

HAVNERUTEN

gruppe 2 B. Beheim • LP Hermansen • V. Huser
C. Martinsen • L. Røstad

Et prosjekt i LAA 325 ved NIMBU // Våren 2016 ved Einar Lillebye



FORORD

Denne oppgaven i emnet LAA325 – planlegging og utforming av gater og byrom er ment som et mulighetsstudie for hvordan sjøfronten i Kirkenes kan utvikles. Oppgaven er utformet av studenter innen landskapsarkitektur og by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet på Ås våren 2016. Emneansvarlig er Einar Lillebye med medvirkende lærere Ingun B. Amundsen og Ola A. Bettum.

Emnet tar for seg Kirkenes by og omegn i Sør-Varanger kommune, Finnmark. Arbeidet i emnet har bestått av to hovedfaser. Ved oppstart inngikk en studietur til Kirkenes med befaringer, halvparten av studentene reiste i august 2015 og halvparten reiste i januar 2016. Befaringene ga et godt grunnlag for arbeidet i analysedelen. Fase 1 bestod av analysearbeid der studentene i grupper har samlet inn nødvendig informasjon og deretter produsert analyser av Kirkenes og omegn for videre arbeid. I fase 2 ble nye grupper dannet på bakgrunn av ønsket

oppgave. I fase 2 arbeidet seks grupper med et mer detaljert og spesifisert fokus og så på en løsning for å bedre Kirkenes som sted.

Gruppe 2 har utført et mulighetsstudie for hvordan Havneruten kan fungere som en god forbindelse mellom by og fjord og samtidig skape en helhetlig strekning langs sjøkanten. I tillegg ønsker gruppen å tilgjengeliggjøre for en mer aktiv bruk av sjøfronten i Kirkenes. Den totale lengden på Havneruten er 3 km, fra Gruvehøyden i vest til Prestøya i øst. Havneruten kan også bidra til økt aktivitet og byliv i Kirkenes sentrum.

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Ås, 03.06.2016

Beate Beheim, Christina Martinsen, Vårin Huser, Lars Røstad og Lars Petter Hermansen

INNHOOLD



Fig 1: Kirkenes sin lokalisering i Barentsregionen.

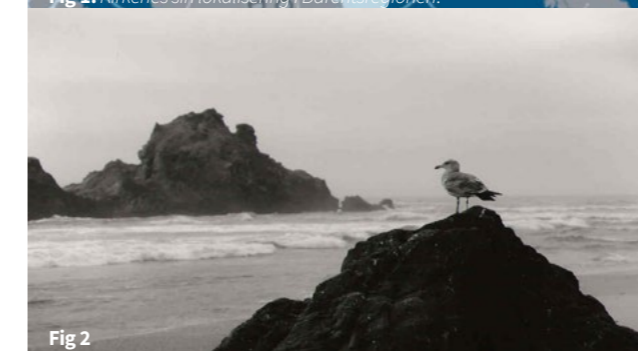


Fig 2

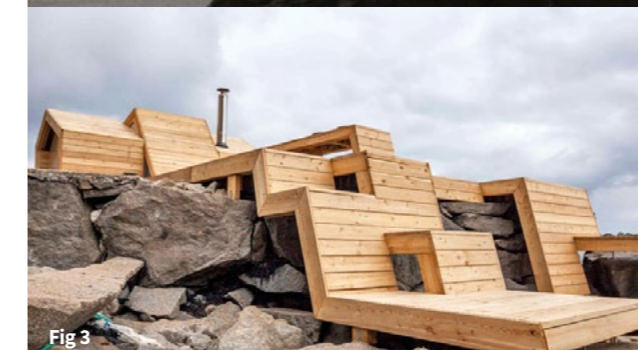


Fig 3

01 | INNLEDNING

lokalisering • oppsummering fra befaring • bilder fra befaring

02 | ANALYSER

SWOT • utviklingstrekk • nasjonale føringer • kartanalyser • snitt
scenarier • analyser: konklusjon • problemstilling

03 | MÅL, VISJON & TEMA

veien til utforming • delmål • verdier • brukergrupper
definisjoner • inspirasjon • tidlig fase

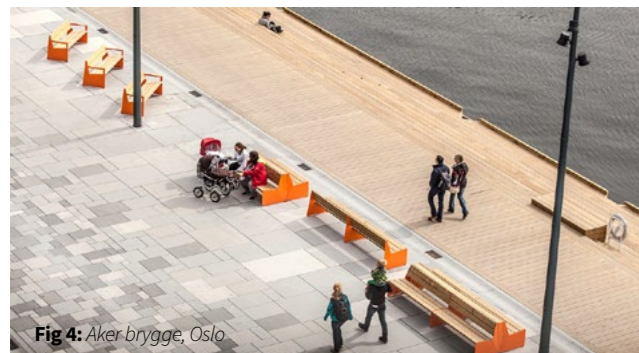


Fig 4: Aker brygge, Oslo



Fig 5: Prosessbilde

04 | UTFORMING

Oversikt • sekvenser overordnet • aktiviteter • pillarer • presentasjon av hver sekvens • konseptplan • vegetasjon • forbindelser • gatesnitt • prosess

05 | GJENNOMFØRINGSPRINSIPPER

Grep og mulighetsrom • virkemidler og strategier • drøfting og konklusjon
figurliste • litteraturliste



Fig 6: Prosjektlogo

#1 INNLEDNING

Vi ønsker å vise hvordan man kan utforme en havnerute som knytter seg opp mot dagens bystruktur og skaper en naturlig forbindelse for myke trafikanter mellom øst og vest, og et rom for aktivitet, opphold og møter mellom mennesker. I løsningsforslaget tar vi med oss de historiske og særegne elementene som finnes på stedet slik at Havneruten kan bli et identitetsbærende element i Kirkenes. Løsningsforslaget kobler byen sammen med vannet.

LOKALISERING

Kirkenes er administrasjonssenteret i Sør-Varanger kommune i Finnmark og er blant verdens nordligste tettsteder. Selve tettstedet ligger på et nes helt ytterst på Kirkenes-halvøyen

Vest for Kirkenes ligger Langfjorden, øst og nord for byen ligger Bøkfjorden. Navnet Kirkenes har opphav fra den første kirken som ble bygget på neset i 1862 (Askheim, 2016).

Byen er endepunkt for både Europaveg 6 og Hurtigruten og har både sykehus og flyplass med forbindelser til resten av landet. Kirkenes er også en viktig grenseby mot både Russland og Finland, forsvaret har stor aktivitet i området grunnet kommunens strategisk geografiske plassering.

Figuren til høyre illustrerer avstander i reisetid med ulike fremkomstmidler og antall kilometer.

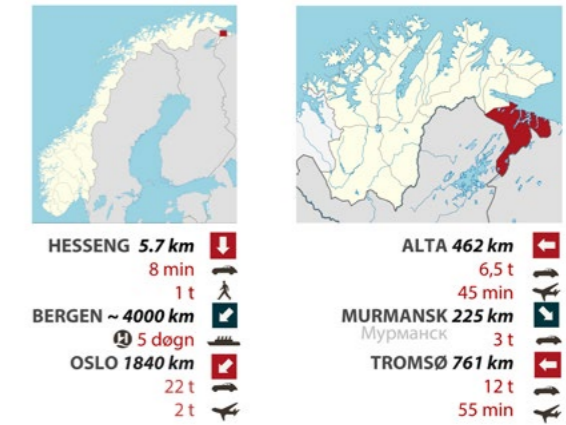


Fig 10: Avstander fra Kirkenes



Fig 7: Lokalisering av Sør-Varanger kommune



Fig 8: Lokalisering av Sør-Varanger kommune i Finnmark

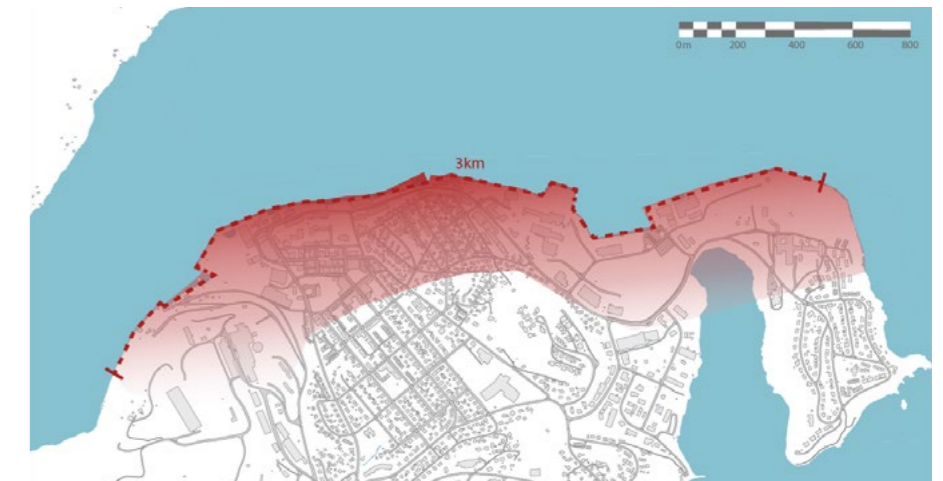


Fig 9: Lokalisering av vårt utvalgte område i Kirkenes by

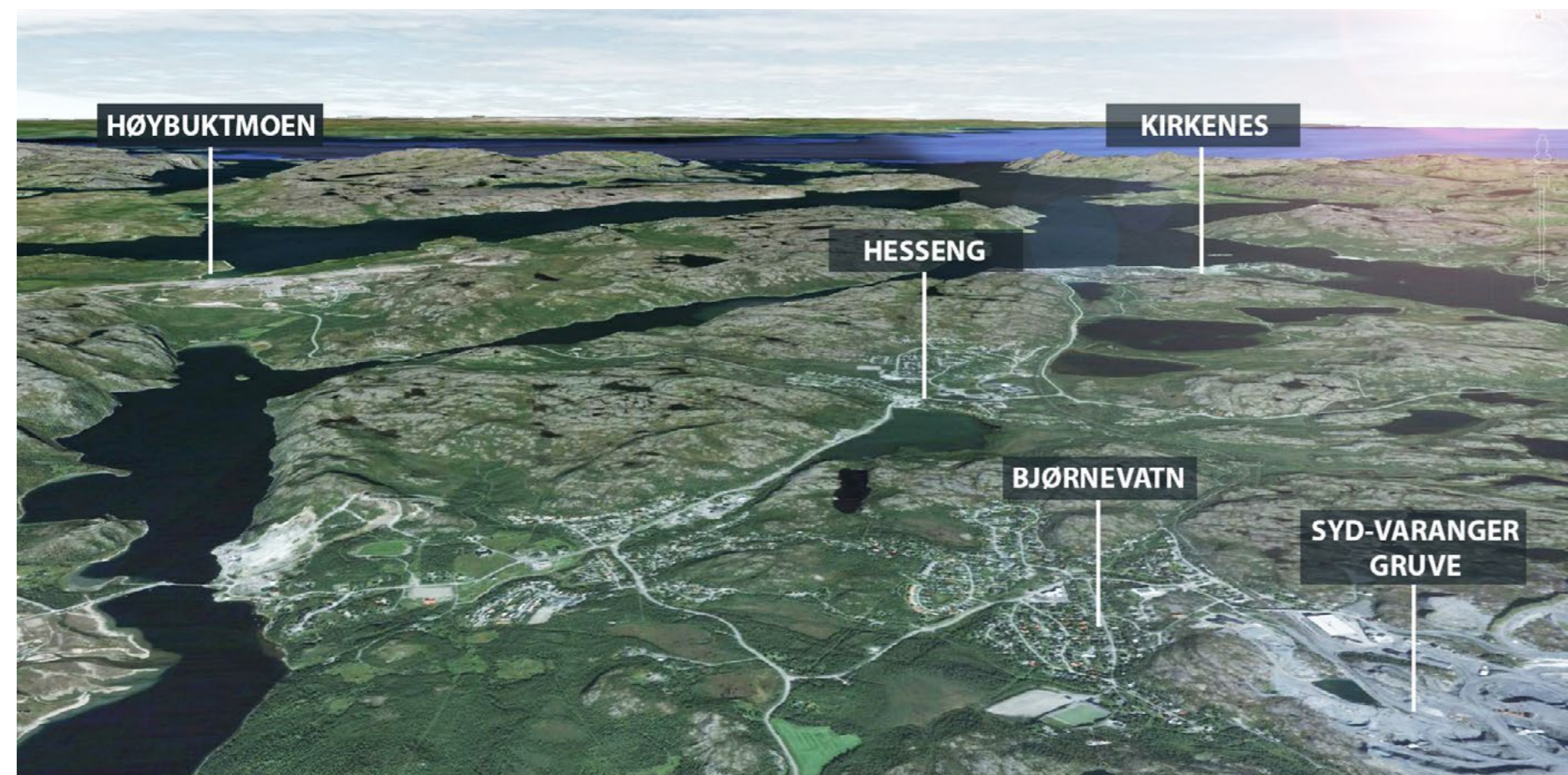


Fig 11: Kartlegging av viktige steder knyttet til Kirkenes



Fig 12: Flyfoto av Kirkenes

INNTRYKK FRA BEFARING

JANUAR 2016 - VINTER

Førsteintrykket på befaringsen i slutten av januar 2016 var det vakre landskapet rundt Høybuktmoen flyplass. Kirkenes har fjell og daler, store hvite vidder og flere små vann. Himmelen var krystallklar, og solforholdene ga et flott og sterkt lys de få timene solen er oppe. Til å ligge så langt nord var det merkbart mye vegetasjon, hovedsakelig i form av løvtrær som var bare om vinteren. Vi merket oss at bebyggelsen generelt i kommunen var relativt spredt, en er avhengig av bil for å komme seg rundt.

Kirkenes med omegn oppfattes som et svært bilbasert samfunn.

Sentrum

Det var ikke så lett å se hvor Kirkenes sentrum begynte da vi ankom byen. Det var en vag overgang fra svært lite til tett bebyggelse og ingenting som indikerte at en nærmet seg sentrum. Av identitetsskapende elementer skilte Kimek-bygget, den gamle dampsentralen og høyden over byen seg ut.

Utover dette hadde vi følelsen av å kunne være hvor som helst nord i Norge. Sentrum var ganske rolig med lite folk i gatebildet.

Sentrumsgatene var helt dekket av snø, noe som ga et visst inntrykk av "shared space" da grensen mellom fortauene og bilveiene var umulig å se. Gatene ble ikke strødd og spark var et attraktivt fremkomstmiddel

Noe vi merket oss var variasjonen av ulike kulturer, da spesielt russisk. Flere ansatte,

både på hotellet og i butikker rundt, snakket russisk. Det var også skilting i sentrum på russisk med kyrilliske bokstaver.

Vinterturismen

Under oppholdet på Scandic hotell så vi turistgrupper som skulle på ulike attraksjoner. De fleste turistattraksjonene lå utenfor sentrum. Eksempler på turistattraksjoner er blant annet huskyturer, kongekrabbesafari og mulighet for opphold i snøhotell. Turistene dro altså på utflukter på dagtid og oppholdte seg i Kirkenes sentrum

på kveldstid. Dette gir lite liv i de allerede stille og tomme sentrumsgatene. Gågata i Kirkenes sentrum var svært folketom på en vanlig hverdag. De få menneskene vi så var på kjøpesenteret Amfi.

Kystlinjen

Kirkenes har også en lang kystlinje. Det er både småbåthavn, havn med russiske trålere, dypvannskai, hotell ved sjøen og Hurtigrutens havn. Kirkenes har altså en kjempekvalitet med nærhet til sjøen, men

kvaliteten blir ikke utnyttet i noe særlig grad. Vi ser et stort potensiale for videre utvikling og tilrettelegging for mennesker langs sjøfronten, for opphold ved vannet og for rekreasjonsområder med utsikt utover sjøen.

AUGUST 2015 - SOMMER

Befaringen i august ga inntrykk av en spredt tettbebyggelse med Kirkenes sentrumsområde, Hesseng og Bjørnevatn som konkurranter. . Grunnet spredt bebyggelse, store

avstander og dårlig kollektivtilbud, er beboerne i Kirkenes avhengige av bil.

Sentrum

Sentrumsområdet og sentrumskjernen var ganske konsentrert og hadde en passende skala som var verken for stor eller for liten. Det var ingen regulering av parkering, noe som førte til at folk satt bilene sine litt overalt, som skaper et uryddig og rotete bybilde. Gjenreisningsarkitekturen og bebyggelsen kunne trengt noe oppussing

og en mer fargerik palett. Boligbebyggelsen rundt var derimot fargerik med en tydelig gatestruktur.

Sentrumskjernen var stille og manglet folkeliv, en merket tydelig den negative effekten av Amfi kjøpesenter. Kjøpesenteret utkonkurrerte butikkene og kafeene i gatene. På torget var det tidvis noen folk som oppholdt seg, både unge og voksne. Befolkningen i Kirkenes fremstod som varme og inkluderende, og man fikk inntrykk av et

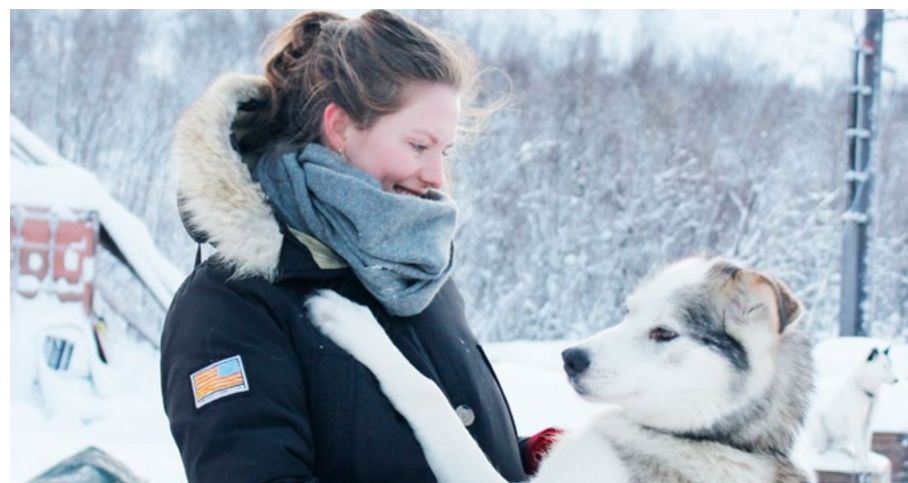


Fig 13: Bilde fra befaringsen



Fig 14: Utsikt over boligområdet øst for sentrum

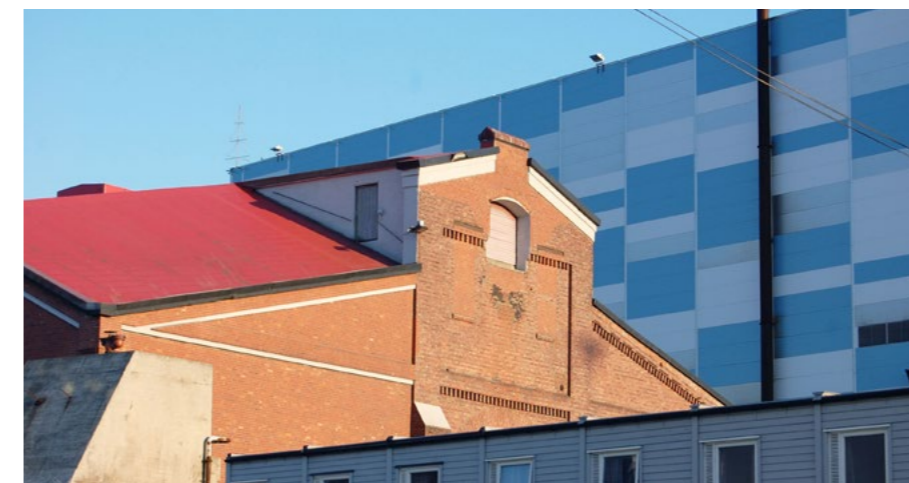


Fig 15: Dampsentralen og Kimek AS



Fig 16: Kranen ved Kimek

som oppholdt seg, både unge og voksne. Befolkningen i Kirkenes fremstod som varme og inkluderende, og man fikk inntrykk av et sterkt lokalsamfunn hvor «alle kjenner alle».

Kystlinjen

Kontakten med sjøen var relativt dårlig, med stedvis få siktlinjer og lav tilgjengelighet til sjøkanten. Det var noe uklart hvilke områder som var private og offentlige.

Sjøkanten var flere steder blokkert av industri- og næringsvirksomhet. Andre steder var det åpent men ikke tilrettelagt for fri ferdsel og det opplevdes unaturlig å ferdes langs kystlinjen.

Store fiskebåter lå i opplag langs kaiene. Av næringsvirksomhet langs sjøkanten kan det nevnes Tools, Byggmakker, Rema 1000 og diverse lagerbygg. Tollvesenet hadde også et bygg like ved Dampskipskaia i sentrum. Selv om industri- og næringsselementene

langs sjøen blokkerte for tilgangen til sjøen, kan enkelte av elementene bidra til et visst særpreg i Kirkenes.

Gående og syklende

Det var i svært liten grad tilrettelagt for gående og syklende langs sjøkanten. Langs dagens E6 var gangfelt generelt en mangelvare og det var lite hyggelig å spasere langs kanten av vegbanen med tungtrafikk som passerte i høy fart.

Østover var det lite tilrettelegging med noe som liknet et lite gangfelt opp til dagens sykehus på Prestøya.

Klima

Befaringen ga en overraskelse med tanke på klima- og vær-situasjonen i Kirkenes. Klimaet fremstod i sommerhalvåret som mildt og veldig egnet for å oppholde seg utendørs, og det var overraskende nok grønne elementer som minnet om østlandet.

Vegetasjon

Grønnstruktur er generelt en mangelvare langs sjøen i Kirkenes sentrum; store arealer preges av grusdekke og harde flater.

Inntrykket av Kirkenes etter befaringen er at det er en by med et stort potensiale. Kirkenes har en sjøfront som kan bli innbydende for lokalbefolkningen og for turistene dersom det tilrettelegges for opphold og bevegelse. Vekst i nordområdene kan bidra til at Kirkenes blir et viktigere knutepunkt, og det kan gi en oppblomstring i næringslivet og i befolkningsveksten på sikt. Det er imidlertid noen utfordringer.

Dersom kommunen fortsetter å følge en «ja-takk-begge-deler»-strategi med ønske om både fortetting og byspredning, vil det gjerne bli mer av det siste, og en slår beina under bylivet i sentrum. En annen utfordring er planene om å bygge ny stamnetthavn,

som potensielt kan føre til at havnevirksomheten i sentrum flyttes. Her ligger det dog en mulighet i at arealene kan få nye formål i framtiden.



Fig 17: Sovjet liberation monument i Roald Amundsens gate i Kirkenes



Fig 18: Thon hotell og Bøkfjorden



Fig 19: Bilde fra befaringsreise

BILDER FRA BEFARING



Fig 20: Malmbanen på Gruvehøyden



Fig 21: Kirkegata i retning Kimek-området



Fig 25: Utsikt over boligfelt øst for sentrum, tatt fra Storhaugen

#2 ANALYSER

I denne oppgaven har vi gjort et utvalg av analyser som grunnlag for videre arbeid. Vi har kartlagt ulike situasjoner som vi ser på som styrker, svakheter, muligheter og trusler for Kirkenes sin videre byutvikling.

Analysene danner grunnlag for hvordan vi har valgt å forme prosjektet, da blant annet som argumenter for nye løsninger.

Vi har med få unntak valgt å avgrense analysene til samme utsnitt.



Fig 22: Lasteskip ved Dypvannskaia



Fig 23: Eldre som vandrer til Hurtigrutekaia via industriområdet



Fig 24: Enden av E6 ved Hurtigrutekaia

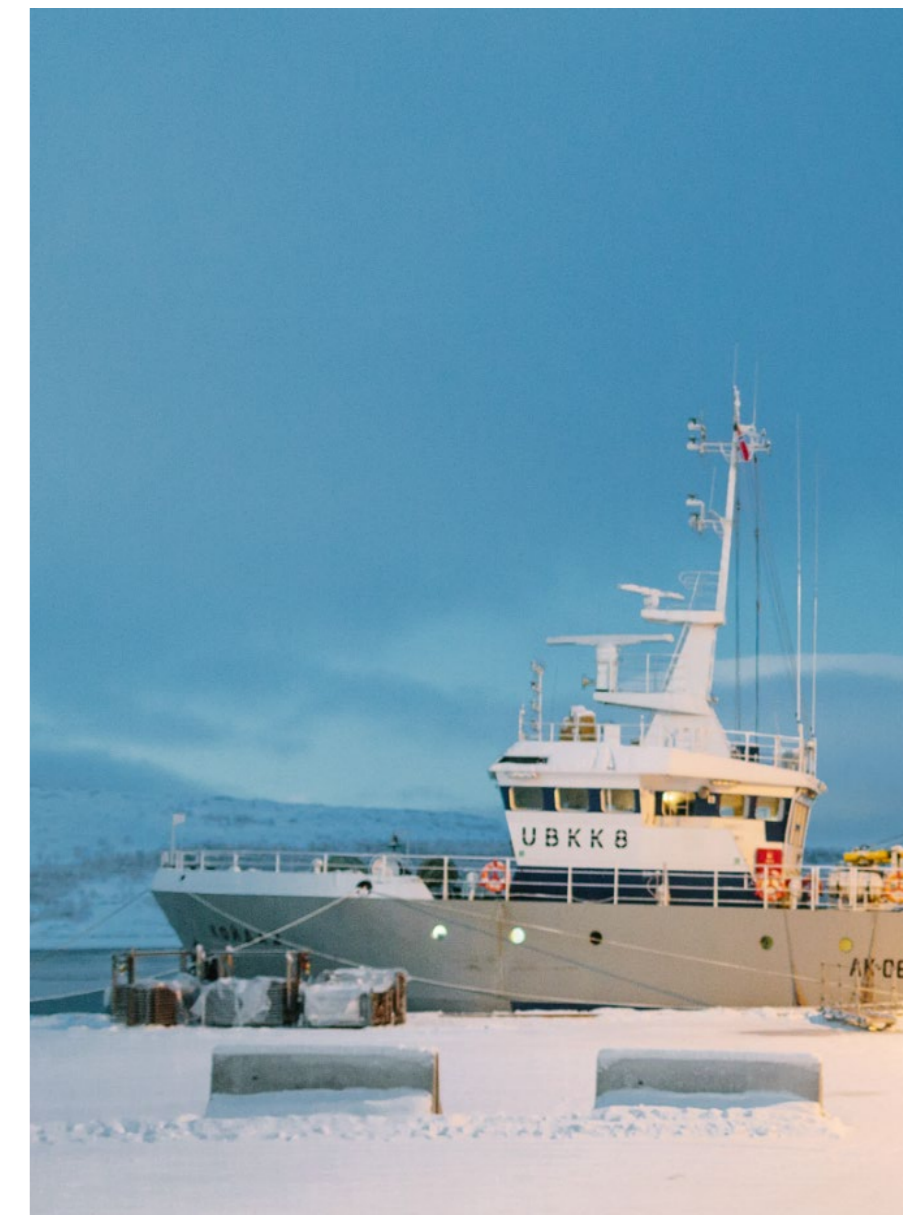


Fig 26: Fiskebåt ved Sentrumskaia



Fig 27: SWOT

SWOT-analysen av Havneruten avdekker styrker (S), svakheter (W), trusler (T) og muligheter (O) ved prosjektet.

