbruk.
- Sikkerhet langs sjøen må integreres i design av overgangen mellom land og sjø.
- Klimatilpasset utbygging: Utfordring med fremtidig havnivåstigning og stormflovern som i mange tilfeller må løses langs kaipromenaden. Se kapittel 4.3 og bestemmelsene kapittel 15.1.
- Kunst integreres i planprosesser iht. kunsthåndboka.

Slik situasjonen er i dag, får enkeltprosjekter krav til opparbeidelse av deler av kaipromenaden uten en samordnet plan eller kravspek for *utforming* utover KTN i bunnen. Kaipromenaden, og særlig overgangen land-sjø må gis en helhetlig utforming der all bruk nevnt foran hensyntas. Prosjektet må utvikle standarder for utforming, materialbruk og belysning som kan veilede det enkelte prosjekt, uavhengig av om det er kommunen eller private som bygger.

Samordnet planlegging og gjennomføring

Planlegging av kaipromenaden har samme utfordringer som skissert for offentlige byrom med lek. I tillegg kreves større grad av samtidighet i tiltak, for eksempel med tanke på stormflovern, som ikke kan bygges stykkevis og delt av flere utbyggere. Dette aktualiserer at kommunen tar en tydeligere rolle i hele kjeden fra planlegging til bygging og drift. Det er også mange uavklarte eiendomsforhold langs kaiene, som antakelig krever en formell reguleringsplanprosess for å rydde i.

Situasjonen krever at kommunen samordner planlegging og gjennomføring. Viktige elementer er:

- 1) En konkret byromsplan som viser utforming av kaipromenaden på kart og tegninger. Må løse og konkretisere bruk og utforming vist over, med støtte i POR (plan for offentlige rom), kunsthåndboka mm
- 2) Et eget prosjekt - eller en fast organisering av Tromsø kommune – for å koordinere planlegging, prosjektering, finansiering og gjennomføring av kaipromenaden etter en systematisk plan.
- 3) Finansiering av kommunens andel. Kan delvis løses gjennom byekstmidler. Men de større tiltakene tilknytta fremtidig havnivåstigning må søke finansiering regionalt, nasjonalt og kanskje fra EU. Kommunen deltar allerede i et EU-finansiert program (navn) med dette fokus.
- 4) Et system for samordning av privat og offentlig (kommunal) finansiering.
- 5) Avklare eiendomsforhold langs eksisterende kaier og i sjø.

Det betyr samlet planlegging (ikke bit-for-bit) og at kommunen må regulere selv, ev. sammen med Tromsø havn. Offentlig-privat samarbeide og styring av prosjektet.

Sluse indre havn

I kapittel 4.3 er det beskrevet at for indre havn må det gjøres andre løsninger enn å heve bygninger og terreng. Foreløpig anbefaling for indre havn er å etablere en sluse mellom Nordsjetéen og kaia ved Ishavshotellet, som kan forsinke økning av vannstand ved stormflohandelse. Det må gjøres en kost/nytte-vurdering før en går videre med å vurdere dette tiltaket. Et særskilt prosjekt som krever finansiering på regionalt, nasjonalt eller EU-nivå.

7.2.3. Følgeprosjekt 3: Metodisk utvikling av sammenhengende gangveinett – prøveprosjekter og evaluering

Endringer av gatebruk skal være basert i både modelleringer og prøveprosjekter. Prøveprosjekter skal involvere berørte parter, planlegges i god tid og evalueres i ettertid. Ved endring av gatebruk skal prosess med utprøving og evaluering gjennomføres. Unntak fra prosesskrav kan gjøres der kommunen vurderer at det ikke er behov. Endring av gatebruk skal ha et positivt mål om å legge til rette for mer byliv.

Disse prosjektene skal gjennomføres i planperioden:

Skippergata skal gjøres mer attraktiv for byliv. Type trafikk i gata avgjøres ved evaluering av prøveprosjekt.

Potensiale for ny utforming av gata er avhengig av type og mengde trafikk. Dette utredes i en egen evalueringsrapport etter at Skippergata var stengt for gjennomgangstrafikk utenom buss en periode høsten 2019 og under prøveprosjektet sommeren 2021. Det vises til egen evalueringsrapport (under utarbeidelse).

