



En mulig innfillsituasjon i Dr. Wessels gate.



## ANALYSER

### Å VIDEREUTVIKLE OG STYRKE BYENS OMDØMME

#### HVORDAN KAN VI VIDEREUTVIKLE OG STYRKE BYENS OMDØMME?

For å styrke og videreutvikle Kirkenes sitt omdømme må vi først se på hvilke kvaliteter byen har. Disse er både knyttet til selve sentrum og til kommunen. Kvaliteter som Kirkenes har i dag er:

- Fjorden
- Krabbe- og fiskeindustrien
- Nærhet til naturen
- Nordlyset
- Mørketid og midnattsol
- Gjenreisningsby
- Ikoniske praktbygg
- Andersgrotta
- Boligbebyggelse og sentrumsbebyggelsen
- Grenseby
- Gågate
- Maritim

#### HVILKE AV KVALITETENE KAN KIRKENES SKAPE ET OMDØMME AV?

Flere av de kvalitetene som nevnes er ikke bare spesielle for Kirkenes, slik som gågata, mørketid og nordlyset. Ut ifra de kvalitetene som vi har sett at Kirkenes har er det bare noen få som Kirkenes kan skape en merkevare av, og som kan være med å styrke identiteten og profilen til byen.

1. Gjenreisningsbyen
2. Gruvesamfunnet
3. Beliggenheten
  - verdens ende
  - grenseby
  - maritim industri
  - naturbaserte opplevelser

Det er interessant å se at flere av aktivitetene som man kan gjøre i Kirkenes er gratis. Dette er noe som er veldig bra. Samtidig ser vi også at det er en motpol hvor veldig mange av aktivitetene ligger utenfor sentrum, er bilbasert og koster mye penger per person. Det er ingen mellomting. Samtidig som å styrke byens omdømme mener vi det er rett og viktig å satse på et omdømme som kan gi Kirkenes en økonomisk gevinst og skape arbeidsplasser. De tre punktene over stiller ulikt i forbindelse med en slik tilnærming. Derfor må vi se på hvilke av de tre punktene ovenfor som har potensiale for å videreutvikle Kirkenes sitt omdømme og samtidig skape arbeidsplasser og kapital.



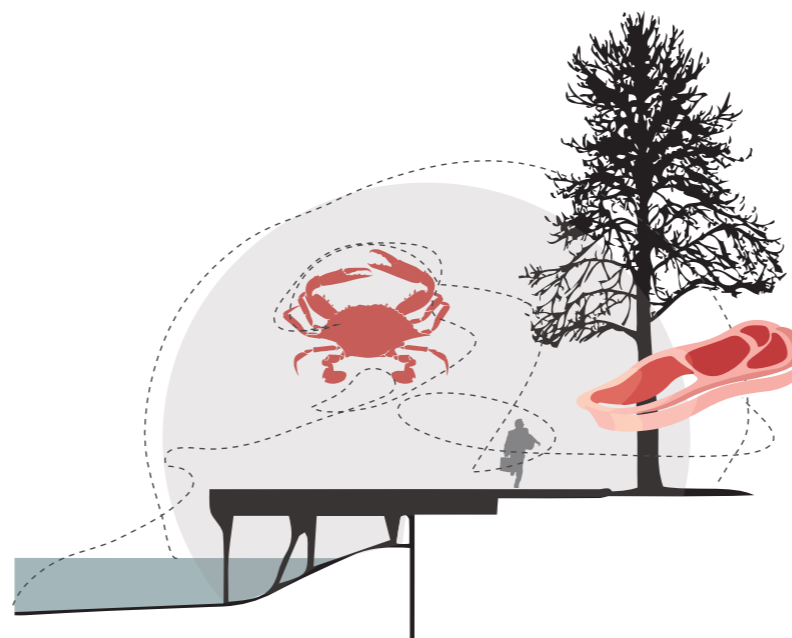
#### GJENREISNINGSBY

Dette er en viktig del av Kirkenes og byens historie samtidig som det er viktig for befolkningen. Den er svært synlig i byen med 50-talls arkitekturen og bolighusene på «myra». Allikevel ser vi at det ikke er noen særlig økonomisk gevinst å hente ut fra dette, og det vil heller ikke kunne skape en vesentlig andel arbeidsplasser.



#### GRUVESAMFUNNET

Gruvesamfunnet er også viktig da det la grunnlag for byen, og er en sterk påle i den historiske konteksten. En stor andel av Kirkenes sin befolkning har arbeidet i gruvene, og til den dag i dag er deres daglige rutiner sterkt preget av hverdagen som ble skapt som følge av gruvedriften. Derfor identifiserer en stor del av befolkningen seg med gruvesamfunnet. Det er imidlertid for tiden stor usikkerhet knyttet til gruvedriften, og dette bestemmes i stor grad av dagens malmpris. På lang sikt kan man gjøre gruvene til en turistattraksjon, men også dette vil føre til få arbeidsplasser og lite kapital.



#### BELIGGENHET

Byens nordlige beliggenhet er viktig, og med dette følger enden av E6, grensebyen, den maritime industrien og nærheten til naturen.

Grensebyen har hatt et godt utbytte siden mange russere har kommet til Kirkenes å handle. Idag er det dårligere tider, og andelen russere som kommer over grensa er mindre.

Den maritime industrien er viktig, og godt synlig idag. Både KIMEK og russerbåtene setter sitt preg på havneområdet. I de kommende årene vil den arktiske korridoren bli mye viktigere siden den er en distansesparende korridor melleom øst og vest, og dette har en stor betydning for Kirkenes.

God nærhet til naturen skaper gode muligheter for å utvikle de naturbaserte opplevelsene. Hovedandelen av disse aktivitetene ligger utenfor byen og koster mye penger. Vi ønsker er at flere av aktivitetene som er knyttet til naturen skal kobles til sentrum. Idag kan man blant annet se nordlyset fra sentrum, dra på krabbefiske og nyte utsikten ut i fjordgapet hvor vannet møter naturen og det flotte landskapet. Dette kan trekke folk både sommer og vinter, men forbindelsene og mulighetene er ikke godt reklamert eller synliggjort idag. Krabbefiske er en gyllen mulighet å videreutvikle hvor både arbeidsplasser og kapital er mulig. Ved å synliggjøre ressursene og de lokale råvarene kan Kirkenes skape et omdømme og flere arbeidsplasser. Dette kan gjøres ved å ha salgsboder med varene ved fjorden eller på torget. Eventuelt kan det startes opp en butikk som selger sesongens råvarer.

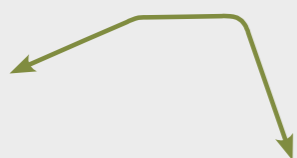
For å oppsummere vil vi trekke frem at vi ønsker å styrke byens omdømme samtidig som det bør gi noe tilbake til Kirkenes, både i form av arbeidsplasser og en økonomisk gevinst. Fra vårt synspunkt mener vi at det er beliggenheten som er den beste måten å styrke omdømme til byen på. Dette fordi beliggenheten har flere positive sider med mye potensiale som byen kan dra nytte av og utvikle. Ikke bare blir det et viktig knutepunkt i forbindelse med den nye arktiske korridoren, men også med sin sentrale plassering med grense til både Russland og Finland. Den nordlige beliggenheten trekker også mange turister, en næring det er knyttet mye kapital til. Med grunnlag i dette mener vi at Kirkenes bør satse på kvaliteter knyttet til beliggenheten for å styrke sitt omdømme.



## ANALYSESAMMENDRAG

### TRYGGHET

Forstått som: legge bedre tilrette for gående og syklende, minske bilens innpass og utfoldelsesmulighet.



#### OPPGRADERT GATESTREKK

- Mindre utflytende parkeringsområder.
- Visuell lesbar by- og gatestruktur mellom by og fjord.
- Endring av brukerforhold skaper en mer lesbar situasjon for gående og syklende.
- Trygg forflytning for myke trafikanter.



#### ANLEGGELSE AV ALMENNING

- Sterkere tverrforbindelse mellom by og fjord.
- Forlengelse av et potensielt vitalt byområde.
- Rekreasjons- og forflytningsfunksjon.

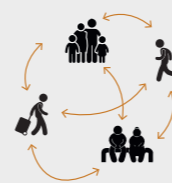


#### REN GANG- OG SYKKELVEI FORBINDELSE

- Et sentrum på de myke trafikantenes premisser.
- Trygg og sterk forbindelse mellom boligområdene, viktige sosiale offentlige rom, byfunksjoner og fjorden.
- En forbindelse som inviterer dagens inaktive trafikanter til aktivitet og bevegelse.

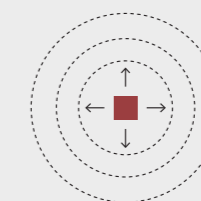
### TILTREKNINGSKREFTER

Forstått som: liv i byen for alle gjennom hele året.



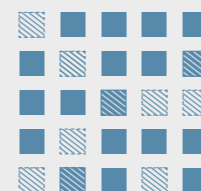
#### JOBBE, LEVE, BO

- Tilrettelegge for alle brukergrupper innenfor sentrumskjernen.
- Nærhet til arbeid, skole og fritidsaktiviteter.
- Ikke-kommersielle møteplasser for å skape samhold.
- Årsbasert kulturtilbud.
- Flytte anløpskaia for Hurtigruten til Lønboms plass.



#### TORGET SOM TYNGDEPUNKT FOR BYLIV

- Konkurrans- og levedyktig torg og gågate.
- Nisje-rettet profil med lenger åpningstid enn i dag.
- Planlegging for bedre mikroklima.



#### ØKE TETTHET AV BEBYGGELSE INNENFOR KJERNEN

- Kompakt sentrum med blandede funksjoner.
- Stramme opp gateløp og senke bilens fart.
- Dekke det fremtidige boligbehovet.
- Boliger i flere størrelses- og prisklasser.
- Fasilitere spontane møter, generell interaksjon og økt byliv.

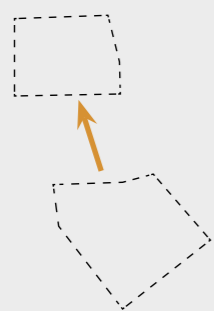


#### TETT/LAV OG BLANDET NY BEBYGGELSE

- Nybygg i tre-fem etasjer m/ skråtak eller inntrukket toppetasje.
- Innsyn, handel og/eller service i første etasje.
- Rom for boliger og aktiviteter til ulik tid i resten av etasjene.
- Kontorfellesskap som kan brukes av andre brukere på kveldstid.

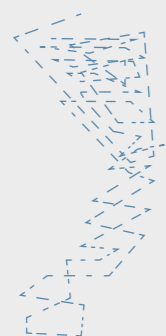
## TILGJENGELIGHET

Forstått som: å forbinde fjorden, gågata og torget.



### NY PLASSERING FOR TORG

- Sterkere forbindelse mellom byen og fjorden.
- Bedre visuell lesbarhet mellom torg og gågate.
- Ny torgplassering som komplement og motvekt til AMFI.
- Ny torgplassering for å skape en "superstruktur" mellom byen og fjorden.



### STYRKE ALLMENNINGEN SOM FORBINDELSE

- Ny torgplassering øker ytterligere allmenningens funksjon som forbindelse mellom byen og fjorden.
- En allmenning som innlemmer eksisterende Kirkepark i ett byrom øker opplevelsen av superstrukturen og en mer enhetlig og lesbar by.



### BEDRE TILGJENGELIGHET TIL SJØFRONT

- Tydeligere visuell forbindelse mellom by og fjord.
- Økt fysisk tilgang ned til, og langs med, sjøfronten.

## TILHØRIGHET

Forstått som: markedsføring av Kirkenes i lys av den historiske konteksten.



### FORSKJØNNE I LYS AV HISTORISK KONTEKST

- Gi ikoniske praktbygg en rettmessig plass i fremtidig byarkitektur.
- Markedsføre Kirkenes i lys av det rustikke og industrielle preget.
- Fremheve gjenreisningsarkitekturen gjennom "moderne" arkitektur.
- Fremme Kirkenes som "fellesdistrikt" med innslag av språk, kulturer og attraksjoner fra naboland.



### OMDØMMEBYGGING

- Multinasjonale Kirkenes.
- Arktisk knutepunkt.
- Generering av arbeidsplasser og økonomisk gevinst.



## BYPLAN

Overordnede prinsipper

Utvikling i  
et tidsperspektiv

## DETALJERING



## INTRODUKSJON

### FRA GREP TIL UTFORMING



#### KAPITTELINTRODUKSJON OG INNDELING

I analysedelen kom vi frem til hvordan både de fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetningene kan forbedres slik at kommunens visjoner og mål kan forvandles om til fysiske grep i byen. Det er nødvendig at disse forutsetningene er satt før vi kan detaljere byrommene vi mener vil bidra til et tryggere, mer tiltrekningskraftig og bedre tilgjengelig Kirkenes sentrum som tilrettelegger for økt tilhørighetsfølelse gjennom å styrke forbindelsen mellom byen og fjorden.

Endringene vi planlegger for krever at vi ser grepene i et realistisk tidsperspektiv. Med dette i bakhodet har vi jobbet ut fra et tidsperspektiv på 50 år med en gradvis utvikling.

I denne delen av oppgaven vil vi ta tak i grepene vi kom frem til i analysedelen og konkret vise hvordan de kan bli utført i Kirkenes. For å vise dette har vi delt kapittelet i en overordnet og en detaljert del. Den første delen tar for seg en byplan som viser utviklingen over tid. Her har vi jobbet på et overordnet nivå med prinsipper for hele gatenettet. I del to tar vi et dypdykk ned i tre av sonene vi har jobbet med, og legger frem planer for mulig utforming.

Vi har først og fremst jobbet med forbindelsen byen og fjorden og dermed er det dette strekket vi har valgt å detaljere. Det er imidlertid viktig å huske på at alle delene i byen henger sammen med hverandre. Det har derfor vært nødvendig for oss å ikke bare jobbe med den konkrete forbindelsen mellom byen og fjorden, men også hvordan dette vil gi ringvirkninger til hele byens gatenett. Av den grunn har vi jobbet med prinsipper for hele gatenettet i Kirkenes for å utforske hvordan gatenettet kan utvikles til en helhetlig og frydefull opplevelse med en lesbar og logisk oppbygging.



## HVOR KOMMER DE ULIKE GREPENE TIL UTTRYKK?



### BYPLAN

#### TRYGGHET

- Mindre utflytende parkeringsområder.
- Visuelt lesbar by- og gatestruktur mellom by og fjord.
- Endring av brukerforhold skaper en mer lesbar situasjon for gående og syklende.
- Trygg forflytning for myke trafikanter.
- Sterkere tverrforbindelse mellom by og fjord.
- Forlengelse av et potensielt vitalt byområde.
- Rekreasjon og forflytningsfunksjoner.
- Et sentrum på de myke trafikantenes premisser.
- Trygg og sterk forbindelse mellom boligområder, viktige, sosiale offentlige rom, byfunksjoner og fjorden.
- En forbindelse som inviterer dagens inaktive trafikanter til aktivitet og bevegelse.

#### TILTREKNINGSKREFTER

- Tilrettelegge for alle brukergrupper innenfor sentrumskjernen.
- Nærhet til arbeid, skole og fritidsaktiviteter.
- Ikke- kommersielle møteplasser for å skape samhold.
- Flytte anløpskaia for Hurtigruta til Lønboms plass.
- Kompakt sentrum med blandede funksjoner.
- Stramme opp gateløp og senke bilens fart.
- Dekke det fremtidige boligbehovet.
- Boliger i flere størrelses- og prisklasser.
- Fasilere spontane møter, generell interaksjon og økt byliv.

- Konkurrans- og levedyktig torg og gågate.
- Nisje- rettet profil med lengre åpningstid enn i dag.
- Planlegging for bedre mikroklima.
- Nybygg i tre- fem etasjer med skråtak eller intrukket toppetasje.
- Innsyn, handel og/ eller service i første etasje.
- Rom for boliger og aktiviteter til ulik tid i resten av etasjene.
- Kontorfelleskap som kan brukes av andre brukere på kveldtid.

#### TILJENGELIGHET

- Sterkere forbindelse mellom byen og fjorden.
- Bedre visuell lesbarhet mellom torg og gågata.
- Ny torgplassering som komplement og motvekt til AMFI.
- Ny torgplassering for å skape en "superstruktur" mellom byen og fjorden.
- Gi ikoniske praktbygg en rettmessig plass i fremtidig byarkitektur.

#### TILHØRIGHET

- Markedsføre Kirkenes i lys av det rustikke og industrielle preget.
- Multinasjonale Kirkenes.
- Arktisk knutepunkt
- Generering av arbeidsplasser og økonomisk gevinst.



### DETALJERING

#### TRYGGHET

- Visuell lesbar by- og gatestruktur mellom by og fjord.
- Trygg forflytning for myke trafikanter.
- Sterkere tverrforbindelse mellom by og fjord.
- Forlengelse av et potensielt vitalt byområde.
- Rekreasjon og forflytningsfunksjoner.
- Et sentrum for de myke trafikantenes premisser.
- Trygg og sterk forbindelse mellom boligområder, viktige sosiale offentlige rom, byfunksjoner og fjorden.
- En forbindelse som inviterer dagens inaktive trafikanter til aktivitet og bevegelse.

#### TILTREKNINGSKREFTER

- Ikke- kommersielle møteplasser for å skape samhold.
- Årsbasert kulturtilbud.
- Nisje- rettet profil med lengre åpningstid enn i dag.
- Planlegge for bedre mikroklima.

#### TILJENGELIGHET

- Sterkere forbindelse mellom byen og fjorden.
- Bedre visuell lesbarhet mellom torg og gågate.
- Ny torgplassering som komplement og motvekt til AMFI.
- Ny torgplassering for å skape en ny "superstruktur" mellom byen og fjorden.

- Ny torgplassering øker ytterligere allmenningens funksjon som forbindelse mellom byen og fjorden.
- En allmenning som innlemmer eksisterende Kirkepark i ett byrom øker opplevelsen av superstrukturen og en mer enhetlig og lesbar by.
- Tydeligere visuell forbindelse mellom by og fjord.
- Økt fysisk tilgang ned til, og langs sjøfronten.

#### TILHØRIGHET

- Gi ikoniske praktbygg en rettmessig plass i fremtidig byarkitektur.
- Mulignasjonale Kirkenes.
- Fremheve gjenreisningsarkitekturen gjennom "moderne" arkitektur.
- Fremme Kirkenes som "fellesdistrikt" med innslag av språk, kulturer og attraksjoner fra naboland.



## UTVIKLINGSPRINSIPPER

### FORTETTING

Hva er mulig utvikling av Kirkenes sentrum og bykjernen i fremtiden? Vi ønsker å se på potensielle løsninger og har derfor sett på struktureringen av Kirkenes bykjerne 50 år fram i tid. Vi ser for oss et tettere sentrum der funksjonene i bygningene gjør gatene mer livlige til flere tider av døgnet, men samtidig har sitt særpreg. Dette betyr i all hovedsak at gatene har ulike kvaliteter og uttrykk. De myke trafikantene skal føle seg prioriterte i bygatene og tilgjengeligheten til sjøfronten fra boligområdene er blant annet sikret gjennom en gang- og sykkelforbindelse.

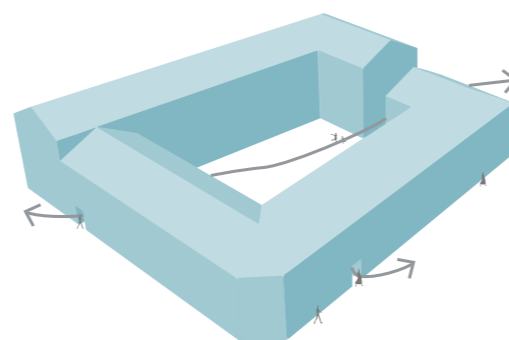
De ulike typene av fortetting, funksjonsutvikling, gatehierarki og grønnstruktur kaller vi utviklingsprinsipper. Disse blir presentert på dette og neste oppslag. Deretter vil vi vise utviklingen over tid innenfor de ulike kategoriene.

#### FORTETTING

Kirkenes både vil og bør ta imot en del av kommunens befolkningsøkning fremover. Dette vil gi en mer kompakt by, men også et livligere sentrum. Vi foreslår fortetting både i sentrumsgatene og i tilgrensende områder. Ny bebyggelse i sentrum vil bidra til en bedre definering av gaterommene enn i dag, så lenge skalaen tilpasses dagens situasjon. Skalaen må tilpasses den enkelte gate og vil derfor variere.

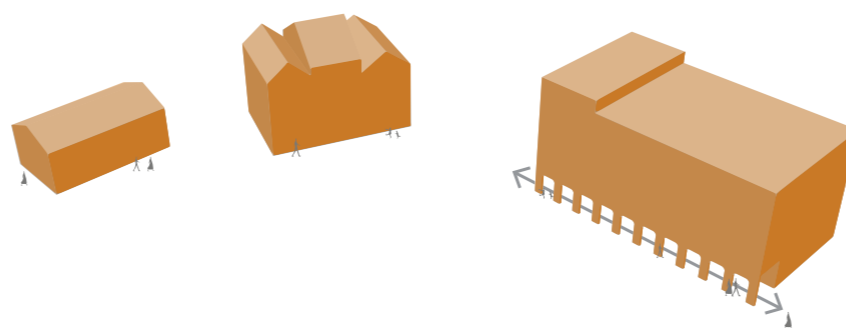
Vi har følgende fire prinsipper for fortetting i Kirkenes sentrum. Fargen angir hvilket prinsipp som gjelder på diagrammene side 112-113.

- Atriumsbebyggelse
- Infill i byen og langs Bryggegata
- Boligbebyggelse i skråning langs Meieribakken
- Naustbebyggelse



#### ATRIUMBEBYGGELSE

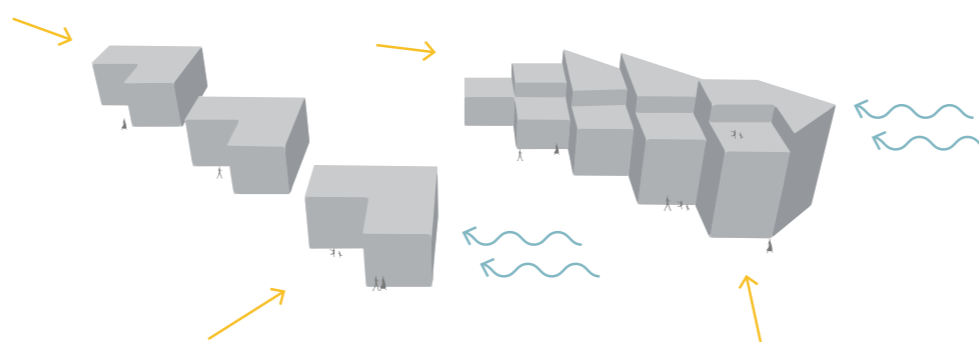
Atriumsbebyggelse er valgt som uttrykk der hele kvartal som stort sett skal brukes til boliger fylles ut i sentrumskjernen. Dette gjør at bygningene forholder seg til veien og at man får halvprivate oppholdsrom i midten. Høyden på bygningene vil være 2-4 etasjer med skrå tak slik at solen slipper ned i bygårdsrommet. Bebyggelsen kan være delt i mindre deler eller ha åpne portrom slik at fotgjengere kan bevege seg gjennom kvartalet.



#### INFILL I BYEN OG LANGS BRYGGEGATA

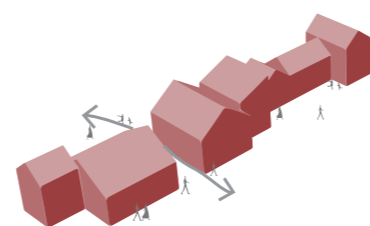
I sentrumskjernen er det flere steder man kan tenke seg å fortette mellom to bygninger, eller mellom bygning og gate for å øke tettheten i byen. Utformingen vil variere med tanke på plass og høyde på bygninger rundt (se de to figurene lengst til venstre). Formen på bygningene skal minne om eksisterende gjenreisningsarkitektur, men selve uttrykket på fasadene kan være mer moderne for å stå i kontrast. I kjernen vil det være mindre bygninger med 2-4 etasjer.

Ned mot fjorden kan man øke volumet ved å utvide flaten og bygningshøyden (figur lengst til høyre). Ved å konstruere bygg sør for rådhuset og trekke disse inn i terrenget, vil man unngå uttrykket av voldsomme bygg i sentrumskjernen og samtidig tilgjengeliggjøre takene for allmennheten. Her er det også mulig å trekke inn nedre etasje mot Bryggegata slik at man kan bevege seg i en arkade for å skjermes mot hardt vær.



#### BOLIGBEBYGGELSE I SKRÅNING LANGS MEIERIBAKKEN

Mot eneboligbebyggelsen øst for sentrumskjernen kan man tenke at dagens bygninger vil erstattes med bygninger som er mer arealeffektive i fremtiden. Langs Meieribakken vil man kunne bygge seg opp i terrasser, enten som frittstående bygg (til venstre) eller sammenhengende (til høyre). Disse bygningene vil ha hovedfunksjon som bolig. For å tilrettelegge for opphold vinkles terrassene slik at det skjermes mot vind (blå strek) og åpnes for sol på dag og kveld (gul strek, mot sør og vest).