UTVIKLINGSTREKK

Utviklingstrekk

Kommunen har som målsetting å øke sin attraktivitet som bosted samt for etablering av næring med et ønske om en høy befolkningsvekst. De siste ti årene har befolkningsveksten vært forholdsvis lav, og med nedleggelsen av gruvedriften høsten 2015 er Sør-Varanger i en omstillingsfase hvor det er behov for å utvikle nye satsningsområder. Det er flere prosjekter i kommunen knyttet til havne- og industriutvikling, turisme er pekt ut som en viktig næring for Kirkenes som skal styrke kommunen i fremtiden.

Når det gjelder befolkningsvekst i fremtiden tas det utgangspunkt i SSB sine befolkningsframskrivninger som presenterer tre ulike scenarier for befolkningsutviklingen frem til 2040. Disse representerer ulike vekstretninger og er anslagsvis tall som vil påvirkes av utviklingen på stedet. Befolkningsvekst påvirkes av vekst i arbeidsplasser, men også av stedsutvikling. Boligbygging og kvalitetene som finnes på stedet har betydning for hvorvidt det er attraktivt å bosette seg på stedet, og dermed også for befolkningsveksten. Forbedring av kultur- og aktivitetstilbud, sosiale møteplasser, parker og grøntareal, tilrettelegging for friluftsliv, estetikk-tiltak og fortetting i sentrumsområder er tiltak som kan styrke befolkningsveksten. (Vareide 2010; Kobro 2013)

Dersom det satses på både nærings- og stedsutvikling kan befolkningsveksten nærme seg det høyere vekstalternativet. Et utgangspunkt er derfor at en stedsutvikling som styrker Kirkenes som sted, og samtidig bygger oppunder de viktige næringene i Kirkenes vil bidra til en positiv utvikling og styrke veksttendensene i Kirkenes. (SSB 2016; Vareide 2010)

Ettersom kommunen satser på turisme og utvikling av havnerelatert virksomhet som viktige næringer, ser vi først nærmere på utviklingstendensene her, for så å se nærmere på hvordan befolkningsveksten kan utvikle seg. Slik kan vi både forstå noe av behovene i Kirkenes og hvordan samfunnet kan utvikle seg i fremtiden, og hvilke behov som en stedsutvikling av Kirkenes må hensynta. (Sør-Varanger kommune 2014; Mimir AS 2015)

Havnebyen Kirkenes i en regional sammenheng

Barentshavsregionen har et stort vekstpotensiale i de kommende tiårene, og en har allerede sett en stor økning i den internasjonale skipsfarten i regionen. Gjennom klimaendringene åpnes nordområdene og Barentshavet for ferdsel og for nye maritime virksomheter knyttet til blant annet offshorevirksomhet og godstrafikk. For havneområdene i Kirkenes innebærer dette muligheter for videre utvikling, noe som kan gi ringvirkninger for næringslivet i kommunen og bidra til befolkningsvekst. (Akvaplan Niva AS 2015; Rautioog Bambulyak 2016)

Kirkenes kan potensielt styrke sin posisjon som en av flere strategiske havnebyer i Barentshavet, i forbindelse med særlig offshorevirksomhet og relaterte næringer. Nedleggelsen av Sydvaranger Gruve i 2015 har gitt noe redusert havneaktivitet innenfor enkelte sektorer i dag, men en ser allikevel en vekst i antall havneanløp knyttet til andre sektorer. Sammen med dette er det et fremvoksende behov for kaiplasser og kai-arealer, særlig arealer til mellomlagring og redistribusjon. Det pekes på nye havneanlegg i fjordene rundt Kirkenes for å løse arealbehovene som kan oppstå. Gjennom utvikling av havneområder i Kirkenes kan stedet styrke sin konkurransekraft som en havneby i regionen. Hvorvidt Kirkenes får en styrket posisjon som havneby avhenger av i hvilken grad Kirkenes tilrettelegger for ny virksomhet, men også hvordan andre havnebyer i regionen posisjoneres seg i forhold til den utviklingen som skal komme. Det er derfor noe usikkerhet knyttet til hvilken rolle havnebyen Kirkenes vil få i Barentsregionen. (Akvaplan Niva AS 2015; Rautioog Bambulyak 2016)

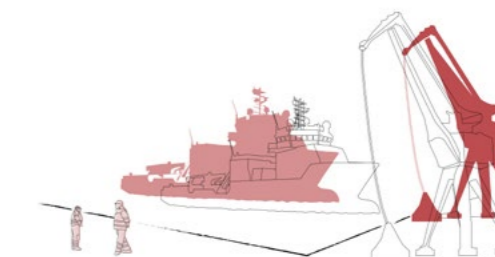


Fig 28: Illustrasjon av havnevirksomhet

Det åpnes for en ny stamnett-terminal med plassering på Tømmerneset eller ved Høybuktmoen, som vil kunne håndtere omlastning i forbindelse med offshorevirksomhet. Samtidig er det utviklingsplaner for Pulkneset og Slambanken vest for sentrumsområdet.

Havneutbyggingen kan bidra til en oppblomstring i næringslivet lokalt. Havnearealene i sentrum av Kirkenes har i dag en vekst i antall anløp, og det er press på kai-arealene. Dersom det på lengre sikt skulle oppstå behov for nye arealer til sentrumsfunksjoner og boligfortetting kan deler av havnevirksomheten flyttes, og de mer sentrumsnære havnearealene kan få et potensiale for transformasjon. (Akvaplan Niva AS 2015; Rautio og Bambulyak 2016; Statens Vegvesen 2016)

Vinterbilder fra befarings i januar 2016.

Turisme er pekt ut som en av fremtidsnæringene lokalt, og Kirkenes har et stort potensiale som turistdestinasjon. Stedet har i dag en strategisk lokalisering i regionen, et attraktivt opplevelsestilbud utenfor sentrum, en god infrastruktur og et relativt godt servicetilbud. Dersom det satses på utvikling av sentrum og Kirkeneshalvøya som turistdestinasjon, og en styrkning av opplevelsesbasert turisme og nisjeprodukter, kan Kirkenes i fremtiden få en vekst i reiselivsnæringen og tilknyttede næringer, og en økt internasjonal attraksjonskraft. (Mimir AS 2015)

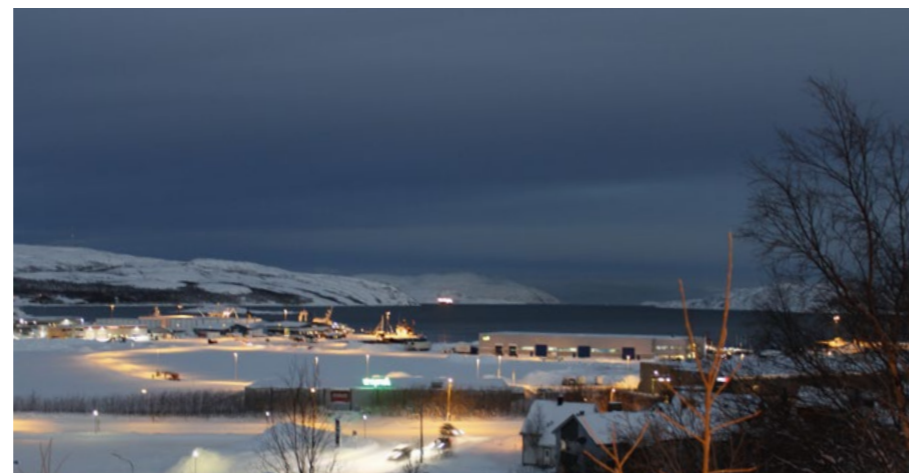


Fig 29: Oversiktsbilde over industriområdet øst for sentrum



Fig 30: Fasade langs E6 i sentrum

Utviklingstrekk

Kirkenes er i dag endepunktet til Hurtigruten, og en ser en samlet vekst i passasjerantallet for Hurtigruta de siste årene. (Transportøkonomisk institutt 2016) Det er dog noe usikkerhet knyttet til Hurtigrutens fremtidige kontrakter på nasjonalt nivå. For Kirkenes havn er det noe interesse for annen cruisevirksomhet med anløp i Kirkenes fra mindre aktører.

Mens Kirkenes hadde fire cruiseanløp i 2014, er det potensiale for 15-20 anløp per år i et tiårsperspektiv. Utvikling av cruisedestinasjoner i Russland kan også bidra til at Kirkenes får en større rolle i cruisemarkedet i nord. (Akvaplan Niva AS 2015) Gjestedøgnutviklingen fra 2000-2014 for Kirkenes viser også en positiv veksttendens. Samtidig er det utfordringer knyttet til Kirkenes som turistdestinasjon. Kai-arealene for cruiseskip er plassert utenfor sentrumsområdet, og turistene reiser gjerne ut av Kirkenes for å oppleve attraksjoner. Dersom Kirkenes skal få en vekst i turismenæringen vil det være hensiktsmessig å styrke sentrumsområdet som turistdestinasjon som innbyr til opphold og opplevelser. For at sentrumsområdet skal bli en turistdestinasjon bør sentrumsområdet inneha attraksjoner, en infrastruktur tilrettelagt for turisme, og stedegne kvaliteter som er fremhevede. (Mimir AS 2015; Vareide 2010)



Fig 31: Ikonelementer som skal illustrere vekst



Fig 32: Ikonelementer som skal illustrere turisme

Delkonklusjon

Havnevirksomheten er viktig for Kirkenes, og må hensyntas i en stedsutvikling. Havnefunksjonene i Kirkenes og omegn bør styrkes, slik kommunen legger til rette for i dag. For havnearealene i sentrum er det potensiale for transformasjon, dersom det oppstår behov for nye arealer til bolig- og sentrumsfunksjoner i fremtiden. Dersom Kirkenes skal satse på utvikling av turismenæringen er det behov for stedsutviklingsgrep i Kirkenes sentrum. Det er behov for at infrastruktur knyttet til turisme styrkes, og for en tilrettelegging av sentrumsområdet og omegn slik at Kirkenes blir en turistdestinasjon. Slik kan en stedsutvikling i Kirkenes bygge oppunder kommunens målsettinger. En styrkning av disse funksjonene kan få positive ringvirkninger for befolkningsveksten i Kirkenes. Dette gjennom at nye kvaliteter som styrker Kirkenes som turismestedestinasjon også kan gjøre det mer attraktivt å bosette seg her.

Utviklingsretninger for befolkningsveksten

I dag har Sør-Varanger kommune en befolkning på 10 090 (2014-tall), hvorav 81 % (2014-tall) er bosatt på Kirkeneshalvøya i tilknytning til sentrum. Det har vært en økende sentralisering av befolkningen, og denne tendensen kan forsterkes dersom det satses på utvikling av de sentrumsnære områdene i kommunen. (Sør-Varanger kommune 2014; SSB 2016) SSBs befolkningsframskrivninger viser tre ulike utviklingsretninger frem til 2040 for kommunen. I framskrivningen med den laveste veksten, vil befolkningsstørrelsen i Kirkenes minke til 10047 innbyggere i 2040, med en prosentvis reduksjon på -0,01 % per år fra den nåværende befolkningsstørrelsen (2014-tall) og til 2040. I dette alternativet er befolkningsutviklingen mer eller mindre stillestående. Denne utviklingsretningen kan bli en realitet dersom Kirkenes får en lav bostedsattraktivitet eller en liten/ingen vekst i arbeidsplasser, slik situasjonen synes å være i dag etter nedleggelsen av gruvedriften. Om det ikke gjennomføres stedsutviklingsgrep i Kirkenes, som kan sikre en høyere bostedsattraktivitet og en vekst i turismenæringen, og om Kirkenes utkonkurreres som havneby i regionen gjennom manglende tilrettelegging eller som en følge av andre forhold, kan utviklingen i Kirkenes stagnere.

I middelalternativet er det forventet en befolkningsstørrelse på 11187 innbyggere i 2040, med en prosentvis økning på 0,4 % per år fra nåværende befolkningsstørrelse og til 2040. I denne utviklingsretningen vil det være grunnlag for en saktevoksende utvikling av Kirkenes. Dette scenariet kan bli en realitet dersom Kirkenes får en noe høyere bostedsattraktivitet og en vekst i arbeidsplasser. Dersom det gjennomføres stedsutviklingstiltak i Kirkenes som styrker bostedsattraktiviteten, og som styrker turismenæringen, og om kommunen får noe arbeidsplassvekst i forbindelse med havnevirksomhet, kan det være et grunnlag for en middels høy befolkningsvekst.

I alternativet med den høyeste veksten er det forventet en befolkningsstørrelse på 13 108 innbyggere i 2040, en prosentvis økning på 1,15 % per år fra nåværende befolkningsstørrelse og til 2040. (SSB 2016) I denne utviklingsretningen vil det være grunnlag for en noe hurtigere veksttakt enn i middelalternativet. Dersom dette realiseres opplever næringslivet en oppblomstring med en høy vekst i antall arbeidsplasser, og bostedsattraktiviteten er høy. Dersom det gjennomføres omfattende stedsutviklingstiltak i Kirkenes som styrker bostedsattraktiviteten, og som styrker turismenæringen, og om kommunen får en stor arbeidsplassvekst i forbindelse med havnevirksomhet, kan det være et grunnlag for en høy befolkningsvekst.

Det årlige boligbehovet gir en pekepinn på forholdet mellom befolkningsvekst og utviklingstakt i Kirkenes. Boligbehovet påvirkes både av befolkningsvekst og husholdningsstørrelsen i kommunen. I kommuneplanens samfunnsdel legges det til grunn en husholdningsstørrelse med et gjennomsnitt på 2 personer per husholdning. Dersom en tar utgangspunkt i SSBs befolkningsframskrivninger for 2040, vil det ikke være et behov for nye boliger i det laveste utviklingsalternativet. For det middels høye vekstalternativet vil det være et boligbehov på 21 nye boenheter i året frem til 2040. Dersom det høye vekstalternativet gjør seg gjeldende, vil det være et behov for 58 nye boenheter (i snitt) i året. (SSB 2016)

Konklusjon:

Dersom kommunen skal oppnå sine målsettinger om vekst er det behov for en strategisk satsning på havne- og sentrumsutvikling. Det satses allerede stort på havneutvikling i kommunen, noe som legger forutsetninger for en mulig fremtidig vekst innenfor denne sektoren. Når det gjelder stedsutvikling i Kirkenes vil det være hensiktsmessig i et vekstperspektiv at det foretas grep som kan øke bosteds- og besøksattraktiviteten i sentrum og på Kirkeneshalvøya. Slik kan Kirkenes få en veksttakt som er et sted mellom utviklingsretning 1 og 2. Hvordan Kirkenes vil utvikle seg i fremtiden avhenger til dels av grepene som gjøres lokalt, og til dels av den regionale utviklingen. Den regionale utviklingen synes å danne et grunnlag for vekst, men det er noen usikkerhetsmomenter knyttet til konkurransen med andre havnebyer. Dette gjør at stedsutvikling i Kirkenes blir desto viktigere for å sikre en fremtidig utvikling i tråd med kommunens ønsker. I analysene utforsker vi derfor kvaliteter, behov, potensiale og trusler for stedet Kirkenes.



Fig 33: Oversiktsbilde over Prestøya

NASJONALE FØRINGER

Både nasjonale, regionale og lokale føringer har betydning for planleggingen og utformingen av en havnerute i Kirkenes. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging har som formål å samordne bolig-, areal- og transportplanleggingen samt bidra til mer effektive planprosesser. Det er også en målsetting at: «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer... veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.» (Regjeringen 2014) Retningslinjene gjelder for hele landet og skal legges til grunn i planlegging og ved enkeltvedtak truffet av planinstansene. Planretningslinjene gir grunnlag for innsigelse. (Regjeringen 2014)

Etter planretningslinjene skal utbyggingsmønster og transportsystem samordnes for å oppnå effektivitet og begrensning av transportbehovet. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter vektlegges transformasjon, fortetting og en høy arealutnyttelse samtidig med hensyn til lysforhold, miljøkvalitet og gode uteområder. Fortetting og transformasjon bør prioriteres foran utbygging av nye områder, og ved utbygging av nye områder bør dette primært være sentrumsnære områder. Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres. Planleggingen skal bidra til at sykkel og gange styrkes som transportform, og det bør utarbeides planer for høykvalitets sammenhengende gang- og sykkelvegnett i større by- og tettstedsområder. Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges. Planleggingen skal hensynta de med lav mobilitet, og det skal tas høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle. Overordnet grønnsstruktur, viktig naturmangfold, kulturhistoriske verdier, god matjord, estetiske kvaliteter og forsvarlig overvannshåndtering skal hensyntas i planleggingen.

«Ved forslag om omdisponering av verdifull dyrket eller dyrkbar jord, eller viktige arealer for naturmangfold, grønnsstruktur eller friluftsinnteresser, bør potensialet for fortetting og transformasjon være kartlagt.» (Regjeringen 2014)

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen: Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen har som formål å: «... ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen» (Regjeringen 2011), innenfor 100-metersbeltet, og gjelder for hele landet. Planretningslinjene virker sammen med plan- og bygningsloven § 1-8. Forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag. Her stilles det krav om natur- og kulturmiljø, landskap, friluftsliv og andre allmenne interesser skal særlig hensyntas. I denne paragrafen er det lagt ned et generelt forbud mot tiltak i 100-meterssonen, også kalt strandsonen. Det er samtidig unntak og unntaksbestemmelser som gir kommunen et noe større handlingsrom for å tillate tiltak i strandsonen. (PBL) Planretningslinjene vektlegger en balansering mellom behovet for fortetting og byutvikling og behovet for å hindre uheldig bygging langs sjøen.

I planretningslinjene skiller man mellom ulike regioner. Finnmark er underlagt reglene for områder med mindre press på arealene. For Finnmark gjelder det generelle byggeforbudet med unntaksbestemmelser etter Plan- og bygningsloven § 1-8. Det er også rom for at det kan vedtas arealplaner som åpner for utbygging til ulike formål innenfor 100-metersbeltet, primært i områder uten [utbyggings-] press. Dette vil være en vurdering mellom ulike hensyn og bestemmelser i retningslinjene. (Regjeringen 2011)

Plan- og bygningsloven er for Finnmark supplert med følgende retningslinjer (Regjeringen 2011)

- Utbygging i urørte områder med spesielle friluftsinnteresser, natur- og landskapskvaliteter eller kulturminneinteresser skal unngås, og utbygging bør så langt som mulig lokaliseres til allerede bebygde områder

- Hensynet til andre interesser som landbruk, reindrift, fiske og oppdrett skal vurderes opp mot utbygging. Ved utbygging bør hensynet til disse interessene ivaretas best mulig. I områder med spesiell verdi knyttet til friluftsliv og allmenn ferdsel, naturmangfold, naturkvaliteter, kulturminner, kulturmiljøer og landskap, bør ikke utbygging tillates

- Ved tiltak innenfor 100-metersbeltet bør alternative plasseringer vurderes og prioriteres så langt det er mulig. Tiltak som tillates

- I områder hvor det kun er tilgjengelig utbyggingsareal innenfor 100-metersbeltet, vil kommunen ha en større adgang til å tillate tiltak. I vurderingen skal det legges vekt på om det lar seg gjøre å ivareta hensynet til tilgjengelighet for allmennheten gjennom avsetning av arealer som kan ivareta dette hensynet, for eksempel friluftsområder, kyststi eller lignende

- Behov for utvikling av næringslivet og arbeidsplasser tillegges vekt i vurderingen av tiltak i strandsonen, og veies opp mot hensynet til allmenne interesser. Det samme gjelder for tiltak som oppføring av felles naust og brygge i forbindelse med tilrettelegging for fritidsfiske



Fig 34: Oversiktsbilde over industriområdet øst for sentrum og Bøkfjorden

Kommuneplanens hovedmål: «Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.» (Sør-Varanger 2014a)

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel er store arealer langs sjøfronten avsatt til havnevirksomhet (H1 og H2), med noen næringsområder markert i blått. S1 er avsatt til sentrumsformål, og BG1 er avsatt til friområde. Småbåthavnen (SH 10) utgår/flyttes ved ny reguleringsplan for området. B30 er satt av til boligformål. Området markert i rødt ved B30 er satt av til offentlige formål, og disponeres i dag av et sykehus som skal relokaliseres. (Sør-Varanger 2014b) (Arealdelen suppleres av reguleringsplaner.)



Fig 35: Illustrasjon av gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger kommune

Føringer og ønsker i forbindelse med utforming av en ny havnerute

I kommuneplanen og i kommunal planstrategi for 2016-2019 (under behandling) legges det til grunn at havneområdene i Kirkenes skal være en nasjonal knutepunktshavn og et logistikk-knutepunkt, med en havneinfrastruktur som er attraktiv for samfunnet, brukere og næringslivet. Sjøvendte næringsarealer forbeholdes til virksomheter som er avhengig av tilgangen til havnefronten/sjøen. Videre er det et mål om at Hurtigrutekaia skal flyttes til sentrum av Kirkenes, fremfor dagens kai-plassering som ligger et stykke øst for sentrumsområdet. Kommunen har uttrykt et ønske om å knytte havnefronten tettere sammen med sentrum, gågate og torg. (Sør-Varanger kommune 2014a; Sør-Varanger kommune 2016a og c; Statens Vegvesen 2015)

I kommuneplanen legges det til grunn at universell utforming skal være et hovedprinsipp i planleggingen. Kommunen ønsker videre at det skal tilrettelegges for ulike former for friluftsliv, og at løypetraseer for sykkel-, ski-, og gangstier knyttes sammen. Det er et ønske om at kommunen og sentrum skal bli mer attraktiv i reiselivssammenheng, med en god reiselivsinfrastruktur. Det skal legges til rette for en god fremkommelighet og tilgjengelighet ved særlig attraktive turmål. Kommuneplanen legger også til grunn at det skal være et mål å finne plan- og arealbruksløsninger som kan bidra til å redusere bilbruken i kommunen. (Sør-Varanger kommune 2014a)

Strandpromenade og tilliggende områder

Kommunen er i gang med å utvikle en strandpromenade langsmed havneområdene i sentrum. Målsettingen er at strandsonen skal bli attraktiv og karakteristisk, og inngå som en naturlig del av Kirkenes' byliv. Strandpromenaden skal utformes slik at den er tilrettelagt for trygg ferdsel for alle befolkningsgrupper, og det skal være muligheter for av- og pålessing med mindre båter. I området «Hinkefjæra», lengst øst i kommunens avgrensning for strandpromenaden, er det regulert for park og parkeringsplasser, samt midlertidig stopp for busser til Hurtigruta. Kommunen vurderer flytting av Hurtigrutekaia til sentrum. Det er planer om en ny molo og småbåthavn øst for Thon-hotellet. (Sør-Varanger kommune 2016; Sør-Varanger kommune 2016b og c)

I forbindelse med utvikling av ny stamnett-terminal og strekning for E6 i kommunen, i regi av Statens Vegvesen, er det foreslått satt av 160MNOK til byutviklingstiltak i Kirkenes sentrum. Av dette er 12 millioner satt av til utvikling av en havnepromenade. I konseptvalgutredningen legges det til grunn at Hurtigrutekaia forblir der den er i dag. Havnepromenaden er i utredningen foreslått lagt fra dagens Hurtigrutekai og til sentrum. Havnefronten i Kirkenes avgrenses av dagens E6, som foreslås å få en fartsgrense på 30 km/t og det foreslås å bygge sykkelvei med fortau på denne strekningen. I konseptvalgutredningen er det foreslått satt av 63 MNOK til dette. (Statens Vegvesen 2015)

Fremtidig strandpromenade er markert i grønt, og fremtidige bygg er markert med grått. Mulig plassering for ny Hurtigrute-kai markert i gråblått. Det er igangsatt arbeider med en utomhusplan for områdene som omkranser Thon-hotellet. (Sør-Varanger kommune 2014c; Sør-Varanger kommune 2016a og b)

Konklusjon:

Ut i fra Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vil premissene for en utvikling av Kirkenes være at utviklingen fortrinnsvis skjer som fortetting og transformasjon, fremfor utvikling av nye områder. Planretningslinjene legger opp til en styrket senterstruktur. Det legges til grunn en høy arealutnyttelse som samtidig hensyntar faktorer som lysforhold og kvaliteten ved offentlige rom. De rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planlegging vektlegger sikkerhet og skjerming ved planleggingen og utforming av arealer og anlegg, og stiller krav om at nye lekearealer må opprettes ved omdisponering av tidligere lekearealer. Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen legger til grunn at allmenhetens hensyn, natur- kultur- landskaps- og friluftslivshensyn skal vurderes og ivaretas i planleggingen. Det åpnes for utbygging i strandsonen i Finnmark, men det må gjøres helhetsvurderinger av slike tiltak. Planretningslinjene må hensyntas ved en stedsutvikling i Kirkenes.



Fig 36: Illustrasjon av hvordan planavdelingen ser for seg ny strandpromenade i Kirkenes by



KART- ANALYSER

Følgende kartanalyser ble utarbeidet tidligere i prosessen og lagt frem under midtveispresentasjonen den 13. mai 2016. De danner grunnlaget for det videre arbeidet i prosjektet.

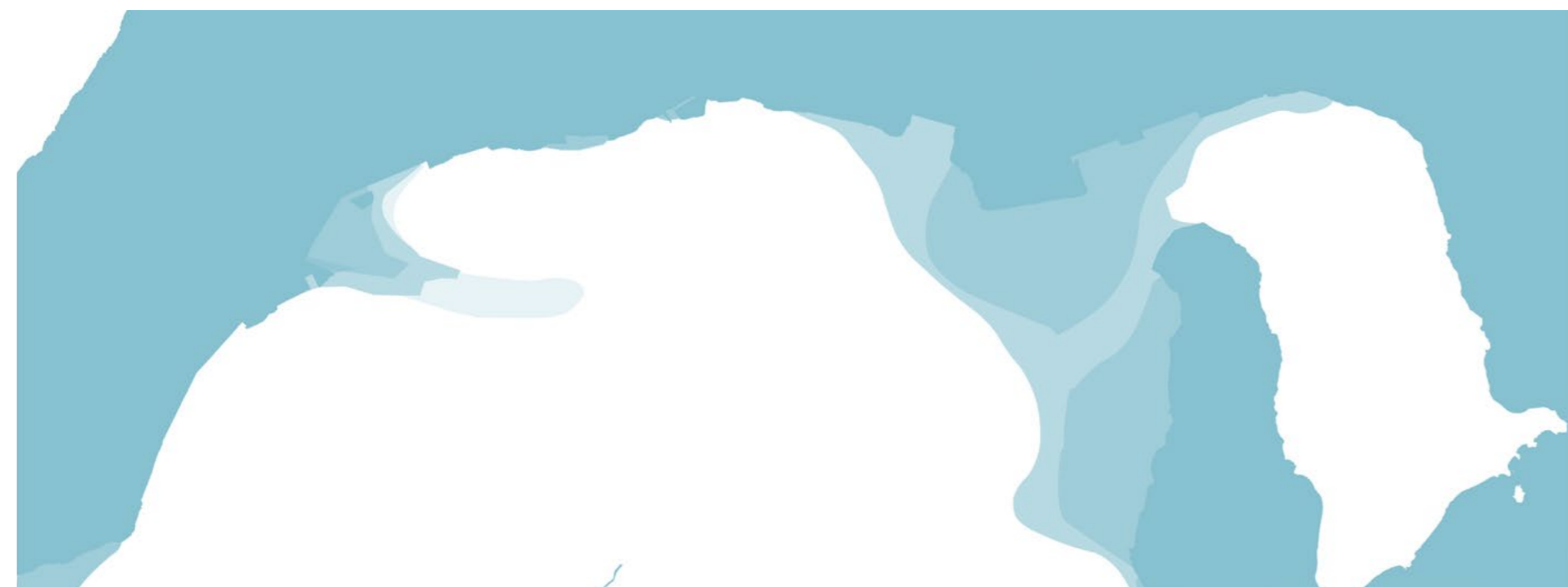


Fig 37: Kartlegging av den historiske utviklingen av sjølinjen i Kirkenes

UTVIKLING AV SJØLINJEN



Gjennom årene har landmassen i Kirkenes gradvis blitt fylt ut. Via analyse av eldre kart og flyfoto har utviklingen av sjølinjen i Kirkenes blitt kartlagt. Under andre verdenskrig ble landforbindelsen til Prestøya opprettet da tyskerne fylte igjen området og dannet den nåværende halvøya.