Skippergata har mye biltrafikk, kollektivtransport og svært mange gående. Gata har tre kjørefelt i dag. Det er ikke godt tilrettelagt for trafikksikker kryssing, samtidig som det er et viktig overgangspunkt mellom busser. Skippergata har et potensial for byliv både ut fra gatemiljø, virksomheter, historie og beliggenhet. Gata kunne vært mer attraktiv for gående og opphold med to kjørefelt og mer plass på fortau, og/eller med mindre trafikkbelastning.

Strandgata som gågate og del av et sammenhengende gågatenett fra Skansen til Strandtorget via Storgata, og kryssing av Kirkeparken.

Potensialet for byliv er stort, og allerede delvis tatt i bruk. Adkomst til eiendommer, herunder Strandgatakvarteret som er brukt til parkering i dag må vurderes.

Prøveprosjekt med toveis buss i Storgata-Kirkegata er premiss for gågate i Strandgata. Foreløpig vurdering er at Strandgata er for smal for gågate kombinert med buss. For toveis buss i Storgata – Kirkegata kreves det utprøving og evaluering. Det skal vurderes nærmere om krysset Storgata-Kirkegata kan legges til rette for busstrafikk i begge retninger. Det gir to muligheter:

- Forutsigbar rutetrasé for publikum der rutebusstilbudet er samlet i Storgata-Kirkegata.
- Strandgata kan omdannes til gate med økt prioritering for gående og syklende, som en forlengning av gågata via Kirkeparken sydover til Strandtorget.

Observasjon og registrering ved tidligere stenging tyder på trafikken fortsatt flyter fint i Storgata-Kirkegata, men det er behov for en grundigere analyse av trafikksikkerheten.

Cora Sandels gate er vurdert å kunne gjennomføres som gågate uten prøveprosjekt, se 5.4.1.

7.2.4. Følgeprosjekt 4: Prinsipper for bylogistikk - bymessig varelevering og avfallshåndtering

Det er behov for å samle krav til varelevering og renovasjonsløsninger i bygninger/kvartaler, prinsipper og ev. konkrete løsninger for oppstillingsplasser i gatenett samt regulering i vedtekter, til en samla strategi for bylogistikk i Tromsø sentrum.

Varelevering i sentrum styres gjennom flere lovverk og planleggingsprosesser.

Det stilles krav til varelevering for nye prosjekter, der det ideelt sett burde kreves innebygde løsninger slik at både varehåndtering skjer tørt og skadefritt, og leverandørene sikres godt arbeidsmiljø.

Situasjon i gatenettet er knyttet til adkomster og biloppstilling som ikke må komme i konflikt med kollektivtraséer eller sikkerhet for myke trafikanter. Vedtekter styrer tidsregulering, størrelse på kjøretøy og antall kjøretøy. Det oppfordres til en revisjon av kommunale vedtekter knyttet til vareleveranse i sentrumsområdet. Et særskilt fokus bør rettes mot når på dagen varelevering kan foregå og med hvilke

begrensninger, blant annet i form av kjøretøy, plassering av kjøretøy og forhold til bruk av byrom. Momenter i merknad 55 fra LUKS (Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter) legges til grunn for følgeprosjektets tematikk.

En bør også vurdere enda større grad av omlasting til mindre biler, evt samordning mellom ulike transportører, før levering i sentrum. En ny utfordring er selskaper for hjemlevering, som for eksempel Foodora, som ikke bruker uniformerte biler eller utdannede sjåfører.

Renovasjon henger sammen med varelevering, med mange av de samme utfordringene mht trafikk, tidspress mm. I tillegg kommer utfordring med rotter, måser og andre dyr/fugler. Det er behov for lukka og innebygde anlegg. Dette kan løses fra prosjekt til prosjekt, og internt i hvert kvartal. Samordning etter en overordna plan er kanskje ikke realistisk.

Berørte gård- og grunneiere må involveres i planlegging, sammen med bl.a. Tromsø sentrums as og LUKS.

7.2.5. Følgeprosjekt 5: Belysningsstrategi

Det er behov for å se nærmere på hvordan vi bruker den ordinære gatebelysningen i sammenheng med den estetiske belysningen og samle dette i en belysningsstrategi. Belysningsstrategien skal se nærmere på belysningsnormer for hele Tromsø sentrum, blant annet veg-, gate- og torg belysning m.m. Strategien skal være veiledende for valg av belysning i alle fremtidige sentrumsprosjekter, både regulering, byggesaker og andre fysiske tiltak. Belysningsstrategien knyttes sammen med den til enhver tid godkjent kommunalteknisk norm.