#### NAUSTBEBYGGELSE

Naustbebyggelse er skalamessig den minste bebyggelsen. Denne vil oppføres ved sjøfronten og på det nye bytunet. Denne bebyggelsen møter turistene som ankommer Kirkenes fra vannet, og er små bygninger i en til to etasjer som danner små intime rom langs den nye Bryggegata. Noen steder danner naustene en sammenhengende rekke, andre steder skapes det smale smug mellom byggene. Slik beholder vi utsikten til fjorden og styrker opplevelsen av en offentlig tilgjengelig sjøfront. På bytunet står bebyggelsen i kontrast til de større omkringliggende bygg og danner mer intime rom i den store bystrukturen.

## UTVIKLINGSPRINSIPPER FUNKSJONER

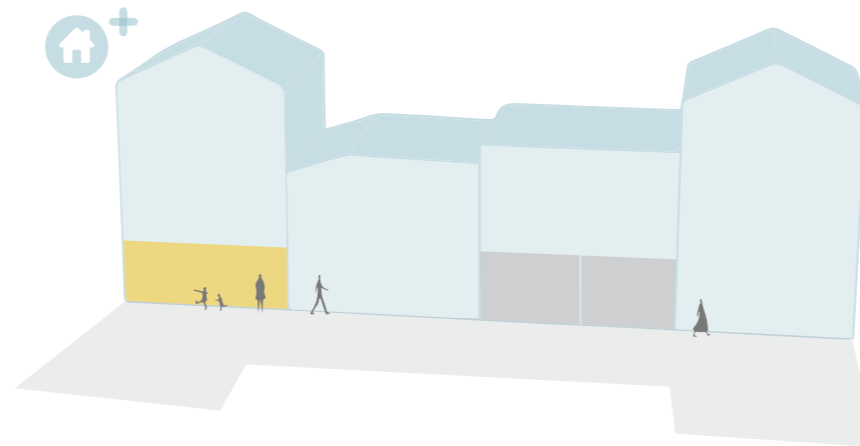
For å hindre at gatene i sentrum fremstår som “øde” etter kontortid er det viktig med en funksjonsblanding. Samtidig ønsker vi at gatene i sentrum skal ha et unikt preg som skiller dem fra de andre gatene, slik at gåopplevelsen er variert. Med utgangspunkt i dette har vi definert fire prinsipper. Prinsippene baserer seg på at alle bygg skal ha én hovedfunksjon med innslag av de andre funksjonene. Til sammen vil disse prinsippene, når de blir angitt i en bysituasjon, skape variasjonen vi er ute etter og sørge for en funksjonsblanding.

Vi har definert følgende fire prinsipper for funksjonssammensetting i Kirkenes sentrum. Fargen angir hvilket prinsipp som gjelder på diagrammene side 112-113.

- Bolig +
- Handel +
- Kontor +
- Turist +

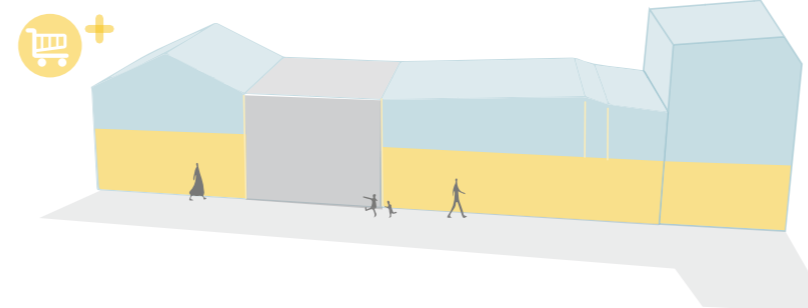
De ulike ulike prinsippene defineres av disse funksjonene:

- Funksjon bolig
- Funksjon handel
- Funksjon kontor
- Funksjon x-faktor
- Funksjon turisme



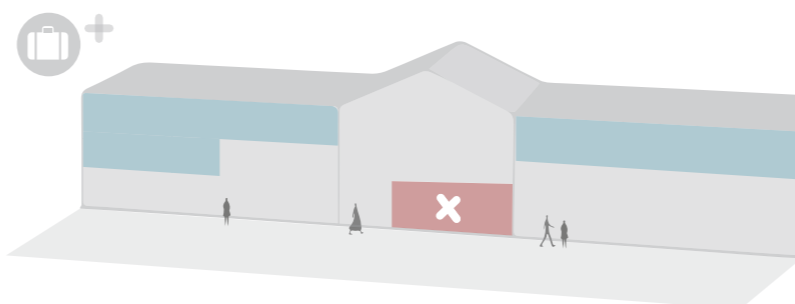
### BOLIG +

Bebyggelse definert som Bolig + vil ha hovedfunksjon som bolig der noen av boligene kan være i første etasje. Inngangene vil da ha en halvprivat sone for de som bor der. Andre steder vil det være forretninger eller kontorer ut mot gaten slik at gatelivet vil være høyere på dagtid enn i rene boligområder. Forretningene vil typisk være et fint tilskudd for de som bor i gata; en nabolagscafé, et bakeri eller en blomsterbutikk.



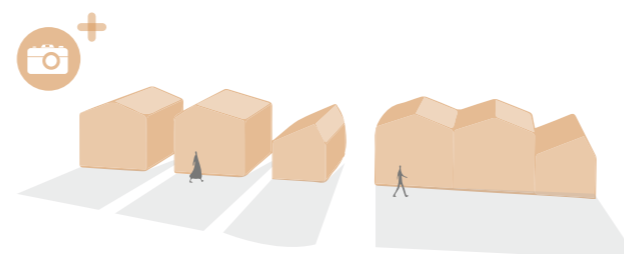
### HANDEL +

Funksjonen Handel + vil si at det skal være aktive fasader i hele første etasje. Dette ser vi typisk i gågata i dag, med detaljhandel og spisesteder. Det kan også være fleksible lokaler, for eksempel et kontorkollektiv med kveldsarrangementer.



### KONTOR +

Kontor + vil si kvartaler med hovedvekt av kontorer i forhold til boliger oppover i etasjene. I tillegg skal slike kvartaler ha en “x-faktor”, noe som holder åpent lenger enn typiske kontorer og som vil bli en destinasjon på kveldstid. Dette kan være et øvingslokale, klubb eller kanskje et galleri.



### TURIST +

Bygninger som kategoriseres som Turist + har turisten som målgruppe. Bygningene vil inneholde forretninger med lokale varer, spisesteder, utleie av friluftstutstyr eller booking av turer til turistattraksjoner i området.



## UTVIKLINGSPRINSIPPER TRAFIKK

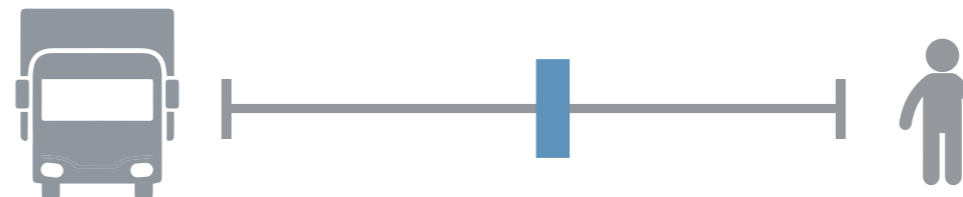
Ved å utforme gatene på ulikt vis kan man dirigere de ulike trafikantene dit man ønsker. Generelt ønsker vi å begrense bilens innpass i sentrumskjernen og gi fotgjengeren større prioritet. Forholdene for bilistene vil blant annet endres på den måten at kjørebanelen strammes inn. Slik skal farten holdes nede.

Vi foreslår et trafikalt hierarki i sentrum, og har i den forbindelse utviklet følgende tre prinsipper. Fargen angir hvilket prinsipp som gjelder på diagrammene side 112-113.

- Gate på de myke trafikantenes premisser
- Bygate
- Gate for gjennomkjøringstrafikk



**GATE PÅ DE MYKE TRAFIKKANTENES PREMISSE**  
Disse gatene prioriterer gående og syklende. Det vil si at tyngre kjøretøy i utgangspunktet ikke skal kjøre her, med unntak av varelevering. Gatene har ikke kanter, men kan ha markering i belegget som viser de ulike sonene for bevegelse og opphold.



**BYGATE**  
Bygatene er kjørbare gater i sentrum med høy prioritet for myke trafikanter. Dette synliggjøres gjennom brede fortau (bredde vil variere), lav fortauskant på 5 cm, smale kjørebaneler (5-6 meter) og fartsgrense på 30 km/t. Kjøring i disse gatene blir gjort mindre attraktivt for bilister og således vil de kanskje velge en annen vei for gjennomkjøring og dermed styrke myke trafikanters rolle og utfoldelse i bygatene.







**GATE FOR GJENNOMKJØRING**  
Gater for gjennomkjøring er ment som hovedgater for biler og tungtransport som skal gjennom sentrum. Disse gatene befinner seg i randsonen av sentrumskjernen. De ulike trafikantene er adskilt i egne felter, men ved å trekke bygningene langs med gatene vil man likevel oppleve gata som en bygate der trafikken holder en fart på maks 40 km/t.

## UTVIKLINGSPRINSIPPER GRØNNSTRUKTUR

Et visuelt sammenhengende grøntdrag fra boligområder til fjorden er viktig for å bedre gåopplevelsen. Grønnstruktur kan defineres ut ifra flere aspekter, som permeable flater/overvannshåndtering, biologisk mangfold eller opplevelsen for mennesket. Vi har valgt å konsentrere oss om det menneskelige aspektet fordi vi ønsker å forbedre gåopplevelsen. Derfor er prinsippene for grønnstruktur definert ut fra vegetasjonsuttrykk, og hvordan vegetasjonen forholder seg til bygningene samt grad av offentlighet. Private grøntområder tas ikke med under prinsippene fordi de forholder seg til eneboliger utenfor vårt område.

Dette gir fire ulike prinsipper for grønnstruktur i sentrum. Fargen angir hvilket prinsipp som gjelder på diagrammene side 112-113.

-  Blå-grønn forbindelse
-  Byromspark
-  Grønne gater og plasser
-  Halvprivate grøntområder



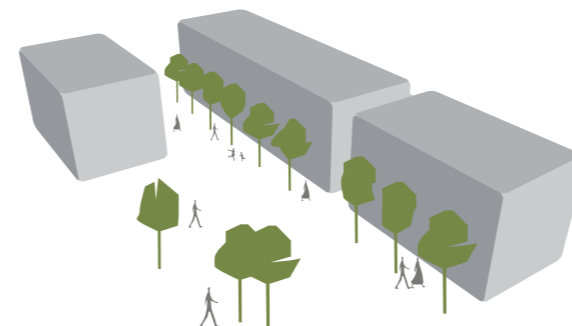
### BLÅ-GRØNN FORBINDELSE

En blå forbindelse defineres som tilgang til fjorden gjennom Bryggegata. Grad av vegetasjon i forhold til harde flater vil variere. Generelt vil det brukes hardfør vegetasjon fremfor trær. Man vil få en variert opplevelse langs sjøen der man noen steder kan komme helt ned til vannet og andre steder beveger seg på brygge eller på en tilbaketrukket sti.



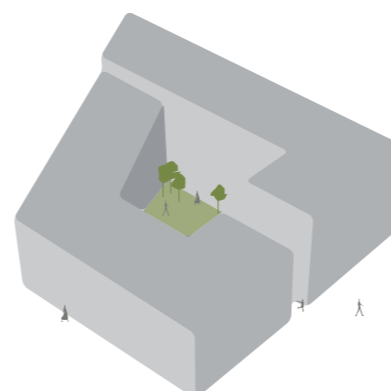
### BYROMSPARK

Byromsparken er et byrom definert av bygninger på flere sider med parkpreg i midten. Ytterst kan byrommet ha gater, men selve byromsparken er kun for myke trafikanter. Det vil være rom for ulike typer opphold og vegetasjon i form av plen, stauder, busker og trær.



### GRØNNE GATER OG Plasser

Med grønne gater og plasser menes frittstående trær eller trekker, samt vegetasjonskasser i byrommene og langs gater. Disse kan være med å forskjønne byen samtidig som de understreker de ulike ferdselsårene og aksene som gjør bykjernen mer lesbar.



### HALVPRIVATE GRØNTOMRÅDER

Halvprivate grøntområder er vegetasjon i bakgårder og ved inngangspartiene til boligene. Disse tas hånd om av de ulike boligeierene eller borettslagene. Likevel setter de sitt grønne preg på byen og er viktig for byens idyll.

# UTVIKLINGSPRINSIPPER

## UTVIKLING AV GATENETTET

### FORTETTING

Fortettingen i Kirkenes sentrum vil skje gradvis over de neste 50 årene. Vi ser for oss at i et femårs-perspektiv er det området nede ved havna som vil bli prioritert. Dette området vil bli bygget ut med en naust- bebyggelse som skaper en ny gate nede ved havneområdet. De fem neste årene vil eksisterende torg bygges igjen med en atriumbebyggelse. I samme perioden vil det bli oppført en ny lav og tett bebyggelse som vil danne et tun nord for samfunnshuset. De påfølgende 40 årene vil det hovedsaklig fortettes og bygges ny boligbebyggelse.

### FUNKSJONER

I likhet med fortettingen vil det også skje en gradvis utvikling av de ulike gatene og funksjonene de innehar. Dagens gågate vil fortsette å ha handel og vil etterhvert forlenges av det nye tunet og videre vestover mot AMFI. Den vil falle under kategorien vi har valgt å kalle Handel+. Turist+ vil i størst grad ligge nede ved havna i den nye Bryggegata. Langs Meieribakken vil det på sikt bli bygget boliger. Det samme gjelder langs Storgata og Kirkegata. Disse gatene vil derfor få en overvekt av Bolig+ funksjoner. Det vil ikke bli noen rene Kontor+ gater. Denne funksjonen vil bli jevnt fordelt i bykjernen.

### TRAFIKK

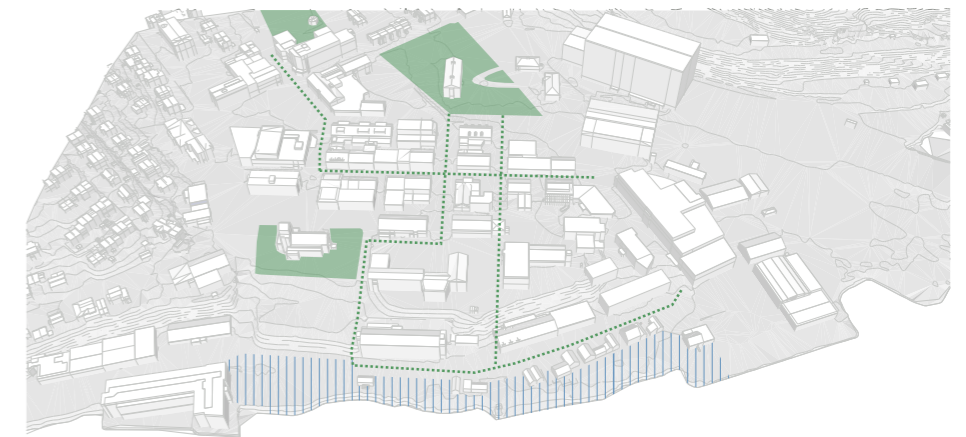
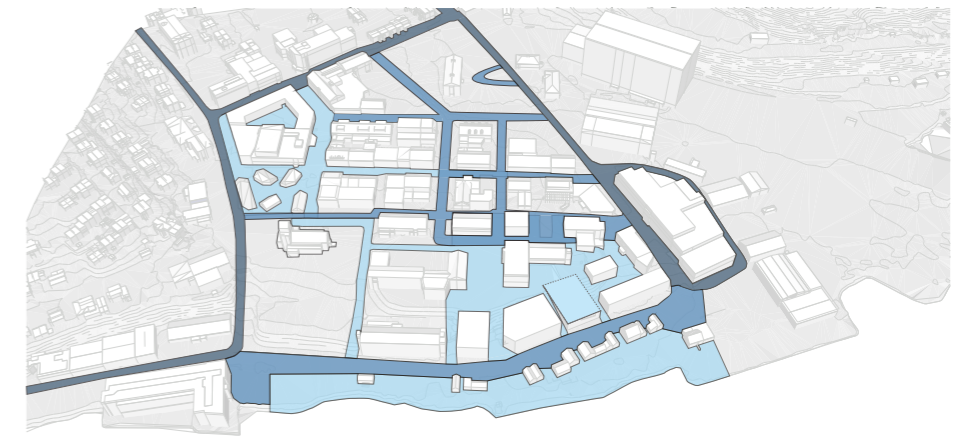
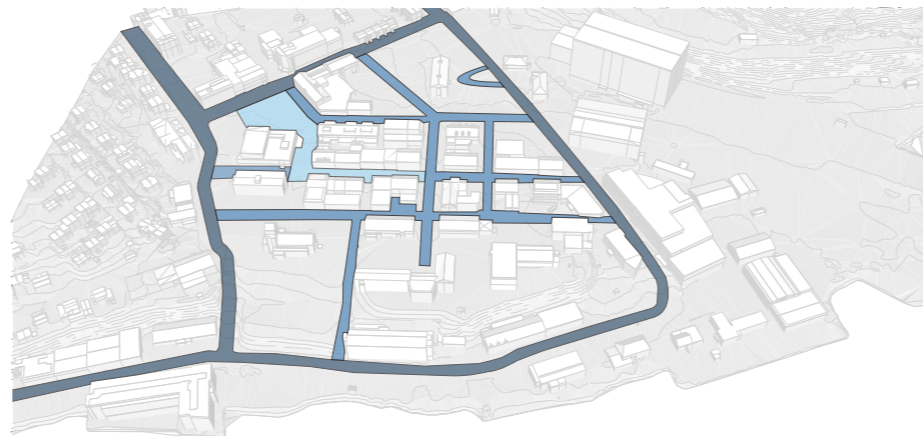
Veinettet vil naturligvis følge utviklingen til funksjonene og fortettingen i bykjernen. Vi ser for oss at de viktigste og største endringen vil skje innen det er gått fem år. Det vil blant annet bli en tydeligere og mer gåvennlig forbindelse mellom Bytunet og den nye Bryggegata. I bykjernen og nede ved havna vil det primært være bygater og gater på de myke trafikantenes premisser. Gater for gjennomkjøring vil bli lagt i randsonen av selve bykjernen.

### BLÅGRØNNE STRUKTUR

Vi ser for oss at det største grønnstruktur-grepet, etableringen av allmenningen, vil skje innen 10 år er gått. Allerede etter fem år bør havneområdet være gjort mer tilgjengelig og dette skaper det vi har kategorisert som en blå forbindelse mot fjorden. I tillegg til de store grepene i grønnstrukturen ønsker vi også å bedre de grønne forbindelsene og knytte byens grønne lunger bedre sammen, eksempelvis gjennom å skape flere grønne gater og plasser i byen. Dette vil skje gradvis med utbyggingen av veinettet og boligene.

I DAG

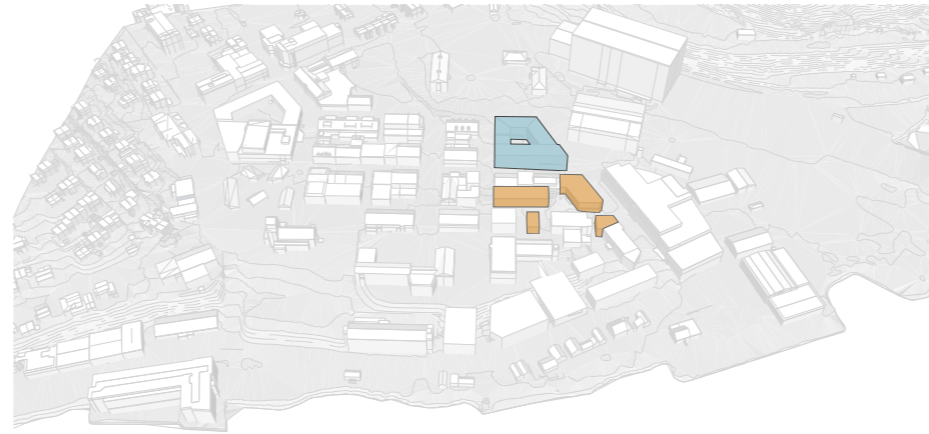
5 ÅR



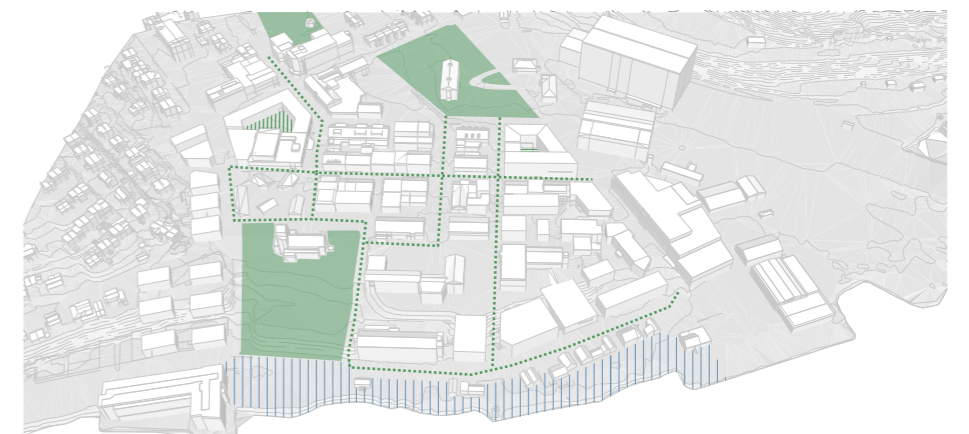
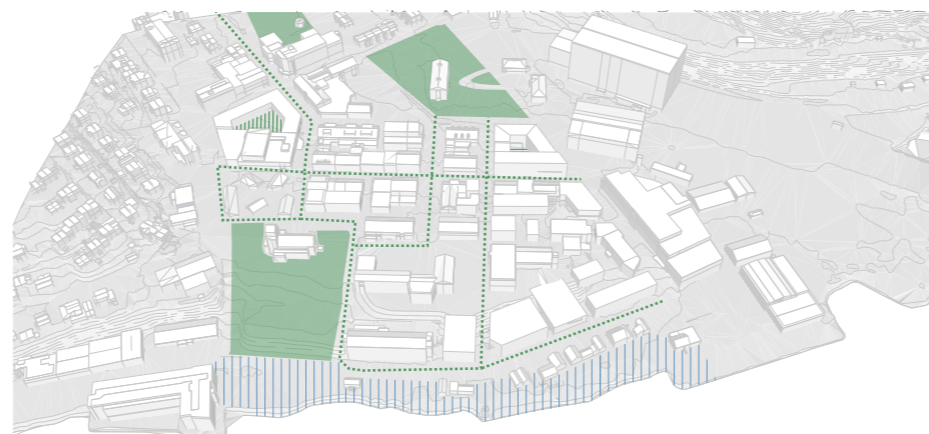
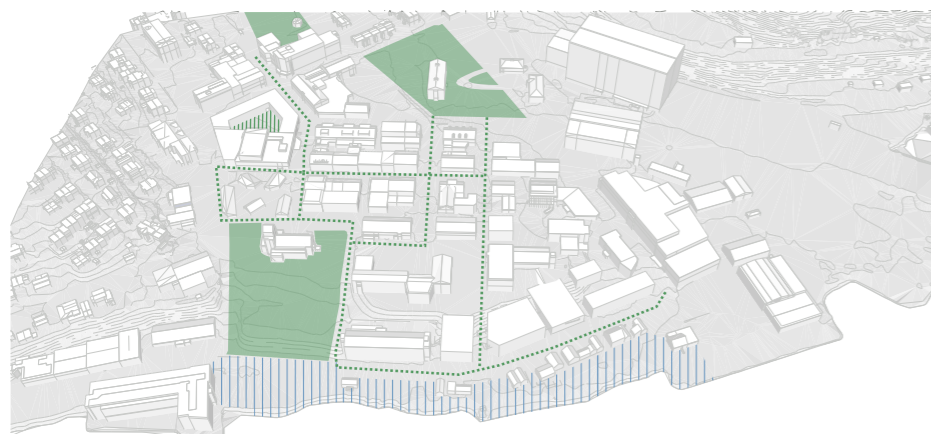
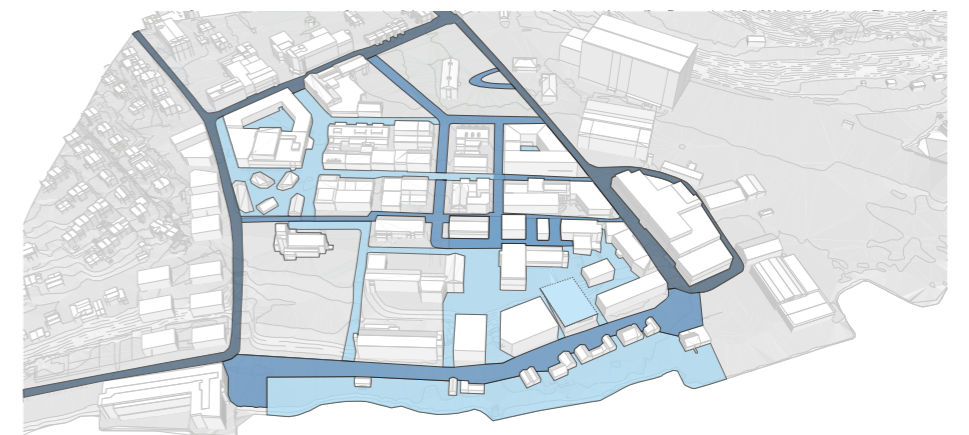
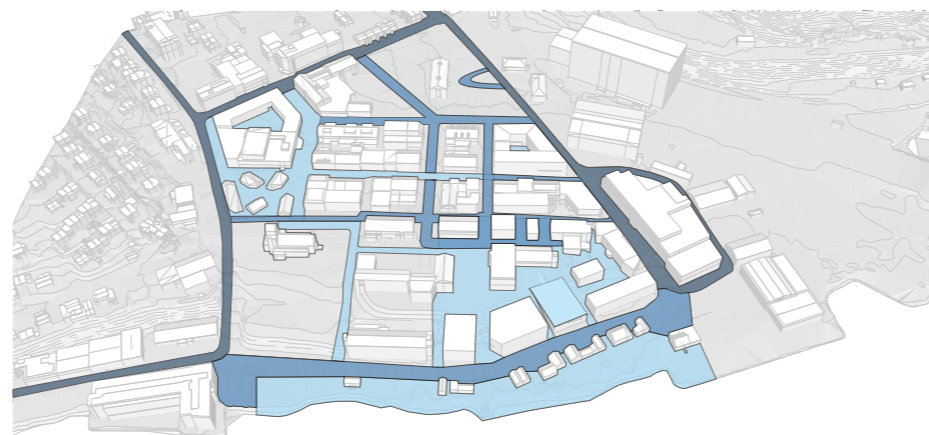
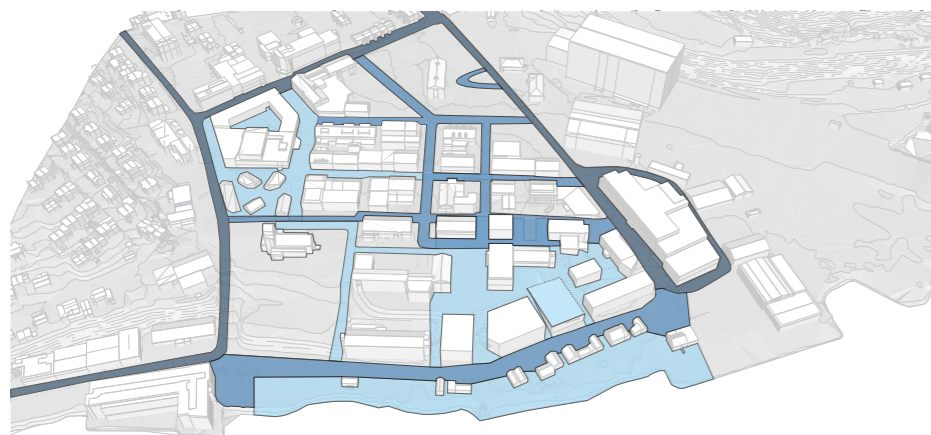
10 ÅR