HISTORISK UTVIKLING

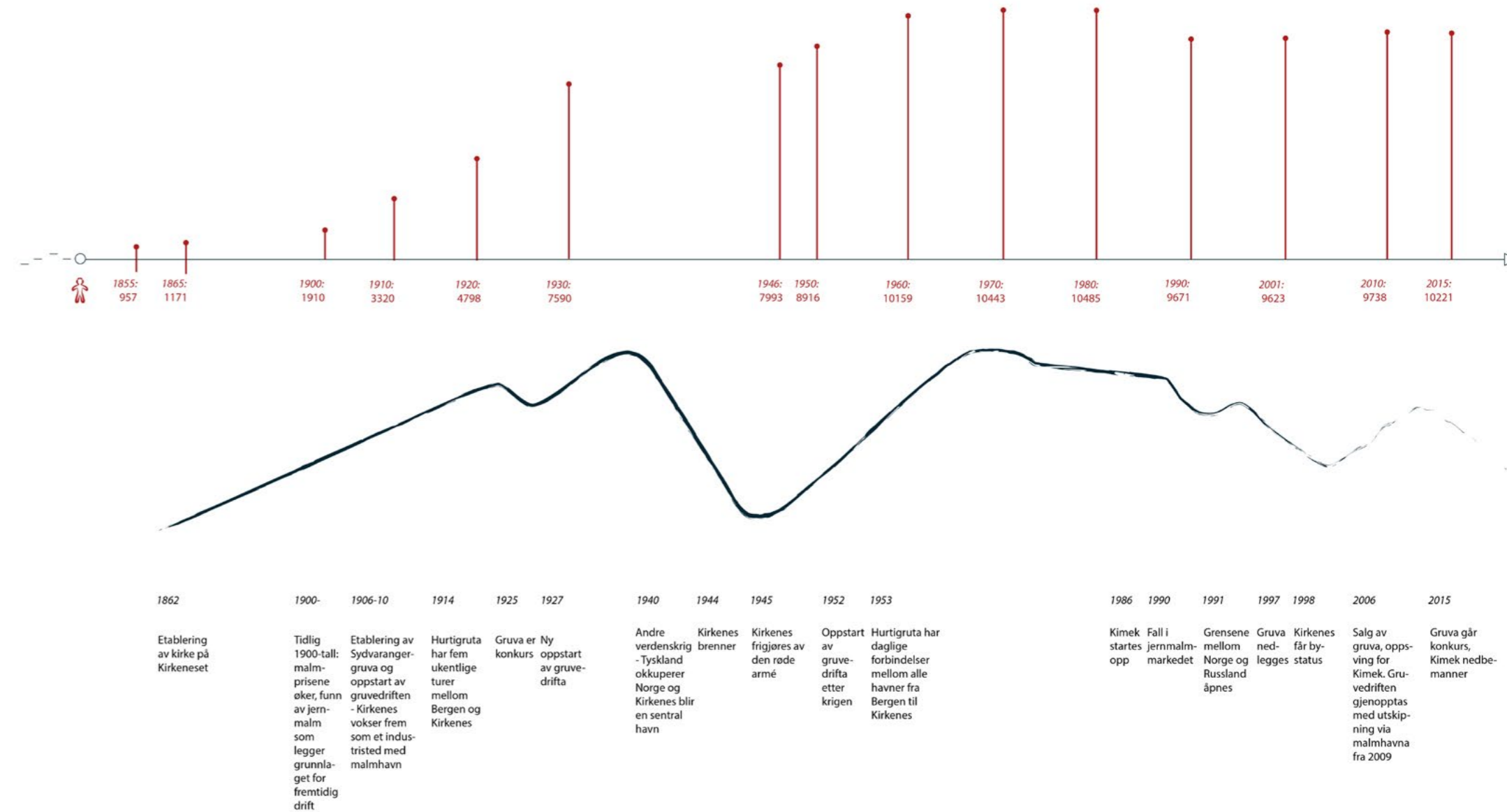


Fig 38: Tidslinje som viser Kirkenes sin historiske utvikling

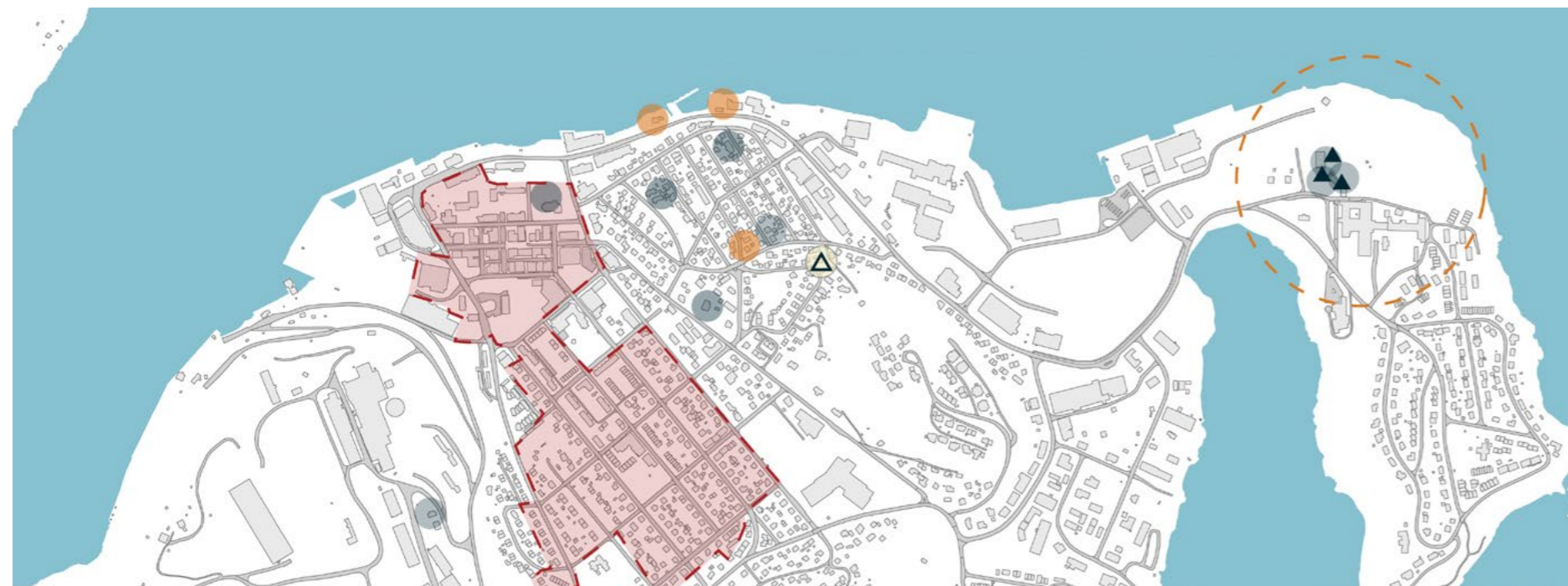


Fig 39: Kartlegging av kulturminner i Kirkenes by

KULTURMINNER



Kirkenes har en rekke forskjellige kulturminner. For utvikling av en havnerute vil kulturminnene i strandsonen og i tilknytning til havneområdene være identitetsskapende elementer som beriker området for både turister og lokalbefolkningen. Kulturminnene bør derfor fremheves i utviklingen av en havnerute.



Fig 40: Illustrasjon av en malmvogn fra gruvedriften, inspirert fra gruvedrift som kulturminne

TOPOGRAFI OG KLIMA

Prognoser viser at den globale gjennomsnittstemperaturen øker, dette medfører ismelting og havnivåstigning. I et fremtidig perspektiv kan dette ha interessante ringvirkninger for utviklingen av Sør-Varanger kommune.

Ismelting vil kunne åpne nordøstpassasjen over Russland og åpne nye handelsruter med Østen. Kirkenes er Norges østligste by med havforbindelse og vil kunne være et

naturlig knutepunkt for handel og skipsfart med Asia. Likevel er selve trusselen om økt havnivå noe en bør ta i betraktning i en fremtidig utbygging- og planstrategi for Kirkenes.

En havnepromenade vil også være spesielt utsatt for havstigning. Hvor reell er denne trusselen i et fremtidsperspektiv og hva sier prognosene?

Grunnet landheving, som fremdeles er i effekt fra forrige istid, stiger landet. Landhevingen en kan observere i Norden er så dramatisk at vannstanden i Norge faktisk vil synke relativt sett i forhold til landhevingen i fremtiden.

Landhevingen i Nord-Norge er riktignok lavere enn i Hedmark og Trøndelag da det er lengre unna episenteret for heving, men en vil likevel oppleve en liten stigning

Det er relevant for vår oppgave da fremtidige prognoser for havnivåendring er viktig å ta i betraktning ved en oppgave og promenadeutforming som er nært knyttet til havet i Kirkenes.

Gruppen mener at det ikke foreligger en reell trussel i et kortere tidsperspektiv (100 år) men at en bør være obs på den og følge med på videre prognoser og forskning.

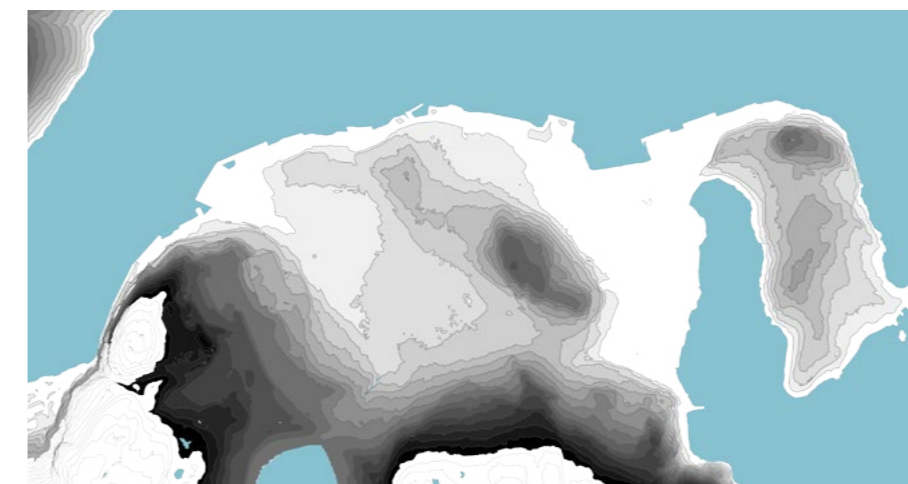


Fig 41: Kartlegging av topografien i Kirkenes by



Fig 42: Skal illustrere klimaforholdene i Kirkenes

Klimadata for Kirkenes baserer seg på funnene i rapportene til Team 1 og Team 4 fra første del av kurset. Klimadataene er til dels hentet fra værstasjonen Kirkenes lufthavn, men er allikevel relevante for beskrivelsen.

Kirkenes har, tross sin nordlige geografiske plassering, et relativt mildt klima. Mellom april og september var den i gjennomsnitt (for fjoråret) 7,6 plussgrader, mens den for månedene mellom oktober og mars hadde et gjennomsnitt på 4,5 minusgrader.

I sommermånedene juni, juli, august og september var de høyeste temperaturene (for fjoråret) på mellom 18,2 - 23,9 °, mens de laveste var mellom 2,7-6,2 ° (Team 1). Årsmiddeltemperaturen lå på mellom 0-2 + ° C i perioden 1971-2000. (Team 4) Den dominerende vindretningen varierer mellom årstidene.

Mellom mars og september er vindretningen i hovedsak nordlig, mens den i hovedsak er et sted mellom sørøstlig og sørvestlig fra oktober til april. Vindhastighetene varierer også med årstidene.

Mellom april og september var den i gjennomsnitt (for fjoråret) på 4 m/s, mens den i gjennomsnitt var på 5,5 m/s i månedene fra oktober til april. (Team 1)

Basert på klimadataene anser vi utviklingen av en havnepromenade som egnet. Havnepromenaden må i sin utforming hensynte klimaforskjellene mellom årstidene i Kirkenes.

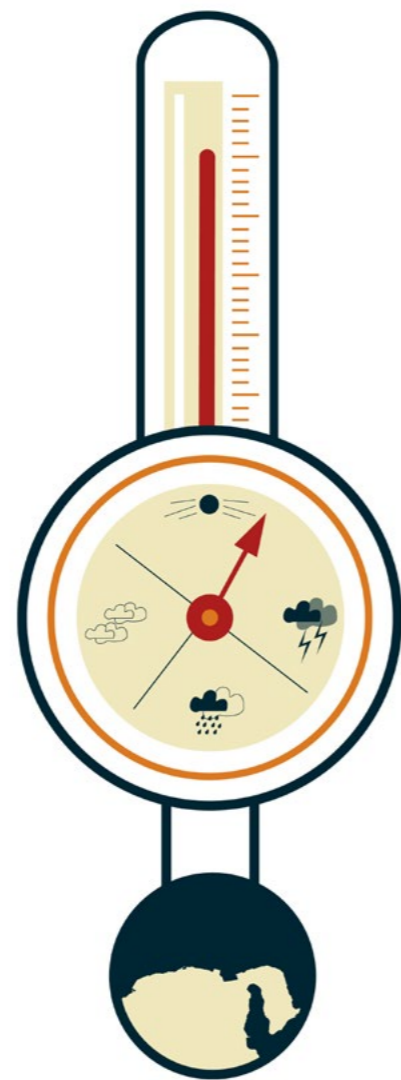


Fig 43: Ikon for klimaforhold i Kirkenes



Fig 44: Kartlegging av eksisterende grøntarealer i Kirkenes by

GRØNNSTRUKTUR

Park, idrettsanlegg, skjottet Privathager Fritt voksende vegetasjon

Grønnstruktur dreier seg i prinsippet om alle vegetasjonskleddede og grønne områder inkludert vann av ulike slag, fritt av eiendomsgrenser (Thoren et al, 2010, s. 240). Målet med analysen er å se de store trekkene og sammenhengen i og rundt Kirkenes. Grønnstruktur er kartlagt ved hjelp av satellittbilder hentet fra Gule Sider sine nettsider samt observasjoner og foto fra befarig.

Mot Prestfjellet i sørøst ligger et nesten sammenhengende belte med grønnstruktur. På Langøra og Storhaugen ligger det større grøntområder med boligbebyggelse midt i. Det mangler en helhetlig plan for grønnstrukturen rundt sentrum, strukturen er fragmentert. Øst for sentrum

ligger Prestøya med verdifulle grøntarealer ned mot sjøkanten. Sjøfronten i Kirkenes preges av industri- og næringsarealer, her er det lite tilrettelagt for gående. Kirkenes sentrum har en dårlig forbindelse med sjøfronten, her er potensialet stort for bedre tilgjengelighet.

Ved Førstevann oppleves en større, sammenhengende grønnstruktur med gangvei langs vannet. Behrens plass og kirkegården er verdifulle grøntarealer i Kirkenes sentrum.

RØDLISTEARTER (FAUNA)



Fig 45: Kartlegging av rødlistearter i Kirkenes by

Norsk rødliste er en database over arter som kan forsvinne fra norsk fauna. Databasen er utarbeidet av Artsdatabankens fagekspert etter kriterier satt av Den internasjonale naturvernunionen IUCN (Henriksen/ Hilmo, 2015). Informasjon om rødlistearter er hentet fra Artsdatabanken sine nettsider¹. Det ble i 1978 gjort to funn av den kritisk truede fuglearten lomvi nær Kirkenes sentrum. Sterkt truede arter funnet nær Kirkenes sentrum: Planten myrflatbelg (funn gjort 1920), insekter som østlig bartrebukk (funn gjort i 1983, Lysrandet bartrebukk (funn gjort i 1930) samt fugleartene krykkje, svarthalespøve og alke. Analysen viser at en ny promenade ikke vil komme i konflikt med registrerte rødlistearter og at Prestebukta vest for Prestøya er et viktig habitat for fugl.

¹ <http://artskart.artsdatabanken.no/FaneKart.aspx>



Fig 46: Kartlegging av eksisterende bymorfologi -funksjoner i Kirkenes by

Service Handel Industri Kultur og skole Helse Bolig

BYGNINGSMORFOLOGI - FUNSKJONER

Kartet viser bygningsfunksjoner og morfologi i Kirkenes. Det er mye handel og industri som preger bebyggelsen i en sentrums-nær kontekst. Handelsbyggene dekker store arealer og kan virke noe skalasprenge.

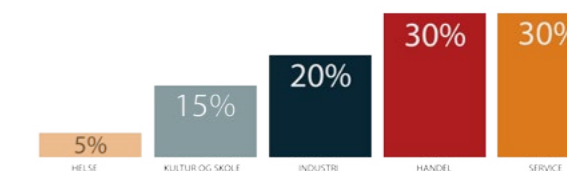


Fig 47: Diagram som viser fordelingen og variasjonen av bygningsfunksjoner



Fig 48: Kartlegging av eksisterende bygningsmorfologi med etasjer på bygninger

BYGNINGSMORFOLOGI - HØYDER

Dette kartet viser bygningenes etasjehøyder. Rød farge indikerer 4-6 etasjehøyder og utgjør 20% av den markerte bebyggelsen. Oransje markerer bygg med 2-3 etasjer og utgjør 65% mens beige indikerer bygg på én etasje og utgjør 15%.

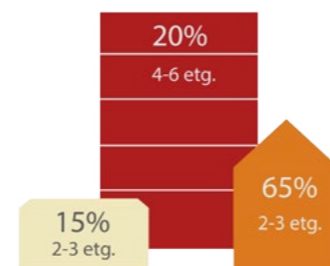
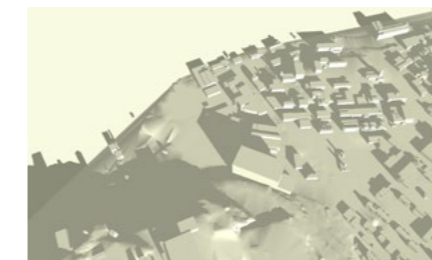


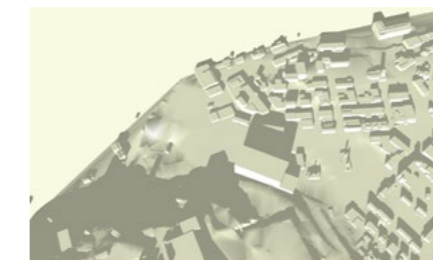
Fig 49: Diagram som viser fordeling og variasjon i etasjer

SOL & SKYGGE

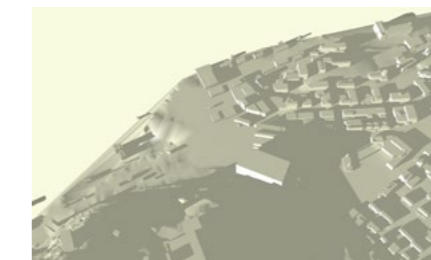
MARS



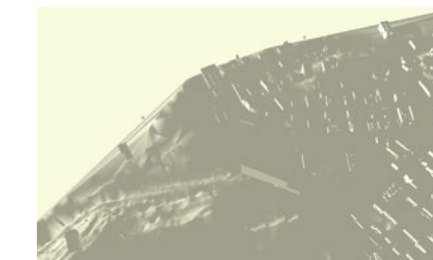
21. mars / 09:00



21. mars / 12:00

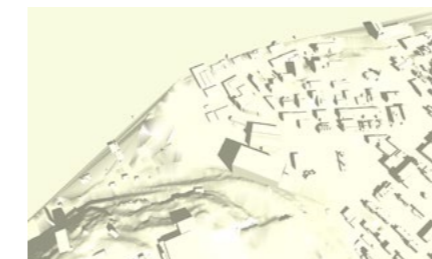


21. mars / 15:00

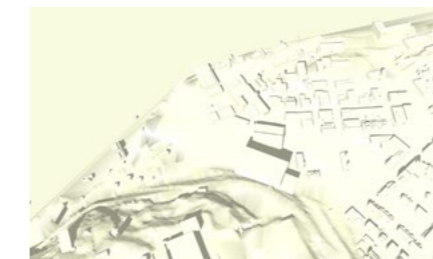


21. mars / 18:00

JUNI



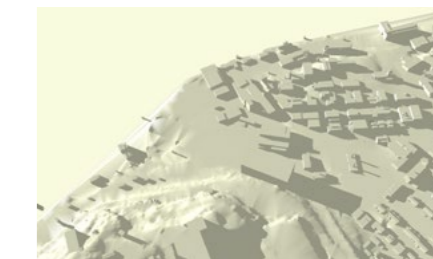
21. juni / 09:00



21. juni / 12:00



21. juni / 15:00



21. juni / 18:00

Fig 50: Sol- og skyggeforhold i løpet av en dag, samt ved to ulike årstider vest i Kirkenes by

Kirkenes har spesielle solforhold da Kirkenes ligger såpass langt nord. Dette resulterer i at mengden sollys som treffer Kirkenes pr døgn endres mye gjennom året. Om sommeren er solen oppe nesten hele døgnet og Kirkenes har såkalt midnattsol. Dette er en turistattraksjon i seg selv, og når det er skyfritt blir himmelen knallfarget i farger fra blodrød til rosanyanser. Siden kysten og horisonten ligger nord for Kirkenes går ikke solen langs havhorisonten, noe som ville vært den optimale opplevelsen av midnattsol. Solen fyller likevel himmelen med sterke farger og gir et vakkert lys. Om vinteren er derimot situasjonen motsatt, solen titter så vidt frem noen få timer om dagen. Dette kalles mørketid eller fargetid (grunnet nordlyset).

Bildene viser hvor stor variasjon det er i lys- og solforhold. Den øverste bilderekken viser sollys fra morgen til kveld i mars. Kirkenes er skyggelagt store deler av dagen da solen står lavt på himmelen. Tre måneder senere er situasjonen en helt annen, i juni er byen godt belyst av solen og det er betraktelig færre skyggebelagte områder sammenliknet med mars.

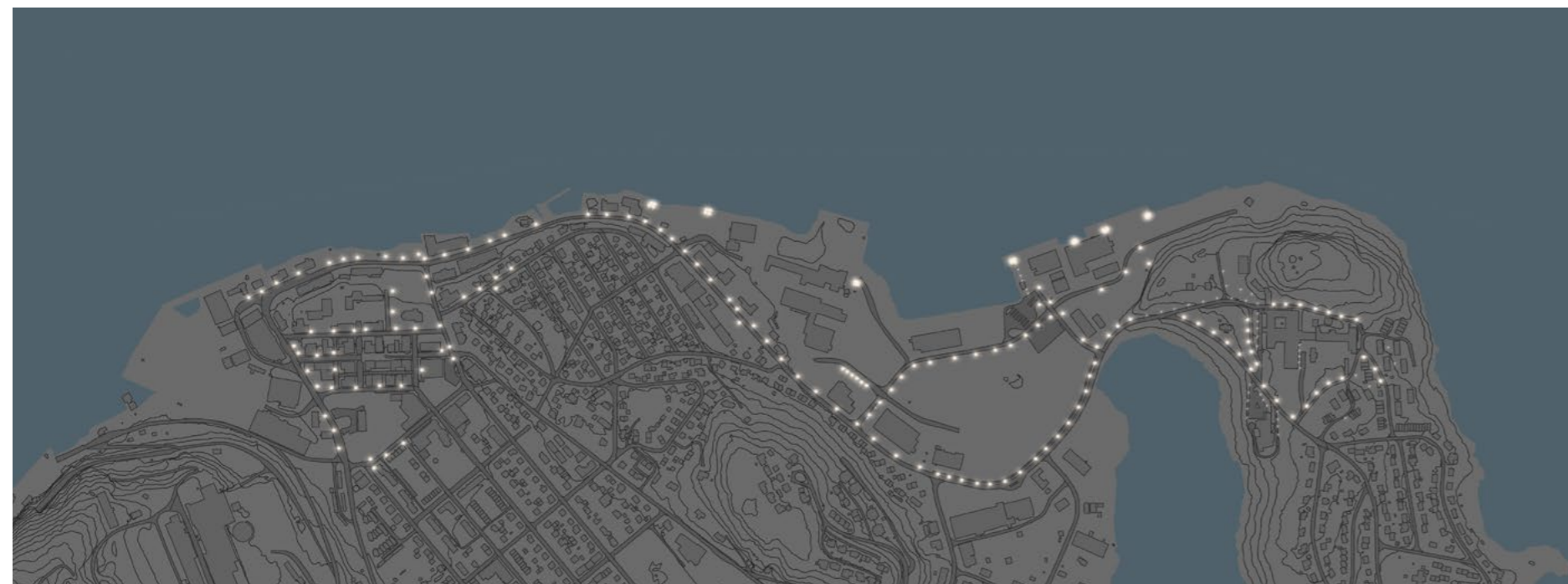


Fig 51: Kartlegging av eksisterende belysning i utvalgte områder

DAGENS GATEBELYSNING

Analysen viser i hovedsak belysning langs dagens E6 og kaifront i Kirkenes. Analysen gir ikke nødvendigvis et helt riktig bilde av den totale lysforurensningen da belysning av og fra bygg er utelatt. Informasjon om lysarmatur og master er i hovedsak hentet fra Google Street View samt observasjoner og foto fra befarings.