Det skal også vurderes om det skal utarbeides en egen belysningsplan for å forsterke identitet og særlig dyrke mørketida, langs kaipromenaden og øvrige by- og gaterom. Berørte gård- og grunneiere må involveres i planlegging.

7.2.6. Følgeprosjekt 6: Skiltveileder for fasadeskilting

Skilting i Tromsø sentrum oppleves som rotete og uten oppfølging. Det er behov for en ny skiltveileder som gir retningslinjer for hva som tillates i sentrumsområder. Skilting, særlig i bevaringsverdige områder, må være i tråd med skiltveilederen. Berørte gård- og grunneiere må involveres i planlegging.

7.2.7. Følgeprosjekt 7: Skiltplan

Trafikkskiltingen i Tromsø sentrum er noe mangelfull, og bakgrunnen er bl.a. manglende mulighet til å henge opp skilt fra fasader. Dette gjør det krevende å finne riktig veg, samt plassering i kjørefelt, i sentrum for kjørende. Det har tidligere vært arbeidet med dette, og arbeidet bør gjenopptas.

Samtidig kan en del av Tromsømarka-skiltingen settes inn i sentrum og peke ut veiene til Marka, Bukta mm.

Administrative oppgaver

7.2.8. Følgeprosjekt 8: Samla vurdering av eksisterende grunnundersøkelser

Gjeldende grunnundersøkelser i sentrum bør samles og underlegges en samlet vurdering iht merknad fra NVE og Statsforvalter. Bør gjennomføres under offentlig ettersyn.

7.2.9. Følgeprosjekt 9: Samordning Sentrum sør (Fylkeskvartalet og Sørbyen)

Planforslaget stiller krav om felles plan for Fylkeskvartalet og Sørbyen.

En felles plan vil gi kommunen mulighet til å sikre at teknisk og samfunnskritisk infrastruktur er på plass i en tidlig fase, dimensjonert og egnet for høy arealutnyttelse som også bidrar til en samordnet transportplanlegging.

Der kommunen har tidligere opplevd motstand mot områderegulering, er eiendomsforhold enklere i disse områdene, og legger bedre til rette for gode samarbeidsprosjekter for å kunne oppnå visjonen i dette planforslaget.

Se områdevis beskrivelse, kapittel 4.5.3. Premissene for arbeidet med felles plan er:

- **Roller:** kommunen setter rammer, forslagsstiller utvikler, leverer underlag og utredninger. Forutsigbar ressurstilgang og økonomi
- **Styring:** Felles offentlig-privat styringsgruppe der alle grunneiere i området er representert sammen med aktuelle enheter i Tromsø kommune, herunder Byplan, VA, eiendom og stab for samfunnsutvikling. Må ledes fra direktørnivå i kommunen.
- **Verkøy:** Må være et strategisk planverktøy i første fase, koblet tett til visjonen for området.
- **Visjonen for området må utvikles tidlig:** All erfaring fra strategisk planlegging tilsier at det er viktig å bruke nok tid på felles visjon.
 - o Sørbyen skal utvikles som innovasjonsdistrikt, med stor andel næring/tjenesteyting, kultur og boliger. Et forbilde er Vulkanområdet i Oslo.
 - o Fylkeskvartalet utvikles som urbant nabolag med stor andel boliger, men med aktivt bygulv og innslag av næring, barnehage og tjenesteyting i form av offentlig forvaltning.
- **Tema som skal avklares i felles plan** er listet i kap 4.5.3 (ikke uttømmende). Noen viktige tema er:
 - o Arealbruk iht visjon med andel næring, tjenesteyting, kultur og boliger
 - o Løsninger for VAO og havnivå, sett opp mot byrom
 - o Utforming av byromsstruktur og bebyggelse, med mål om et attraktivt område
 - o Løsninger av trafikk og parkering, ev. krav om frikjøp opp mot fjellanlegg
 - o Forutsigbar gjennomføringsstrategi, gjerne etter en områdemodell

7.2.10. Følgeprosjekt 10: Utredning, og evt regulering av Gyllenborg skole

Utredning av muligheter for utvidelse, se kapittel 5.1.4.

7.2.11. Følgeprosjekt 11: Arkitekturstrategi

En konkret arkitekturstrategi vil støtte både ønsket prosjektutvikling og saksbehandling med gode skjønnsmessige vurderinger. Det skal utarbeides en arkitekturstrategi tilknyttet KPA, der sentrum vil ses i en større sammenheng men også få sin egen omtale.