25 ÅR

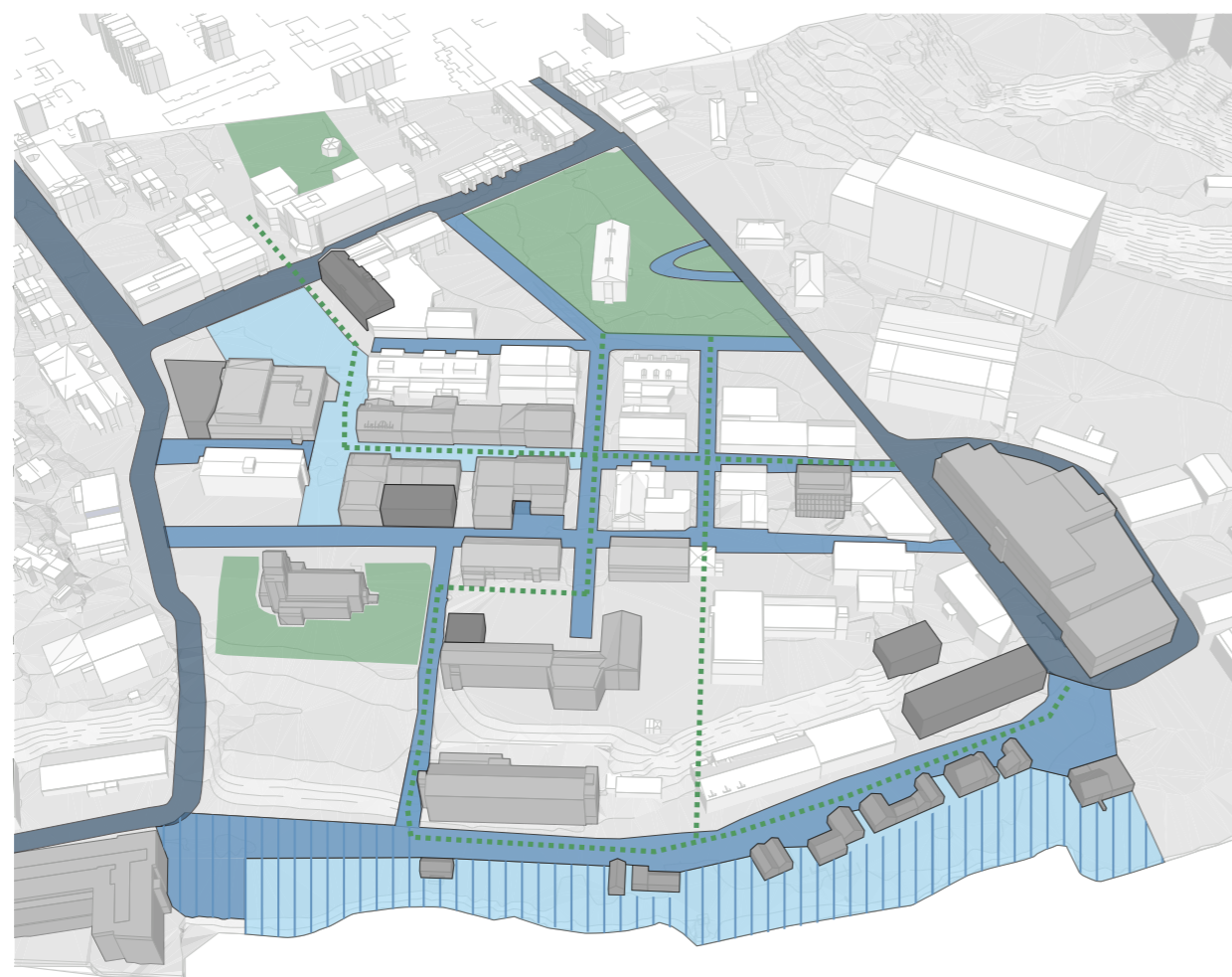


50 ÅR



## UTVIKLINGSPRINSIPPER SAMMENLAGT UTVIKLING AV GATENETTET

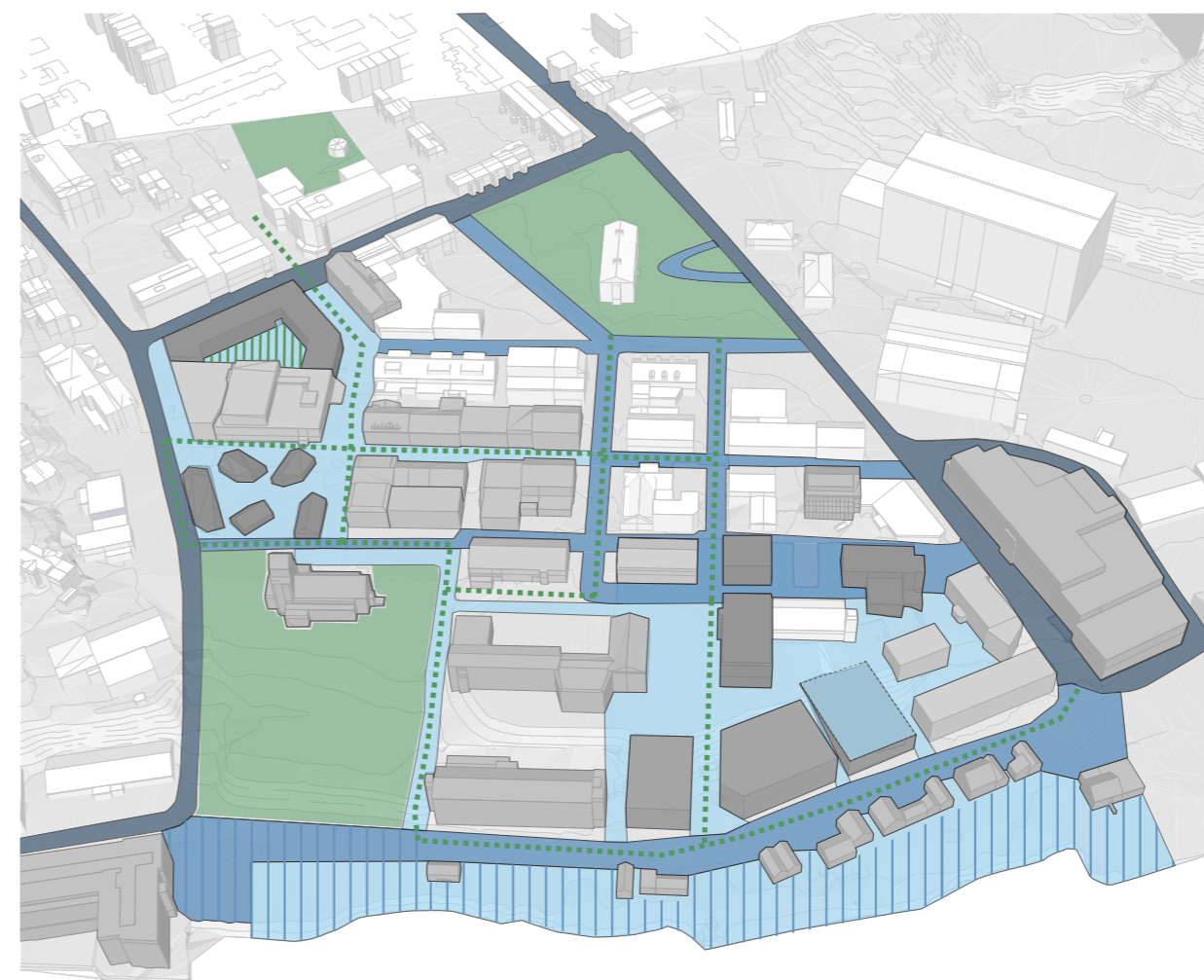
Vi mener det er viktig at hovedgrepene vi kom frem til i analysedelen (utvikling av havneområdet fra Lønboms plass til Thon, en ny allmenning og et nytt torg) blir oppført så raskt som mulig. Dette er først og fremst fordi disse strukturene vil være med på å generere liv i byen, og fordi de vil bidra til en bedre forbindelse mellom byen og fjorden. Disse områdene bør derfor bli ilagt høyest prioritet de første 10 årene.



5 ÅR

Det tydeligste grepet som vil skje etter fem år er utvikling av havneområdet, som i størst grad vil bli tillagt funksjoner rettet mot turisten. Det vil i tillegg bli satt igang med å fortette i de eksisterende bystrukturene. Vi ser på disse områdene som en viktig prioritet i løpet av de første fem årene, dette fordi Bryggegate vil være med på å generere liv i byen og gi en fin velkomst for turistene som kommer til Kirkenes med Hurtigruten. I tillegg vil disse byggene være både rimeligere og mindre tidkrevende å bygge enn mer massive boligblokker. Den blå-grønne forbindelsen som er del av allmenningen vil også være utviklet i løpet av de første fem årene. Dette vil bidra til å styrke tilgjengeligheten til havneområdet ytterligere. For å muliggjøre den blå-grønne forbindelse vil en følge være at dagens E6 blir oppgradert til bygate.

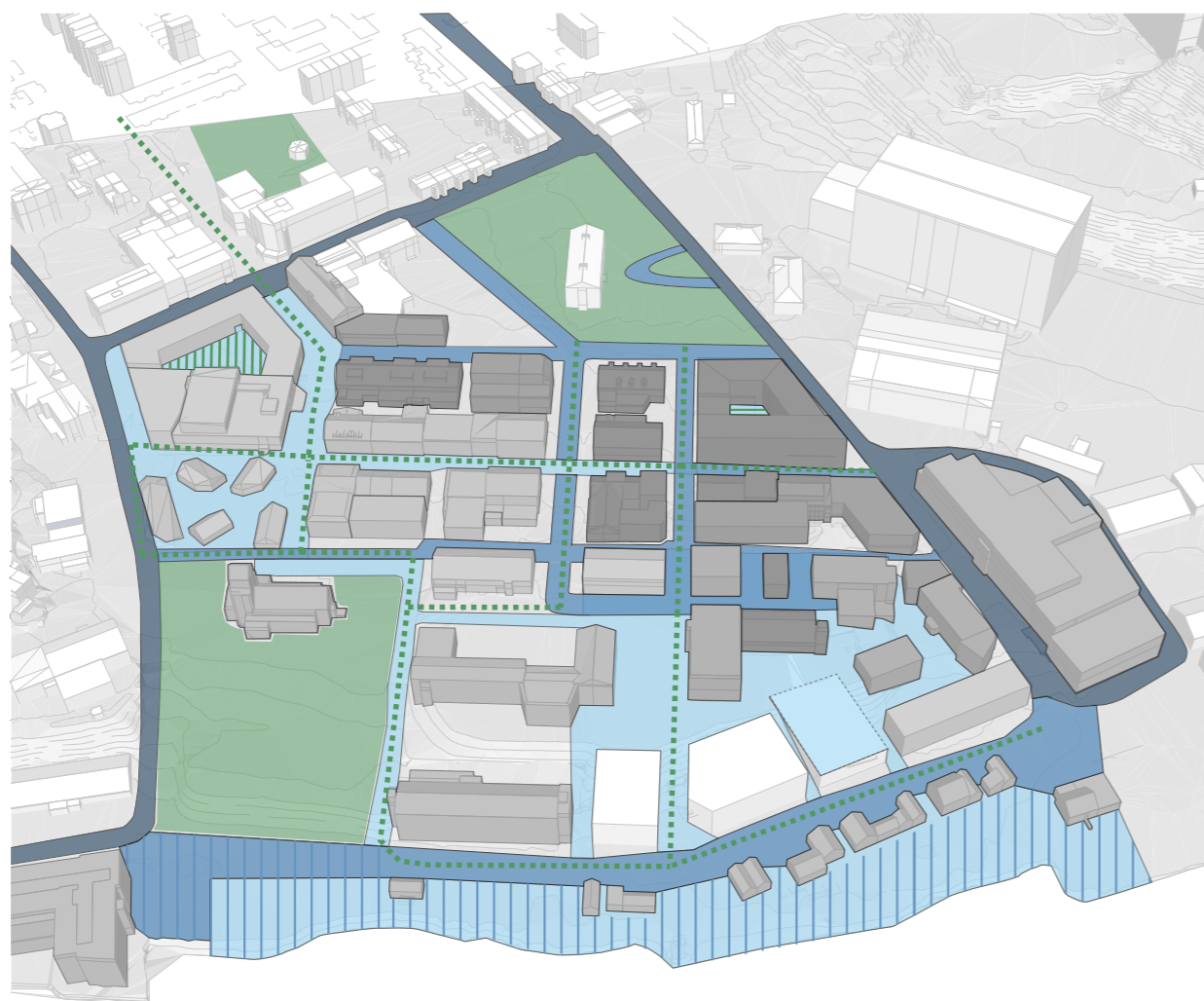
I arbeidet med tidsutviklingen har vi ikke tatt med i betraktningen hvor lang tid det vil ta for befolkningen å innrette seg etter de nye endringene, eller hvor lang tid det vil ta å endre deres vaner og holdninger. Vi ser for oss at dette vil ta lengre tid enn å endre de fysiske trekkene, men dette er forhold vi ikke har et grunnlag for å svare på. Av denne årsak omfatter tidsperspektivet kun opprettelsen av fysiske strukturer i byen.



10 ÅR

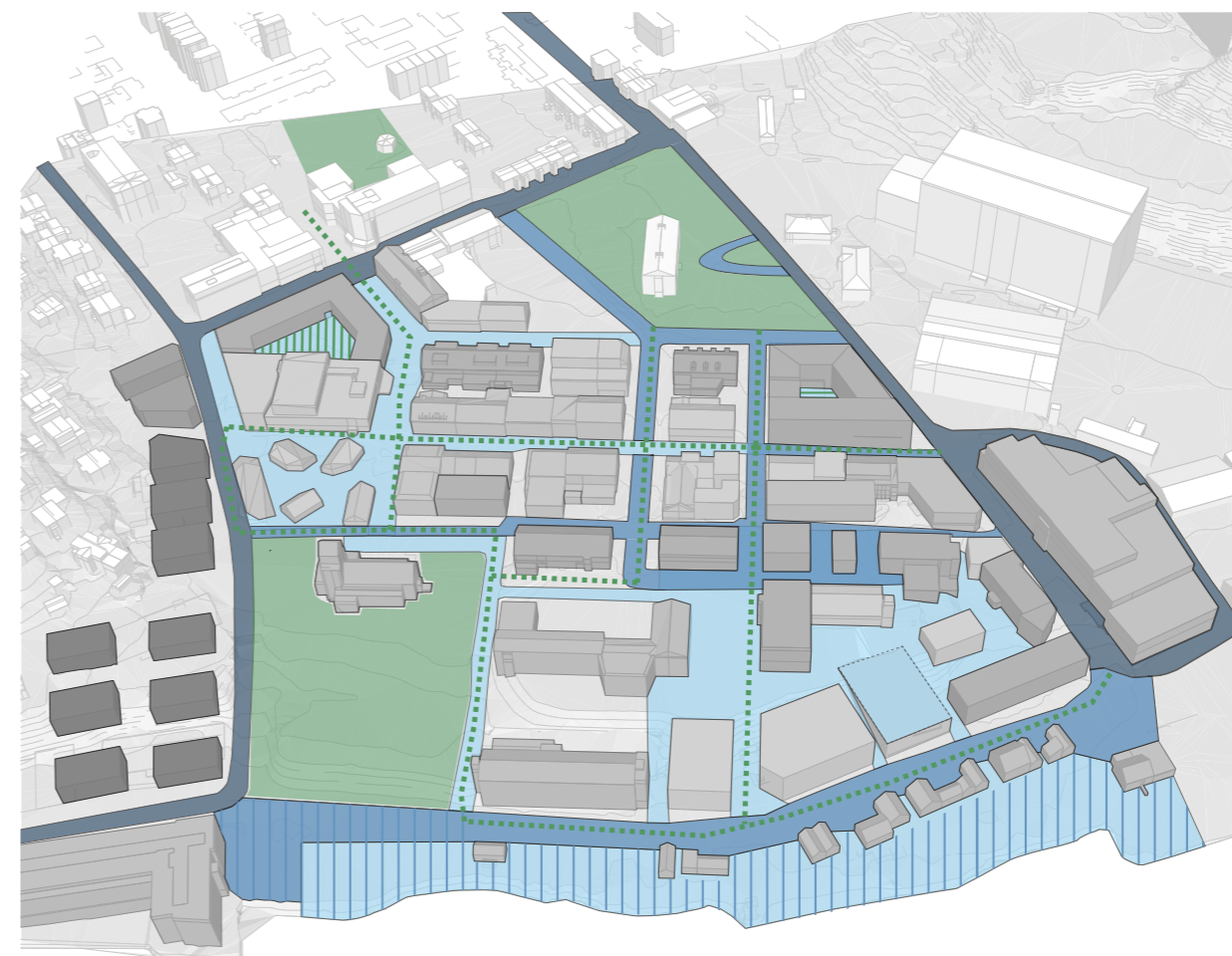
Etter 10 år vil det ha skjedd svært store endringer i byen. Fokusområdet i denne tidsintervallen vil gå fra dagens torg og ned mot fjorden. Det vil være mulig å se en tydeligere og sterkere forbindelse når et nytt bytun blir anlagt rett sør for kirka og det fortettes på den gamle torgplassen. I tillegg vil allmenningen være på plass og styrke den grønne forbindelsen med god hjelp av flere gater med et grønt preg. Av øvrige endringer vil fortettingen av bystrukturen fortsette, og da spesielt langs den nye Bryggegate og Kirkegate, hvor det vil vokse frem bygg med Kontor + og Bolig + funksjoner. I analysefasen kom vi fram til nødvendig kvadratmeterantall for at boligbehovet skal dekkes. I et tiårsperspektiv er totalt 5008 m<sup>2</sup> bygget til boligformål innenfor sentrumskjernen av ønskelige 47 300 m<sup>2</sup>. Med andre ord er det, med disse tallene, nødvendig å fortette i sentrumsnære transformasjonsområder som for eksempel Sykehustomten eller industriområdet ved KIMEK.





25 ÅR

Etter 25 år vil det ha skjedd størst endringer i området ovenfor AMFI og i nedre del av Kirkegata og Dr. Wessels gate, hvor det primært vil bli bygget nye boliger. Den største og mest massive bygningen som vil dukke opp er atriumsbebyggelsen overfor Behrens plass med et tilhørende halvprivat grøntområde. Ellers vil det fortettes ytterligere i den eksisterende bystrukturen, og mange av bygningene fra dagens situasjon vil bli få nye funksjoner.



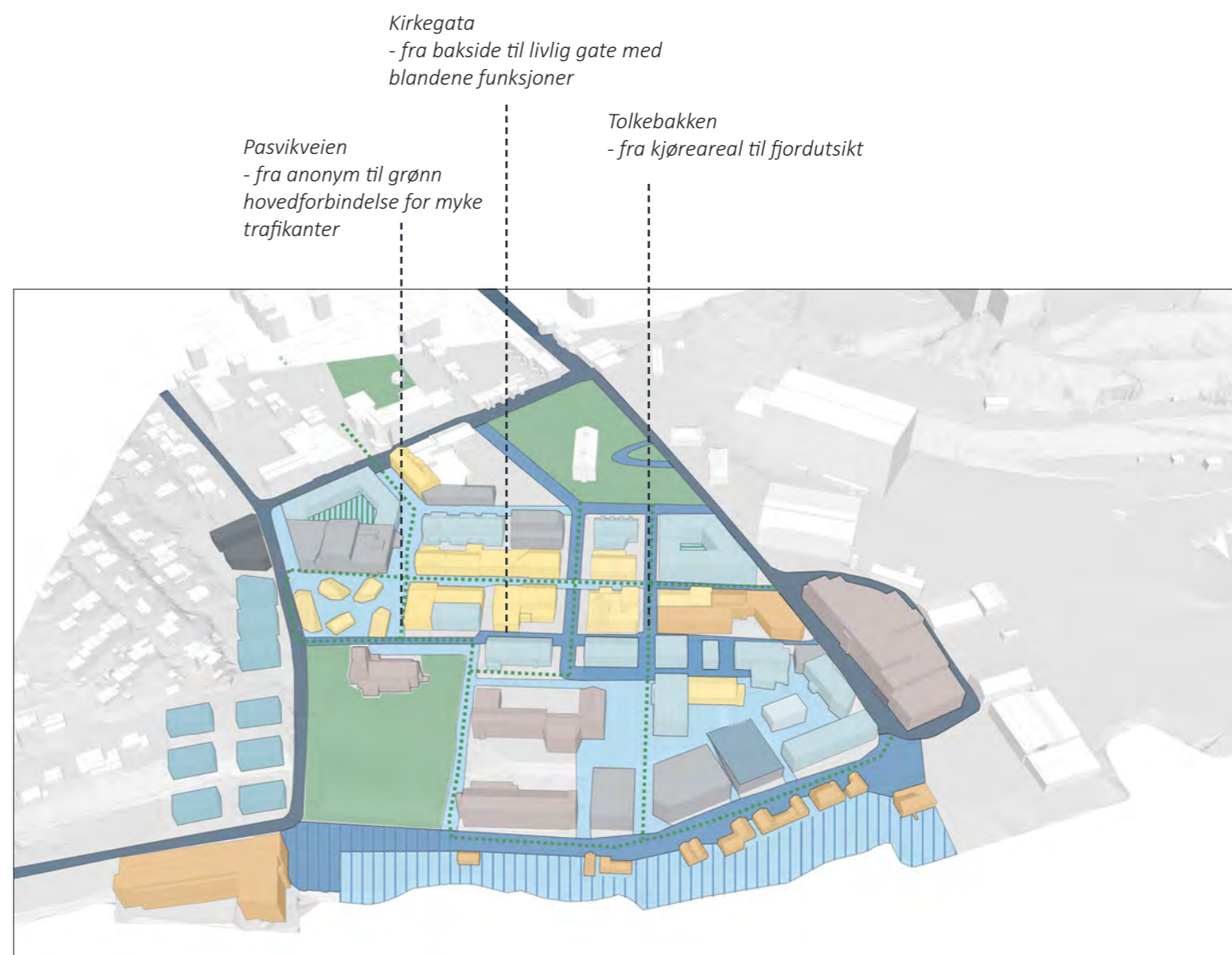
50 ÅR

Bybildet i Kirkenes vil etter en periode på 50 år se relativt likt ut som idag om en ser på de store trekkene. Dette er fordi vi har valgt å forsterke den eksisterende grid- strukturen. Samtidig vil opplevelsen av Kirkenes være noe helt annet enn dagens situasjon. Det vil være en tydeligere og mer lesbar struktur som knytter byen sammen med fjorden. Det vil være et større og bedre forbundet grønt nettverk som vil knytte de ulike delene av byen sammen, og binde seg på den blå-grønne strukturen nede ved fjorden. Gatenettet vil være bygd opp hierarkisk der noen gater er overlegne og andre mer underordnet. De ulike gatene vil også skille seg fra hverandre ved å ha ulike funksjoner slik at hver gate har sitt særpreg. Av nye endringer er det området langs Meieribakken som vil bli utviklet med en ny boligbebyggelse.