EIENDOMSFORHOLD

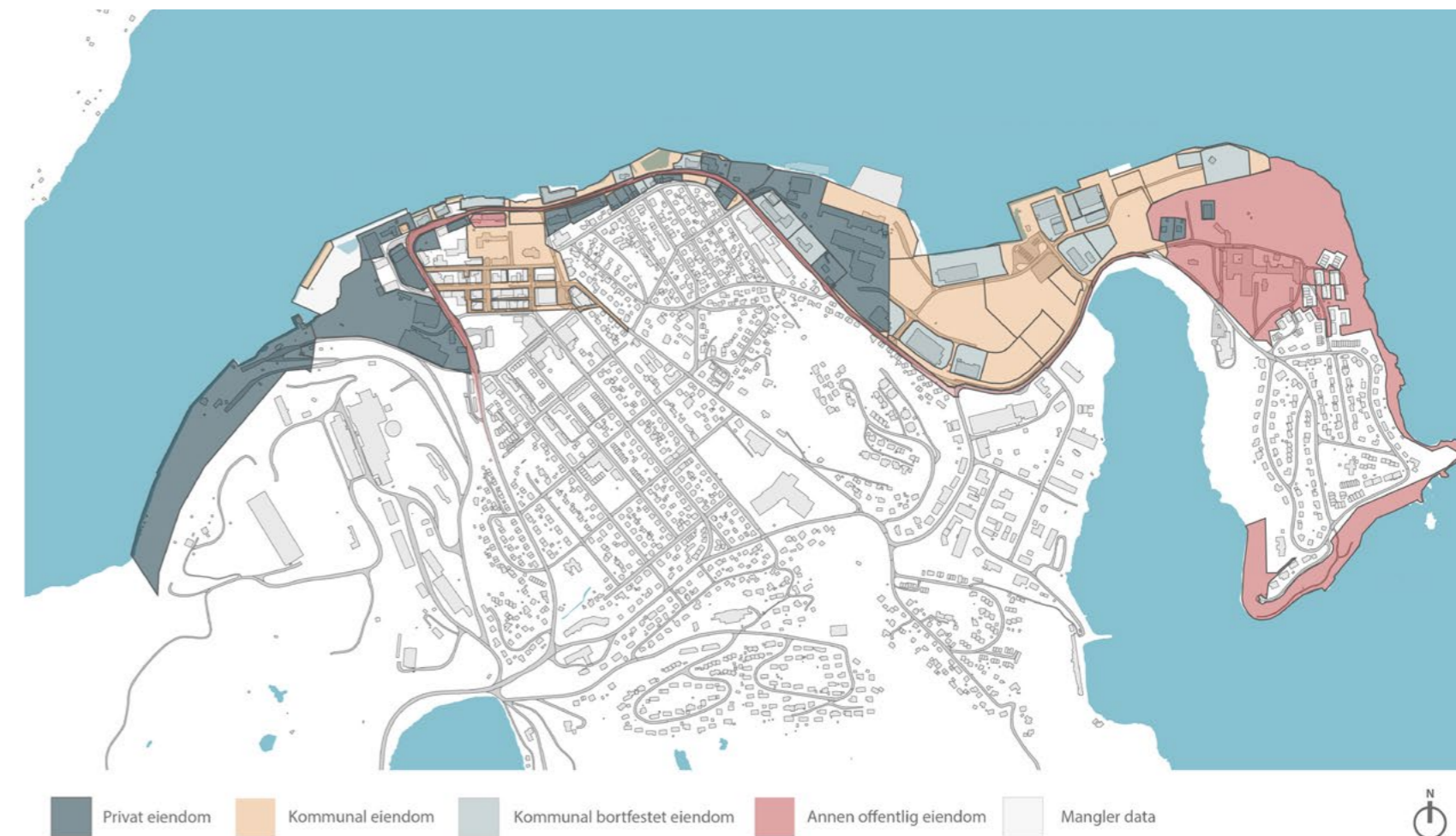


Fig 52: Kartlegging av eksisterende eiendomsforhold i utvalgte områder i Kirkenes by

Av eiendomsforholdene ser vi at det er mange tomter langsmed havneområdene som er i kommunalt eierskap og i private aktørers eierskap. Enkelte av de kommunale tomtene er bortfestede, noe som kan være en brems mot en videre utvikling. Dette ved at festeaktørene har lite å tjene på et tomtesalg, i og med at de ikke får gevinsten ved salg selv. Fra et eiendomspektiv er det et større endringspotensiale for de tomtene som er uten slike heftelser, og disse tomtene har derfor et større endringspotensiale i Kirkenes.

GANGBARHET

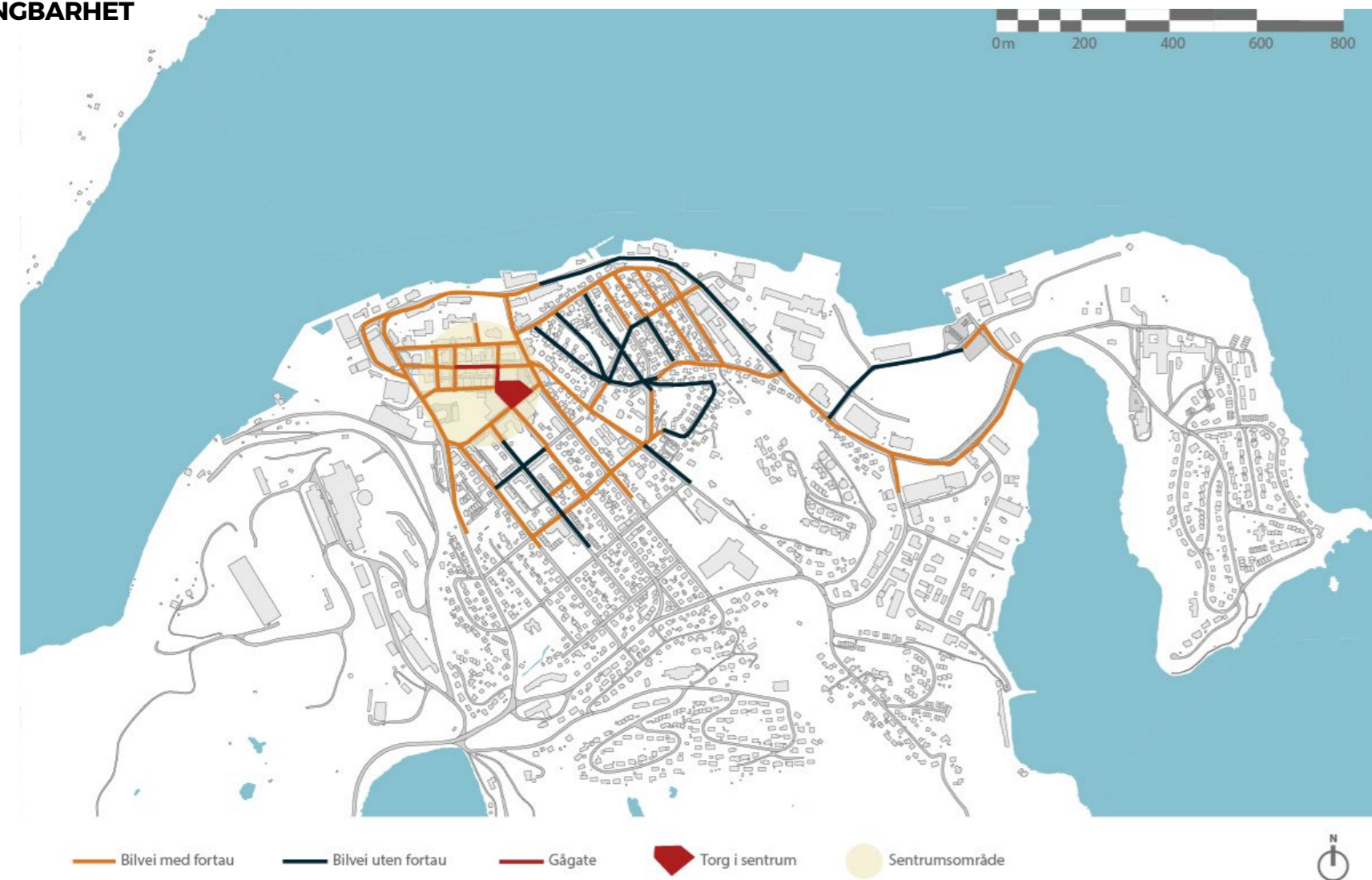


Fig 53: Kartlegging av eksisterende gåmuligheter i kjernen av Kirkenes by

Kartet viser gangbarheten på de viktigste vegene i tilknytning kystlinjen og sentrum. På kartet ser vi at mange av gatene er uten gangfelt og dermed dårlig tilrettelagt for fotgjengere; spesielt en lang strekning på E6 mellom sentrum og hurtigruteankomsten. I områdene rundt sentrum er vegene derimot utstyrt med gangfelt. Kirkenes har få gågater som kartet tydelig illustrerer.

AVSTANDER

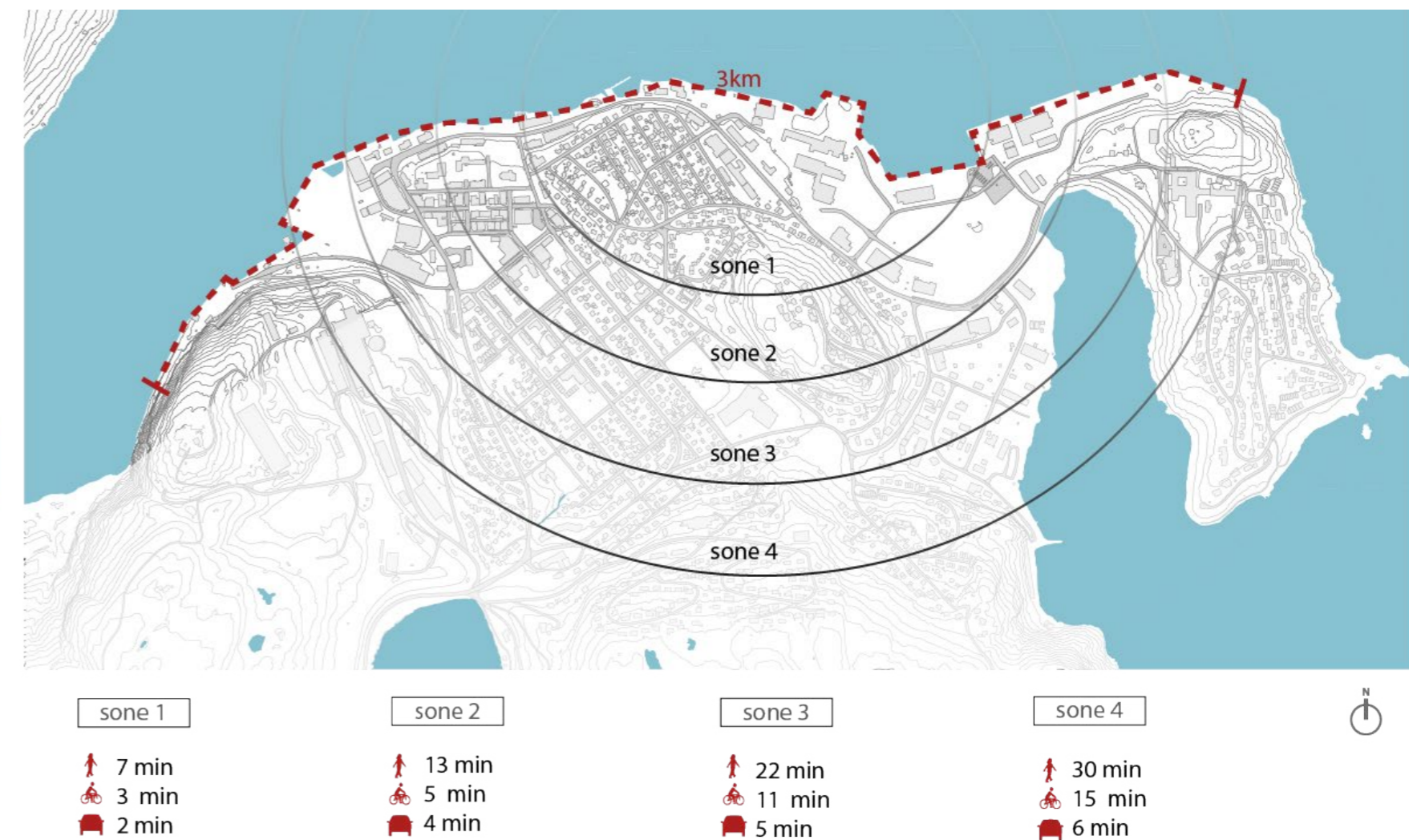


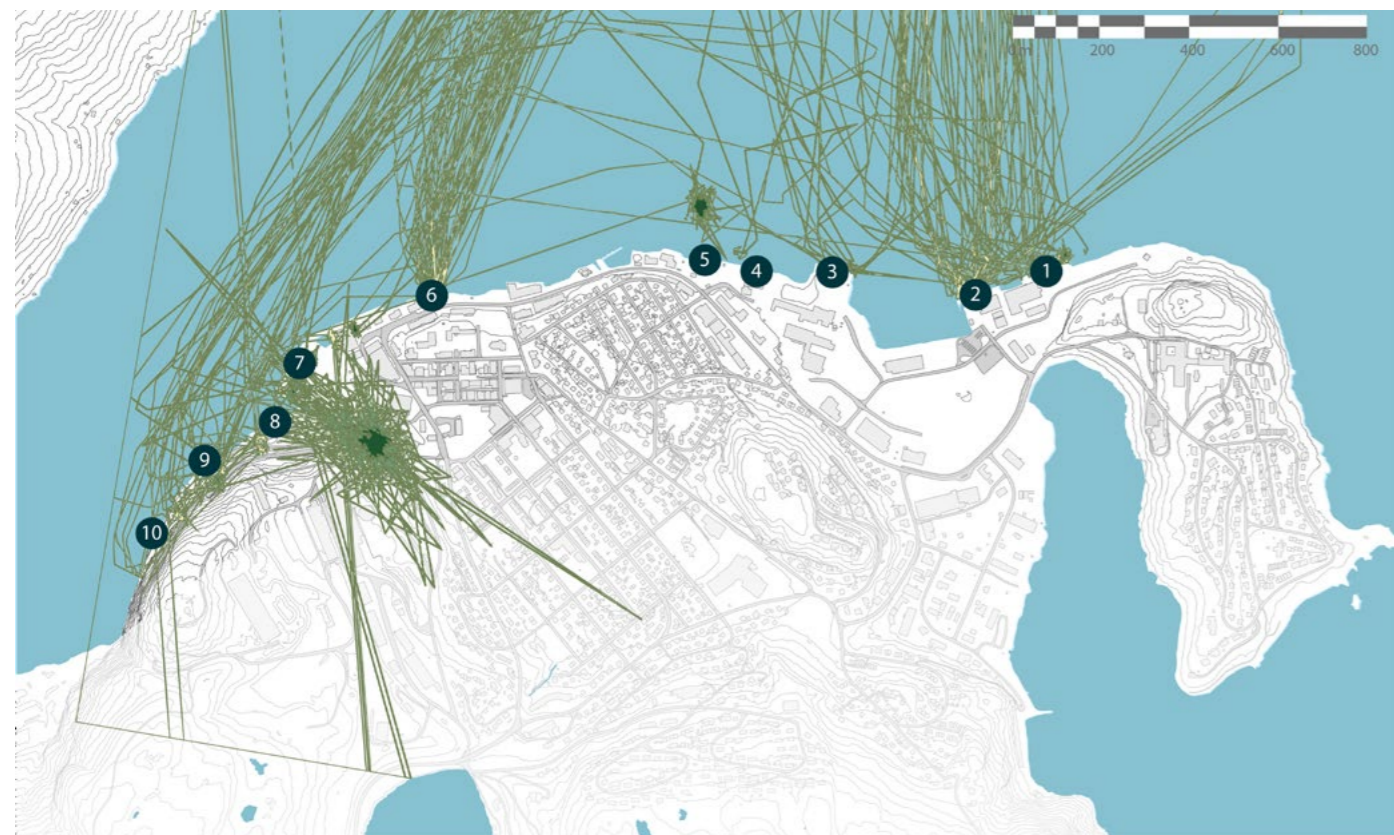
Fig 54: Kartlegging av avstander i Kirkenes by

Avstandene i Sør-Varanger er ses tydelig, det er store avstander og det er lett å forstå at personbiltransporten rår. Kollektivtransporten er i tillegg lite utbygd. Avstandene på de utvalgte målpunktene er likevel overkommelige: I Kirkenes, Hesseng og Bjørnevattn kan en stort sett det nå de fleste steder på under 30 min. Spørsmålene er da: Hvordan kan en tilrettelegge for mer bruk av sykkel og gange i området og redusere bilbruken?

KAIENE OG BÅTTRAFIKK

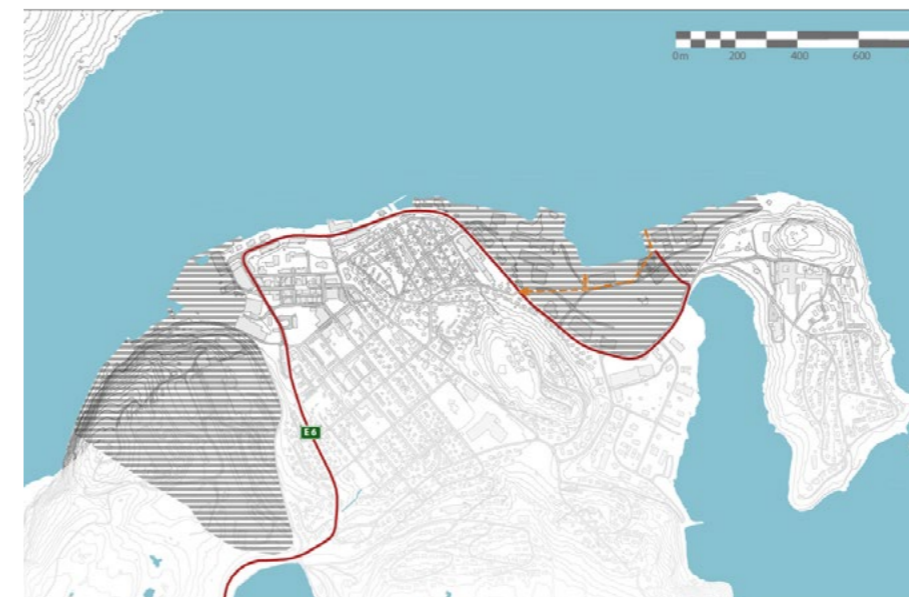
Kartet illustrerer aktiviteten i kaiområdene basert på GPS-målinger av skipsrutene. Data er hentet fra Kystverkets kartdata og avvik kan ha forekommet. Selv om målingene er gjort over en lengre tidsperiode viser de at det er relativt mye aktivitet knyttet til sjøen i Kirkenes, noe som understreker viktigheten av industrien for samfunnet.

De ulike havneanleggene er også kartlagt og markert med navn.



- | | |
|--|--|
| 1 Industrikskaia (ISPS) - fyllingsstasjon | 6 Sentrumskaia - flye-/ gjestebrygge (sommersesongen) |
| 2 Dampskipkaia (ISPS) - skipsekspedisjon av Hurtigruten og godsrutebåter | 7 Kimek AS - mekanisk sted med skipsheis |
| 3 Dypvannskipene (ISPS) - fasilitet for testing av slepe- og trålevire. | 8 Taubåtkaia - fast fortoyingsplass for tau- og losbåter |
| 4 Vikingkaia - trelast | 9 Importkaia (ISPS) - vann og dieselfylling |
| 5 Henriksen kai/ flytekaia - flytekai, vann og storm | 10 Eksportkaia (ISPS) |
- Skipstrafikk

Fig 55: Kartlegging av eksisterende kaier og båttrafikk langs sjøfronten i Kirkenes by



- Industriområde
- E6
- Eksisterende gangvei, hurtigruten - sentrum

Fig 56: Kartlegging av eksisterende tilgjengelighet til sjøfronten i Kirkenes by

TILGJENGELIGHET & OFFENTLIG VS PRIVAT

Opplevelsen av territorialitet og eierskap har en betydning for den opplevde tilgjengeligheten til omgivelsene, og dermed for hvilken bruk områdene får.

I rom som oppleves som enten offentlige eller private er det gjerne tydelige avgrensninger mellom offentlige og private soner, slik at brukeren har en klar oppfatning av hvor det er (normativt) greit å bevege seg eller oppholde seg. Ved halvprivate eller halvoffentlige rom er det mer uklare skiller mellom disse sonene, og brukeren kan ha en uklar oppfatning om hvor det er greit å oppholde



- Oppeles privat
- Oppeles halvprivat/halvoffentlig
- Oppeles offentlig
- Avstengte områder

Fig 57: Kartlegging av eksisterende opplevelse av privat vs offentlige forhold i Kirkenes by

eller bevege seg. De uklare rommene skaper usikkerhet og bidrar til at færre benytter seg av rommet. De uklare rommene kjennetegnes typisk av utflytende arealer og bebyggelse som er løsrevet fra gatestrukturen. (Ståhle 2008)

Klare, lesbare rom har tydelige fysiske avgrensninger mellom sonene. Havneområdene og strandsonen i Kirkenes har en blanding av rom som kan oppleves som private, offentlige og halvprivate/halvoffentlige. Det er også en del rom som er avstengte for allmenheten. En havnerute i Kirkenes bør ha klare skiller mellom hva som er offentlige og private soner i strandsonen, og tilgjengeliggjøre sjøfronten der hvor det er hensiktsmessig.

SNITT AV KAI-SITUASJON #1

Snittene illustrerer størrelsen og skalaen på de industrielle kaiområdene. Det er stor variasjon i dimensjonene i området.



Fig 58: Snitt fra industriområdet øst for Kirkenes by



Fig 59: Snitt fra Kimek-området vest for Kirkenes by



Fig 60: Snitt fra industriområdet og dypvannskaia øst for Kirkenes by

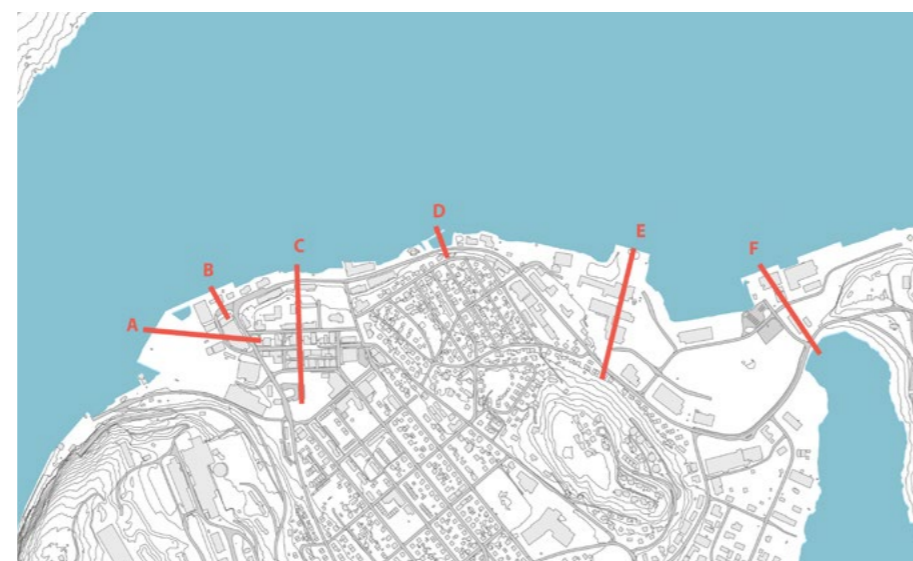


Fig 61: Kart som viser hvor snittene er tatt fra i Kirkenes by

MØTET MED SJØEN

KAIFRONT



STEINFYLLING



STRAND



Dagens situasjon der byen møter fjorden er i preget av tre ulike forhold som varierer i løpet av strekket. Som nevnt tidligere er det svært få områder langs fjorden som er tilgjengelige eller innbydende, noe som denne eksisterende situasjonen av møtene også underbygger. Det første forholdet som preger store deler av strekningen er kaifront, flere er utilgjengelige da grunnet industriområder, mens de resterende er tilgjengelige helt ut til kaikanten.

Det andre forholdet er steinfylling, her kan en gå langs vannet, samt få utsikt over fjorden, men mer problematisk er det å komme ned til selve vannkanten grunnet de store stenene. Det tredje og siste forholdet er strand/ eng, disse forholdene er det ikke stort mange av, samt at de er ofte gjemt eller ligger bak bygg eller parkeringsplasser.

Fig 62: Snitt av eksisterende forhold der land møter vann langs sjøfronten i Kirkenes by

KIMEK: ALTERNATIV Plassering

Kimek flyttes til Slambanken



Kimek flyttes ikke (0-alternativ)



Kimek flyttes til industrihavna i øst



Fig 63: Diagram over ulike scenarier for plassering av Kimek

- + • Flyttes vekk fra sentrum
- + • Store tilgjengelige arealer
- + • Gode muligheter for utvidelse

- • Grunt farvann
- • Utilgjengelig område idag
- • Kostbart med ny infrastruktur
- • Hvor viktig er Kimek for sentrum?
- • Enda større areal til industri
- • Behov for masser til oppfylling

- + • Arbeidsplasser i sentrum
- + • En del av identiteten til Kirkenes
- + • Sparer andre områder
- + • Unngår kostnader ved flytting

- • Tar mye areal
- • Barrere for tilgang til fjorden
- • Ikke-menneskelig skala
- • Utilgjengelig for folk flest
- • Vanskeliggjør byutvikling
- • Trafikk og støy?

- + • Samlokalisering
- + • infrastruktur er på plass
- + • Mye tilgjengelig areal
- + • Frigjør areal i sentrum
- + • Fortsatt sentrumsnært
- + • Kan påvirke bolyst i sentrum
- + • Allerede et næringsområde
- + • Forsterker industriområdet
- + • Hall kan gjenbrukes senere

- • Stor kostnad for kort flytting
- • Mulig konflikt grunneier
- • Fremtidsrettet?

Figurene illustrerer diskusjonen gruppa har hatt angående mulig relokalisering av Kimek. Kimek er et mekanisk verksted hvor det foregår reparasjon og vedlikehold av skip og båter. Bedriften har i dag 73 ansatte og er lokalisert ved Kirkenes sentrum. (Brønnøysundregistrene, 2015). Verftet tar opp mye areal som potensielt kan utvikles til andre formål. Samtidig er det viktig å ivareta Kimek som en sentrumsnær arbeidsplass. På grunnlag av gruppens vurderinger anses det siste alternativet som mest egnet.

HURTIGRUTA: ALTERNATIV Plassering

Hurtigruta flyttes ikke (0-alternativ)



Hurtigruta flyttes nærmere sentrum



Hurtigruta flyttes til sentrum



Fig 64: Diagram for ulike scenarier for plassering av Hurtigrutekaia

- + • Store tilgjengelige arealer
- + • Sambruk med andre kaifunksjoner
- + • Effektivt med bil og buss

- • Lite aktivt grep for sentrum
- • Lokalbefolkningen ønsker flytting
- • Utnytter ikke Kirkenes sentrum
- • Lite attraktiv del av Kirkenes
- • Liten grad av gangbarhet
- • Turister unngår sentrum
- • Godstrafikk preger området

- + • Nærmere sentrum
- + • Muligheter for ny og flott kai
- + • Mye areal til varehåndtering
- + • Rikelig med parkeringsplasser
- + • Rikelig med areal
- + • Bedre gangbarhet til sentrum

- • Fortsatt ikke i sentrum
- • Kan virke som en "halvveis" løsning
- • Hvilket førsteinntrykk gir området?
- • Turister kan unngå sentrum
- • Mulig konflikt med dagens havn

- + • Opprustning av kaifront i sentrum
- + • Flere turister i byen
- + • Styrker sentrums rolle
- + • Styrker sentrum som handelssted
- + • Bedre utnyttelse av sentrum
- + • Kan generere byutviklingstiltak
- + • Lytter til lokalbefolkningen
- + • Synliggjør Hurtigruta i bybildet
- + • Lite konflikt med dagens bruk

- • Hva med områdene i øst?
- • Kan gi økt trafikk og støy

Figurene illustrerer ulike scenarier tilknyttet Hurtigrutens adkomsthavn i Kirkenes. Hurtigruten har vært og er et viktig livsgrunnlag for samfunnet i Sør-Varanger. Nordgående Hurtigrute ankommer Kirkenes klokken 09.00 og har utreise klokken 12.30 samme dag (Hurtigruten.no, 2016). En relokalisering av Kirkenes sin adkomsthavn for Hurtigruten har stor betydning for utvikling av sentrum. På grunnlag av gruppens vurderinger anses det siste alternativet som mest egnet.