7.2.12. Følgeprosjekt 12: Oppheving av gjeldende reguleringsplaner

Sentrums har mange lag på lag med gjeldende reguleringsplaner. Dette skaper uklarheter i forvaltningen, og er en viktig årsak til uforutsigbare reguleringsplanprosesser.

Oppheving krever samme prosess og vedtak som å vedta reguleringsplan. Dette arbeidet har en kostnad, men bør prioriteres for å oppnå mer effektivt planarbeid senere.

7.2.13. Følgeprosjekt 12: Samordne Nordbyenplanen med Sentrumsplanen

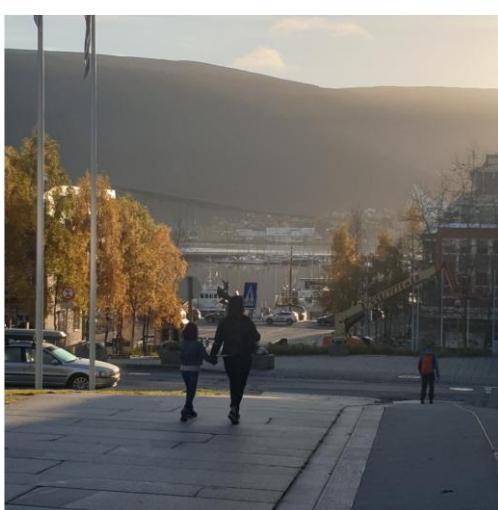
Nordbyen områderegulering er vedtatt i 2019. Den skal revideres og samordnes med Sentrumsplanen. En rekke av bestemmelsene i Nordbyen er videreført i Sentrumsplanen, men med noe endret og presistert tekst. Sentrumsplanen er overordnet Nordbyen, og de noenlunde likelydende bestemmelsene i Nordbyen kan derfor oppheves. Videre viser erfaring at også Nordbyen bør ha sentrumsformål for å skape ønsket byliv, og ha en fleksibel bruk av plan 1. Det er også noen bestemmelser som fungerer dårlig på byggesaksnivå som skal endres samtidig.

Ordliste

- **Arkitektur:** De menneskeskapte fysiske omgivelsene: byrom og bebyggelse, og hvordan disse planlegges og brukes i et bærekraftperspektiv. Se kap 5.2.5 og 5.2.8.
- **Byform:** Den fysiske formen som består av landskap, byrom og bebyggelse. Se kap 5.2.
- **Byromsnettverk:** Det sammenhengende nettverket av grønne byrom som parker og plener, byrom med harde flater som torg og plasser, gater, allmenninger, kaipromenaden, havnene (sjø og land), og større blågrønne strukturer mellom sjø og land. Se kap 5.2.6.
- **Bystruktur/byromstruktur:** Beskriver byrommene (parker, plasser, allmenninger, gater, kaier og havner) som danner byplanen, og styrer plassering av bebyggelsen. Se kap 5.2.6.
- **Bebyggesesstruktur:** Bebyggesesstrukturen beskriver måten flere bygninger er satt sammen i ulike strukturer, som for eksempel lineære strukturer og kvartalsstrukturer, som organiserer den enkelte bygningens henvendelse, adkomst og offentlig/privat side. Se kap 5.2.7.
- **Den produktive byen** er forklart i planprogram for Tromsø sentrum (2018), og betoner byen som en arena for produksjon av varer og kunnskap. Se kap 1.1. Begrepsbruken er også forklart her: <https://www.arkitektnytt.no/tema/urbanisme-3-0-stans-gehlifiseringen>
- **Europeisk byprofil:** Enkel forklaring på at europeiske byer som regel har en gammel kjerne med lavere bebyggelse, og høyere høyder i randområdene. I motsetning til nye verden med nyere byer med høyt «city» i midten. Se kap 5.2.8.
- **Høyhus:** Her omtalt som punkthus med høyde over 32 m. Det tilsvarer c+35 i sjøfronten. Se 5.2.9.
- **Infill i etablert struktur:** endring av eksisterende og etablering av ny bebyggelse i etablert bystruktur som bygger opp under byromstrukturen og etablert bebyggesesstruktur, og tilpasser seg omkringliggende etablert bebyggelse. Se 5.2.5 og 5.2.8.
- **Mobilitet** – er et overordnet begrep for bevegelighet. I sentrumsplan sammenheng dekker begrepet all form for transportformer; inkludert gang, sykkel, kollektiv og bil mm. Se kap 5.4.
- **Nye omdanningsområder:** Områder der både bystruktur, bebyggesesstruktur og bebyggelse kan transformeres. Det er ønskelig at eksisterende bystruktur bevares som utgangspunkt for omdanningen, men det kan også være aktuelt å etablere ny bystruktur dersom det gir bedre kvaliteter. Typiske omdanningsområder er områder som endrer funksjon, hvor nye byrom dannes, og hvor hele eller deler av bygningsmassen erstattes, påbygges eller tilbygges. Eksempel Vervet.
- **Omdanning.** Omdanning er synonymt med transformasjon, som ble brukt som begrep i prinsippsaken våren 2019, og byomforming som også brukes i en del litteratur. Se 5.2.5 og 5.2.8.
- **Omdanning i etablert bystruktur:** ny bebyggelse i etablert bystruktur som bygger opp under byrommene, men kan endre bebyggesesstrukturen, for eksempel ved å fylle kvartaler, og tilpasses etablert bebyggelse på en friere måte enn infill, for eksempel ved høyere høyder. Se 5.2.5 og 5.2.8.
- **Risikoakseptnivå** angir kotehøyde for byggverk, der oversvømmelser over angitte kotehøyde aksepteres som premiss for utbygging. Se kap 5.3.3.