## PRINSIPPSNITT

Utviklingsdiagrammene på forrige side viste den totale utviklingen i sentrumskjernen over tid. Både tettheten av og funksjonene i bygningene som forholder seg til de ulike gatene samt trafikkhierarkiet og grønnstrukturen, er med på å definere karakteren til hver enkelt gate.

For å illustrere hvordan sentrumsgatene endrer preg over tid har vi valgt å vise utviklingen i prinsippsnitt i utsnitt fra tre av byens gater. Disse er Kirkegata, Pasvikveien og Tolkebakken.



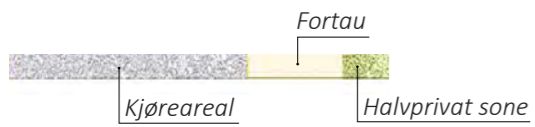
Kartet viser de ulike utsnittene vi skal ta for oss.

**PRINSIPPSNITT**  
**KIRKEGATA**  
 - FRA BAKSIDE TIL LIVLIG GATE MED  
 BLANDEDE FUNKSJONER

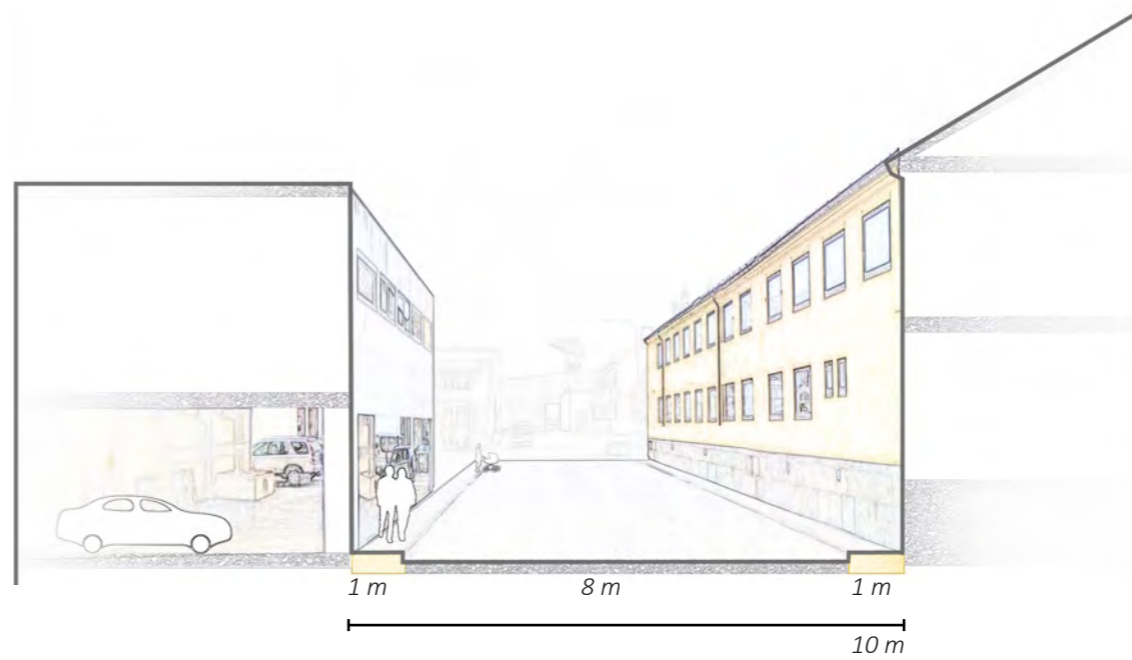
Kirkegata er parallellgata på nordsiden av Dr. Wessels gate. I dag bærer den preg av at den er baksiden av gågata, siden den primært benyttes til parkering og har få innganger.

I øst vil den nye funksjonsblandingen kategoriseres som Handel +, og i vest har vi dimensjonert for en utvidelse av vandrehjemmet samt Bolig +. Slik vil gata invitere både tilflyttere og besøkende og være aktiv gjennom hele døgnet.

Snittet viser utviklingen av Kirkegata mellom Rådhusvingen og Rådhusgata.

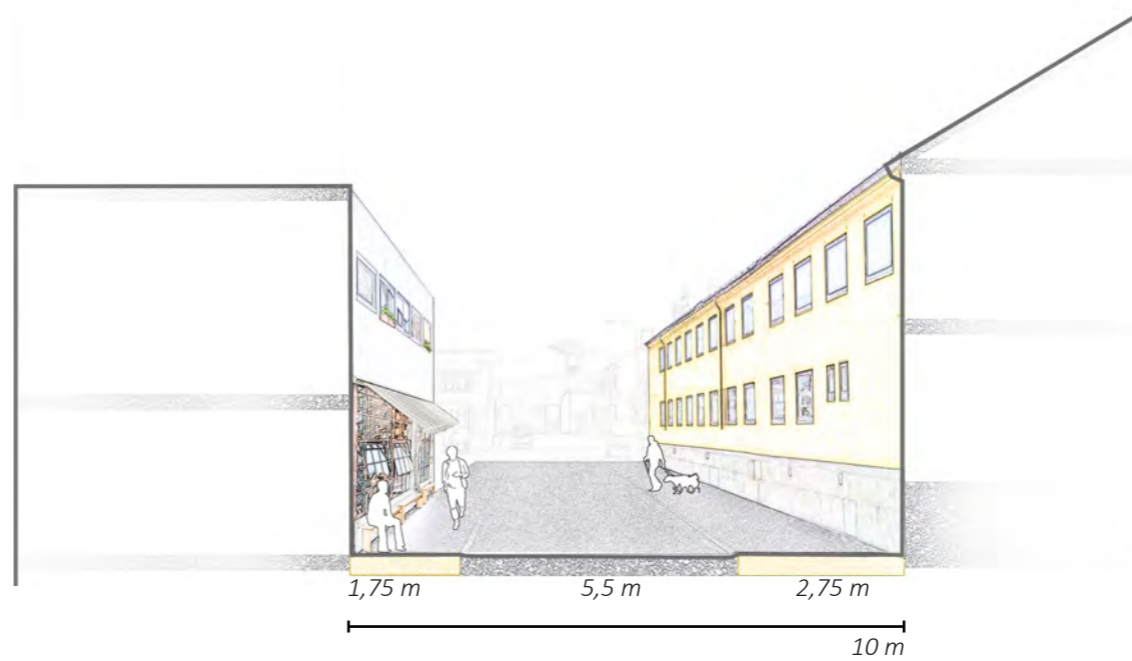


I DAG



Passiv kontorbygning.  
 Ingen møtesteder på gateplan.  
 Smalt fortau.  
 Parkering i første etasje.

OM 10 ÅR



Fasadene har fått et malingsstrøk.  
 Noen boliger inn i eksisterende bygg.  
 Aktiv fasade i første etasje. Møtested for nabolaget.  
 Smal kjørebane gir lav fart på bilene.  
 5 cm fortauskant gjør kjørearealet mindre dominerende.

OM 50 ÅR



Bygningen er hovedsakelig boliger.  
 Halvprivat inngangsparti.  
 Spontane møter mellom naboer.



## PRINSIPPSNITT

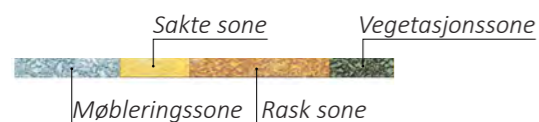
### PASVIKVEIEN - FRA ANONYM TIL GRØNN HOVEDFORBINDELSE FOR MYKE TRAFIKANTER

Pasvikveien er gata som kommer fra boligområdet inn til byen via torget og ender ved kirka. I dag er dette gågate på nordsiden av Wiulls gate. Gata fremstår derimot ikke som en klar forbindelse mellom det gamle torget og Dr. Wessels gate fordi utformingen ikke har blitt endret i forbindelse med funksjonen. Gata har fortsatt fortauskanter og få aktive fasader. I tillegg ruver veibelysning høyt oppe over gaterommet med et gult lys som forstyrrer sikten mot kirka lenger bak.

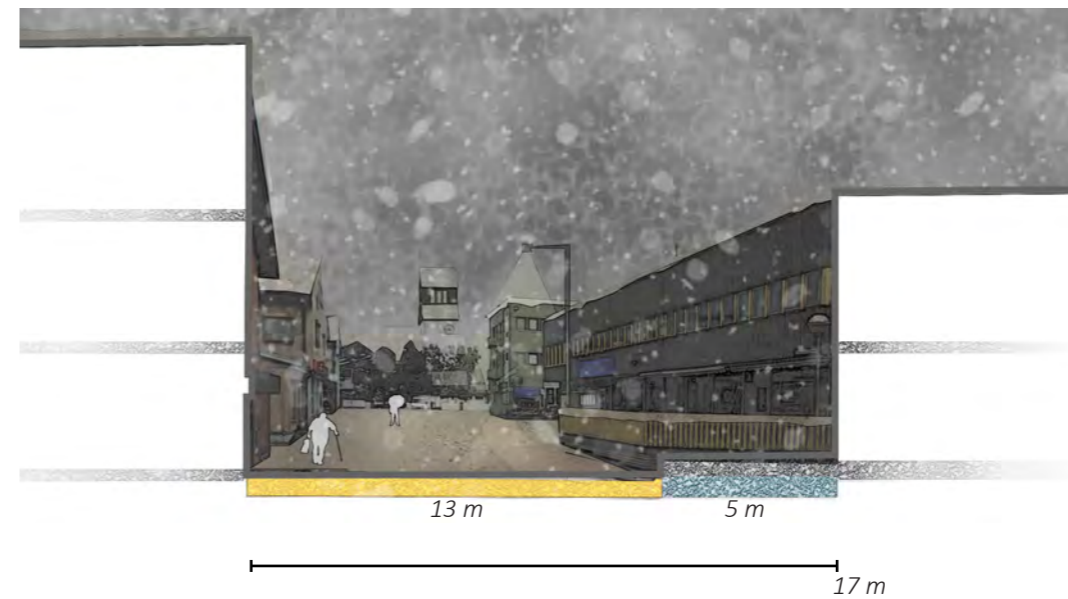
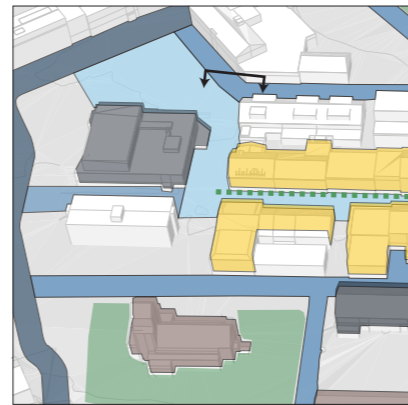
Den nye Pasvikveien blir den nye hovedforbindelsen for myke trafikkanter fra boligområdene i sør inn mot sentrum og fjorden. Dette understrekes av en trekkke som leder inn mot torget og kirka. Dekket i gata skal være uten kanter slik at man kan ferdes fritt der de ulike bevegelsessonene kun markeres ved hjelp av mønster i dekket og møblering. Innerst mot husene er det en bred møbleringssone med varmekabler. Uteserveringen kan brukes året rundt om man bruker transparente vegger som kan tas ned om sommeren. Utenfor dette er en 2 meter bred sone for gange. I midten er rask sone for mosjonister, syklistene og "sparkere" som vil komme seg raskere frem.

Belysningen vil bli lavere og mer bredtstrålede med et hvitt lys. Dette gir en menneskelig skala, mindre blinding i vinduene i de øvre etasjene og bedre fargegjengivelse. Man vil lettere kunne se ansiktene til de man møter. I tillegg vil dette synliggjøre kirka lenger bak (som også skal fasadebelyses).

Snittet viser Pasvikveien mellom Wiulls gate og det nye torget.



I DAG



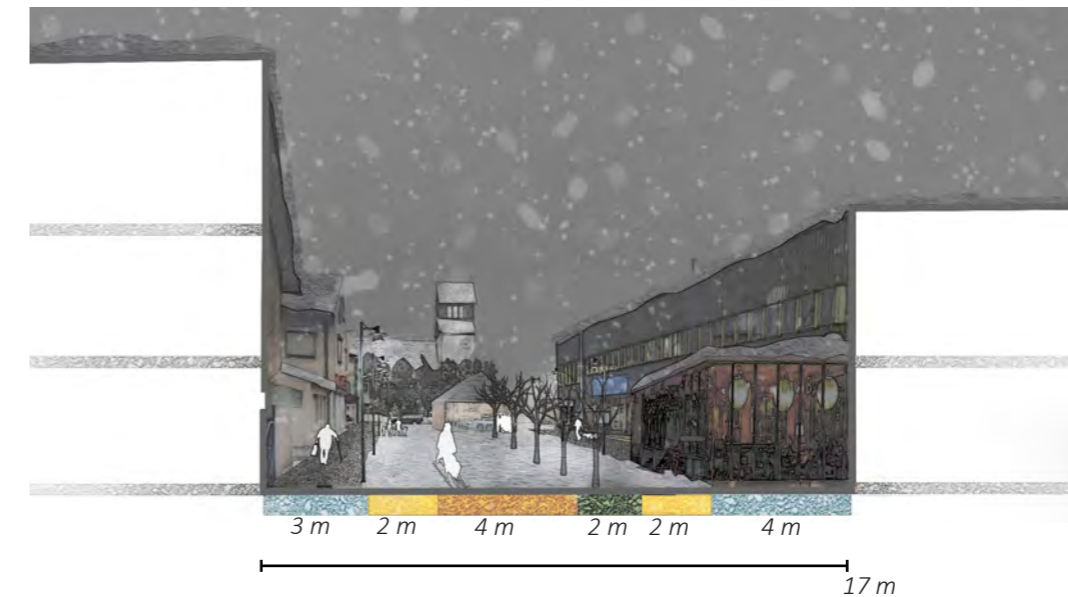
Gågate, men fortauskanter på sidene.

Mange passive fasader og lite synlige landemerker.

Overdimensjonert gatebelysning gir gult lys og mangler intimitet.

Uteserveringen ikke brukbar på vinterstid.

OM 10 ÅR



Lave bredtstrålede lysmaster med lys som gir bedre fargegjengivelse.

Møbleringssone med varmekabler i dekket.

Fasadebelysning av kirka.

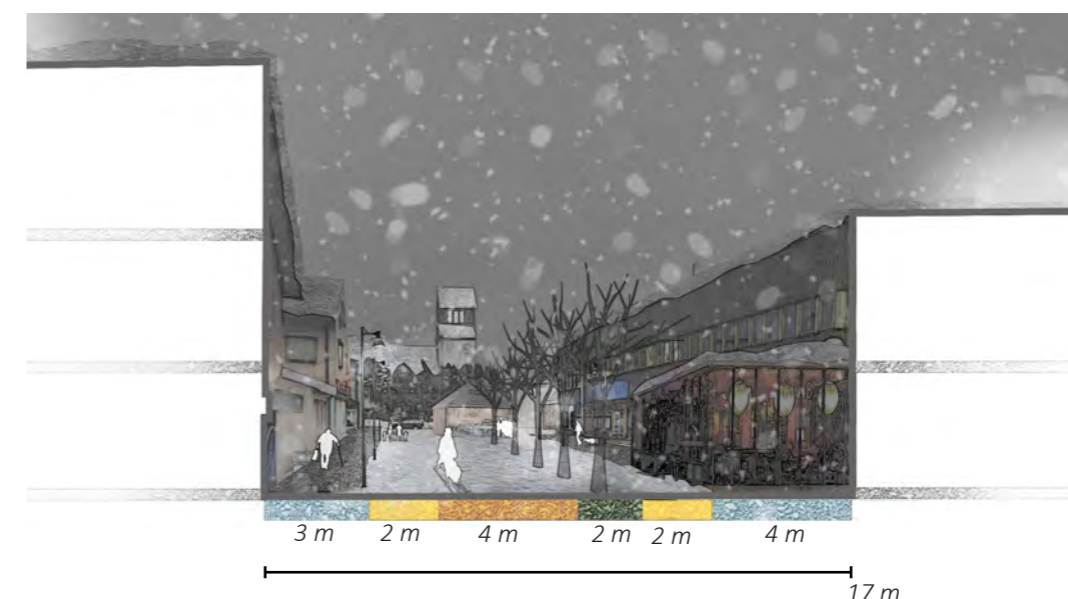
Vegetasjonssone.

Rask sone for spark og sykkel.

Jevn flate gjennom hele gata. Soner markeres med belegg.

Uteservering med avtagbare vegger kan brukes hele året.

OM 50 ÅR



Trærne har vokst seg større og blir en tydeligere ledelinje.

## PRINSIPPSNITT TOKLEBAKKEN - FRA KJØREAREAL TIL FJORDUTSIKT

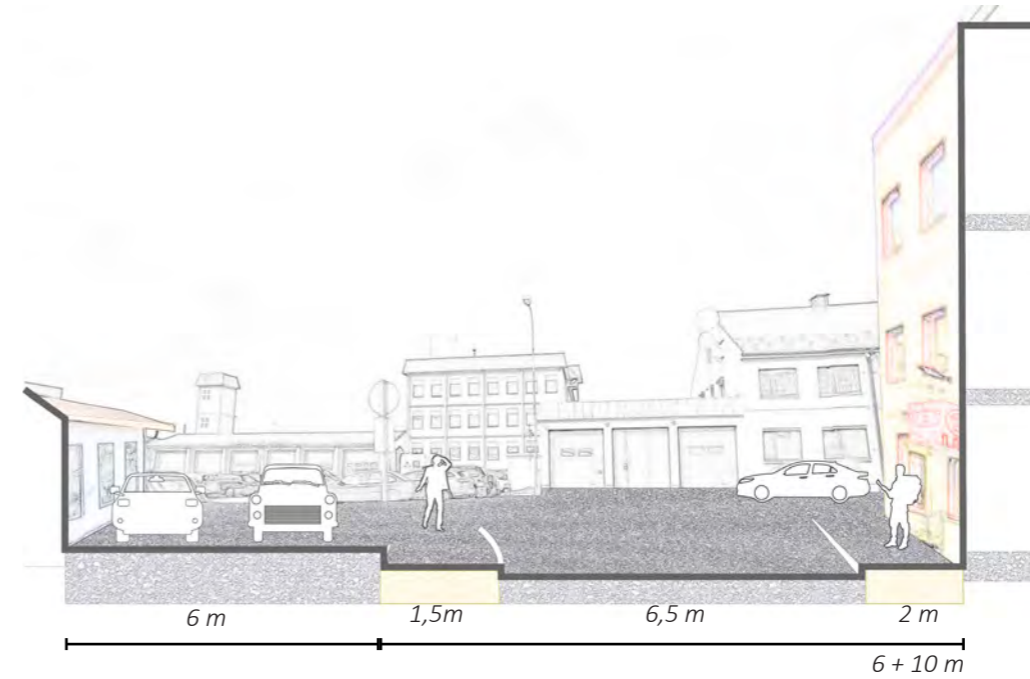
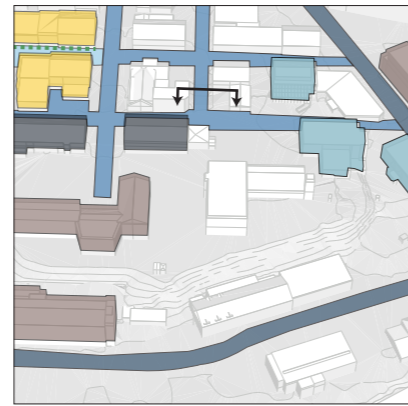
Toklebakken går i dag parallellt med Rådhusgata fra Wiulls gate til Kirkegata. I dag har bygningene rundt funksjon som bolig eller kontor. Stor andel parkering ved Kirkegata gir dårlig arealutnyttelse og gjør at gata er lite lesbar for nyankomne.

Ved å fortette langs gata med blandede funksjoner vil man få et mer definert gatesnitt og mer liv gjennom døgnet. Fjerner man garasjen i toppen av bakken åpnes sikten helt ut til fjorden. Disse grepene gjør at gata blir mye mer lesbar og intim. Trerekken forsterker tverraksen ned til fjorden.

Snittet viser krysset mellom Toklebakken og Kirkegata sett nordover mot fjorden.

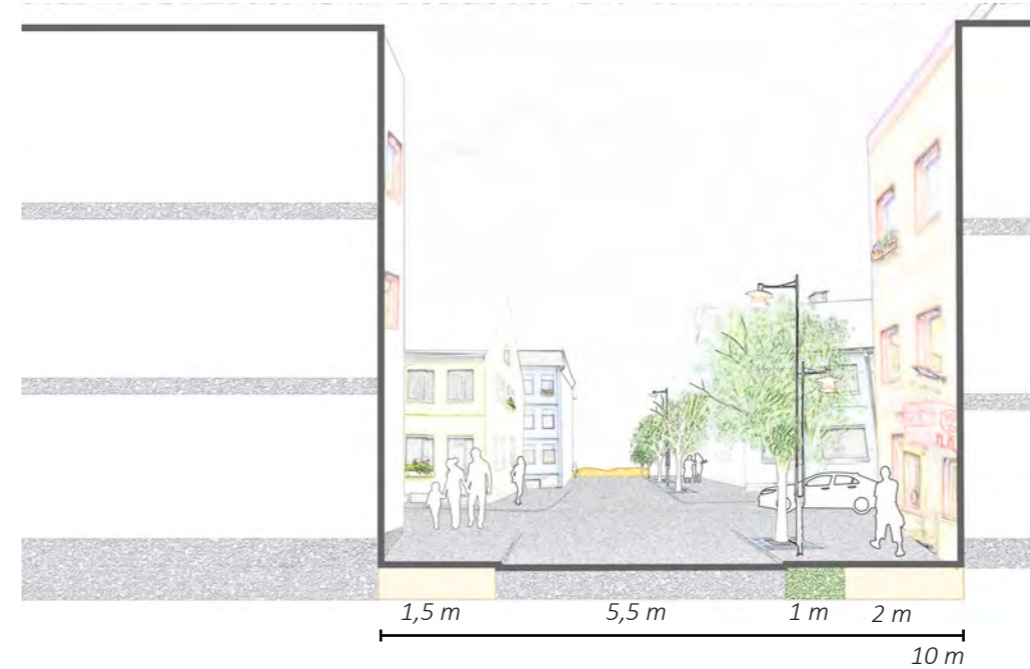


I DAG



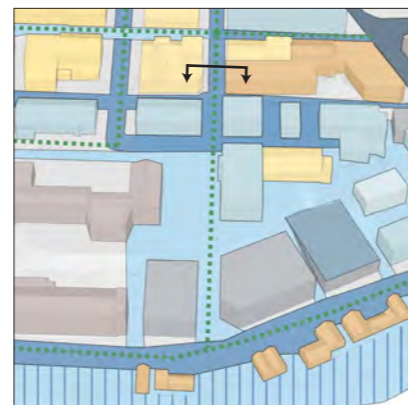
Utflytende grå arealer med mye parkering.  
Vanskelig å orientere seg for de som ikke er kjent.

OM 10 ÅR



Fjerning av garasje gir fri sikt mot fjorden og knytter byen og fjorden tettere sammen.  
Fortetting langs veien strammer opp gata og bedrer lesbarheten.  
Flere nye beboere gir mer liv i gatene.  
Vegetasjon og møblering strammer opp.

OM 50 ÅR



Etter hvert som trærne vokser forsterkes aksen ned mot sjøen.



## OPPSUMMERING

### EN BYPLAN I UTVIKLING OG VÅRE DETALJOMRÅDER

Vi har detaljert tre soner i byplanen som sammen utgjør en kontinuerlig struktur. Vi omtaler dem som:

- Bytunet
- Allmenningen
- Bryggegata

Vi har valgt å detaljere disse områdene først og fremst fordi dette er grep som svarer på flere av våre mål samtidig som de forbinder byen og fjorden. Det er i tillegg disse områdene som vil gjennomgå den største transformasjonen i løpet av de 50 årene vi har prosjektert for.

Vi mener at det første man bør starte med å oppgradere i Kirkenes, er sjøfronten. Her er det et enormt potensial, samtidig som relokaliseringen av Hurtigruten (som bør skje raskest mulig) vil fordre at det skjer endringer til det positive her nede. Sjøfronten er daglig Kirkenes' ansikt utad for de mange cruiseturistene som fortjener en hyggelig velkomst. En oppgradert og tilgjengelig sjøfront vil også selvfølgelig være en berikelse for byens egne innbyggere.