HAVNERUTEN: ALTERNATIV PLASSERING

Havneruten følger dagens E6



Havneruten legges langs sjøen



Havneruten følger delvis sjø og E6



Fig 65: Diagram for ulike scenarier for plassering av Havneruten

- +**
 - Få konflikter med etablert næring
 - Rimelig alternativ
 - Opprustning av trafikkert gate
 - Gir dagens E6 et løft

- - Lite ambisiøst
 - Fortsatt dårlig tilgang til sjøfronten for allmennheten
 - Vil ikke bli en promenade
 - Gir ikke premisser for byutvikling
 - Utnytter ikke Kirkenes sitt potensial med nærhet til fjorden

- +**
 - Bra tilgjengelighet til sjøen
 - Ambisiøst
 - Kan gjøre Kirkenes mere attraktiv for beboere og besøkende

- - Spiller ikke på lag med næringen i området
 - I konflikt med havneaktiviteter i øst
 - Hva skjer langs dagens E6?
 - Grunnlag for promenade langs sjøen hele veien?

- +**
 - Ivaretar havneaktiviteter i øst
 - Gir allmennheten tilgang til sjøfronten i sentrum
 - Legger premiss for byutvikling på Kimek
 - Legger føringer for opprustning av E6
 - Variasjon i opplevelse for de som vil benytte havneruten.

- - Hva med områdene i øst?
 - Er flytting av Kimek bærekraftig?

I likhet med foregående diskusjoner har gruppen vurdert traséer for Havneruten. På bakgrunn av vurderingene vil en tre kilometer lang trasé som delvis følger sjø og E6 være best egnet.

ANALYSER: KONKLUSJON

PLASSERING AV HURTIGRUTEN

- Svært lite utnyttede arealer
- Mulighet for promenade
- Ivareta historiske elementer
- Mangel på menneskelig skala
- Mangel på tilretteleggelse for fremkommelighet til fots eller med sykkel.



AKSER OG SIKTLINJER

- Flere muligheter, men kan forsterkes
- Kan i større grad knytte sentrum og andre områder innover i byen til kystlinjen



LOKALISERING AV INDUSTRI VED SJØEN

- Utilgjengeliggjør kystlinjen for allmennheten
- Fragmenterer byens helhet
- Krever store arealer



UTNYTTELSE AV KYSTLINJEN

- Lokalisering av Hurtigruten
- Fremme byens kontakt med sjøen
- Bedre gangbarhet
- Opplevelse av bynær sjø



Analysene som er utført viser behovene til Kirkenes. Gruppen har kommet frem til delkonklusjoner om grep som legger føringer for videre arbeid. Analysene har vært viktige for å kartlegge utfordringene ved å legge en Havnerute langs sjøfronten. Oppsummert ønsker vi en relokalisering av Hurtigrutekaia, å utbedre og styrke øst-vest-aksene i Kirkenes samt å koble aksene på eksisterende vegforbindelser. I tillegg ønsker vi relokalisering av industri til et eget men sentrumsnært område og å utnytte kystlinjen i enda større grad ved å styrke nord-sør-forbindelsene mellom by og sjø.

Fig 66: Ikoner som skal illustrere resultatene av analysene

PROBLEMSTILLING

Hvordan utforme en havnerute i Kirkenes som knytter seg opp mot dagens bystruktur og skaper en naturlig forbindelse fra øst til vest som fungerer som et møtested og en identitetsbærer for byen?



Fig 67: Skissert "gameboard" over prosjektet

#3 MÅL, VISJON &TEMA

“Vi ønsker å utforme en havnerute hvor en kan få innblikk i Kirkenes historie og identitet hvor det er rom for aktivitet og opphold i samspill med elementene”

VEGEN TIL UTFORMING

DELMÅL

- Synliggjøre historiske elementer langs havneruten
 - Øke tilgjengeligheten til kai og sjøområdet der det er naturlig
 - Se på muligheter for å fremheve noe av dagens industrielementer i en fremtidig havnerute.
 - Utforme en havnerute med promenade som bidrar til å skape at traktivitet og viderefører premisser for fremtidig byutvikling
 - Å utforme en havnerute med ulike sekvenser hvor fokuset er på historiske elementer, ulike brukergrupper og variasjon i opplevelse.
 - Utforme en havnerute som inviterer til variert bruk i alle årstider.
- Ivareta stedegent vegetasjon
 - Utnytte Hurtigrutens potensiale ved å flytte den til sentrum og dermed sette premissene for et kompakt og levende bysentrum.
 - Respekttere Kimek som en av hjørnesteinsbedriftene i Kirkenes og relokalisere virksomheten i et mer kompakt næringsområde med nærhet til sentrum.
 - Tilgjengeliggjøre deler av Gruvehøyden for allmenheten og se på muligheten for videreutvikling av dagens jernbanetrasé mot Bjørnevatn og ny stamnetthavn på Tømmerneset.

HVA VI VIL OPPNÅ

Med havnepromenaden ønsker vi at bylivet og aktiviteten i sentrum skal øke, og at Kirkenes skal oppfattes som en mer attraktiv og aktiv by, samtidig som vi tar vare på Kirkenes særpreg, identitet og historie. Promenaden skal fremheve Kirkenes eksisterende kvaliteter.

Vi ønsker å aktivisere sentrum og fremme bylivet i Kirkenes gjennom ruten og å tilgjengeliggjøre kystlinjen, som i dag er okkupert av industri og skipsaktivitet. Ruten skal være for både lokalbefolkningen og byens besøkende, et sted hvor lokalbefolkning og turister kan møtes.

For lokalbefolkningen skal ruten bli en sentrumsnær møteplass og et rekreasjonsområde med estetiske kvaliteter. For besøkende og turister blir Havneruten en sentrumsnær og attraktiv attraksjon som viser Kirkenes by og naturen rundt fra sin beste side.

Langs ruten vil de kunne oppleve nordlyset, bylivet, historien til Kirkenes, industrien, skipsaktiviteten, enden av E6, utsikten, landskapet og naturen, fuglelivet på Prestøya og toppen av Gruvehøyden fra taubanen. I dag er det mange tilbud for turister i Kirkenes, men ingen i selve sentrum.

Med Havneruten og promenade ønsker vi at flere av turistene skal oppholde seg i sentrum og bidra til økt byliv. Vi ønsker at Kirkenes skal bygge videre på turisme og at byen skal bli et attraktivt reisemål, både for nordmenn og for utenlandske turister. Gruppen mener at grepet i form av en havnerute vil bidra til dette.



Fig 68: Illustrasjon av bylivet vi ønsker å oppnå i Kirkenes by

HVA ER VIKTIGST

#1 Å tilgjengeliggjøre kystlinjen og skape nærhet til vannet. Dette er en stor kvalitet for byen og et potensiale som burde utnyttes.

#2 Å skape møteplasser for lokalbefolkningen og øke aktiviteten i sentrum. Sentrum er idag stille og har ingen tydelig møteplass. Vi ønsker at havneruten og det nye området ved Verftet vil endre dette.

#3 Å skape en promenade og Havnerute for alle, spesielt lokalbefolkningen. Vi ønsker at lokalbefolkningen skal føle tilhørighet til promenaden og det nye sentrumsområdet. Derfor vil vi ivareta og videreføre identiteten og eksisterende kvaliteter på disse områdene. For eksempel kranen og dokken på Verftet. Det skal være tilbud og aktiviteter som tiltrekker de lokale, ikke bare turister. Det er også viktig at prisene på aktivitetene, butikkene og spisestedene langs promenaden generelt er varierte. Vi ønsker ikke at Kirkenes skal ende opp som en unaturlig plassert Tjuvholmen, der ingen av de lokale Kirkeneserne føler seg hjemme.

Utformingen av områdene skal stå i stil med eksisterende Kirkenes, og være i en skala som passer byen. Med et luksuriøst og stivt uttrykk på utformingen, designen og arkitekturen, kan dette virke ekskluderende på lokalbefolkningen, og medføre at området kun blir brukt av turistene.

#4 Å skape et sentrumsnært tilbud for turistene. I dag er det ingen sentrumsnære tilbud for turistene, og lokalbefolkningen ser ikke noe særlig til byens besøkende. Turister som ankommer Kirkenes fraktes i busser fra aktivitet til aktivitet, før de reiser igjen. Aktivitetene som for eksempel huskyslede, krabbefisking og overnatting på ishotellet er dyre aktiviteter, og utenfor områder de lokale oppholder seg. Grunnen til dette er nok at turistene ikke ser noe severdigheter å oppsøke i sentrum. Vi ønsker at Havnepromenaden kan endre dette.

HVORDAN SKAL BYEN OPPFATTES

Byen skal oppfattes som en levende og sjarmerende småby, omkranset av natur og fjord. Vi ønsker å fremheve Kirkenes sin historie, identitet og særpreg. Derfor har vi stort fokus på å fremheve Kirkenes sin identitet gjennom Havneruten, slik som natur, skipsaktivitet, industri og historie. Kirkenes kan oppfattes som en utpreget vinterby. Byen skal derimot være tilrettelagt for ferdsel og fremstå attraktiv sommer som vinter.



Fig 70: Illustrasjon av hvordan Kirkenes by skal oppfattes

Fig 69: Illustrasjon av tilgjengelighet til sjøfronten i Kirkenes by

VERDIER VI VIL OPPNÅ

Tilgjengelighet

- Nærhet, Mulighet & orientering



Fig 71: Ikoner av "vegen til utforming" som skal illustrere våre tre viktigste verdier for prosjektet.

Figurene illustrer tre viktige verdier gruppen ønsker å fremheve eller skape i Kirkenes. Ved en god og helhetlig utforming kan de bringes frem til besøkende og befolkningen samtidig som man styrker de eksisterende verdiene.

Opplevelse

- Aktivitet, atraksjoner & turisme -



Identitet

- Natur & Historie -



Fig 72: Illustrasjon av brukergrupper

BRUKERGRUPPER

Havneruten og promenaden skal ikke føles ekskluderende for noen, den skal tilrettelegges for og tiltrekkes av alle. Ved å ha stor variasjon og ulike elementer langs promenaden, finnes det noe for enhver smak. Den skal være tilpasset folk i alle aldre. For de eldre er det tilrettelagt med benker, sitteplasser og gelender tilpasset krav og anbefalinger om universell utforming. Deler av ruten skal ha en rolig og avslappet stemning som også passer spaserturer for eldre.

For barn og yngre er det tilrettelagt med områder med mer aktivitet og sekvenser av fysisk utfoldelse som klatrevegger, skøytebaner og ballbinger. Det finnes ulike spenningslementer og aktivitetstilbud som aktiviserer de yngre og trigger nysgjerrigheten. For turister er det også mange interessante områder og tilbud. Utenom å se naturen i Kirkenes langs promenaden, er det blant annet museer for krigshistorie og samisk kultur, områder for å se nordlys, taubane til en utsiktstopp på Gruvehøyden, og sist men ikke minst spisesteder og restauranter. Promenaden skal være tilrettelagt for de som oppsøker sosial aktivitet og fysisk aktivitet eller ro og rekreasjon.

PROMENADE

En promenade er beskrevet som et sted man går for nytelse, ro eller trening. Ordet stammer fra det franske ordet promener, som betyr å gå eller å lede. Ordet promenade har flere definisjoner, blant annet er det definert som en bred gangsti eller en offentlig spasertur.

Promenader har vanligvis et åpent uttrykk, og er bred og luftig. Mange forbinder promenader med noe nærliggende vann, som en strandpromenade, men en promenade kan vel så gjerne ligge i byer eller i innlandet langt unna sjø og vann.

(Store Norske Leksikon, 2016)

HAVNERUTE

Gruppen gikk etter hvert vekk fra å benytte begrepet promenade om prosjektet da vi innså omfanget og kompleksiteten av oppgaveområdet. Etter hvert som prosjektet utviklet seg så gruppen at oppgaveområdet var preget av variasjon i form, funksjoner og næring.

Havneruten skal fremstå som aktiv, opplevelsesfylt og variert. Gjennom ulike sekvenser skal Havneruten ta deg med på en reise gjennom ulike opplevelser.

INSPIRASJONSBILDER



Fig 73: Inspirasjonsbilde til prosjektet Tjuvholmen i Oslo



Fig 74: Inspirasjonsbilde til prosjektet, Aker brygge Oslo



Fig 78: Inspirasjonsbilde til prosjektet, Sea Organs, Zadar, Kroatia



Fig 75: Inspirasjonsbilde til prosjektet,



Fig 76: Inspirasjonsbilde til prosjektet COCKATOO Island, NSW, Australia

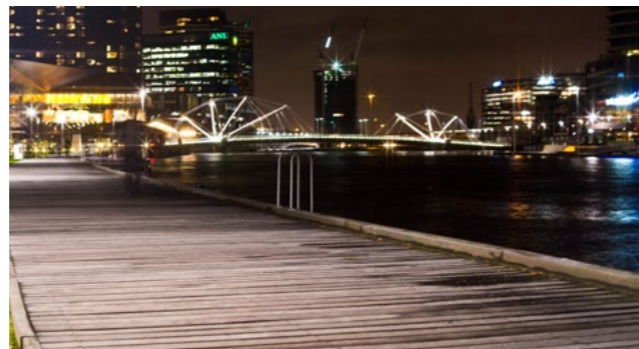
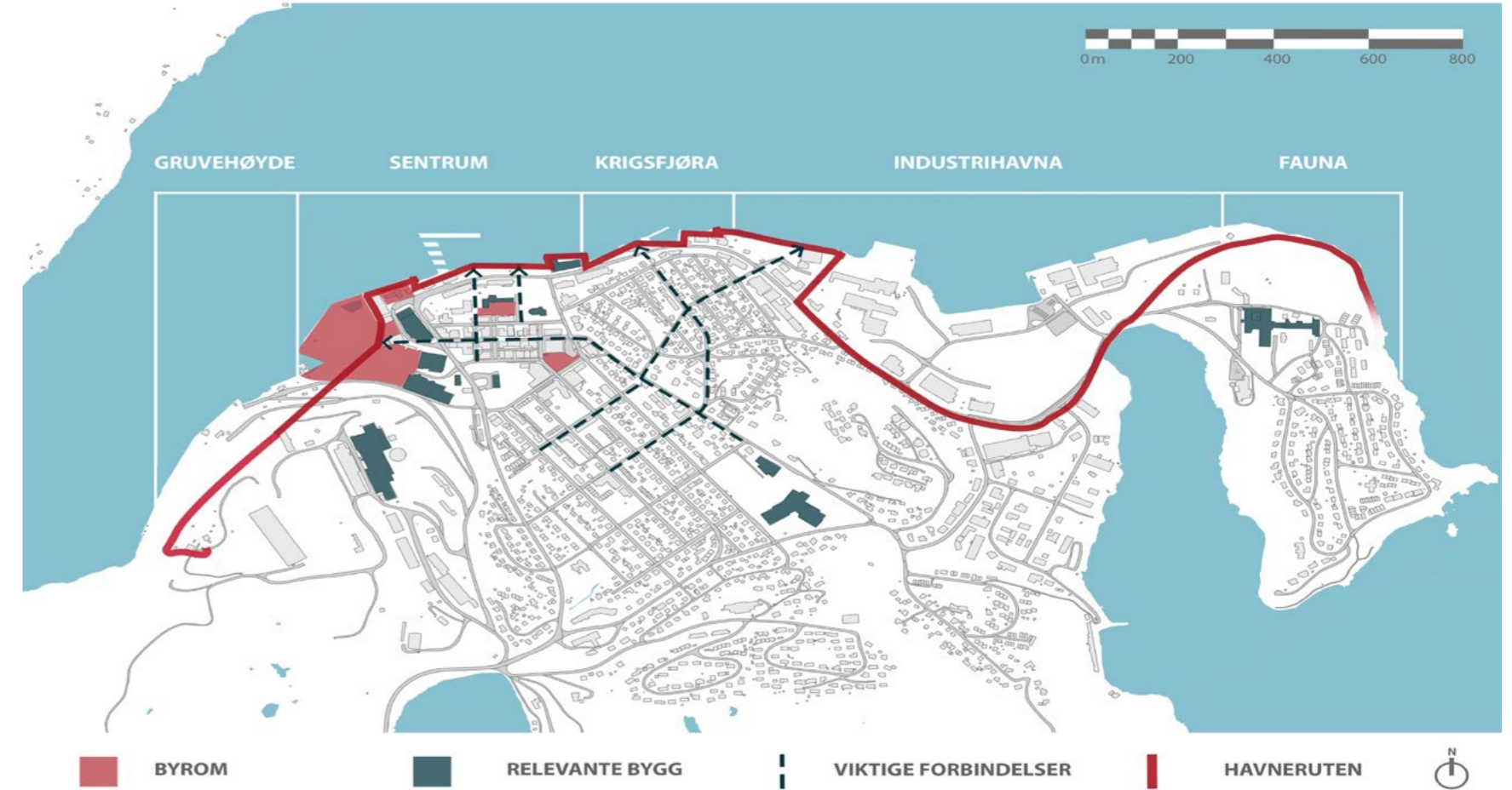


Fig 77: Inspirasjonsbilde til prosjektet

KONSEPTKART - FØRSTE UTKAST



Konseptkart fra tidlig fase. Via analyse, diskusjon og veing av for- og motargumenter utarbeidet gruppen dette utkastet til Havneruten, med en tydelig sekvensinndeling og ble lagt frem på midtveispresentasjonen den 13. mai. Videre arbeid bygget på denne planen.

Fig 79: Konseptkart fra tidlig fase

OPPLEVELSE / NÆRNATUR



Fig 80: Skisse fra tidlig fase av aktivitetstilbudet på gruehøyden

Illustrasjon fra tidlig fase som viser tenkt rute som en slags aktivitets eller opplevelses-sti. Videre skisser viser hvordan gruppen så for seg de ulike sekvensene i sammenheng med viktige nøkkelord. Disse illustrasjonene var viktige verktøy i prosessen og la premissene for senere utforming, materialvalg og illustrerende fotomontasjoner.

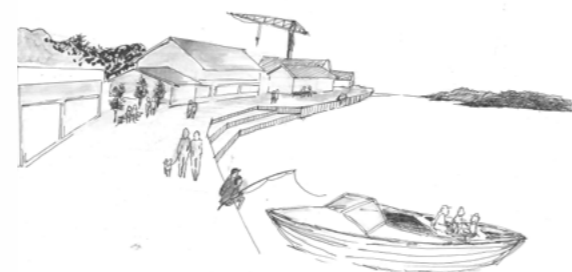
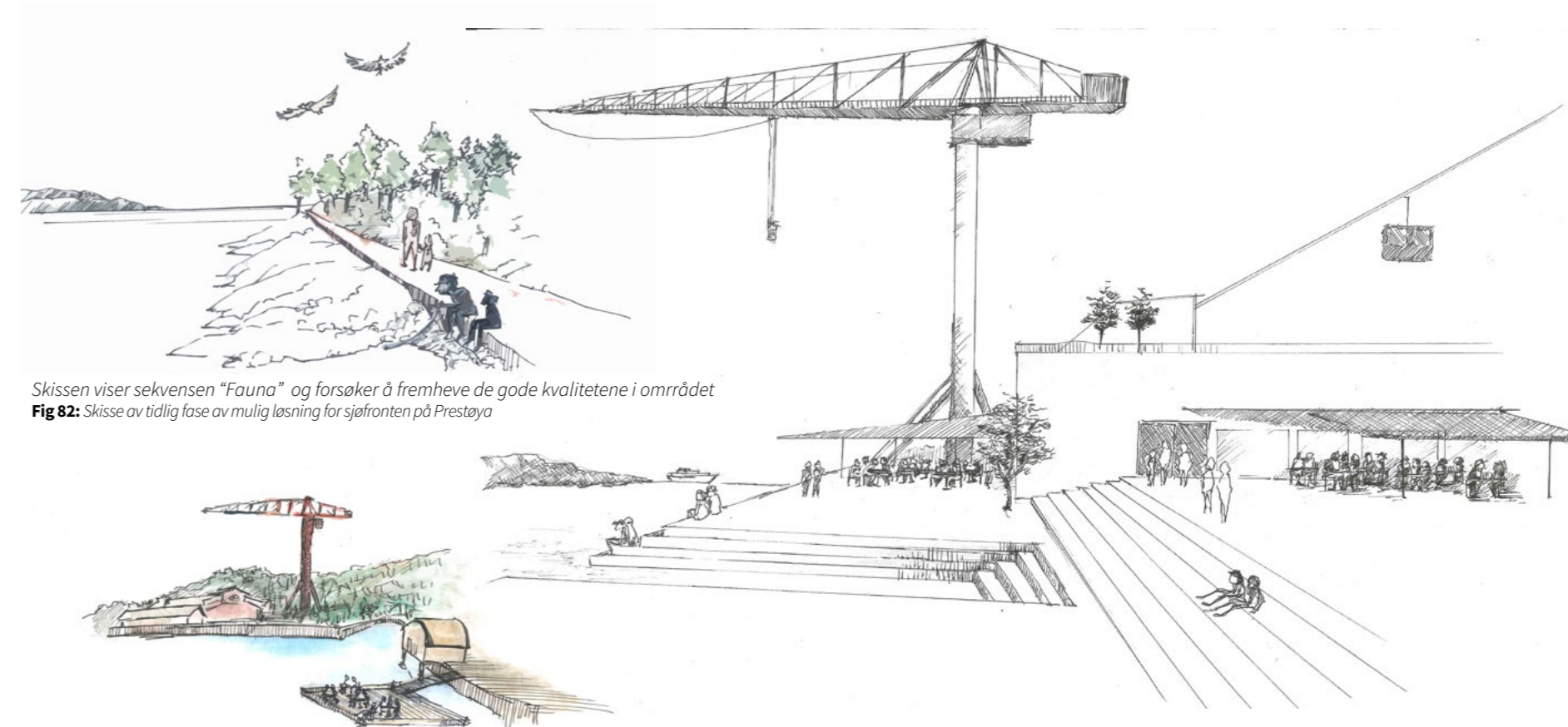


Fig 81: Skisse fra tidlig fase av hvordan sjøfronten kan bli seende ut i Sentrum

BEVEGELSE / BOLIG / AKSER

OPPLEVELSE / BEVEGELSE

Fig 1: Tekst



Skissen viser sekvensen "Fauna" og forsøker å fremheve de gode kvalitetene i området
 Fig 82: Skisse av tidlig fase av mulig løsning for sjøfronten på Prestøya

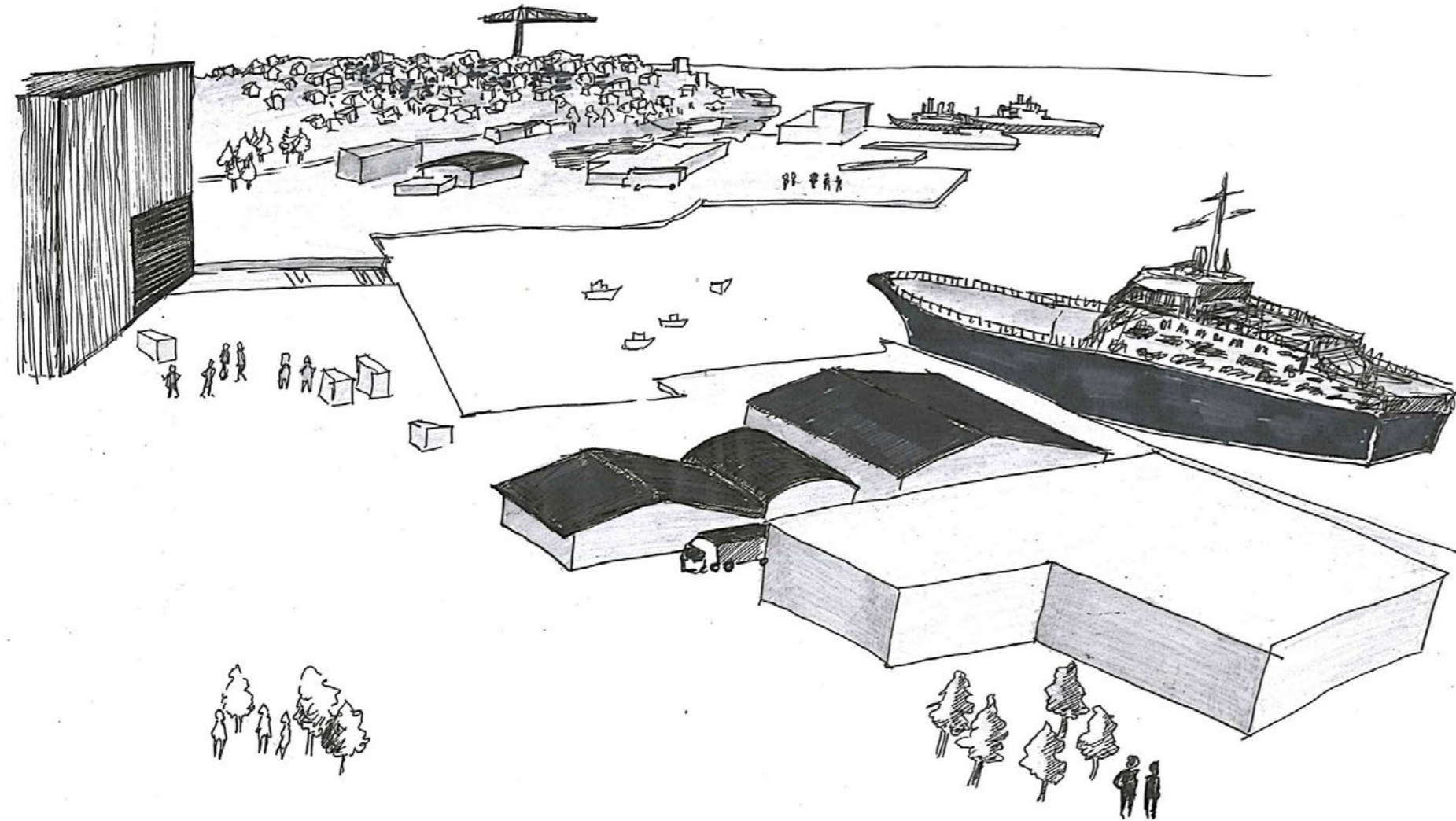
Skissene illustrer det som senere ble til seksjonen "Verftet". Legg merke til Dampsentralen og krana som dominerende landskapselementer.

Fig 83: Skisse fra tidlig fase av mulig løsning for sjøfronten i Sentrum

Fig 84: Skisse fra tidlig fase av mulig løsning for Kimek-området

INDUSTRI / OPPLEVELSE / KUNNSKAP

Fig 85: Skisse fra tidlig fase over mulig løsning for industriområdet



Skisse fra tidlig fase som illustrer industrihavna. Legg merke til de store dimensjonene og volumene i området og ny lokalisering av Kimek-hallen og virksomheten. Skissen er konseptuell og det er viktig å påpeke at dette ikke er et endelig forslag til endringer.