Referanser

- Byplan, Tromsø kommune. (2018). *Planprogram Kommunedelplan for Tromsø sentrum - Sentrumsplan*.
- Byutvikling, Tromsø kommune. (2012). *Sentrumsløftet for Tromsø*.
- Byutvikling, Tromsø kommune. (2016). *Strategi for uterom 2016-2030*.
- Byutvikling, Tromsø kommune . (2007). *Kommunedelplan for Tromsø sentrum - Sentrumsplanen*.
- Det kongelige kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016-2017). *Meld.St. 18 Bærekraftige byer og sterke distrikt*. KMD.
- Gehl, J. (2003). *Livet mellom husene*.
- Kommunal og regiondepartementet og Miljøverndepartementet. (u.d.). *Faglig Råd for Bærekraftig byutvikling*.
- Kristiansand kommune. (2014). *Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 2011-2022*. Vedtatt i bystyret.
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven), LOV-2008-06-27-71 (Kommunal- og moderniseringsdpt 06 27, 2008).
- Miljøverndepartementet. (2013). *Den moderne bærekraftige byen*. Miljøverndepartementet.
- Millstein, M., & Hofstad, H. (2017). *Fortetting og folkehelse - hvilke folkehelsekonsekvenser har den kompakte byen*. NIBR By- og regionforskningsinstituttet.
- Oslo kommune - Bybåndssamarbeidet i Oslo og Akershus. (u.d.). *Fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet - Oppfølging av regional plan for areal og transport i oslo og akershus*. WSP.
- Rambøll. (2019). *Slik skaper vi bedre byer - innbyggerundersøkelse, resultater og anbefalinger*. Rambøll.
- Skogheim, R., & Ruud, M. E. (2018). *Vitalisering av Sentrum*. NIBR By- og regionforskningsinstituttet, Høgskolen i Oslo og Akershus.
- Stavanger kommune. (PLA 129K - Stavanger bystyre 11.03.2019). *Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034*.
- TENK Tromsø. (2016-2030). *Hovedrapport Transportnett Tromsø - Grunnlag for søknad om bymiljøavtale*. Tromsø kommune, Troms fylkeskommune, Statens vegvesen.
- Toftdahl, H., Haavardsholm, O., & Bjerkemann, I. L. (2019). *Omsetningsutvikling i varehandel og tjenesteyting i et utvalg norske byer for perioden 2008-2017*. VISTA Analyse Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.
- Troms fylkeskommune. (2016). *Regional plan for handel og service i Troms 2016-2025*. Troms fylkeskommune.
- Tromsø kommune. (2015-2018). *Boligpolitisk handlingsplan*.
- Tromsø kommune. (2019). *Reiselivsstrategi for Tromsø kommune*. Tromsø kommune.
- Tromsø kommune. (Vedtatt i kommunestyret 15.06.2016). *Planstrategi 2016-2019*.



Figur 99 Høstdag på tur til sentrum. Foto Heidi Bjørn, Tromsø kommune.



Figur 100 Sola kommer tilbake! Slutten av januar 2021, Storgatbakken. Foto Heidi Bjørn, Tromsø kommune.