Etter at havneområdet er utviklet anbefaler vi fortetting i bykjernen. Fortetting vil ikke bare gjøre at nye funksjoner og flere innbyggere kan få plass, men også stramme opp gatenettet og fremme lesbarheten. Når det er sagt er det viktig å beholde, og ha respekt for, de delene av byen som er av verdi og som fungerer godt i dag (estetisk, historisk, sosialt, funksjonelt osv).



### OPPGAVERNS DETALJOMRÅDER

De ulike sonene har hver sin karakter, men utgjør samtidig en klar enhet. Hver sone er også innad inndelt i mindre rom og soner, men som hele tiden støtter opp under den overordnede helheten. Hver sone tilbyr noe nytt for at brukeren skal bli stimulert til å fortsette ferden som gående videre gjennom byen.





**BYPLAN**

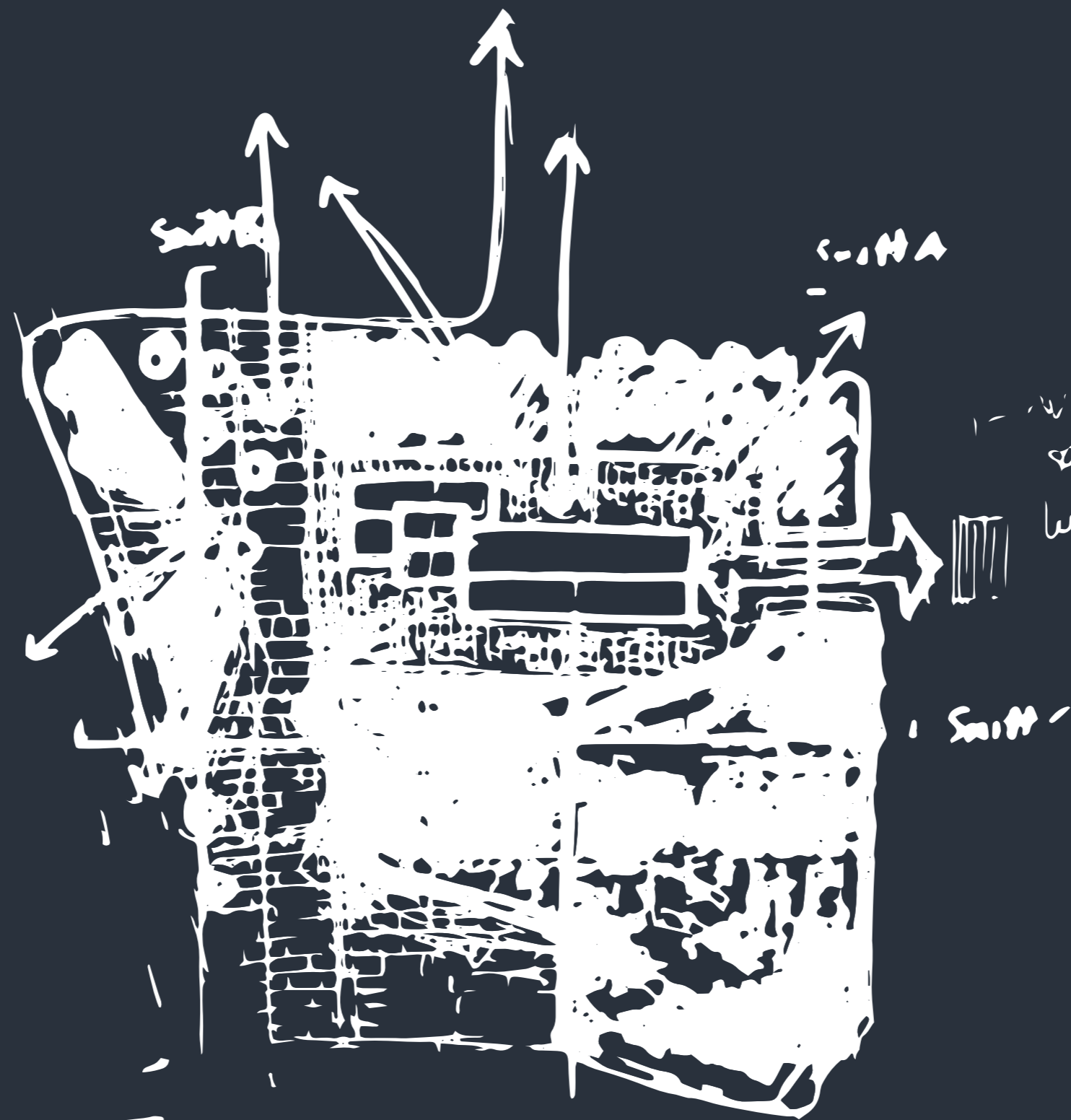
**DETALJERING**

Bytunet

Allmenningen

Bryggegata





with the  
scanning  
lens + the

SHTA

penonqna

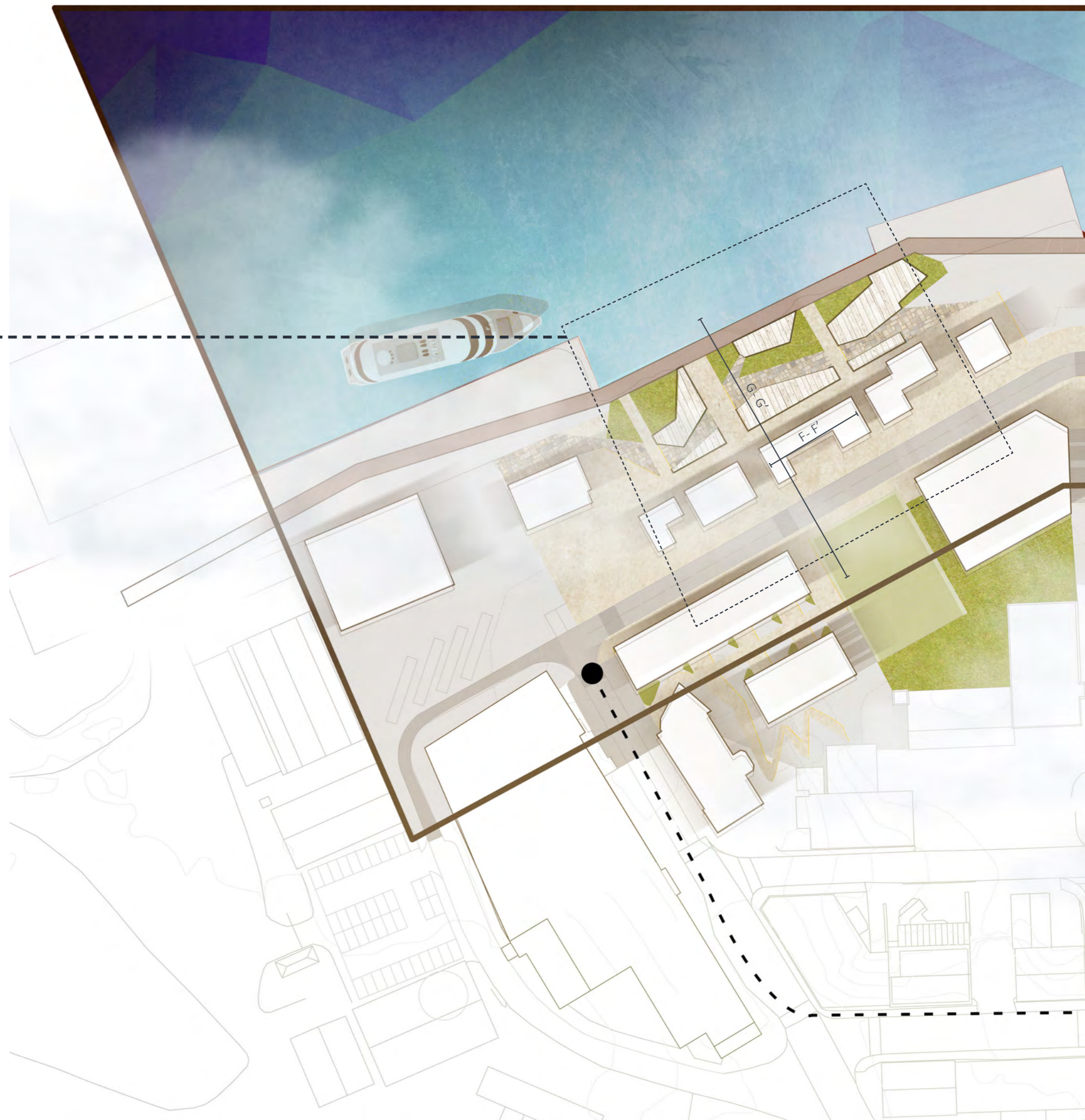
uba

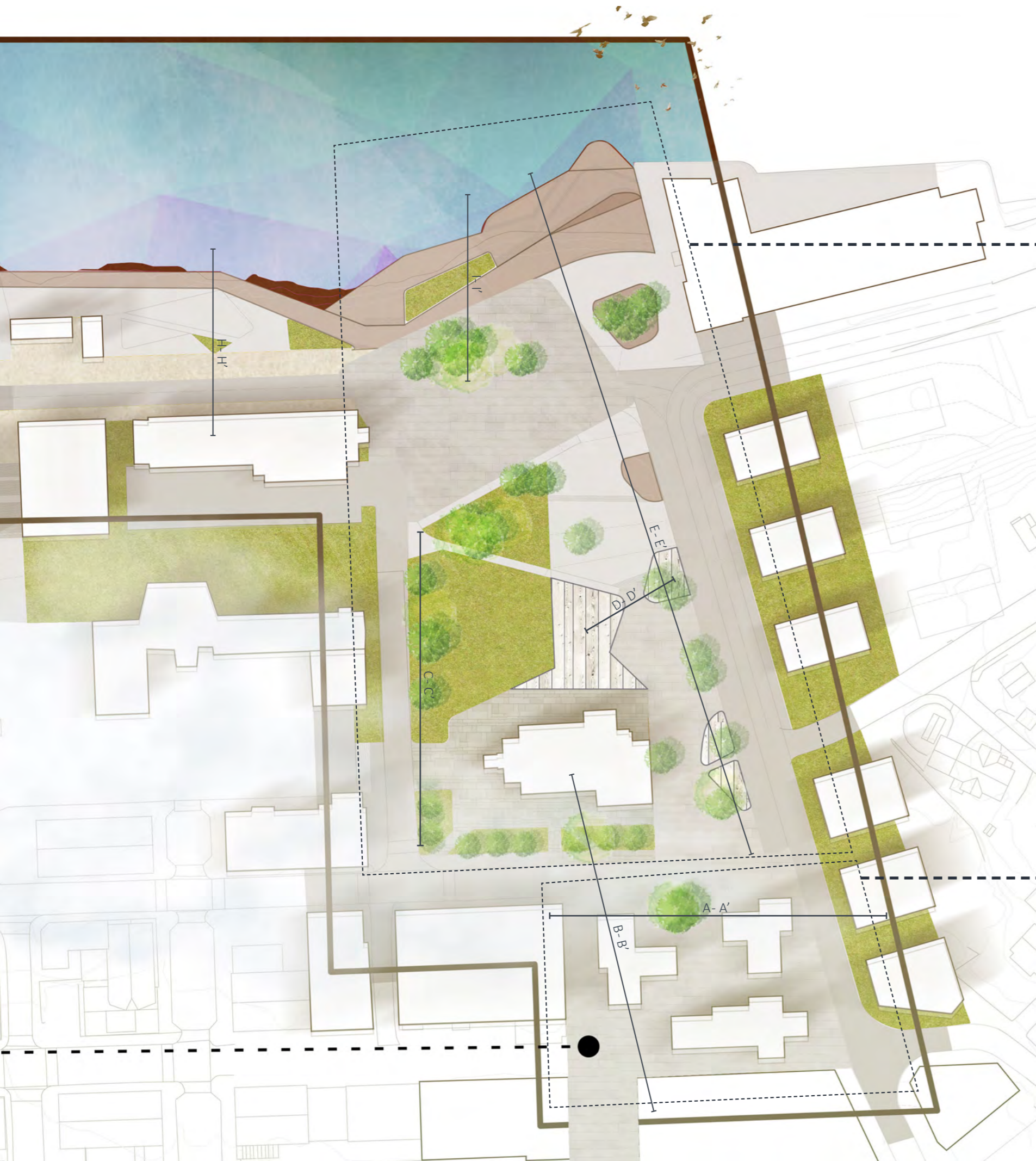
ep the  
quu

## DETALJERING MASTERPLAN

### BRYGGEGATA

Bryggegata er byens direkte møte med fjorden- en sjarmerende og rekreasjonsmessig bydel. Bryggegata er en spennende gate med handel, aktivitet og opphold og fungerer både som et kommersielt og ikke-kommersielt byrom. Den er derfor utformet deretter.





### ALLMENNINGEN

Allmenningen er et generøst byrom som knytter bytunet og byen sammen med bryggegata og fjorden. Allmenningen springer ut fra bytunet og er hierarkisk overlegen Bryggegata. Store og utflytende parkeringsarealer er transformert og gitt tilbake til fotgjengeren.

### BYTUNET

Bytunet utgjør selve hjertet i sentrums nye superstruktur: AMFI- gågate - BYTUN- allmenning- sjøfront. Her møter en velfungerende eksisterende bystruktur- gågate- en ny og annerledes bystruktur- allmenningen. Bytunet ivaretar flere brukegruppers interesser og legger til rette for mer intime møtesteder i det store bybildet.



# BYTUNET

- Et urbant byrom i menneskelig skala og  
"hjertet i superstrukturen"





Små intime rom og blandede funksjoner på Bytunet. Sett fra nord-vest (fra Kirken/allmenningen).



## BYTUNET

Vi foreslår et nytt såkalt "Bytun", som sammen med den eksisterende Rådhusplassen i framtiden vil utgjøre byens torgfunksjon. Det er flere fordeler ved denne todelte løsningen, sammenlignet med det opprinnelige store torget. Dette gjelder både samspill, funksjon, skala og brukervennlighet.

Bytunet er flyttet et kvartal nærmere fjorden i forhold til dagens torg. Ny beliggenhet bedrer både tilgjengeligheten til fjorden og samspillet i den øvrige bystrukturen, ser man på eksisterende og tilstøtende funksjoner ellers. Gågaten kobles direkte på tunet, og handelsaksen AMFI-gågate-bytun oppstår. Ikke bare er forbindelsen mellom disse tre direkte og således sterk og tydelig. Rekkefølgen på de tre muliggjør dessuten

en variert og gradert handelsopplevelse, fra kommersielle og kjente handelsaktører hos AMFI i vest til mindre kommersielle og mer lokale og sjarmerende handelsaktører på tunet i øst. Også byens møte med fjorden bedres betraktelig med det nye tunet. Lokaliseringen så tett opptil dagens Kirkepark gjør at forbindelsen by-fjord oppstår når Kirkeparken videreutvikles til allmenning. Bytunet fungerer nå som hjertet i superstrukturen i motsetning til tidligere da det lå i utkanten av bykjernen.

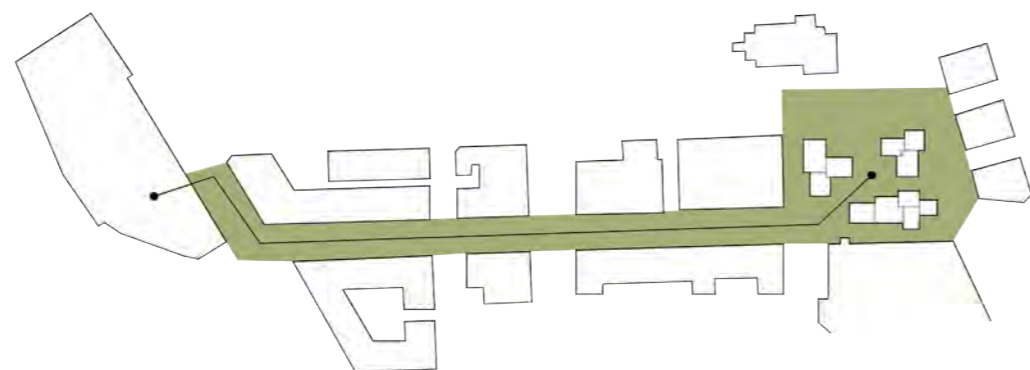
Rådhusplassen ligger som endepunktet i nord i den såkalte Maktaksen (Rådhuset- AS Sydvaranger). I byplanen ser vi hvor sterk denne aksen er, men i virkeligheten er den vanskeligere å oppdage grunnet terreng og bruk. Plassen foran Rådhuset fungerer i dag kun til parkeringsformål.

Størrelsen, solforholdene og det store potensialet gjør at Rådhusplassen ved store begivenheter bør gis tilbake til folket og fotgjengeren i form av en samlings- og seremoni plass. Slik vil den komplementere det nye bytunet.

Måten det nye bytunet er strukturert på, i midten av og omkring tre dynamiske bygningskropper, gjør at mindre, mer intime soner oppstår. Dette er en skala som tilrettelegger for blikkontakt, samspill og spontanitet - en kvalitet vi føler at det gamle romslige torget mangler. Tunet består av tre enheter som utad fremstår som flere mindre der flere saltak danner hvelvingen. Inspirasjonen er hentet fra uttrykket i svenskehusene i boligområdene, og spiller på stedegent uttrykk og lokal identitet. Plasseringen av tunhusene er basert på regjerende vindretninger og solforhold.



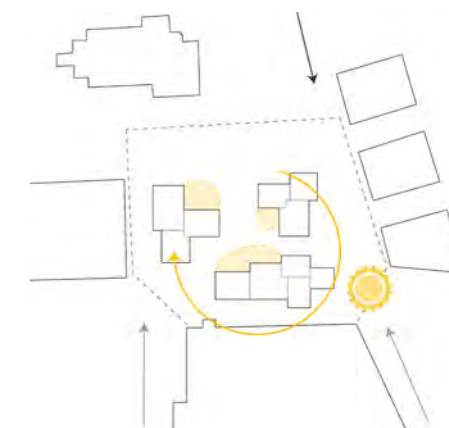
Rådhusplassen og det nye bytunet vil sammen utgjøre byens torgfunksjoner.



Handelsaksen AMFI-gågate-bytun - variert og gradert handelsopplevelse fra kommersielle aktører til lokale handelsaktører.



Forholdet by og fjord er styrket gjennom allmenningen og handelsaksen.

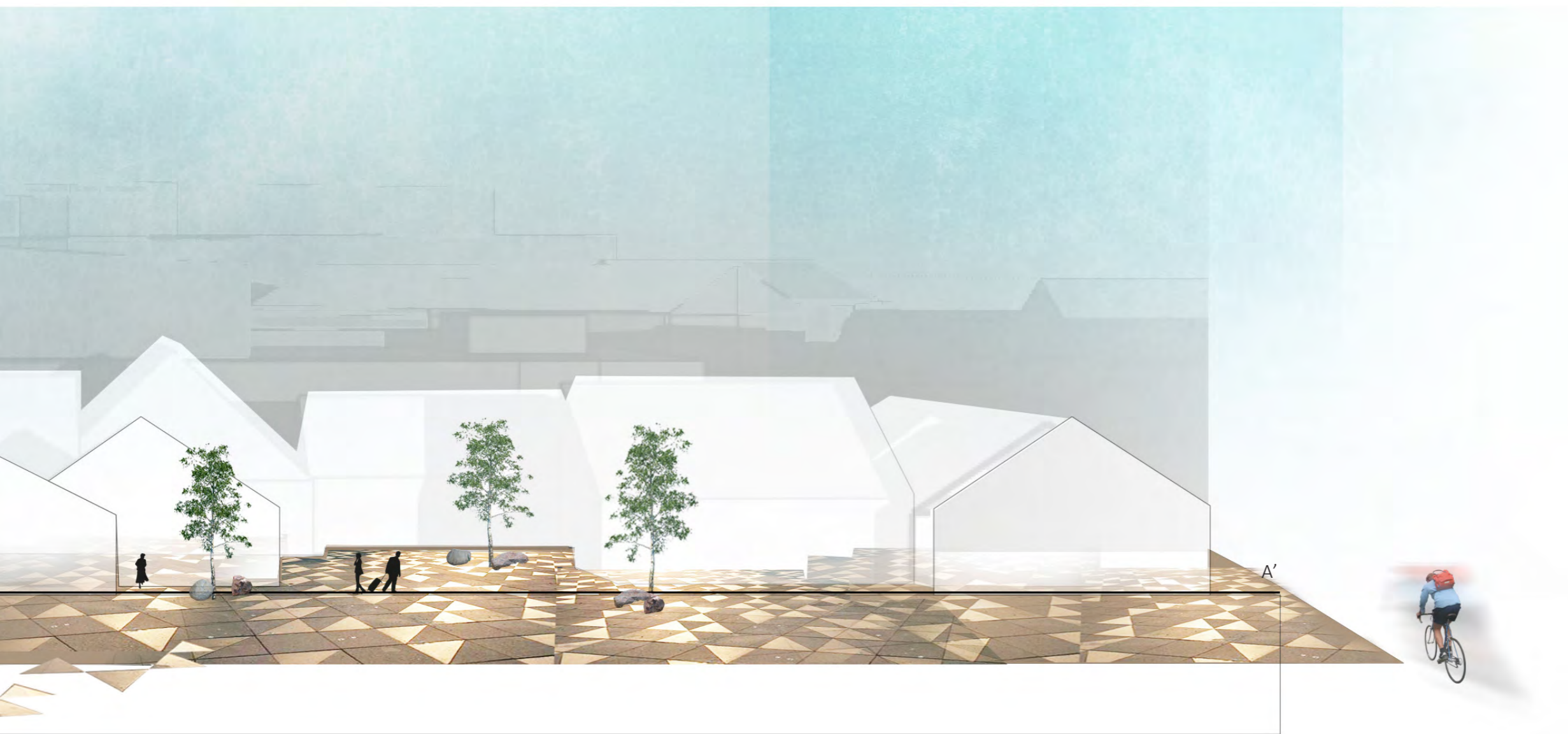


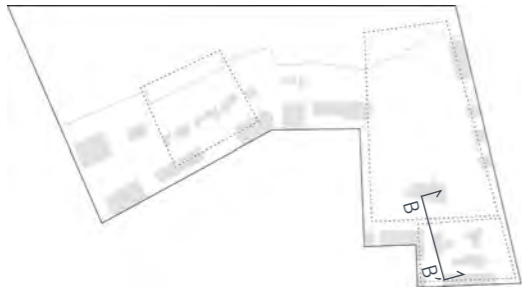
Regjernede vindretninger sommer (svart) og vinter (grå) og solforhold på Bytunet.



*Snitt A - A'. Et inviterende og åpent Bytun. Sett fra nord (allmenningen). Målestokk 1:150.*







*Snitt B - B'. Bytunet og kirken sett fra vest. Målestokk 1:250.*



*Et bytun for flere brukere med et dekke som fanger fargespillet til midnattsolen.  
Riktig skilting gjør det lett for turister å finne fram i byen.*



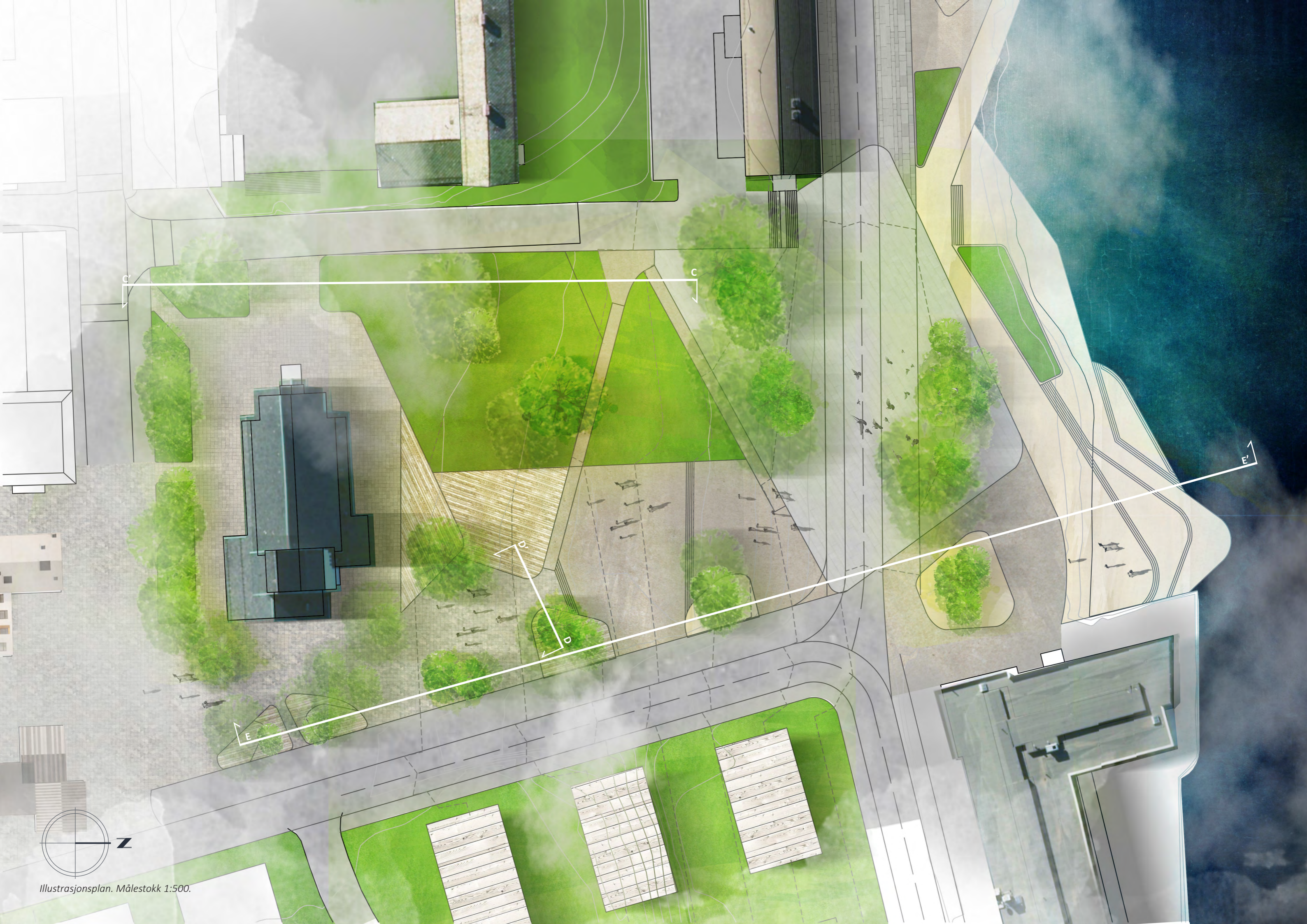
# ALLMENNINGEN

- et variert ikke-kommersielt byrom og “the missing link”





Urbant og grønt opphold i allmenningen med "Kirka på neset" igjen synlig i det store bybildet.  
Illustrasjon fra allmenningen, sør-vest for kirken.