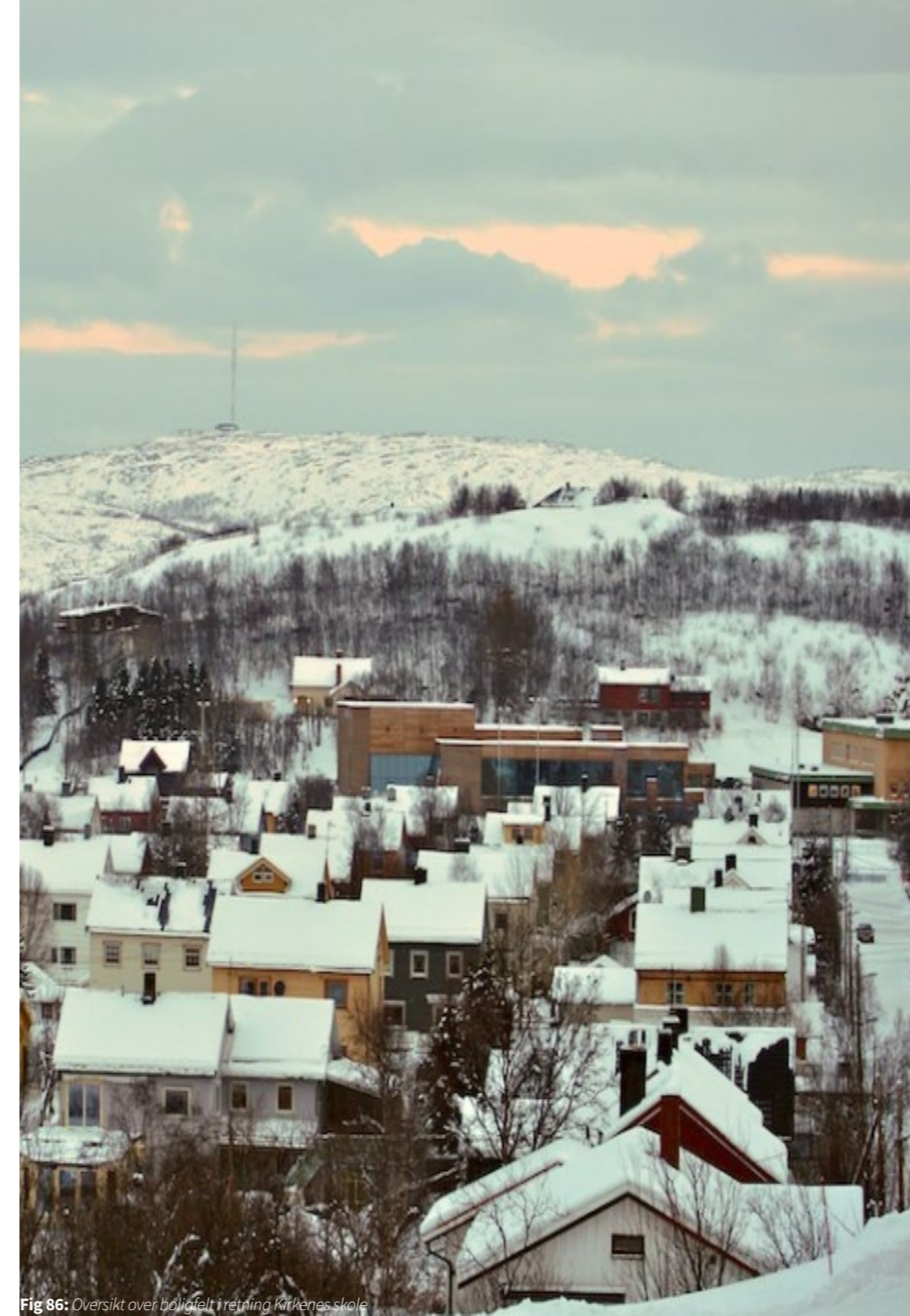


Fig 86: Oversikt over boligfelt i retning Kirkenes skole

#4 UTFORMING

Den 3 km lange Havneruten skal utformes med ulik materialbruk og uttrykk i samspill med stedegen møblering. Møbleringen skal bestå av gelender, gjerder, benker og sitteplasser der det er naturlig og hensiktsmessig. Langs Havneruten og promenaden skal det være en helhetlig og gjennomgående stil i uttrykket i materialer og dekke som er typisk for resten hver sekvens og Kirkenes sin identitet. Vi ønsker et industrielt og rustikk preg med solide og grove materialer på deler av strekningen. Det er viktig å påpeke at hver sekvens har også sin egen variant av uttrykk, materialbruk og fargepalett.

PANORAMA KIRKENES



Fig 87: Panoramabilde av sjøfronten i Kirkenes by



Hele Havneruten presentert. Det er gjort gjennomgående analyser, utredninger og diskusjoner for å komme frem til endelig trasé og beliggenhet. Den slynger seg i 3 km gjennom landskapet og bebyggelsen. På følgende sider vises sekvensinndelingen.

Fig 88: Kartdiagram som viser plassering av Havneruten i Kirkenes by

SEKVENSIINDELING

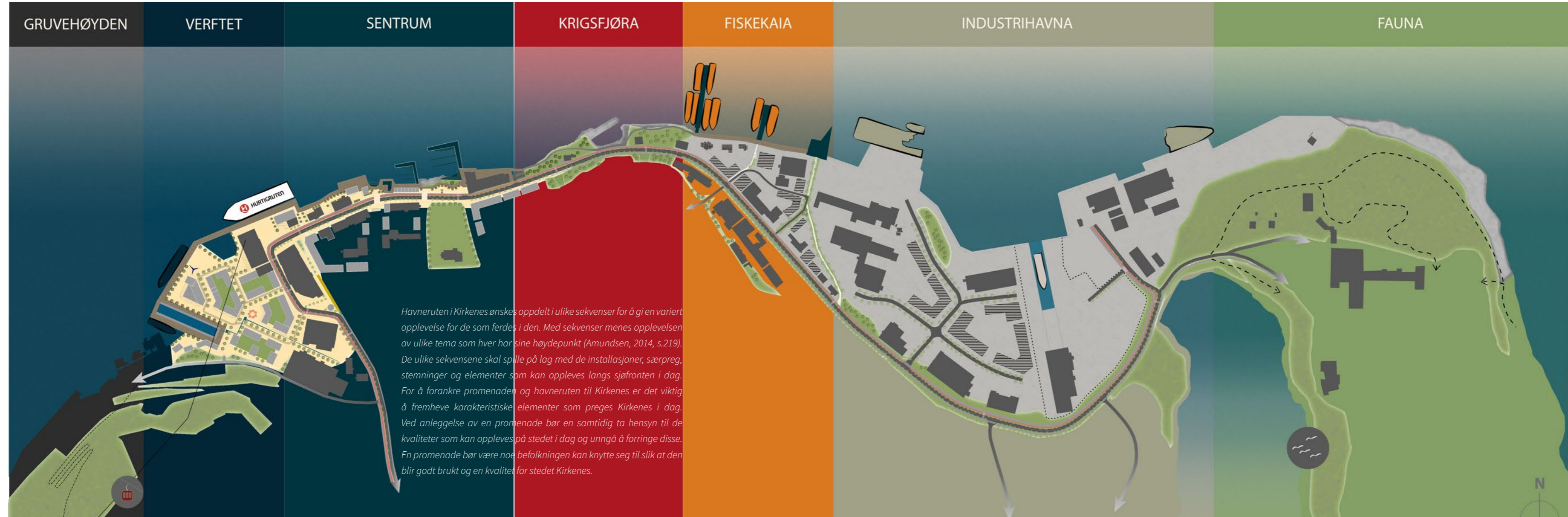


Fig 89: Kartdiagram som viser fordelingen av sekvenser langs Havneruten i Kirkenes by

AKTIVITETER & ATTRAKSJONER



Fig 92: Et utdrag av opplevelser og stemninger en støter på når en ferdes gjennom Havneruten.



Fig 93: Illustrasjon av en pillar plassert i terrenget

Pillarer fungerer som viktige holdepunkt og vevisere på ferden. Våre pillarer er umiddelbare tiltak som vil skape blesst og nysgjerrighet rundt utvalgte plasseringer langs Havneruten. Disse vil fungere som første steg i utbyggingen av prosjektet.

PILLARENE



FORM OG FUNKSJON

Tanken bak pillarene er at de skal ha form og dimensjoner som er synlige i landskapet. På selve pillarene, eller tårnene, er det nummerert i henhold til sekvensene gruppen har utformet basert på den visuelle profilen til Havneruten. Kvelds- og nattetid vil deler av teksten og logoen lyse opp som et spennende og dynamisk element. Tårnene er 6 meter høye, med unntak av Gruvehøyden og Prestøya der de er dobbelt så høye for synlighetens skyld. Tårnets geometriske form kan skape nysgjerrighet og oppmerksomhet om Havneruten.

INTERAKTIVITET

Tårnene vil også være interaktive ved å ha ulike tekstplansjer med beskrivelser til hver sekvens. Tekstplansjene vil også informere om historien til det aktuelle området Dette vil også fungere for synshemmede med punktskrift og høyttalere som leser opp informasjon. I tillegg vil tårnene ha mulighet til å dra ut benkplater i god sittehøyde slik at de også kan benyttes som møbelementer. Selv om pillarene i utgangspunktet er temporære tiltak, vil de kunne skape spenning og aktivitet i de ulike sekvensområdene.

Fig 94: Illustrasjon av konstruksjonen til pillarene



Fig 95: Illustrasjon av en pillar sett i byrom



Fig 96: Pillar av pillar sett i sammenheng med Hurtigruta kveldstid



Fig 97: Illustrasjon av hvordan pillarene er synlig i landskapet



SYNLIGHET I LANDSKAPET

Hvert tårn markerer et viktig område på ruten, et sted det er noe spennende som skjer, et målpunkt eller en severdighet.

Pillarene er nummerert og utstyrt med kart og informasjon om området der tårnet er plassert. To av de er 12 meter høye for å være synlige i landskapet. Inspirasjon til pillarene har kommet fra Havnepromenaden i Oslo, med oransje konteinerlignende klosser plassert langs promenaden.

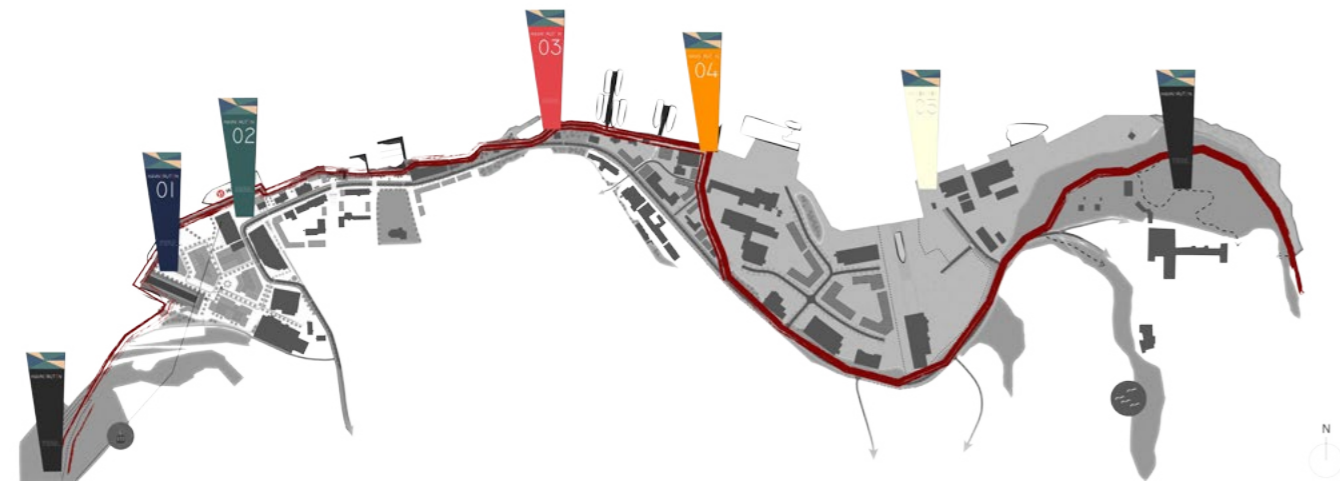


Fig 98: Illustrasjon av hvordan pillarene skal plasseres langs Havneruten

Langs hele Havneruten er det plassert totalt 8 pillarer jevnt utover. Dette er for å skape en rød tråd, helhet og sammenheng gjennom hele ruten. Hver pillar markerer et viktig område på ruten, et sted det er noe spennende som skjer, et målpunkt eller en severdighet. Se neste side for forklaring av hvert tårn.

PLASSERING AV PILLARENE

1

Det første tårnet er plassert på toppen av Gruvehøyden. Dette tårnet representerer den ene enden av ruten. Den er plassert ved kabelbaneankomsten og utsiktsplassen. Dette tårnet er dobbelt så høyt som de andre, altså 12 meter. Dette er for at tårnet skal være synlig fra sentrum og flere andre områder langs ruten, litt som en varde på toppen av et fjell.

5.

På starten av industriområdet, eller ved fiskekaien, er Baugen plassert, og her plasseres også det femte tårnet. Baugen skal bli en viktig og morsom severdighet på havneruten, og tårnet markerer at her er det noe som skjer på det store industriområdet.

2

Et tårn er plassert på verftet og det nye by- og boligområdet. Dette området er viktig og et målpunkt i seg selv, med byliv, kranen, dokken, restauranter og cafeer. Tårnet er plassert rett ved dokken og havkanten.

6

Øst for industrihavnen er det en markering for enden av E6, og her er det sjetten tårnet plassert. Markeringen er en skulptur av en bil montert på pillarer som gir effekt av å stupe ut i vannet. Her er det verdt å stoppe opp og knipse noen bilder for turister før man spaserer videre.

3

Hurtigruteterminalen er et viktig område, og det første møte med Kirkenes og Havneruten for turister. Tårnet skal fungere som et spenningsmoment ved kaien, og vekke nysgjerrigheten til Havneruten for de tilreisende. Det er derfor viktig at tårnet står ekstra synlig og tilgjengelig. Her skal det være oversiktlige kart og god informasjon om Havneruten.

7

Her plasseres tårnet i forbindelse med en bålplass med lavvo, på en høyde med utsikt over fjorden. Det er gode muligheter for å se nordlyset på dette området. Plassen vil bli en attraktiv turdestinasjon for barneskoleklasser og barnehager, eller familier som vil gå en søndagstur og grille middagen i det fri.

4

På krigsfjora ved bunkersen er neste tårn plassert. Her skal den stå ytterst på berget ved vannet, og skape et dramatisk bilde midt i det fredfulle og noe forlatte naturområdet. Det kan skape assosiasjoner til et fyrtårn. Krigsmuseet på bunkersen og statuene som står spredt plassert på området gjør dette til et målpunkt langs ruten og derfor plasseres tårnet her.

SEKVENSENE



Fig 99: Bildediagram som skal vise oppdelingen av sekvensene langs ha Havneruten



Fig 100: Logo av sekvensen Gruvehøyden



Fig 101: Gameboard av sekvensen Gruvehøyden

#1 GRUVEHØYDEN

Bildet skal illustrere positive og negative elementer på Gruvehøyden slik vi oppfatter det i dag. Hjertet øverst til høyre viser det sentrumsnære utkikkspunktet på Gruvehøyden, konstruksjonene det ble fraktet malm på er synlige element i bybildet.det og kaien nedenfor gruehøyden da aktiviteten som drives på stedet kan fremheve Kirkenes sin identitet.

GRUVEHØYDEN

Dagens situasjon

Gruvehøyden er høyden helt sørvest i Havneruten. Området var tidligere en del av gruvedriften til AS Syd-Varanger, derav navnet. Området består av bygninger, installasjoner og grå, grusbelagte områder som ble brukt da gruvedriften pågikk.

Gruvehøyden er det høyeste punktet i Kirkenes by, det ligger på litt over 100 moh, med god utsikt over fjorden. Toppen av gruvehøyden oppleves som utilgjengelig i

dag og er ikke tilrettelagt med turstier eller utsiktsplasser.

Løsninger & tiltak

Vi ønsker å tilgjengeliggjøre høyden gjennom to nye forbindelser. En kabelbane som starter i sentrum ved terminalen til Hurtigruten, og en trapp opp til toppen fra bunnen, for de sprekeste friluftsliventusiastene. Den bratte og slyngende trappen opp er inspirert av Stoltzen i Bergen eller Fykantrappen i

Gruvehøyden er ment som å bli en sentrumsnær naturopplevelse, som gjerne kan kobles videre på flere turstier. Området skal gi innblikk i Kirkenes historie rundt gruvedriften. Det skal også være en utsiktsplass på toppen med gode muligheter for å se nordlyset. På toppen ved kabelbane-ankomsten ser vi for oss en cafe eller restaurant.



AKTIVITETER OG KONSEPT

Taubanen

Taubanen er et tiltak som skal være en spennende måte å komme seg raskt opp på Gruvehøyden, et alternativ for funksjonshemmede, og en turistattraksjon i seg selv. En slik sentrumsnær høyde har et potensiale som burde utnyttes til publikumsformål.

Natur

Gruvehøyden er et interessant område med utsikten som er en kvalitet i seg selv. Dette burde fremheves og gjøres tilgjengelig for turister og beboere i Kirkenes. Naturen langs trappene opp til Gruvehøyden og i Finnmark generelt er særegen og har et helt spesielt uttrykk, med moser, lave

trær og lave og grove lyngtyper og planter. De få blomstene som finnes er typiske og beskjedne arktiske fjellblomster, i et rosalilla og gult fargespekter. Natur har også en positiv virkning på folks helse og har en restituerende effekt, og det er derfor viktig med bynære naturtilbud.

Fysisk aktivitet og friluftsliv

Fra bunnen av Verftet og opp til Gruvehøyden er det en stigning på 100meter. Her er ypperlige muligheter for fysisk aktivitet og trening, for beboerne på Verftet og ellers i Kirkenes Ved å tilrettelegge med en enkel trapp har innbyggerne nå en sentrumsnær og effektiv turløype på én kilometer.



Fig 102: Skisse av trappeanlegget opp til Gruvehøyden



Fig 103: Skisse av trappeanlegget opp til Gruvehøyden

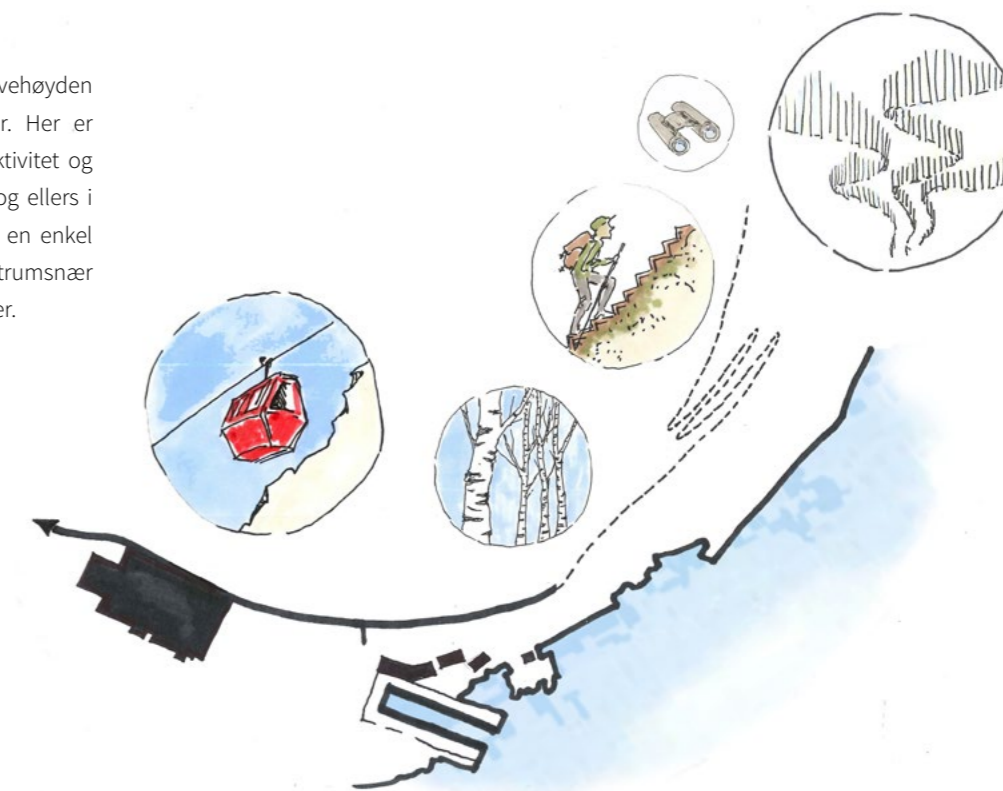


Fig 104: Skissen skal illustrere aktiviteten og opplevelsen Gruvehøyden tilbyr

Utsikt og nordlys

Ved å tilrettelegge med utsiktsplasser både på toppen av Gruvehøyden, men også flere langs trappen opp til toppen, tilgjengeliggjøres denne naturopplevelsen og utsikten for flere. Om vinterhalvåret er det også store muligheter for å se nordlyset bevege seg over himmelen, og Gruvehøyden er et ypperlig område å se nordlyset fra, på grunn av høyden, utsikten og få andre nærliggende og forstyrrende lyskilder.

Materiale

Trappen opp til gruvehøyden skal være i sklisikkert tre med enkelt gelender, repoer og ikke for høye opptrinn.



Fig 105: Skisse av utkikkspunkt på toppen av Gruvehøyden

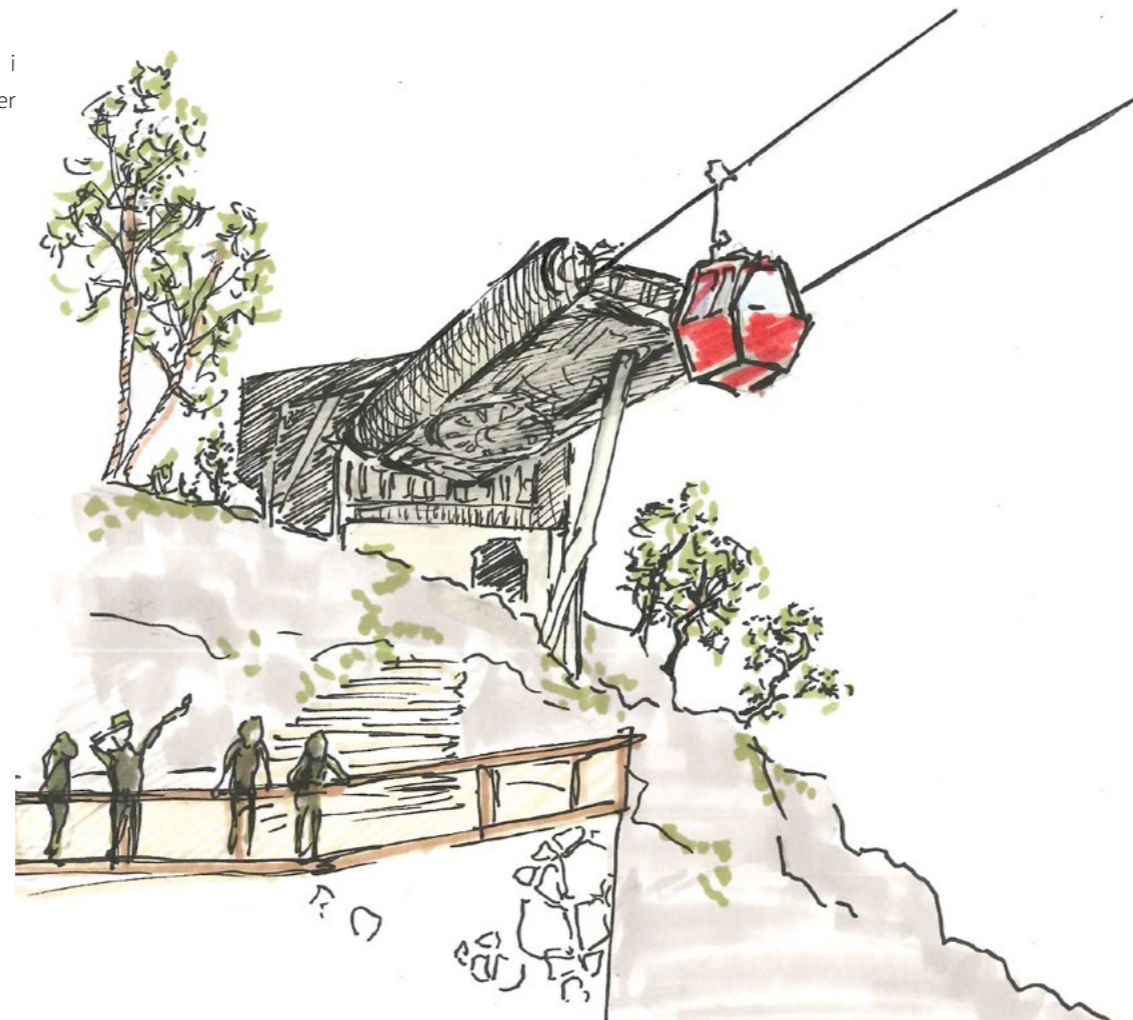


Fig 106: Skisse av taubanen som kommer inn på toppen av Gruvehøyden

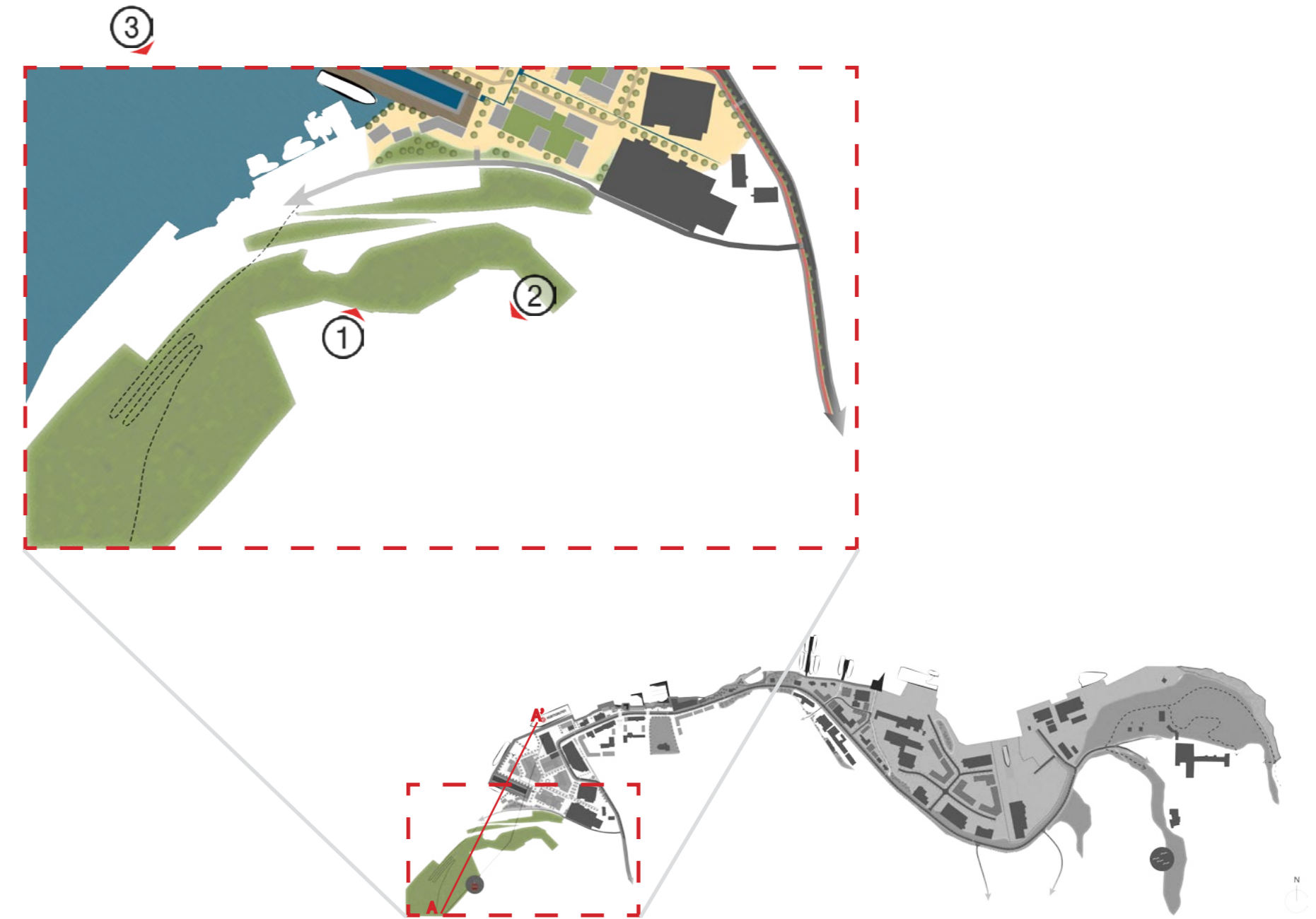
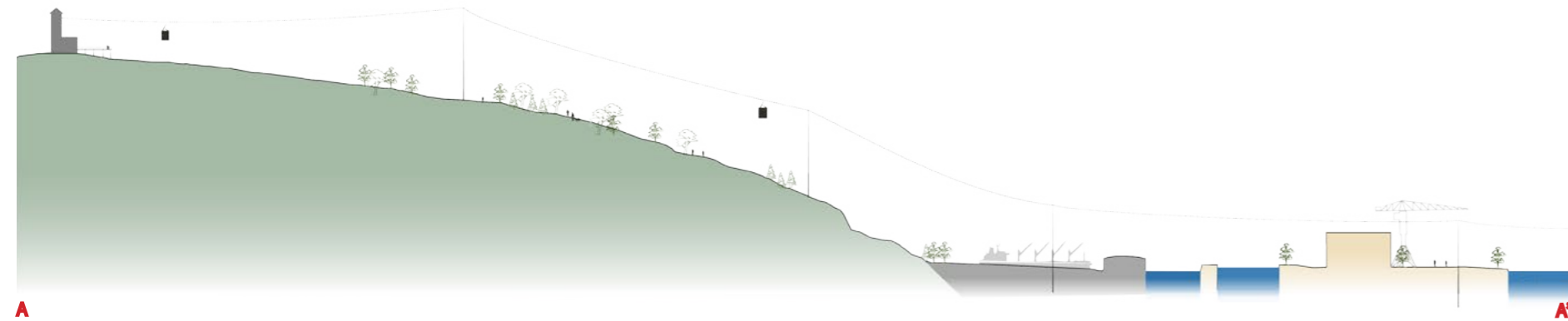


Fig 107: Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Gruvehøyden, samt et nærbilde av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra



SNITTOPPRISS AV GRUVEHØYDEN - NY SITUASJON

Fig 108: Snittoppriss av Gruvehøyden

Snittopprisset viser ny situasjon for sekvensen Gruvehøyden med fremtidig taubane og ny bebyggelse på det tidligere Kimek-området i sentrum. Snittopprisset illustrerer også den dramatiske høydeforskjellen i terrenget og hvordan byen ligger i forhold til omkringliggende terreng.

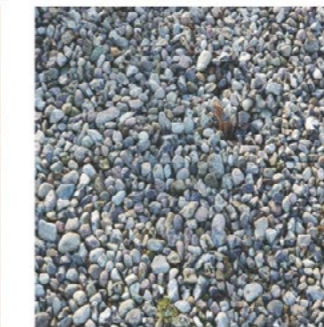
Materialer og uttrykk



Flammet granitt



Cortenstål



Grus og småstein



Fig 109: Materialbruk og fargepalett på Gruvehøyden

MATERIALER OG UTTRYKK

#1 GRUVEHØYDEN

På gruehøyden skal det være et røft og industrielt uttrykk i samspill med de omkringliggende installasjoner og næringsbygg. Hoveduttrykket vil bestå av cortenstål til skilting og rekkverk, trapp i flammet granitt og grus og småstein med fraksjonsstørrelse 0-8mm.

I tillegg vil det være et betongdekke der taubanen ender på toppen. Turstien og trappen opp til gruehøyden vil ikke være universelt uformet, ramper vil kreve for store inngrep i terrenget. Rullestolbrukere og andre med særskilte behov henvises til taubanen i tillegg er det en bilveg helt opp til toppen. Stien opp til gruehøyden skal legges mykt i terrenget og underordne seg gruehøyden.

Fig 110: Ikon som skal symbolisere Gruvehøyden

BELYSNING AV GRUVEHØYDEN

På gruvehøyden skal belysningen fremheve enkelte industrielementer som er synlige fra Kirkenes sentrum. Dette gjelder blant annet luftbrua for jernbanen, deler av finknuseverket samt andre elementer. Disse tenkes belyst med LED-belysning slik at en ha mulighet til å justere fargetemperatur og uttrykk. Den karakteristiske luftbroen skal belyses nedenifra for å fremheve dens form.

Trappen fra sentrum og opp til toppen av gruvehøyden er viktig for allmennhetens

tilgang til området. Trappen og den nye taubanen vil gi et økt aktivitetstilbud i sentrum og vil kunne trekke folk inn til byen. Det bør ikke være belysning i rekkverket på trappen da dette kan samle store mengder insekter.

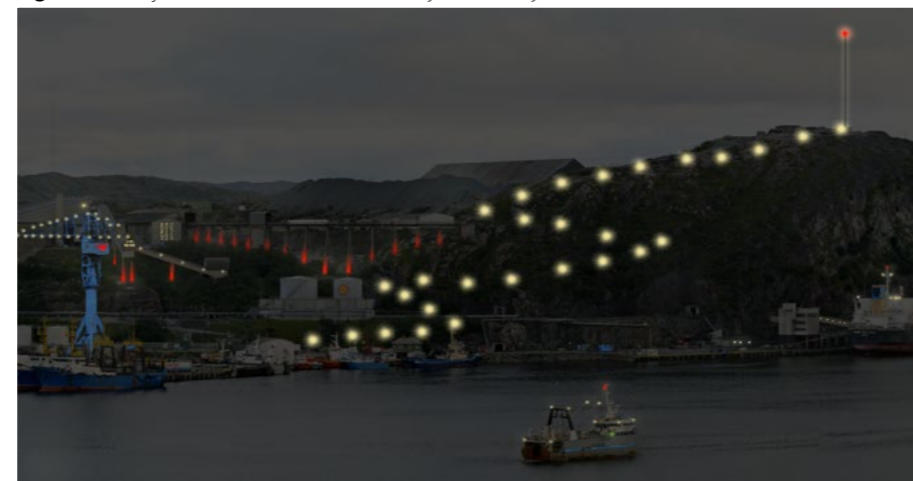
Ruten fra sentrum og opp til toppen av gruvehøyden tenkes belyst med pullerter da de vil gi et dempet uttrykk som samtidig viser retning.

Fig 111: Illustrasjon som skal vise hvordan malmbanen på Gruvehøyden skal belyses



②

Fig 112: Illustrasjon som skal vise hvordan Gruvehøyden skal belyses



③



Fig 113: Illustrasjon av taubane fra Sentrum til Gruvehøyden

Et tiltak for å skape et alternativ for frakte publikum opp til gruvehøyden er taubane. Den vil både være et funksjonelt transportmiddel og en turistattraksjon i seg selv. Her vises taubanen på veg ned til sentrum og den nye Hurtigrutekaia. Taubane er benyttet i andre norske byer som Rjukan, Voss og Tromsø for å øke tilgjengeligheten til bynære attraksjoner og rekreasjonsområder. Skissen viser et tidlig utkast av ny bebyggelse på Verftet og skal illustrere tenkt gate- og romstruktur.



Fig 114: Logo av sekvensen Verftet



Fig 115: Gameboard av sekvensen Verftet

#2 VERFTET

Bildet viser positive og negative elementer på Verftet slik situasjonen er idag, markert med hjerter og kryss. Halvparten kryss og hjerte symboliserer et element som kan være både negativt og en kvalitet for området. Hjerter er plassert på kranen, for sitt særpreg og identitetsforsterkende effekt, på Prestfjellet, som er et sentrumsnært rekreasjonsområde og den gamle Dampsentralen fra 1910.

Kryssene er plassert over næringsbygg og brakker med dårlig plassutnyttelse som opptar sjønært areal. De russiske trålerne har både positiv og negativ verdi siden de opptar mye plass, men er med på å forsterke Kirkenes sin identitet og særpreg. Kimek er også både positivt og negativt, fordi det gir sentrumsnære arbeidsplasser og kan nesten kalles et landemerke. Det negative med Kimek er at det opptar svært mye sentrumsnært

Dagens situasjon

Sekvensen *Verftet* er det området som i dag består av Kimek As. Kimek står for Kirkenes Mekaniske, og er et mekanisk verksted som jobber med reparasjon og vedlikehold av skip og russiske fiskefartøy. De har 73 ansatte. Området er i dag utilgjengelig for andre enn de som jobber der.

Tiltak & løsninger

Som argumentert tidligere på side 44 skal driften av Kimek relokaliseres til industriområdet lenger nordøst. Området er svært sentrumsnært og har mye potensiale, derfor vil vi heller legge føringer for byutvikling der. Vi vil likevel beholde visse elementer for å beholde områdets industrielle historie, særpreg og uttrykk.

Dette ved å blant annet beholde kranen, dokken, og navngi området *Verftet*. Et verft er et industriforetak som bygger eller reparerer skip.

Verftet skal tilrettelegges for byliv og aktivitet. Det skal bestå av næring og bolig, stedsegen vegetasjon og urbane men intime plasser og oppholdsarealer.

Verftet skal utvikles til et nytt grønt og urbant område for aktivitet og opphold. Vi ønsker at området skal være for både Kirkenes innbyggere og byens besøkende.

Kimekbygget skal ikke rives men omgjøres til en flerbrukshall, med kultur og idrett. Bygget skal ha en spennende fasade, muligens fremhevet med lys eller glasselementer. Ved dokken skal en av fiskeskøytene beholdes i vannkanten og gjøres om til restaurant. Dokken skal gjøres om til et dekorativt vannspeil og få en ny estetisk funksjon. I tillegg kan den omgjøres til skøytebane om vinteren. Taubanen starter også i dette området.

Den såkalte Pisselvbekken som ligger i rør på dette området ønskes gjenåpnet med åpen vannføring gjennom byrommene og ned til dokken. Dette vil forsterke de blågrønne strukturene i området.

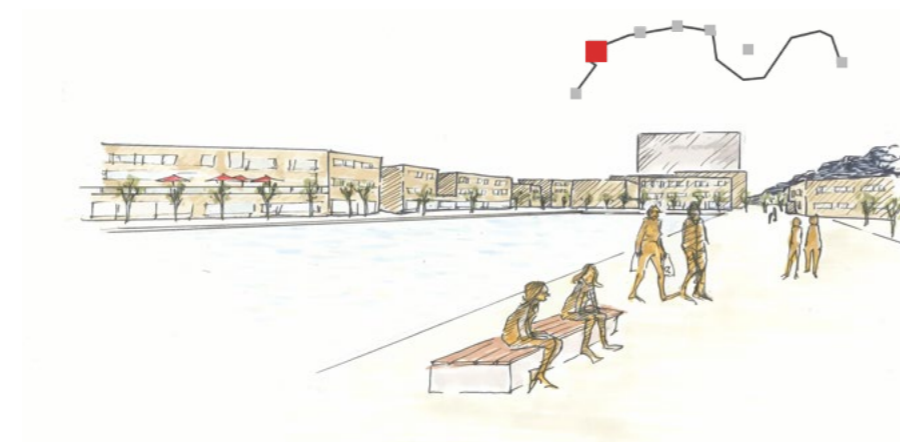


Fig 116: Skissen viser ny bruk av dokken i Verftet

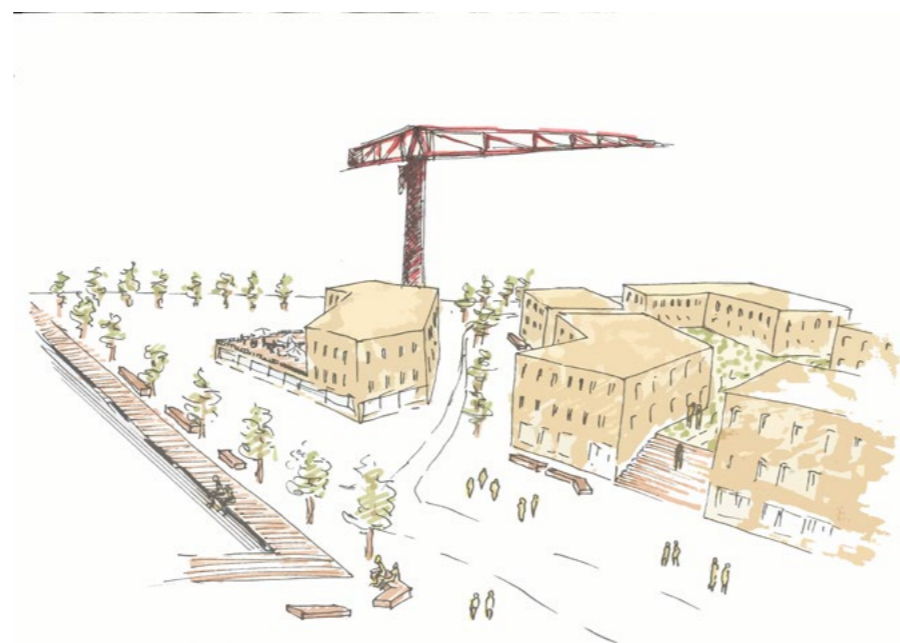


Fig 117: Skissen viser deler av Verftets struktur og rom

På verftet vil vannspeilet i den tidligere dokken være belyst med LED-lister som forsterker vannspeilets rektangulære form. LED-lister gir også mulighet for justering av fargetemperatur og uttrykk hvis ønskelig. LED-lister må kunne tåle vinterdrift.

Den gamle kranen til Kimek belyses med effektbelysning og lyskastere for å fremheve dens form og uttrykk. Liknende

belysning er gjort på Nedre Elvehavn i Trondheim .

Ved kaia ligger det en restaurantbåt, her består belysningen av lyslenker i ulike fargespektrre. På dampsentralen skal det være fasadebelysning med lyskastere for å fremheve den karakteristiske teglsteinsfasaden som et viktig element i bybildet.

Fig 118: Skissen viser et nytt byrom i Verftet



Fig 119: Skissen viser hovedaksen i Verftet sett ut mot fjorden



GATER OG ROM

Gater og trafikk

Gatene på Verftet er brede og gågateinspirerte med aktive fasader på sidene. Gatene og bilveiene er på samme nivå som resten av bakkearealet. Det er altså ingen høydeforskjeller i form av gangfelt eller liknende. Dette er for at fotgjengerne ikke skal oppleve barrierer som begrenser ferdsel. Kjørebanelen skal markeres med enkle linjer i bakken av brosten, for å vise hvor bilistene kan kjøre. Vi planlegger at det skal være lite trafikk og få biler på Verftet, og har derfor begrenset tilgangen for bilister til området. Kun taxier, beboere, utrykningskjøretøy og vareleveranser har tillatelse til å kjøre her.

Om vinteren vil hele området oppleves som shared space, siden snøen dekker hele bakkearealet mellom husene. Situasjonen er allerede slik i nåværende Kirkenes sentrum, og siden dette allerede fungerer der, tror vi det vil fungere like bra på Verftet. Trekkene som står langs gatene på Verftet er med på å skape grønne rom og korridorer.

Rom

Det er flere offentlige rom og oppholdsrom på Verftet. Vi ønsker å skape forskjellige rom i varierte størrelser, da både lune rom som ikke oppleves for store og åpne, og større urbane plasser. I enkelte 1.etasjer på Verftet er det aktive fasader med spisesteder, cafeer og butikker, mens etasjene over består av boliger, med noen få unntak. Deler av første etasje vil også bli benyttet til innendørs og integrert parkering for beboere.

Rommene ved kaien og dokken oppleves åpne og mindre skjermet med utsikt ut over sjøen. I disse områdene ligger dokken og kranen og enda et stort vannelement som promenaden beveger seg over. Her er sitteplasser og benker, og noen trær for å ramme inn området. Det er også flere rom som er mer innrammet av bygninger, for eksempel rommet på fremsiden av Kimek-hallen eller rommet som er i midten av de fire nye boligkvartalene. Her er det plantet blodbjørk i en sirkel i midten, for å forsterke romfølelsen. Vi har valgt blodbjørk

for å forsterke det grove rustikkuttrykket vi ønsker. Ved den nye hurtigrutekaia er det oppholdsrom med aktive fasader der gunstig. Rommet er innrammet på tre av sidene, og har fin utsikt mot fjorden.

Bygningshøyder

Boligene er på 4-7 etasjer, og høydene er valgt ut i fra solforhold og romdannelse. Området ligger i et lite søkk og tåler derfor en relativt høy utnyttelse. Høyden på byggene vil markere og ramme inn byrommene bedre og forsterke det bypreget vi ønsker. Bebyggelse på 4-7 etasjer vil ikke oppleves spesielt høyt sammenliknet med Kimek-hallen på 40 m og gruevehøyden som ligger inntil byen.

Funksjoner

På Verftet skal det være en blanding av funksjoner for å sikre liv og aktivitet over større deler av døgnet. Ytterst ved dokken skal det være et nytt hotell på syv etasjer som vil være synlig i bybildet.



Fig 120: Bilde av dagens torg i sentrum av Kirkenes sett mot Kimek-hallen



Fig 121: Manipulert bilde av dagens torg i sentrum uten Kimek-hallen

Torget med og uten KIMEK. Den fotomanipulerte illustrasjonen viser effekten av å fjerne Kimek-hallen sett fra det eksisterende torget. Det er ikke å legge skjul på at et så massivt bygg har store romdannende effekter i sentrumsområdet. Likevel har gruppen valgt å beholde bygget som et romdannende element ved å endre bruken og formålet selv etter Kimek-driften flyttes til en annen sekvens.

Til høyre: Illustrasjon av vintersituasjon med skøytebane i dokken.



Fig 122: Skissen viser ny bruk av dokken, samt områdene rundt i Verftet

AKTIVITETER OG KONSEPT

Boligfortetting

Et aktivt bysenter krever nye boliger. På Verftet skal det bli boligfortetting med leiligheter over næring som restauranter og butikker i første etasje. Med mange bosatt i sentrum kan det også bli mer byliv og folk i sentrum.

Kranen

Kranen har stått på dette området lenge, og er et symbol og landemerke for Kirkenes. Når Kimek og aktiviteten som ble drevet der flyttes, forsvinner også formålet med kranen. Kranen skal likevel bli stående da den er viktig for orienteringens skyld og er synlig fra store deler av havneruten.

Kultur

Kultur er viktig for en bykjerne. Verftet har mange fine og store plasser som kan være godt egnet for konserter og andre arrangement. Dette må likevel ikke konkurrere med aktivitetene på dagens torg i Kirkenes men være et supplement. Utekonserter i Kirkenes kan være en kulturopplevelse med utsikten og fjorden i bakgrunnen. Det kalde klimaet i Kirkenes vil

trolig ikke sette begrensninger for konsertoppmøte utendørs, da vi oppdaget et svært godt oppmøte på en utendørs konsert i januar 2016 under befaringssturen med faget.

Servering og spisesteder

På aktivitetskartet er serveringssymbolet plassert oppå en båt. Dette er fordi en gammel fiskebåt skal omgjøres til en sjømatrestaurant, og ligge permanent til kaien som et spisested. Dette for å forsterke skips- og fiskerieringen som identiteten til Kirkenes. Det skal bli et spisested for både turister og lokalbefolkningen, med kortreist kvalitetsmat fisket i Kirkenes.



Fig 123: Skissen skal illustrere aktivitetene og opplevelsene Verftet tilbyr

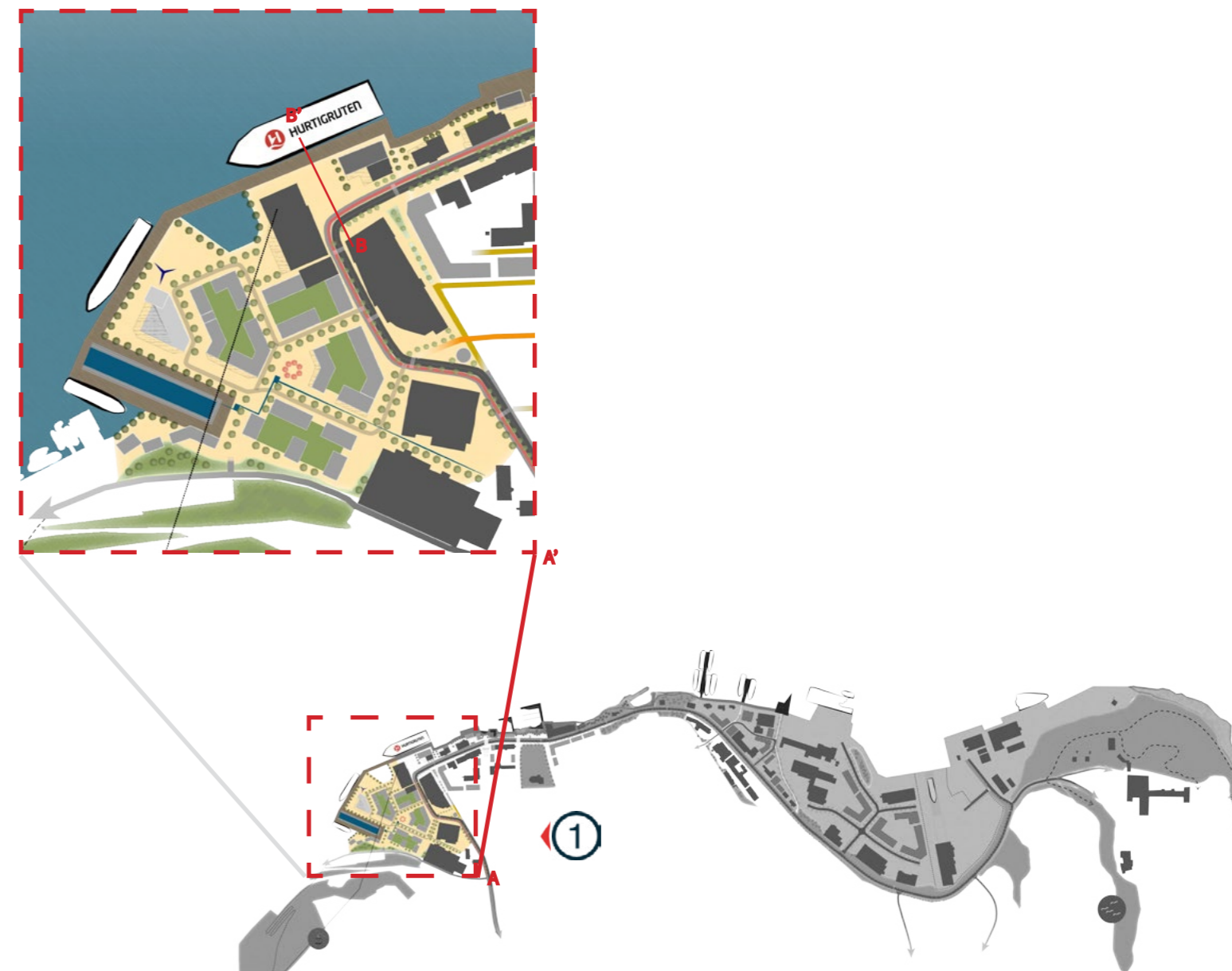


Fig 124: Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Verftet, samt et nærbilde av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra

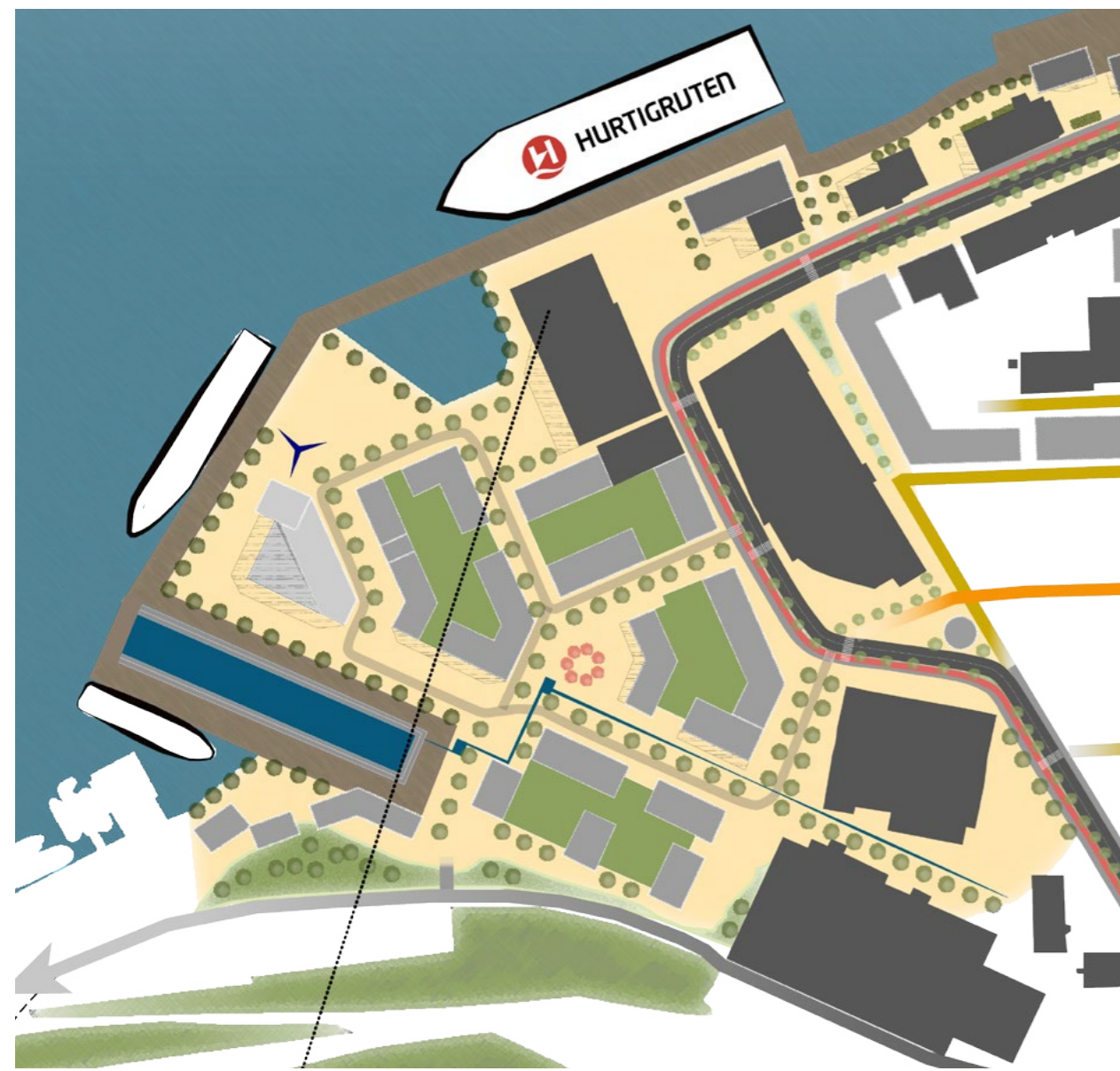


Fig 125: Forstørrelse av utsnitt som viser hovedstrukturene i Verftet



Fig 126: Snittoppriss av Verftet

SNITT AV VERFTET - NY SITUASJON

Snittoppriss av Verftet med ny bebyggelse samt byrom. Kaifunksjonene er også en sentral del av sekvensen. I bakgrunnen skimtes Gruvehøyden med taubane. Hurtigrutekaia ligger mot høyre i snittopprisset. E6 skimtes i venstre billedkant.