Illustrasjonsplan. Målestokk 1:500.

## ALLMENNINGEN

Terrenget gjør det utfordrende å forbinde by og fjord i Kirkenes, men ikke umulig. Vi foreslår en solid tverrforbindelse i form av en allmenning øst i sentrum. Allmenningen har sitt utgangspunkt i Kirkeparken. Den ligger som en forlengelse av bytunet, strekker seg over Bryggegata og ned til fjorden - den er dagens "missing link" mellom by og fjord.

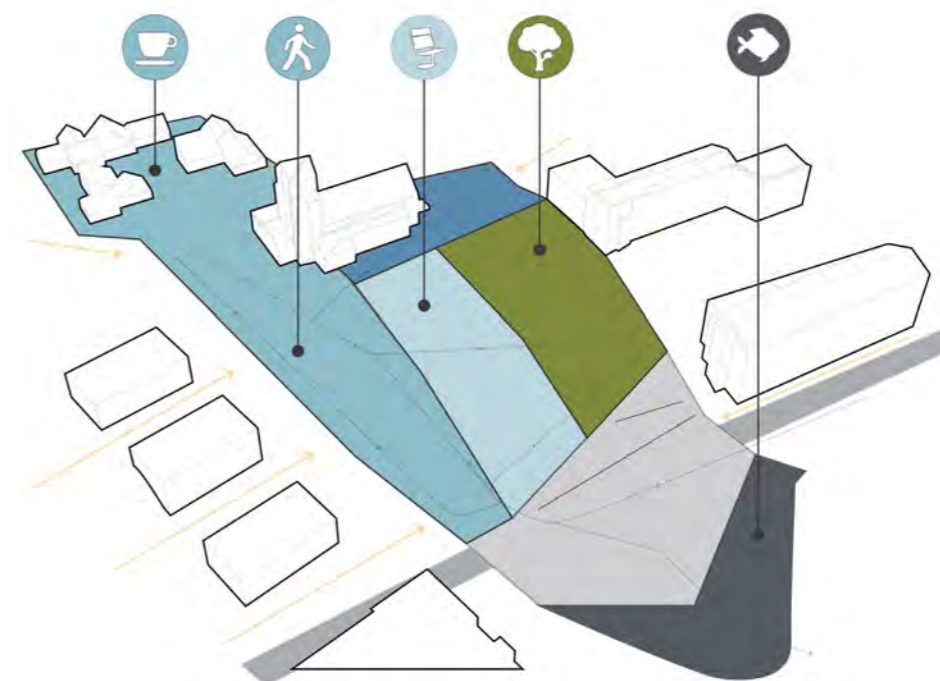
Store deler av Kirkeparken bevares - delvis slik den er i dag og delvis oppgradert for også å kunne fungere til rekreasjonsmessige formål. I sør bevares Kirkeparken tilnærmet slik den er i dag. Vi ønsker her å ta vare på det historiske uttrykket som er en fin ramme for kirkelige seremonier. I nord bevares et stort plenareal (se "opphold grønn"), men noe gress må vike til fordel for et mer robust og urbant uterom (se "opphold urban"). Disse strukturelle grepene gjør også at "Kirka på neset" igjen blir tydelig i det store bybildet.

Møtet mellom bytun og allmenning blir viktig. Dekket på tunet får fortsette over Kirkeveien og inn i allmenningen for å understreke forbindelsen. Allmenningens inngangsparti fra sentrumssiden er åpent og generøst for å virke inviterende. Ned mot

fjorden smalnes dette "gjennomgangspartiet" inn og oppholdssonene gjør seg gjeldende. Der allmenningen møter Bryggegata er den hierarkisk overlegen. Med dette mener vi at gaten må vike for allmenningen. Dette for å understreke tverrforbindelsen mellom byen og fjorden. For å trekke forbindelsen helt ned til fjorden er det anlagt en plasstøpt betongbrygge i direkte forbindelse til allmenningen som muliggjør et fysisk møte med vannet. Dette gjør fjorden tilgjengelig fra byen og byen tilgjengelig fra fjorden.

Sonen vi kaller for "opphold urban" er et robust byrom tilrettelagt for alle. Dette betyr at det stilles høye krav til utforming av dekke, materialvalg og møblering etc.

Det er det avsatte plenarealet som vi kaller for "opphold grønn". Dette er et uterom som ikke er like godt tilrettelagt for alle brukergrupper, men som med sin enkle utforming likevel vil gi rom for variert selvprogrammering. Den konstruerte rampen muliggjør bevegelse gjennom begge sonene for alle brukergrupper.



*Soneinndeling av allmenningen. Gjennomgangssone fra torget og sonene for urbant og grønt opphold la grunnlaget for allmenningens utforming. Bevegelseslinjer i, og inngangssoner til, allmenningen.*



Snitt C - C'. Allmenningen og kirken sett fra vest. Opphold grønn og sittemuligheter i forbindelse med rampeløsningen. Målestokk 1:250.

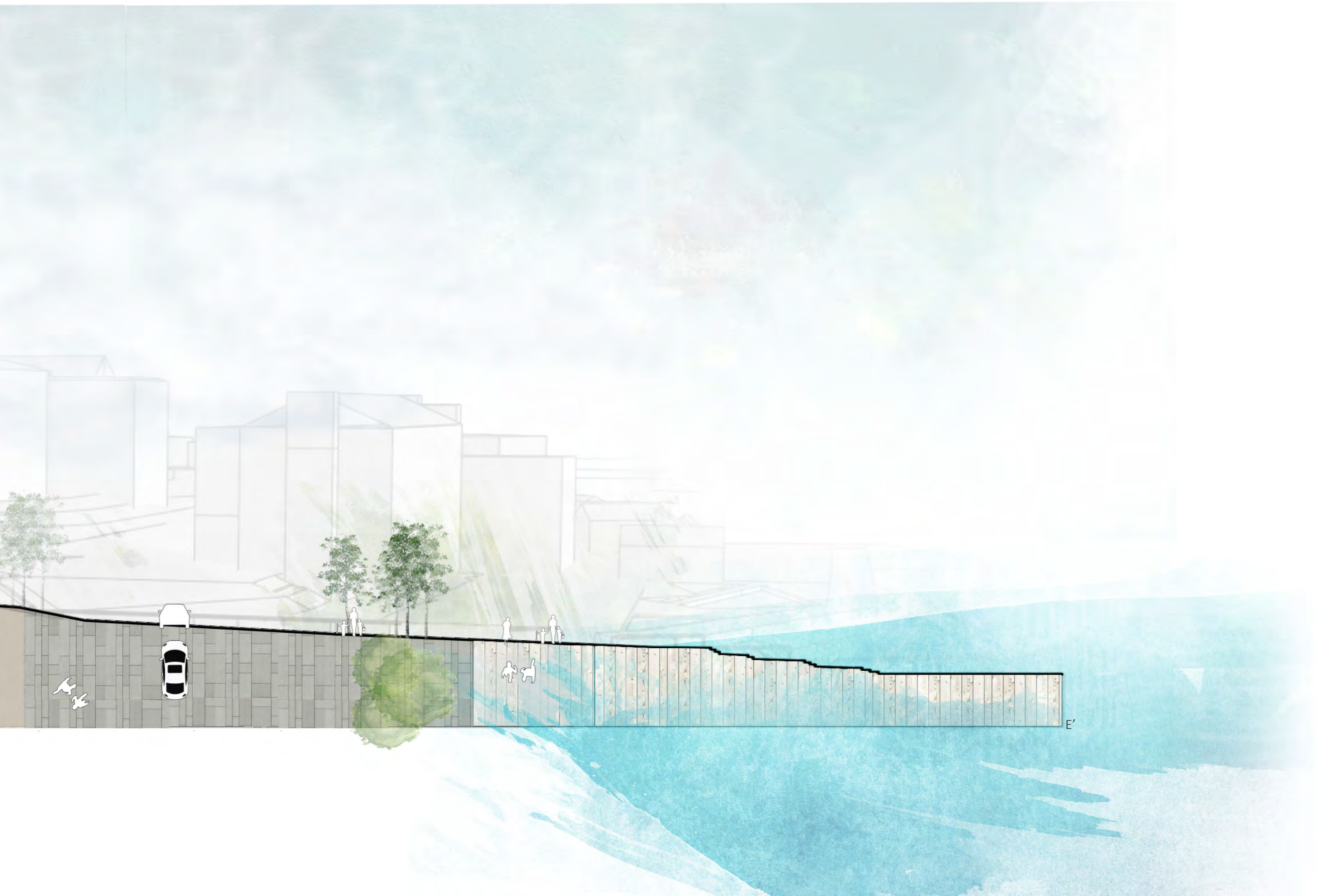




Snitt D - D'. Urban sone i allmenningen med mulighet for både opphold og gjennomfart.  
Målestokk 1:100.



Snitt E - E'. Snitt og plansnitt av allmenningen fra kirka til brygga som danner "neset".  
Målestokk 1:250.





*Et trygt byrom, også på kveldstid. Effektbelysning av rampekonstruksjon og fasadebelysning av kirken setter stemning i allmenningen. Sett fra nord mot sør.*



*Badeglede eller nordlysjakt. Sommer- og vinterillustrasjon fra brygga i allmenningen med Thon hotell i bakgrunnen.*

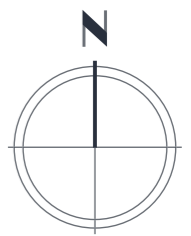
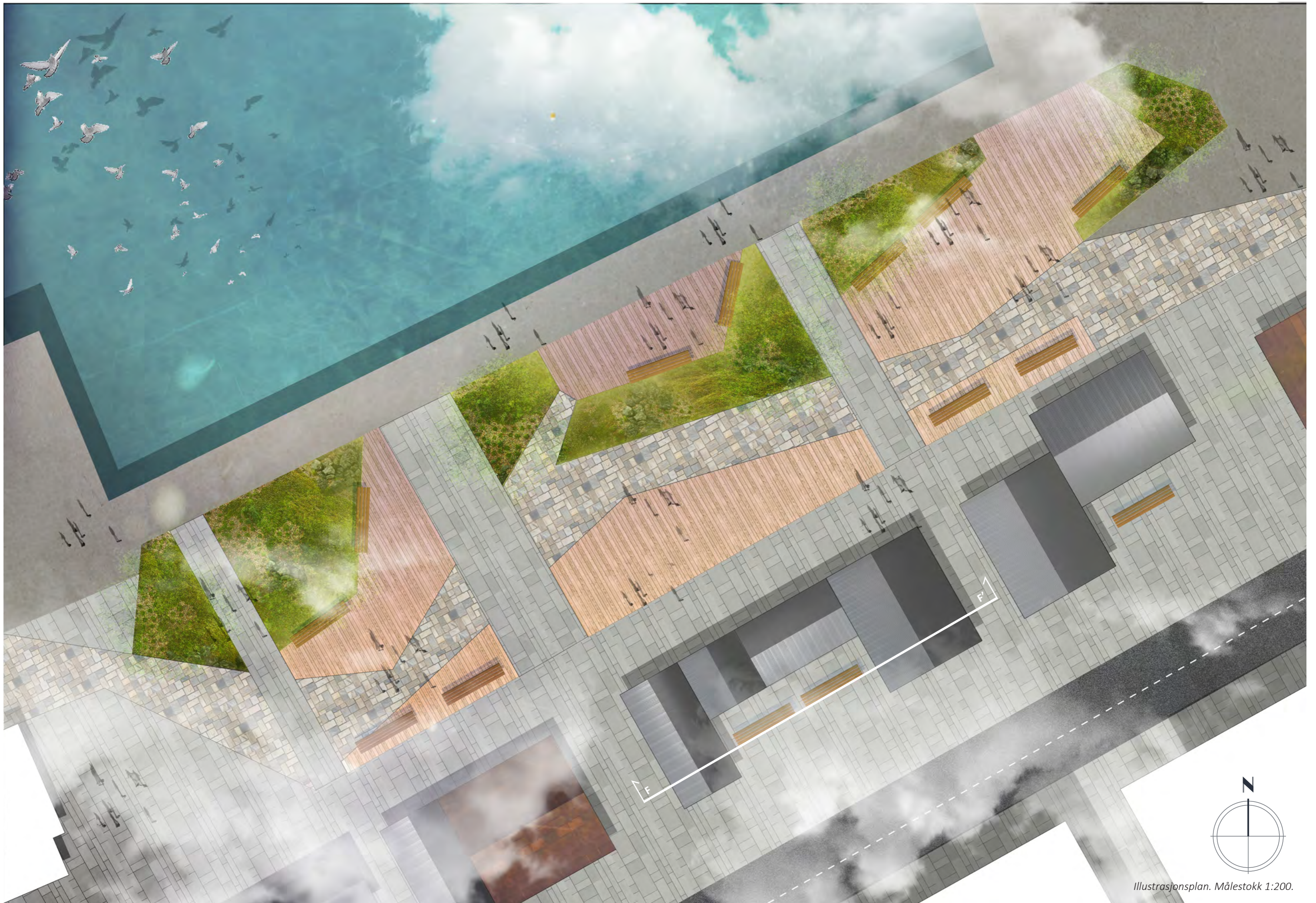
# BRYGGEGATA

- Fjordnære oppholdsarealer og en  
“katalysator for turistbasert byliv”





Stemning langs velkomstrådet Bryggegata med mulighet for opphold, bevegelse og fjordutsikt.  
Anløpskai for Hurtigruten i bakgrunnen. Sett fra øst mot vest.



Illustrasjonsplan. Målestokk 1:200.



## BRYGGE GATA

Dagens sjøfront er hverken egnet, eller tilrettelagt for opphold. På tross av lokaliseringen oppfattes den ikke som en del av byen i det hele tatt. Vårt forslag til omlegging av E6 i forbindelse med ny anløpskai for Hurtigruten vil resultere i en ny og "snillere" gatesituasjon langs fjorden. Ny bebyggelse, innstramning av veibanen og et endret brukerforhold gjør strekket mer til en gate enn en vei - gatestrekket vi refererer til som Bryggegata.

Vi deler Bryggegata i strekk 1 (vest) og strekk 2 (øst). Langs begge strekkene tilrettelegges det for fri bevegelse langs sjøfronten, dvs. totalt sett fra Hurtigrutekaia til allmenningen. Nye tverrforbindelser vil koble strekket på øvrig bakenforliggende bystruktur. Gata får sterkest bypreg i vest der den møter Hurtigrutekaia og AMFI. I øst kobler den seg

på allmenningen og får med det et grønnere og mer rekreasjonsmessig preg.

### STREKK 1

Bryggegata i strekk 1 er detaljert videre på de neste sidene. Bryggegata har som hovedhensikt å fange oppmerksomheten og vekke nysgjerrigheten til turister som ankommer Kirkenes med Hurtigruta. Samtidig gir Bryggegata sjøfronten tilbake til byen, og legger til rette for ikke-kommersielle møteplasser i umiddelbar nærhet til fjorden med tilgang på byrelaterte funksjoner som shopping og spisesteder.

I vest foreslår vi at en rekke med naust føres opp på sjøsiden av gata. Disse muliggjør handel og servering i umiddelbar nærhet til fjorden, samtidig som måten de utformes på vil gjøre dem til et sjarmerende blikkfang

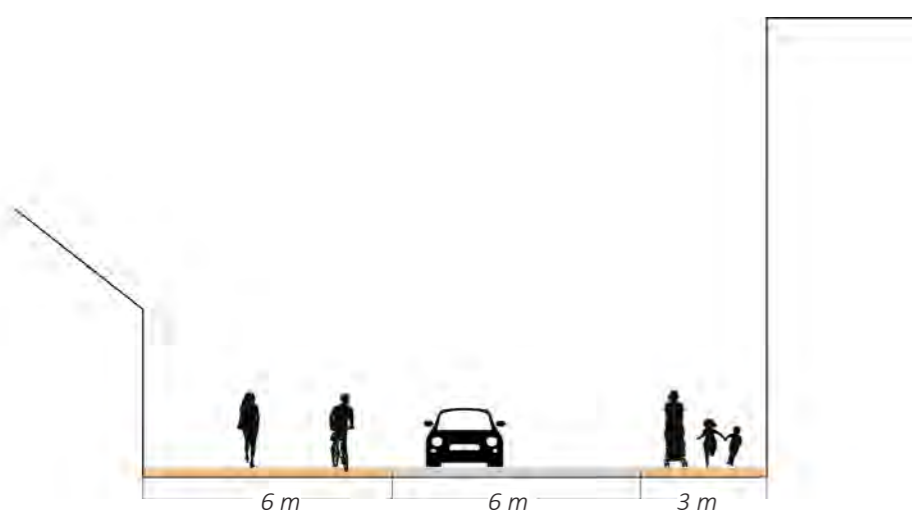
spesielt for turister. Naustrekken er koblet opp mot anløpskaia for Hurtigruten, nettopp for å fange turistenes oppmerksomhet.

På gatesiden trekkes enkelte av naustene tilbake slik at mindre uterom oppstår. Disse ligger lunere til, sammenlignet med bryggen ut mot fjorden.

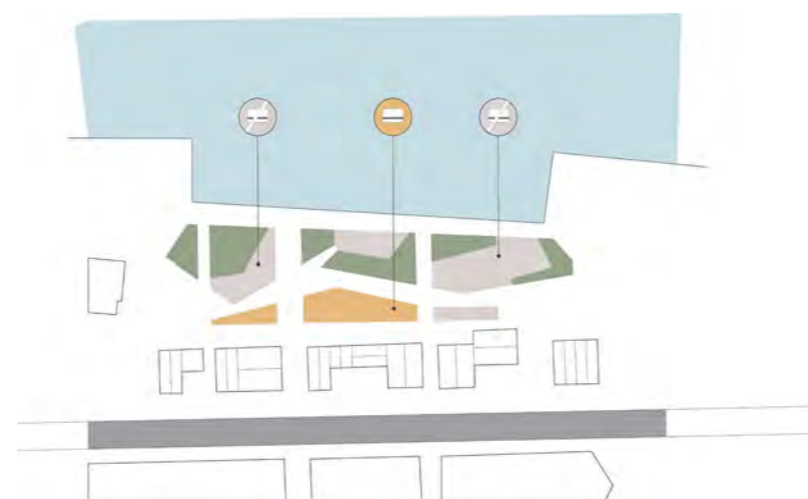
Bryggen er ett stort uterom som ved hjelp av vegetasjon og ulike dekker deles inn i mindre rom og soner. Oppholdsrommene får treplattning som dekke. Noen henvender seg mot bebyggelsen, andre mot fjorden. Noen steder tangeres rommet av gangsti, mens andre steder går gangstien gjennom rommet. Denne variasjonen i utforming gjør at det tilrettelegges for både kommersiell og ikke-kommersiell bruk.

### STREKK 2

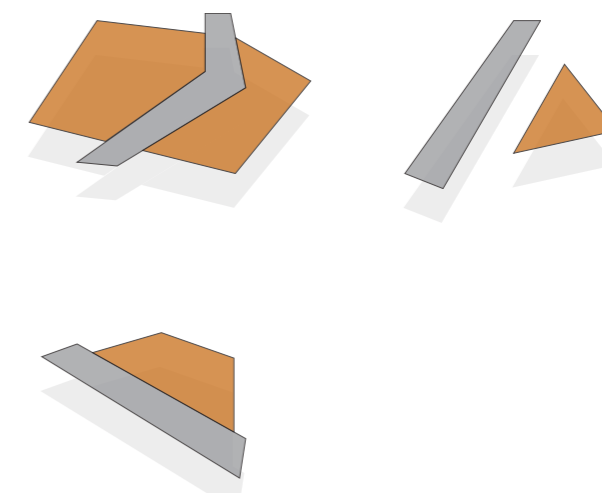
I overgangssonen fra naustene til allmenningen - i møtet mellom by- og rekreasjonsmessig preg - ser vi et stort potensial i å utvikle en aktivitetssone som spiller på det maritime og røffe uttrykket ved det å være på havna. Russerbåtene som står der i dag kan fortsette sin virksomhet så langt det lar seg gjøre, og serveringsfunksjoner kan tidvis flytte inn i russerbåtene i sommermånedene. Kantete fyllsteiner og belyste flytebøyer kan trekkes opp på bakkenivå, og blir lekeelementer samtidig som bøyene leder an til de andre delene av parken i mørket. Dette området ses på som viktig for å knytte alle detaljområdene sammen, men vi har valgt å ikke detaljere det ytterligere. Stemningen om en maritim og selvprogrammert aktivitetssone er illustrert på side 150-151.



Gatetverrsnitt av Bryggegata. Sjøfronten er gitt tilbake til de myke trafikantene.



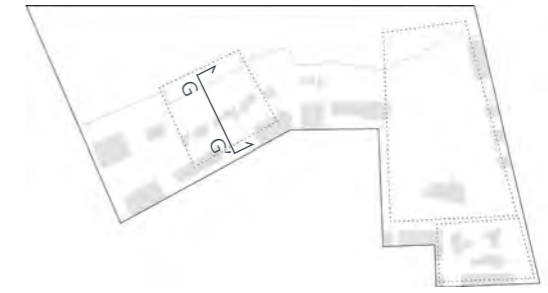
Rominndeling av bryggen ved naustrekka. Ikke-kommersielle og kommersielle rom brytes og dannes av grønstruktur og soner for gjennomgang.



Ulike måter som gangstien interagerer med rommene ved naustrekka. Øverst til venstre går gangstien gjennom rommet. Øverst til høyre ligger gangstien utenom rommet. Nedst til venstre tangeres rommet. Disse prinsippene er benyttet for å legge til rette for gode rom.



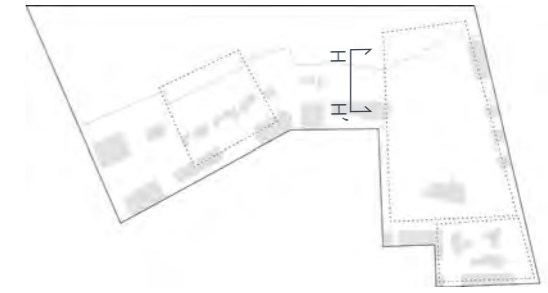
*Intime og hyggelige rom ved naustbebyggelsen i Bryggegata.  
Fjordutsikt og utsyn til midnattsola.*



*Snitt G - G'. Snitt i tverrforbindelsen fra byen til Bryggegata. Arkadebebyggelse gir ly i dårlig vær, naustbebyggelse med variert handelsopplevelse og brygge med mulighet for opphold og bevegelse. Målestokk 1:250.*



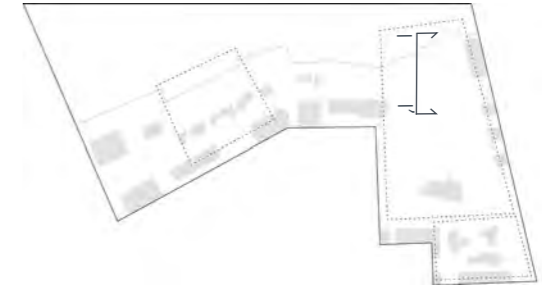
Effektbelysning i bøyer setter stemningen i den maritime aktivitetssonen.  
Illustrasjon sett fra øst mot vest.



Snitt H - H'. Selvprogrammert aktivitetssone i Bryggegata. Målestokk 1:250.



Snitt I - I'. Overgangen mellom allmenningen (til høyre) og Bryggegata (til venstre). Et fysisk møte med vannet gjennom nyanlagt brygge ved Thon. Målestokk 1:250.





## PRINSIPPER

### SKILTING OG INFORMERING

#### HVORFOR ER SKILTING OG INFORMERING VIKTIG?

Fra analysedelen registrerte vi at de fleste avstandene innenfor sentrumskjernen i Kirkenes er korte, og få av avstandene er lenger tid enn ti minutters gange. På tross av dette er den føyte tilgjengeligheten lav. Skiltingen i byen er stort sett lite synlig og gir ikke tilstrekkelig informasjon om avstandene mellom destinasjonene i byen.

Det er et høyt antall turister som besøker Kirkenes hvert år og som ny i byen er det viktig at informasjon om tilbud, attraksjoner og avstander er godt synlig og lett å forstå for at byen skal oppleves lesbar og gangbar. Ved god informasjon om alt det spennende som skjer i Kirkenes er det mulig at lysten til å bli igjen og oppleve Kirkenes vil øke.

Ikke bare er det nødvendig å gi turistene i byen nok og oversiktlig informasjon, men vel så viktig er det at beboerne i Kirkenes får tilgang på informasjon om hva som skjer i byen. I dag skjer det meste av informasjonsflyt gjennom sosiale medier, men en stor andel av befolkningen benytter ikke denne kanalen og har dermed ikke tilgang på denne informasjonen. Dette er et hensyn som må tas i utviklingen av skiltsystemet og informasjonen i byen.

Befolkningen i Kirkenes er privilegerte på den måten at byen er plassert med nær tilgang til flotte naturområder og turstier. Fra Prestefjellet har man tilgang på både skiløyper, trim- og turstier. Prestefjellet ligger i gangavstand fra bykjernen, men er man i byen er informasjonen om turstiene mangelfull. Vi anbefaler derfor at skiltingen og informasjonen av turløypene starter allerede nede i bykjernen.

#### FORSLAG TIL SKILTKATEGORISERING OG UTFORMING

Vi ser for oss at Kirkenes bør operere med tre ulike skiltkategorier; en type veiviserskilt, en type informasjonsskilt og en type for turmerking. Det er viktig at alle kategoriene har en felles grafisk standard for å få et helhetlig uttrykk og for at de skal være lette å kjenne igjen. Vi anbefaler at det lages en plan over hvor det er viktig å ta i bruk de ulike skiltkategoriene. Turistinformasjonen bør for eksempel plasseres ved anløpskaia til Hurtigruten, mens veiviserskiltene blant annet bør plasseres i viktige kryss.

Det viktigste kriteriet for utformingen av skiltingen er at de må være tydelige og lesbare for selv de med dårlig syn. Både skilt og tekst må derfor være stort nok og være plassert i rett høyde. Det er også nødvendig, og da spesielt i en mørk by som Kirkenes, at skiltene er opplyst. Skiltene må også ha en fargekontrast og en font som er leselig fra lang avstand, i tillegg til at det må være i et materiale som er holdbart og ikke gir gjenskinn. Skiltene bør ikke inneholde hverken for mye eller for lite informasjon, men akkurat det som er nødvendig for skilttypen.

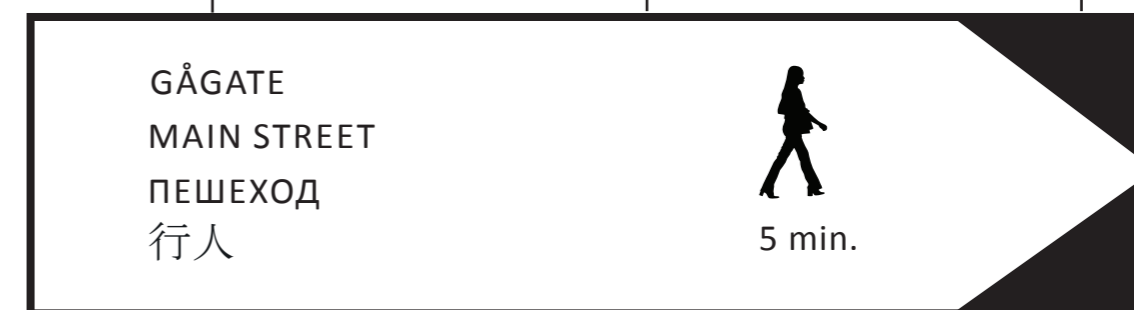
I dag er skiltene i Kirkenes både på norsk og russisk, noe som forsterker beboerne i Kirkenes sin evne til å inkludere alle kulturer og nasjonaliteter. Dette bør fortsette å være standard for de ulike skilttypene, og kan videreutvikles til å inkludere enda flere språk.

#### FORSLAG TIL UTFORMING AV VEIVISERSKILT

Teksten må være i en font og størrelse som er lesbar på avstand.

Holdbart materiale, uten gjenskinn

Fargene som brukes må ha en rett kontrast og samtidig være synlige



Destinasjon på flere språk

Avstand/ tid det tar å gå

Retning



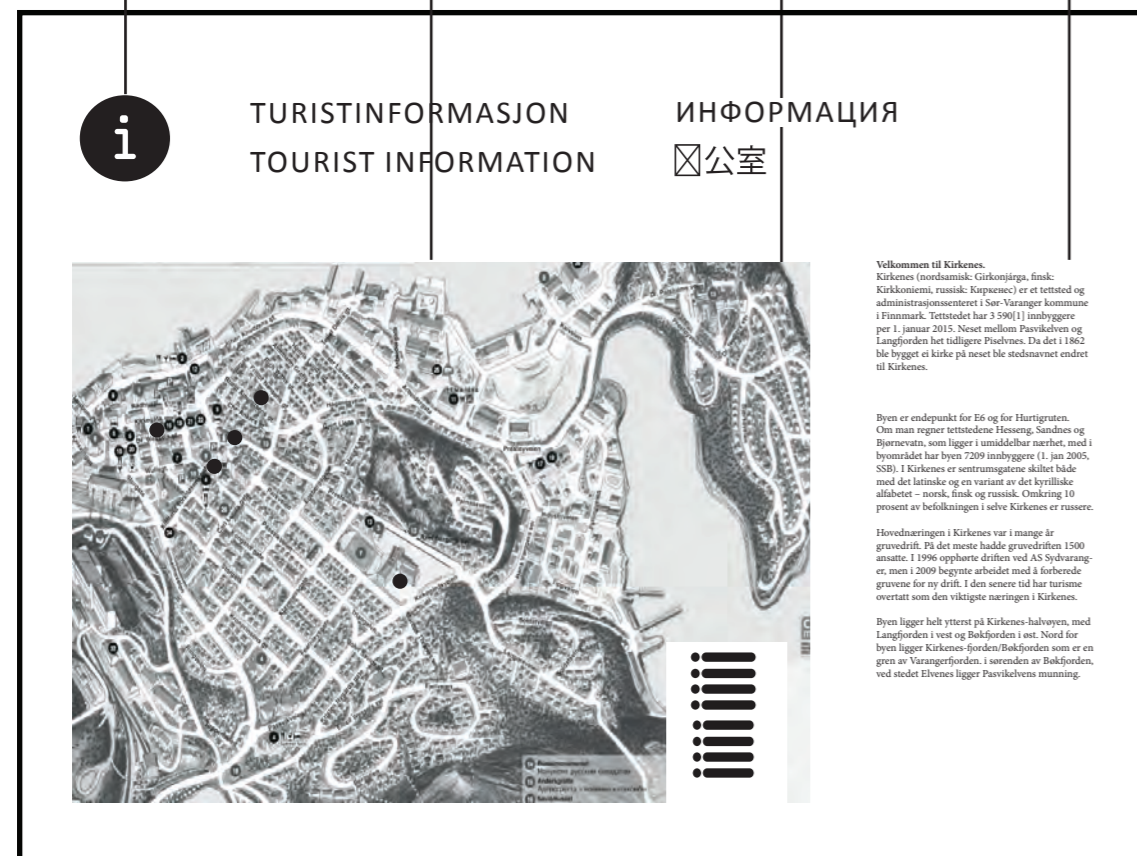
FORSLAG TIL UTFORMING AV INFORMASJONSSKILTING

Tydelig merking av informasjonspunkt

Kart med informasjon om attraksjoner, fasiliteter og lignende

Tydelig merking av hvor en kan finne de ulike destinasjonene

Tekst som supplerer kartet med fylldig informasjon om tilbud i Kirkenes



FORSLAG TIL UTFORMING AV TURMERING

Tydelig merking av type løype og om det er beregnet for ski, gåing eller sykkel

Navn på løype og avstand

Pil som indikerer retning





## PRINSIPP MATERIALBRUK

For å skape en bedre forbindelse mellom byen og fjorden skal det brukes materialer som går igjen i de ulike delområdene og som fremhever kvalitetene i Kirkenes. Fra bykjernen til fjorden skal uttrykket gå fra å være urbant til maritimt, noe som gjenspeiler byen og industrien i området. Materialene må kunne forholde seg til det arktiske klimaet som Kirkenes har og tåle en viss påkjenning. Det er også viktig at forbindelsen blir lett tilgjengelig for gående, syklende og sparkende og at disse brukergruppene prioriteres. Dette viser seg også i materialene og da spesielt i dekket på de respektive stedene.

### TUNET

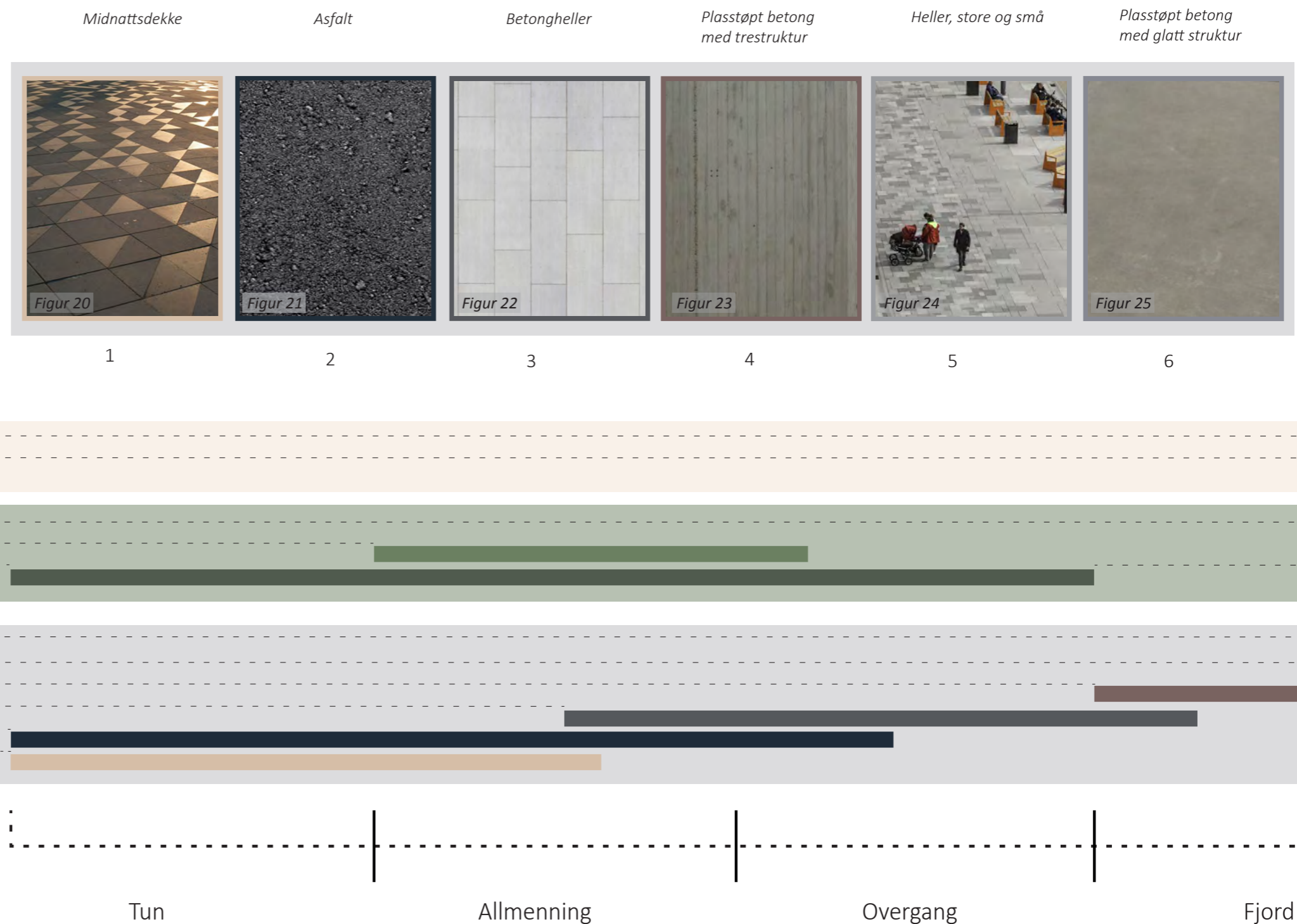
På tunet skal det være et dekke som fremhever lyset fra sola og skaper et spennende spill i belegget (se bilde 1). For å gi de myke trafikantene prioritering går dette belegget over veien og fortsetter ned i allmenningen. På tunet skal det være mindre bytrær.

### ALLMENNINGEN

I tillegg til dekket fra tunet har vi beholdt store deler av Kirkeparken som rammer inn kirken med trær og gress. I den nederste delen av allmenningen skal dekket være av betongheller. Dette strekker seg over bilveien og den nye Bryggegata. Etter hvert går den over i en trappebrygge av plastøpt betong med struktur. I dette delområdet blir det mer innslag av trær og lavere vegetasjon.

### BRYGGEGATA

I bryggegata skal dekket ut mot fjorden være i betong. Langs hele bilveien har vi en sone ut mot bilveien som skal ha betongheller i både store og små størrelser. De store hellene skal være definert som en raskere sone, mens mindre heller indikerer en "vrimesone".



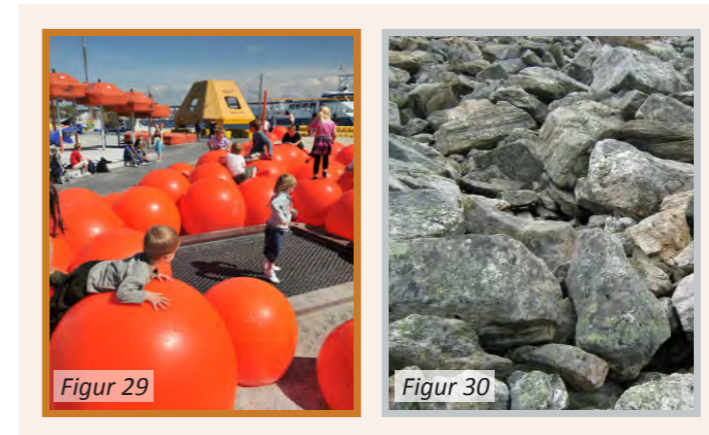
Trær, rogn og bjørk

Gress

Lav vegetasjon med innslag av steiner

Bøyer

Steiner



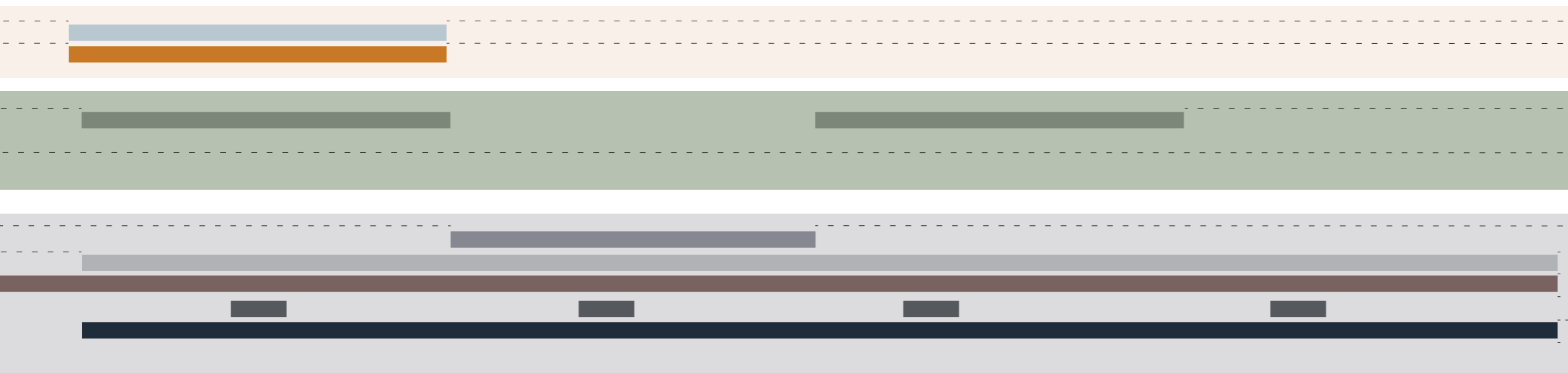
7

8

9

10

11



Aktivitet

Russerbåtkai

Naust

Hurtigruta



## PRINSIPPER

### BELYSNING - DET NORDISKE LYSET

Endring i jordrotasjon, akselhelning og gjennomsnittstemperatur gjør at lyset i nord får varierende intensitet og fargemetning gjennom årstidene i nord (Gottlieb-Nygaard 2014). Dette er godt synlig i Kirkenes det er lyse somre og svært mørke vintre. Sistnevnte gir et behov og potensial i belysning til å lede, øke den opplevde tryggheten og gi attraksjoner i de mørke årstidene. Det nordiske lysets egenart og årstidsvariasjoner er inspirasjonen for belysningsprinsippene.

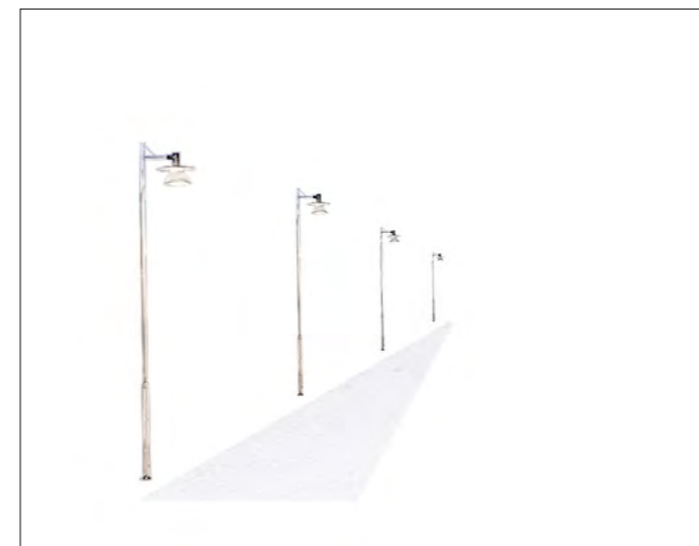
Grunnbelysningen inspireres av den melkehvite grunnfargen på det nordiske hvite lyset (Gottlieb-Nygaard 2014). Vi ønsker en belysning med relativt høy fargetemperatur (4000 K) som gir god fargegjengivelse. Grunnbelysningen vil støtte opp trafikkhierarkiet (s. 112-113) og dermed variere noe, men det viktige er å få belysningen ned på en menneskelig skala ved å tilpasse mastehøyde og lysstyrke.

Effektbelysning brukes i detaljområdene. Konseptet for effektbelysningen er årstidsvariasjonene for det nordiske lyset. Fargepaletten som er brukt representerer de ulike ulike årstidene og tolkes i effektbelysning på de ulike detaljområdene. Dette kan være opplyste elementer, projektering ned på bakken eller lyskilden som kunst. Konseptet er illustrert på neste side.

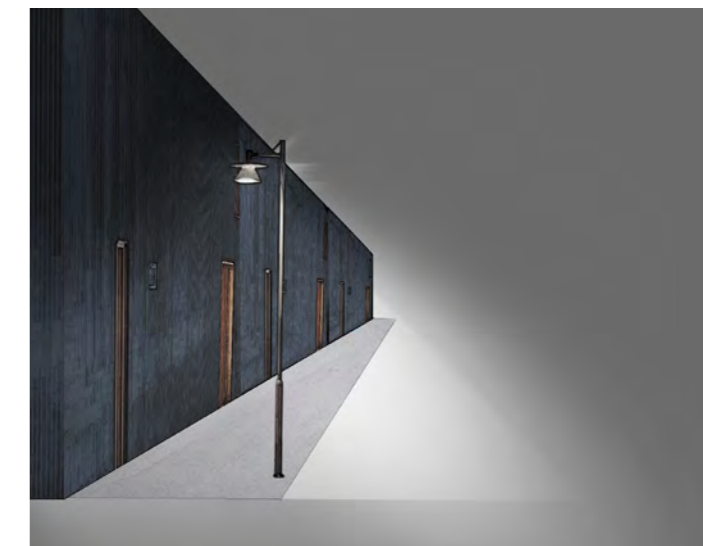
Noen områder utenfor detaljområdene foreslås også fasadebelyst for å øke lesbarheten og opplevelsen om kvelden. Dette er fasadene på rådhuset og dampskipsentralen og malmtransportbåndet oppe i åsen på oversiden av byen.



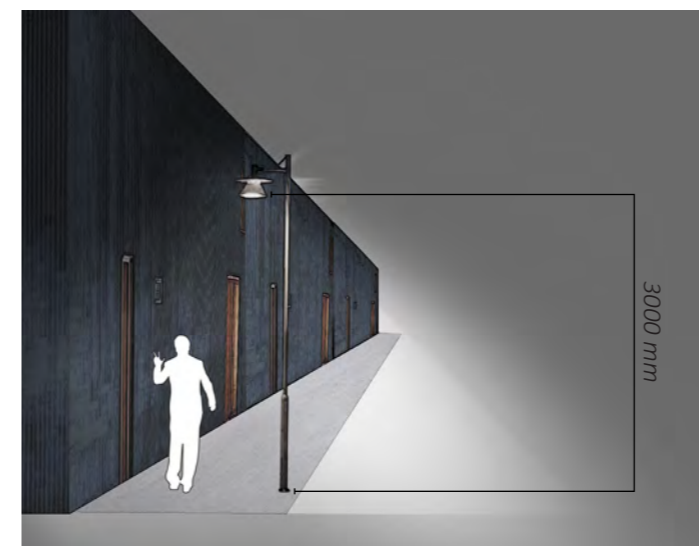
**GRUNNBELYSNING**  
- konsept nordisk hvitt lys  
Grunnbelysningen følger hierarkiet for trafikk i sentrum.



1. Grunnbelysningen skal være master på rekke slik at man får god optisk leding.



2. Mastene skal ha et hvitt lys (fargetemperatur 4000 K) som minner om nordisk melkeaktig hvit. Dette gir også god fargegjengivelse slik at man kan kjenne igjen bygningene og mennesker på kveldstid. Et symmetrisk nedadrettet lys med en diffus lysfordeling gir et jevnt lys som også bidrar til å gjøre omgivelsene synlige om kvelden. Dette hindrer også lysforurensning i øvre etasjer i husene.

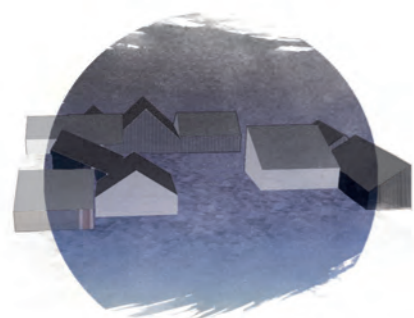


3. Mastene skal være tilpasset menneskelig skala langs gangsonene. Dette vil si ca 3 meter høye master.

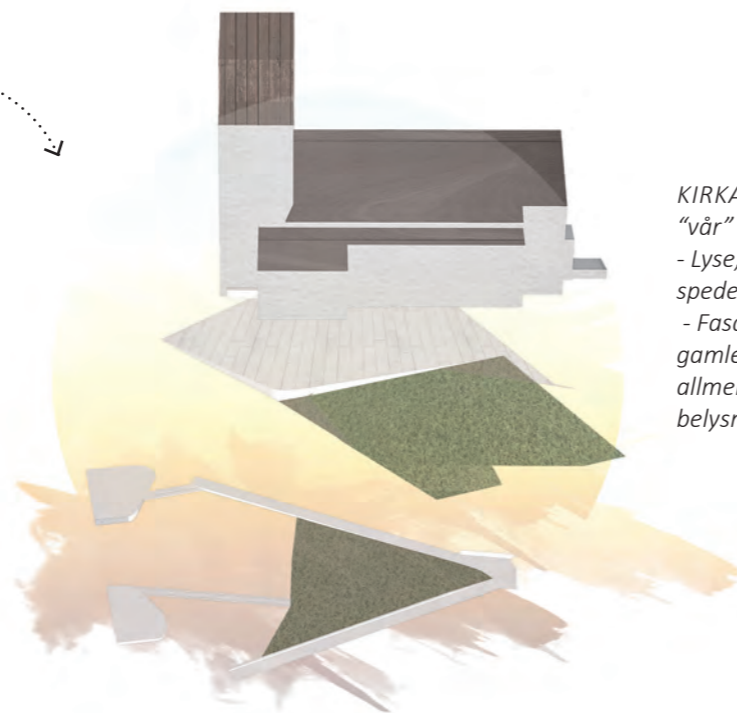


4. I gatene med biltrafikk (mellomblå og mørk blå strek på diagrammet) skal belysningen være i to høyder for å beholde den trygge og intime atmosfæren for gående. I bredere gater plasseres disse mastene på hver side.

EFFEKTBELYSNINGSKONSEPT  
- Det nordiske lyset gjennom året



**TUNET**  
"vinter"  
- Tungt blått lys med en anelse av lysere nyanser.  
- Gobi-belysning som projiseres ned på tunplassen eller stjernehimmel over hele tunet.



**KIRKA OG ALLMENNINGEN**  
"vår"  
- Lyse, kaldvarme nyanser, farger i sin spede begynnelse.  
- Fasadebelysning av kirka, belyse gamle trær og markere rampen ned til allmenningen med forsiktig nedadrettet belysning.



**NESET OG BRYGGA**  
"sommer"  
- Varme farger med større fargemetning, intensitet og glød.  
- Opplyste flytebøyer i aktivitetsområdet eller lysende rød krabbe i vannet.



**NAUSTREKKA OG BÅTKAIA**  
"høst"  
- Farger med et snev av varme med lite vitalitet.  
- Belyse vegetasjon/steinbed i fiolette toner, markering med lys i dekket ved enden av E6 og gobi-belysning som leder mot Bryggegata.



## PRINSIPPER

### ARRANGEMENTER OG KULTURLIV

HVORDAN STYRKE KULTURLIVET I KIRKENES?  
Et rikt og mangfoldig kulturtilbud er, som sagt i analysedelen, viktig for å skape et pulserende og samlende byliv. Kirkenes har i dag arrangementer som spiller på det unike for byen, men arrangementtilbudet kan bli fyldigere og mer spredt over større deler av året. Det er for eksempel lite som skjer fra april til juli og mellom oktober og januar. Det er også viktig at noen arrangementer kan være midlertidige mens andre går igjen år etter år og noen kan arrangeres regelmessig. For å inkludere alle og øke tilgjengeligheten bør det også tilbys noe for alle brukergrupper samt gratis arrangementer slik at de med økonomiske hindringer også føler seg inkludert. Mye av identiteten til Kirkenes ligger i naturen og er noe som kan styrke omdømmet til byen. Å ha flere arrangementer som spiller på naturbaserte opplevelser kan derfor være noe å satse på for Kirkenes.

Vi vil her presentere noen idéer på arrangementer som kan finne sted i Kirkenes. De mer formelle arrangementene, slik som 17. mai feiring og julegrantenning, ser vi for oss at kan skje på plassen foran rådhuset som ligger i god forbindelse til både kirka og tunet.



## FORSLAG TIL NYE ARRANGEMENTER

● Helårs



### NATURBASERTE OPPLEVELSER

Det ligger mye potensiale i naturen rundt byen, og flere arrangementer kunne ha vært arrangert for å knytte byen og naturen rundt bedre sammen. Det kunne for eksempel ha vært arrangert friluftskonsserter, maratonløp eller matfestival der en bruker råvarer fra naturen.

● Januar



### SOLDAGEN

Første dag med sol etter mørketida blir feiret med solbolle på skoler og arbeidsplasser. Vi synes dette er en ypperlig anledning til å samle hele befolkningen på tunet til en liten solfest. For mer inspirasjon kan man se til solfesten i Rjukan, som er en 91 år gammel tradisjon.

● Februar



### SPARKLØP

Med sparkkulturen som er i Kirkenes kunne byen hentet inspirasjon fra Hurdal som har VM i sparkutfor. Kirkenes kan arrangere et sparkløp i sentrum for folk i alle aldere. Muligens i kombinasjon med eller som en forlengelse av Finnmarksløpet.

● Mai

### ENDEN AV E6 - FESTIVALEN

E6 ender i Kirkenes og dette er noe vi ser potensiale i å lage en attraksjon av. Det kunne ha vært en idé å lage en gratisfestival med mulighet for foodtrucks og musikkinnslag. Enden av E6 blir da en spennende start på Hurtigruten.

● Juni



### KONGEKRABBESTIVAL

Kongekrabbe blir sett på som noe eksklusivt og det er allerede brukt som en del av markedsføringen av byen for turister. Mulighetene ligger derfor til rette for å lage en kongekrabbe festival. For eksempel med fiskeutsalg, kongekrabbefiske og ulike krabberetter.

● November



### LYSFESTIVAL

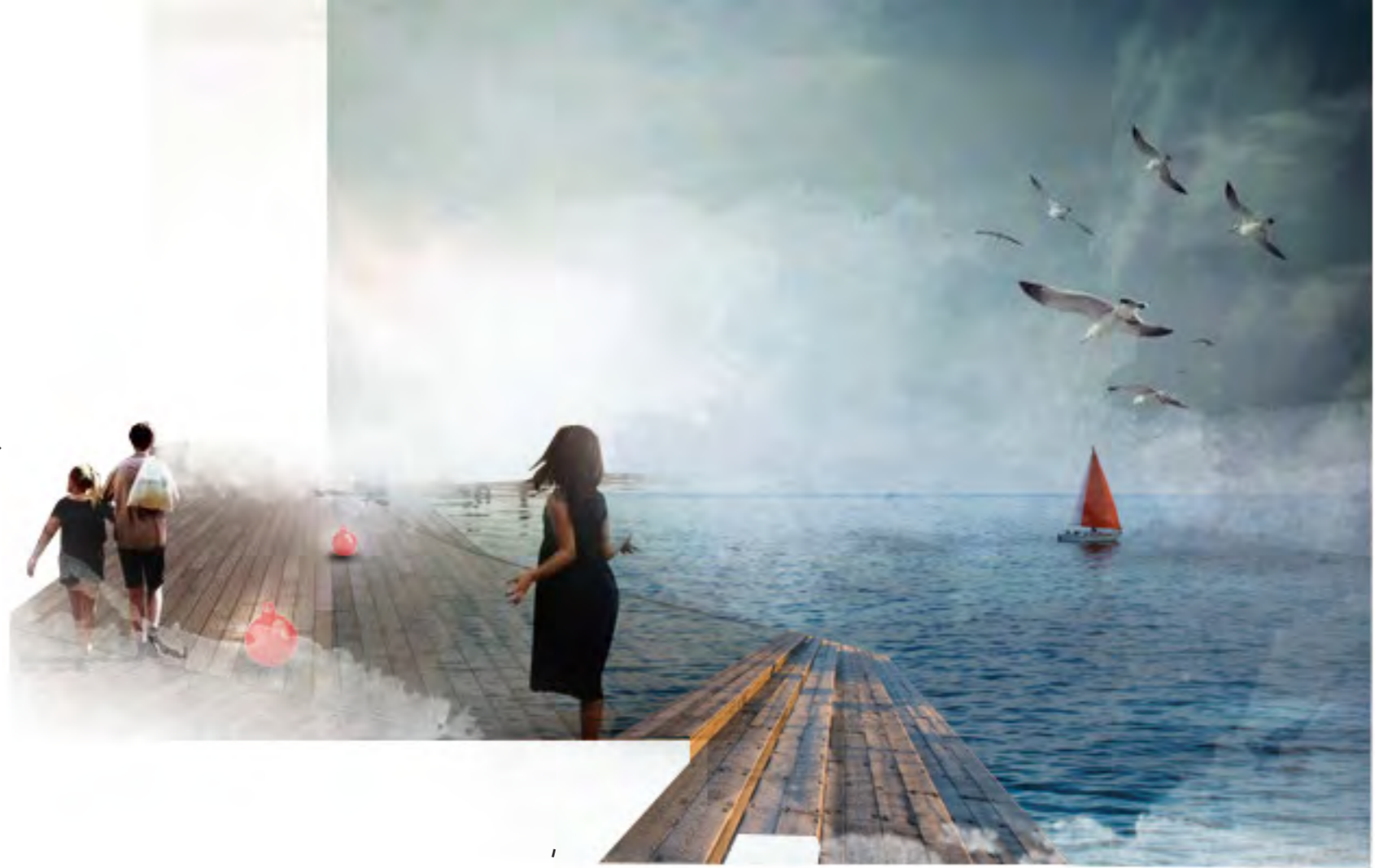
I motsetning til soldagen kan lysdagen bli feiret når været er på sitt mørkeste. Dette kan feires ved å ha lysinstallasjoner i byen eller ute på fjorden og kan gjøre dagene litt mer hyggelige. For mer inspirasjon kan man se til Kina og Lanternefestivalen eller til Amsterdam Light Festival.



# FRA BYEN TIL FJORDEN











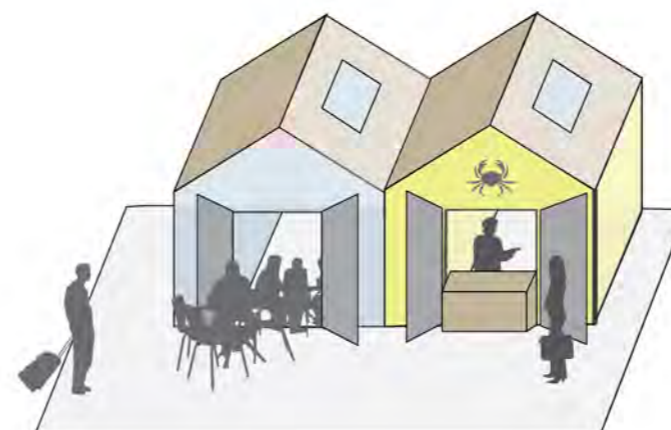


## GJENNOMFØRING

Opggaven har tatt for seg en utvikling av de fysiske strukturene i Kirkenes over tid. Vi har sett på dette i et tidsperspektiv på 50 år for å kunne ha en realistisk tilnærming. Samtidig ser vi på de første årene av prosjektet som en kritisk fase for å øke gjennomføringsevnen og skape engasjement. Det er viktig å involvere riktige aktører for at de kan få ta del i å bestemme og dermed være med på å demokratisere prosessen i utviklingen av Kirkenes. De ulike aktørene sitter på unik kunnskap som på hver sin måte vil være med å styrke Kirkens` utvikling. Medvirkning fra flere aktører vil også avdekke utfordringer tidlig og gjøre prosessen for videre gjennomføring lettere.

I tillegg til å involvere aktører til utviklingen av hele prosjektet, ser vi det også som nødvendig å gjennomføre temporære tiltak i noen av utviklingsområdene. Temporære tiltak defineres, i Plan- og bygningsloven, som konstruksjoner plassert i offentlige rom i en kortere periode enn to år (Plan- og bygningsloven 2008, § 20-4). Derfor definerer vi den kritiske fasen som de to første årene av prosjektet. Ved å se endringer raskt gjennom temporære prosjekter kan man øke bevisstheten og det lokale engasjementet rundt utviklingen. Temporære tiltak kan også være en måte å teste ut ulike løsninger for et spesifikt sted for å se hvordan de blir mottatt. Et eksempel er å bruke matvogner på torget før tunet etableres for å teste ulike typer utvalg.

Vi mener at aktørene på figurene kan bidra både til temporære tiltak, og med innspill til den permanente utviklingen i Kirkenes.



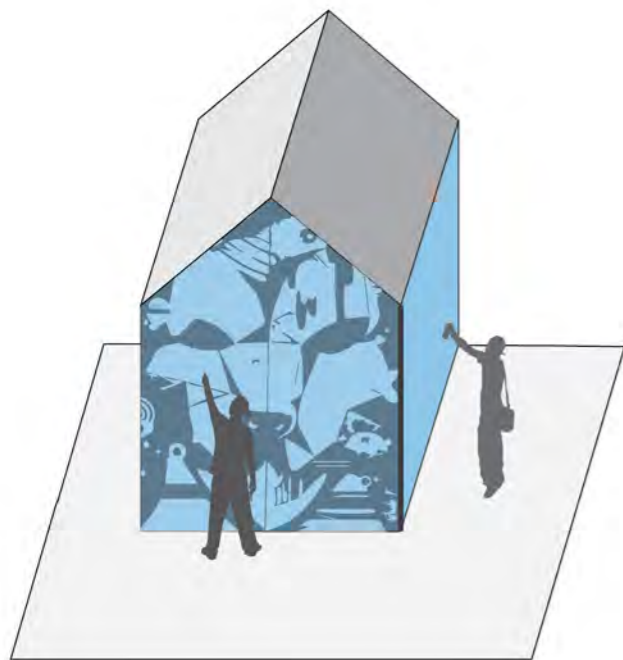
### LOKALT NÆRINGSLEV

- Kirkenes næringshage, handelsbutikker i sentrum og reiselivsaktører har alle interesser i Kirkenes' vel, og kan støtte prosjektet økonomisk.



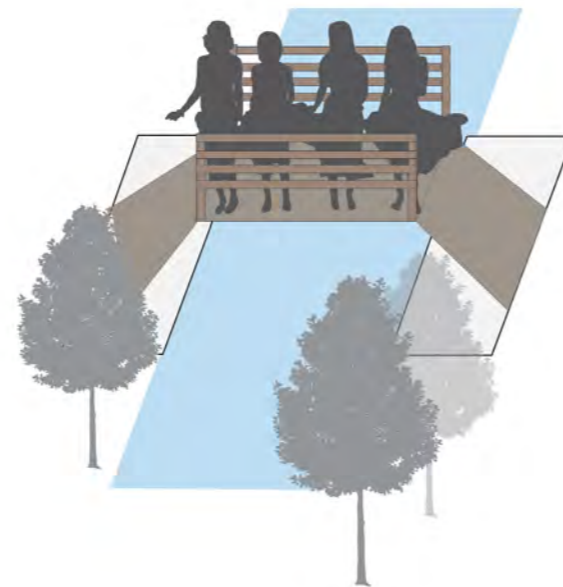
### VELFORENINGER

- Ved å ha en åpen dialog med naboer og andre som kan ha interesser i området kan man avdekke eventuelle konflikter tidlig og er samtidig viktig for lokaldemokratiet.



#### KORO OG LOKALT GALLERI

- KORO, kunst i offentlige rom, vil sikre at flest mulig skal kunne oppleve kunst av høy kvalitet i offentlige inne- og uterom i Norge.
- Samarbeid mellom Koro og det lokale galleriet Artica AS kan være med på å bringe lokale kunstnere frem i Kirkenes sentrum.



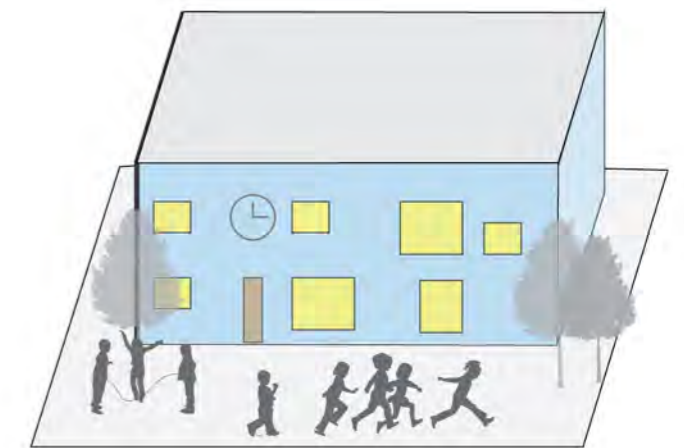
#### PIKENE PÅ BROEN

- Kulturarrangører med kontakter innad i byen, og ut i verden



#### SYKEHJEMMET PÅ PRESTØYA

- Eldre kan bidra med lokalkunnskap til å se byen i en historisk kontekst



#### BARNEHAGER OG SKOLER

- Pedagogikk og mulighet for tilrettelagt deltakelse med barn og unge



## REFLEKSJON

Målet med denne oppgaven er at den skal være et realistisk innspill til fremtidig strukturering av Kirkenes by, forankret i kommunes lokale mål og ønsker, med den hensikt å skape en levskraftig by, både funksjonsmessig og visuelt sett.

Ut ifra dette formulerte vi problemstillingen "Hvordan skape et tryggere, mer tiltrekningskraftig og bedre tilgjengelig Kirkenes sentrum, som tilrettelegger for økt tilhørighetsfølelse gjennom å styrke forbindelsen mellom byen og fjorden?"

Figuren viser hvordan vi har oppnådd dette innenfor de satte rammene for oppgaven, og hvordan dette kommer til uttrykk i de tre detaljeringsområdene; bytunet, allmenningen og Bryggegata.





## BYTUN

Et nytt bytun i menneskelig skala som spiller på lag med og som er direkte knyttet opp mot nye og eksisterende strukturer for myke trafikanter. Dette bedrer også tilgjengeligheten til fjorden gjennom sikt ned til vannet. De små bygningene på tunet har klare referanser til Svenskehus-bebyggelsen blant annet gjennom grunnform og saltak. Det intime uterommet som bebyggelsen danner tilrettelegger for blikkontakt, samspill og spontane møter.

## ALLMENNING

Et grønt byrom og en universelt utformet forbindelse mellom by og fjord. Allmenningen bevarer det sermonielle preget rundt kirken og de gamle gravstøttene, og er samtidig en overgang mellom urbant bypreg og rekreasjon. Der Bryggegata krysser allmenningen er bilister klart underlegne myke trafikanter ved at byrommet strekker seg over kjørebanelen.

## BRYGGEGATA

Et variert tilbud som fungerer som inngangsportale for turister, og som gir mulighet for rekreasjon, aktivitet og handel for alle brukergrupper. Omlegging av E6 langs sjøen til den nye Bryggegata sikrer fri og trygg ferdsel for myke trafikanter. Bryggegata sørger for gode forbindelser mellom Hurtigruten og Thon hotell, og videre opp i byen. Tilhørigheten blir styrket både ved å ivareta det maritime og industrielle preget, og med den intime naustbebyggelsen inspirert av svenskehusene.

Forslaget er visjonært i at det tar for seg store deler av bykjernen, men har en realistisk forankring fordi utviklingen vil skje over tid. Om Kirkenes kommune ønsker å følge den 50 år lange tidsplanen som vi har satt, må det settes av ressurser i form av penger og tid. Mye av utviklingen skjer i løpet av de første 10 årene, da dette danner grunnlaget for videre utvikling. Dersom Kirkenes ønsker vekst må det fokuseres på god fortetting. I Kirkenes sitt tilfelle vil dette bety tett/lav bebyggelse med blandede funksjoner, samtidig som grønne forbindelser gjennom byen sikres. Ved disse grepene økes bylivet, følelsen av tilhørighet og livskvaliteten til brukerne gjennom blågrønne omgivelser i byen. Slik mener vi at Kirkenes vil bli en levekraftig by, nå og i fremtiden.



## LITTERATURLISTE

Berge, G., Haug, E. & Marshall, L. (2012). *Nasjonal gåstrategi - strategi for å fremme gåing som transportmiddel og hverdagsaktivitet*. Statens vegvesens rapporter: 180. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/webtv/#!/video/21337/pecha-kucha-hvorfor-er-nordisk-lys-saa-spesielt> [lest 16.05.2016]

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bogværket.

Gottlieb-Nygaard, A. (2014). *Pecha Kucha: Hvorfor er nordisk lys så spesielt?* Grønneberg, K. R. (ed.). Pecha Kucha Night 32: Aftenposten/ ApTV. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/webtv/#!/video/21337/pecha-kucha-hvorfor-er-nordisk-lys-saa-spesielt> [sett 03.05.2016]

Jacobs, J. (1965). *The death and life of great American cities*. Pelican books. Harmondsworth: Penguin.

Kommuneprofilen. (2016a). *Framskrivning Aldersstruktur 2020-2040*. [internett]. Tilgjengelig fra: [www.kommuneprofilen.no](http://www.kommuneprofilen.no) [lest 16.05.2016]

Kommuneprofilen. (2016b). *Sivilstand*. [internett]. Tilgjengelig fra: [www.kommuneprofilen.no](http://www.kommuneprofilen.no) [lest 16.05.2016]

Kommuneprofilen. (2016c). *Husholdninger med barn*. [internett]. Tilgjengelig fra: [www.kommuneprofilen.no](http://www.kommuneprofilen.no) [lest 16.05.2016]

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) § 20-4c *Søknadspåtløst tiltak som kan forestås av tiltakshaver*

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Publication (Joint Center for Urban Studies). Cambridge, Mass: M.I.T. Press.

Nor Lines Kirkenes AS. (u, å). *ISPS-terminal*. [Internett]. Kirkenes: Nor Lines AS. Tilgjengelig fra: <http://www.norlineskirkenes.no/ISPS.htm> [Lest 24.05.2016].

Organization, W. H. (2007). *Global age-friendly cities: a guide*. [lest 10.04.2016]

Ruud, M. E., Barlindshaug, R. & Nøvre, S. (2013). *Fremtidige boligbehov*. In regionsforskning, N. i. f. b.-o. (ed.). NIBR-rapport. Oslo: Norsk institutt for by- og regionsforskning. 122 pp. Tilgjengelig fra: <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/2013-25.pdf> [lest 16.05.2016]

Statistisk sentralbyrå. (2015a). *Kvadratmeterpriser for eneboliger, 2015. Gjennomsnittlig kvadratmeterpris for brukte og nye eneboliger*, e. k. j. (ed.). [internett] Ssb.no: Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/priser-og-prisindekser/statistikker/kvadenebol/aar/2016-03-31> [lest 05.06.2016]

Statistisk sentralbyrå. (2015b). *Befolkning og areal i tettsteder, 1. januar 2015. Tettsteder. Folkemengde og areal*, e. k. j. (ed.). ssb.no: Statistisk sentralbyrå. [internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befsett/aar/2015-12-11?fane=tabell&sort=nummer&tabell=248688> [lest 16.05.2016]

Sør-Varanger kommune. (201). *Sør-Varanger mot 2026- Kommuneplanens samfunnsdel 2014- 2026*. In kommune, S. V. (ed.). Sør-Varanger: Sør-Varanger kommune. 29 pp. Tilgjengelig fra: <http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/2030/2004105/Dokumenter/samfunnsdelen.pdf> [lest 05.06.2016]





## FIGURLISTE

Figur 1: «Grafisk fremstilling af sammenhængen mellem uderomskvalitet og udekvaliteter» Gehl, J. (2010). Byer for mennesker. København: Bogværket. S . 31

Figur 2: [http://webhotel2.gisline.no/gislinewebinnsyn\\_svk/](http://webhotel2.gisline.no/gislinewebinnsyn_svk/) [hentet 28.04.2016]

Figurer 3-10: Data hentet fra nettsidene til Gule sider og telefonkatalogen 1881. [hentet 28.04.2016]

Figur 11: <https://strandof.files.wordpress.com/2015/05/20150525-dsc05397.jpg> [hentet 25.04.2016]

Figur 12: <http://www.himmelstigen.no/kirka.jpg> [hentet 25.05.2016]

Figur 13: [https://exp.cdn-hotels.com/hotels/4000000/3520000/3510600/3510573/3510573\\_50\\_z.jpg](https://exp.cdn-hotels.com/hotels/4000000/3520000/3510600/3510573/3510573_50_z.jpg) [hentet 25.05.2016]

Figur 14: [http://kirkenesdagene.origo.no/-/image/show/808363\\_frokost-2](http://kirkenesdagene.origo.no/-/image/show/808363_frokost-2) [hentet 07.04.2016]

Figur 15: <http://www.nrk.no/finnmark/festival-i-kirkenes-vokste-for-fjerde-aret-pa-rad-1.12562583> [hentet 07.04.2016]

Figur 16: <http://www.thebarentsobserver.com/society/2016/02/spektakel-town> [hentet 07.04.2016]

Figur 17: <http://www.nrk.no/finnmark/har-solgt-russisk-handverk-til-nordmenn-i-tiar-1.12674731> [hentet 07.04.2016]

Figur 18: <http://www.finnmarkslopet.no/gallery.jsp?name=galleri94&lang=no> [hentet 07.04.2016]

Figur 19: Gehl, J. (2010). Byer for mennesker. København: Bogværket. s . 178-185

Figur 20: [http://www.landezine.com/index.php/2014/11/sishane-park-by-sanalarc/sishane\\_park-sanalarc-15/](http://www.landezine.com/index.php/2014/11/sishane-park-by-sanalarc/sishane_park-sanalarc-15/) [hentet 03.06.2016]

Figur 21: <http://images.forwallpaper.com/files/images/3/39e8/39e8fc68/202935/texture-asphalt-black-background-wallpaper.jpg> [hentet 03.06.2016]

Figur 22: <http://texturise.blogspot.no/2013/08/concrete-pavement-tiled-maps.html> [hentet 03.06.2016]

Figur 23: <http://www.byggutengrenser.no/inspirasjon/midtasen-skulpturpaviljong> [hentet 03.06.2016]

Figur 24: <http://linkarkitektur.com/en/Projects/Stranden-Aker-Brygge> [hentet 03.06.2016]

Figur 25: <http://www.byggutengrenser.no/inspirasjon/midtasen-skulpturpaviljong> [hentet 03.06.2016]

Figur 26: [http://www.miljolare.no/data/ut/album/?al\\_id=32517](http://www.miljolare.no/data/ut/album/?al_id=32517) [hentet 03.06.2016]

Figur 27: <http://www.grasrota.net/home> [hentet 03.06.2016]

Figur 28: <http://www.archilovers.com/projects/129648/noma-nordic-landscape.html> [hentet 03.06.2016]

Figur 29: <https://playbyphilippa.wordpress.com/category/design/> [hentet 03.06.2016]

Figur 30: [http://adolph.bloghog.no/files/2011/08/IMG\\_1578.jpg](http://adolph.bloghog.no/files/2011/08/IMG_1578.jpg) [hentet 03.06.2016]

Google Maps og Google street view: Skjermbilder hentet mellom 15.03.16-05.06.16 fra <https://www.google.no/maps/@69.7250602,30.0584625,15.33z?hl=en>