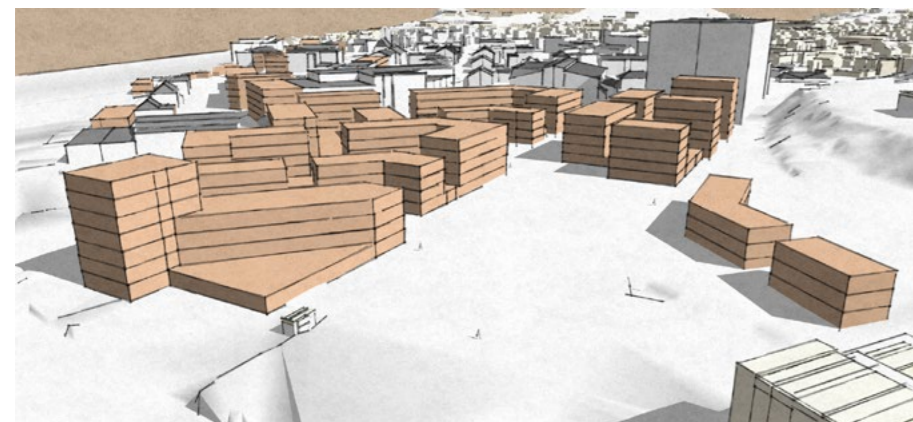


Fig 127: 3D-modell av fremtidig bebyggelse på Verftet med tidligere Kimek-hall til høyre. Brun farge indikerer forslag til nye bygg, hvite er eksisterende.

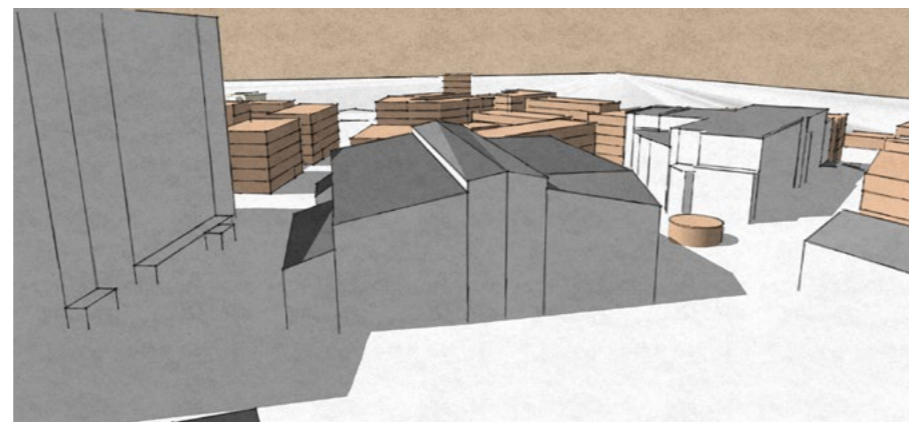


Fig 128: 3D-modell med Dampsentralen i forgrunnen og ny bebyggelse på Verftet



Fig 129: Gatestruktur på Verftet viser struktur og skyggeforhold samt sammenhengen mellom ny og gammel bebyggelse

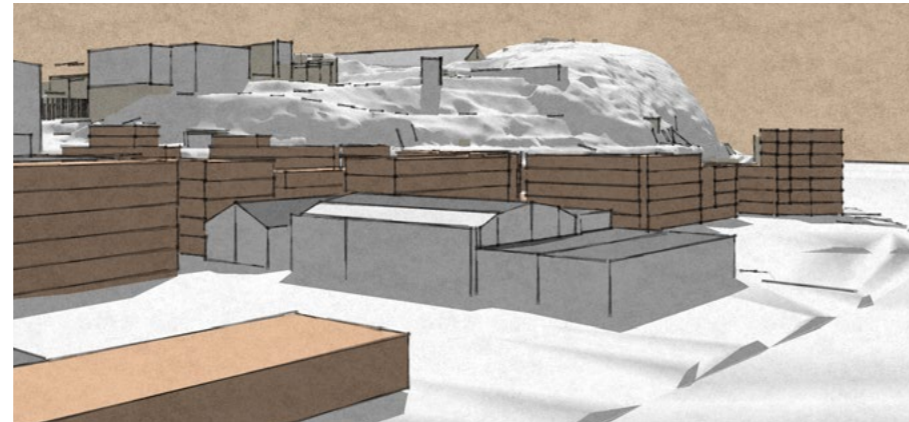
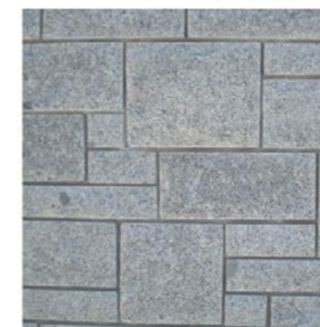
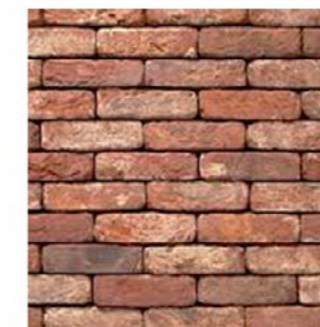


Fig 130: 3D-modell fra den nye Hurtigrutekaia med ny bebyggelse på Verftet. Helt til høyre ligger et nytt hotellbygg og i bakgrunnen ser en Gruvehøyden.

Materialer og uttrykk



Granittheller



Teglsten



Mørkt trevirke

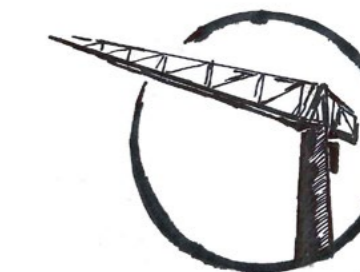


Fig 131: Materialbruk og fargepalett på Verftet

MATERIALER OG UTRYKK

#2 VERFTET

På verftet vil materialuttrykket være industrielt og gjenspeile den historien området har som skipsverft. Nye bygg bør utføres i teglstein slik at de henvender seg til den gamle dampsentralen og slik skaper et helhetlig uttrykk for området. Nedre Elvehavn i Trondheim og Aker brygge i Oslo er gode eksempler på tidligere skipsverft hvor nyere bebyggelse gjenspeiler historien til området i materialvalg og uttrykk. Dekket på kaier, brygger og promenade skal utføres i Ebony, et godt og bærekraftig alternativ til modifisert og tropisk trevirke som er tilnærmet vedlikeholdsfritt (Kebony, no, 2016). Selve kaikonstruksjonen vil være i betong. Plasser og torg belegges med granittheller for å gi et robust og solid uttrykk.

Fig 132: Ikon som skal symbolisere Verftet

Vegetasjon og beplantning



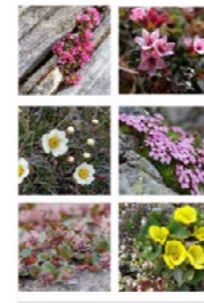
Bjørk



Rogn



Blodbjørk



Bergsildre, greplyng, reinrose, fjellsmelle, polarvier, polarsoleie

Fig 133: Vegetasjonsbruk på Verftet

VEGETASJON

VERFTET OG SENTRUM

På verftet skal det plantes bjørk langs de fleste gatene. På et område skal det plantes blodbjørk i en sirkel. Dette skal bidra til det røffe rustikkpreget vi ønsker. I tillegg skal vi ha naturlige bed med stedeagne fjellplanter og steiner. Det samme gjelder i sentrumsområdet, i tillegg til trekker med bjørk og rogn.



Fig 134: Logo av sekvensen Sentrum



Fig 135: Gameboard av sekvensen Sentrum

Sentrum

Bildet viser positive og negative elementer i sentrum slik gruppen oppfatter det i dag. Hjerter er plassert på Thon hotell da det gir aktivitet til området. Høyden i bakkant er prestfjellet, et viktig rekreasjonsområde for byens befolkning. Kirken er et karakteristisk bygg som er synlig fra sjøen sammen med tårnet på den gamle brannstasjonen. Området ved rådhuset har mulighet for en ny passasje ned til E6 og sjøen. Kryss er markert på næringsbygg og inaktive fasader og områder med lav tetthet og dårlig plassutnyttelse. Russertålene er sett på som både negativt og positivt, siden de fremhever identiteten til Kirkenes, men opptar mye plass på kaien og ser noe forfalne ut.

SENTRUM

Dagens situasjon

Sekvensen sentrum er, som navnet tilsier, der en finner sentrumskerne i Kirkenes. idag har kystlinjen og sentrum få gode forbindelser. Kystlinjen benyttes til havn for skip og er stedvis skjermet av avlange bygg.

Kystlinjen er lite tilgjengelig for folk som ønsker en spasertur langs sjøen. Bygningene langs kystlinjen er blant annet Tollvesenet, Thon hotell, Sjømannsklubben, og butikker som Tools, møbelbutikk og malingsbutikk.

Tiltak & løsninger

Vi ønsker å knytte sentrum og kystlinjen sammen og tilgjengeliggjøre kysten i større grad. Vi vil utnytte de eksisterende siktlinjene og aksene bedre og skape attraktive tverrforbindelser. Bypromenaden skal ha mange spenningslementer og

funksjoner som småbåthavn, sauna, utstikkere i sjøen og kai. Vi ønsker at funksjoner og fasader i større grad skal kommunisere med promenaden og dermed være med på å skape et godt ferdsels- og oppholdsområde.

I tråd med dette vil E6 få et roligere uttrykk og omgjøres til 30-sone, da myke trafikanter skal prioriteres i dette området.

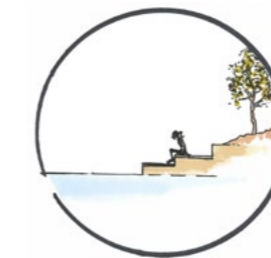


Fig 136: Ikon: møtet med vannet ved trappanlegg

Ly og le for elementene er viktig å tenke på i et klima Sør-Varanger opplever. I sentrumsnære seksjoner er det aktuelt å konstruere tak og vegger langs ruten som gir beskyttelse for nedbør og sterk vind. Dermed vil det oppfordres til utvidet bruk i dårlig vær.

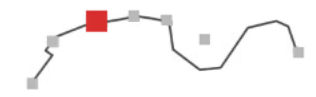


Fig 137: Skisse av bryggen i sentrum

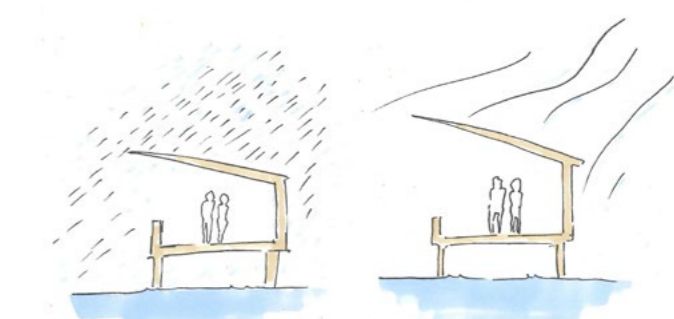


Fig 138: Skisser: ly og le

AKTIVITETER OG KONSEPT

Hotell

Thon hotell ligger allerede i Kirkenes, og promenaden legges via hotellet. Hoteller er viktig for turister og besøkende til byen. Thons plassering styrker promenaden og vil trolig gjøre at den blir benyttet av hotellets gjester.

Bolig

Selv om Kirkenes får et nytt sentrumsområdet, *Verftet*, er det viktig å ikke glemme det gamle sentrumsområdet. Her er det også nødvendig med flere boliger og boligfortetting. Fortetting vil også bidra til å dekke det fremtidige boligbehovet etter prognosert tilflytting til Kirkenes.

Servering

Det skal tilrettelegges for opphold og aktivitet i sentrum gjennom å ha servering, spisesteder.

Handel

Shopping og handel er viktig i en sentrumskerne, og vest i denne sekvensen ligger Amfi kjøpesenter. Ved å legge promenaden inntil Amfi kjøpesenter

vil den bli brukt som fremkomstvei til kjøpesenteret. Sentrum består også av en eksisterende gågate med diverse butikker, blant annet klesbutikker, en blomsterbutikk m.m.

Småbåthavn

I sentrum blir det en ny småbåthavn ved kaien, som tidligere har vært plassert på Prestøya. Småbåthavnen er en brygge som fungerer som utstikker kaien, der man kan parkere båten sin dersom man besøker Kirkenes via sjøveien.

Sauna og bademuligheter?

Ved kaien skal det være saunaer, eller badstuer, og bademuligheter med stige ned i vannet. Dette vil bli mest brukt om sommeren, men er fullt mulig å bruke om vinteren, for sporty og hardbarka isbadere. Saunaene ligger rett ved vannkant med vakker utsikt ut over fjord og er designet som små stilfulle bygninger i tre.

Hurtigruten

Hurtigruten er blitt flyttet tilbake til sentrum, og fungerer som en attraksjon i seg selv og et spenningsmoment for fastboende. Når Hurtigruten legger til kai har lokalbefolkningen mulighet til å gå om bord og benytte seg av cafeen på båten.

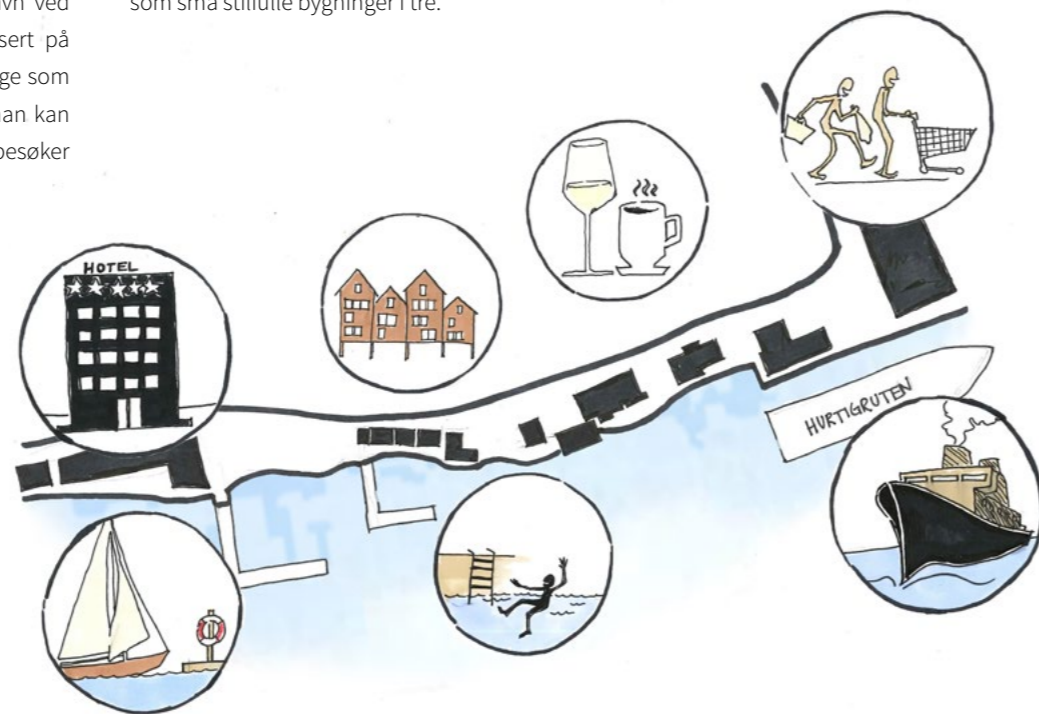


Fig 139: Skissen skal illustrere aktivitetene og opplevelsene i Sentrum

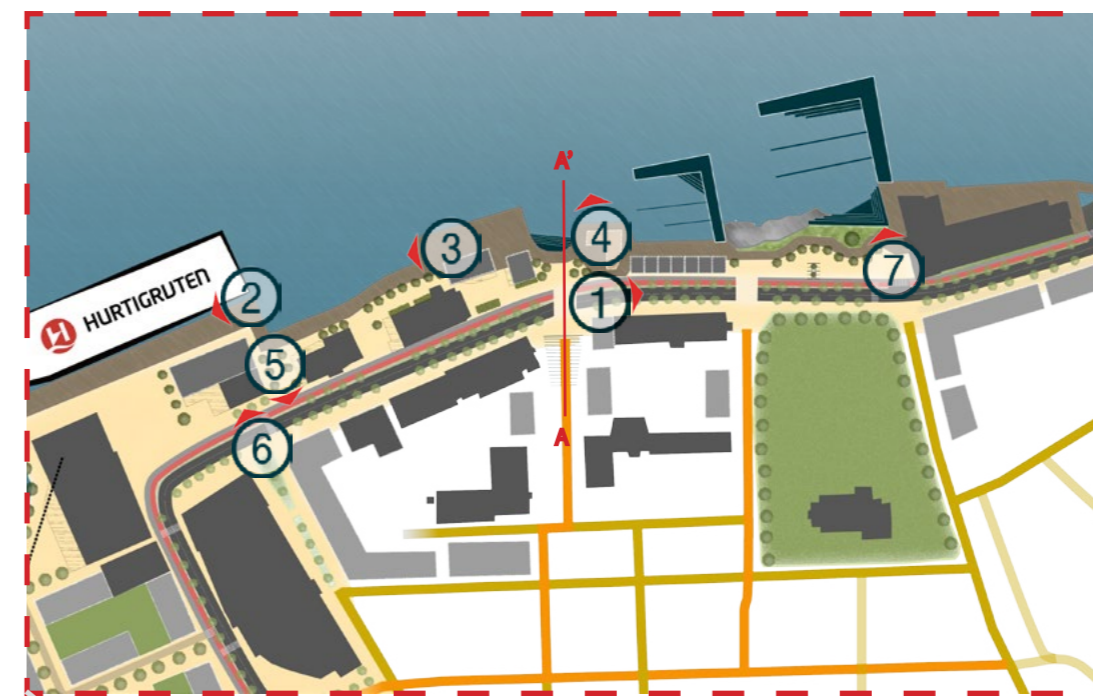


Fig 140: Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Sentrum, samt et nærbilde av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjonen er tatt fra

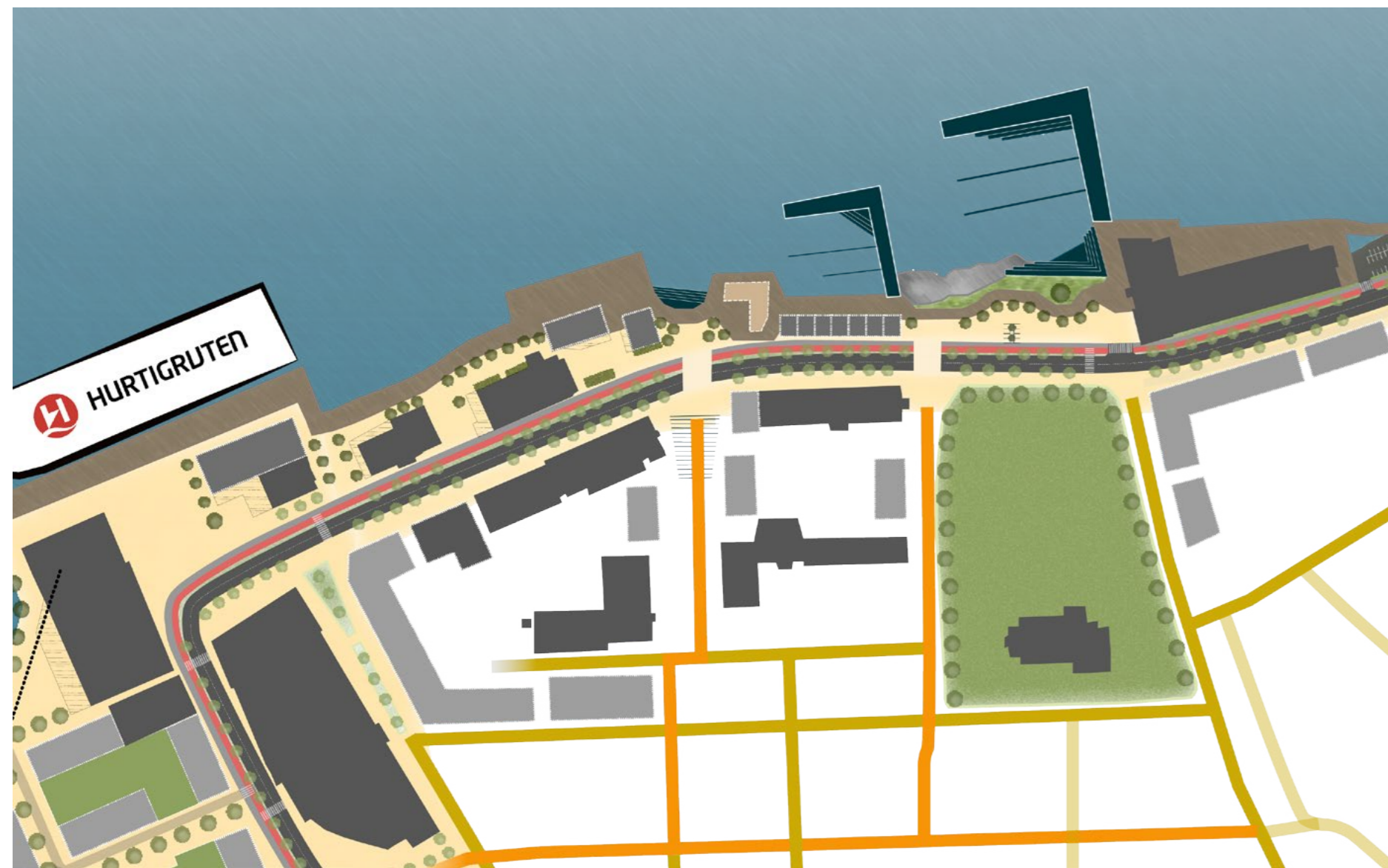


Fig 141: Forstørrelse av utsnitt som viser hovedstrukturene i Sentrum.



A
PRINSIPPSNITT AV SENTRUM

Fig 142: Snitt fra Sentrum

Snittopprisset viser en ny forbindelse fra sentrum og ned til sjøen. I tillegg til å fungere som en forbindelse er den et skulpturelt element og kan fungere som en oppholdsplass. Trappen leder ned til E6 og ved sjøkanten er det tilrettelagt med trapper ned mot sjøen. Dagens E6 har blitt innsnevret og er belagt med brostein, noe som fører til lavere fart og et bedre gatemiljø. På begge sider av vegen er det beplantning som gir et mer tiltalende gateløp.

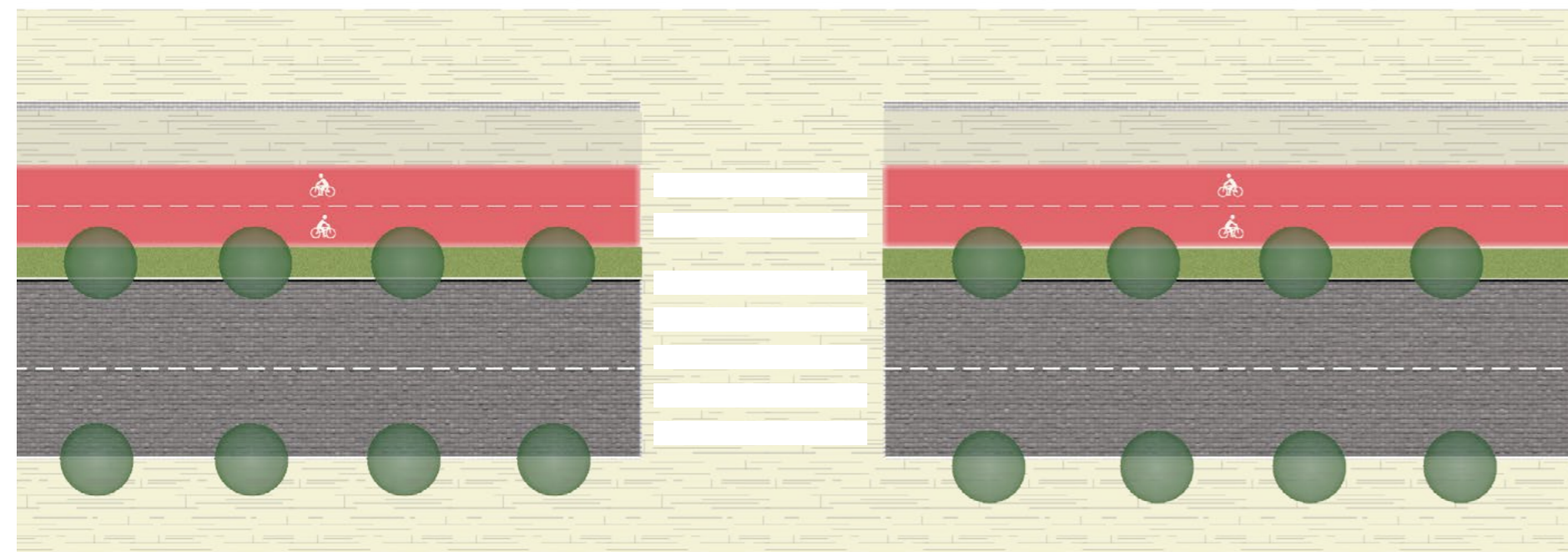


Fig 143: Planillustrasjon av gateløpet med E6 i sentrum

GATEBELEGG I SENTRUM

Dette utsnittet viser ny situasjon for E6 gjennom sentrum og zoomer inn på inndelingen av bilveg, sykkelveg og gangveg. På fortauene er det granittheller, i kjørebanen er det brostein og sykkelbanen er utført i rødmalt asfalt. På ett område i sentrum er bakkebelegget det samme på gangveien og utenfor. For å fremheve gangveiene skal det legges en linje i brosten som skiller gangveiene fra områdene utenfor. Linjen er utført i samme brosten som i kjørebanen.

FREMTIDIG GATELØP: E6 SENTRUM



①

Fig 144: Illustrasjon av gateløpet med E6 i Sentrum

NY HURTIGRUTEKAI I SENTRUM



Fig 145: Illustrasjon av Hurtigruten som ligger til kai i Sentrum

Fotomontasjene illustrerer de ulike grepene som innføres i sentrum. Hurtigruta er en viktig del av bybildet og vil bidra til aktivitet og trivsel. I tillegg vil Hurtigruta bidra som et dynamisk element da den ikke alltid er til stede i bybildet.



Fig 146: Illustrasjon av Havneruten på kveldstid med belysning i sentrum

③



Fig 147: Illustrasjon fra Hurtigruten som ankommer Kirkenes



Fig 148: Illustrasjon av Hurtigruten som ligger til kai kveldstid

②



Fig 150: Illustrasjon av aktivitet ved sauna



Fig 149: Illustrasjon fra innsiden av saunaen i Sentrum

④



③ Fig 151: Illustrasjon av Hurtgigruten som ligger til kai dagtid



⑤ Fig 152: Illustrasjon av byrom i Sentrum

NY TRAPPEFORBINDELSE FRA SENTRUM

Som illustrert i snitt og plankart vil den nye trappeforbindelsen fra sentrum og ned til sjøen være en viktig forbindelse som styrker tilgjengeligheten på tvers av dagens gatestruktur.

Sort-hvitt bildet illustrerer dagens situasjon med ingen forbindelse mellom høyden på sentrum og ned mot sjøkanten. En ny tverrforbindelse vil bedre fremkommeligheten og helheten, noe skissen til høyre viser. Slike før- og etter-skisser har også blitt utført andre steder langs Havneruten og har vært en viktig del av prosessen, idemyldringen og konseptualiseringen for å komme frem til ønsket uttrykk.



Fig 153: Dagens situasjon i sentrum



Fig 154: Skisse på samme sted over ny trappeforbindelse mellom sjøfronten og sentrum

BELYSNING OG VINTERBRUK

Det er viktig å ta stilling til belysning i et sted der det er lange perioder med mørketid om vinteren. Viktige bygg i sentrum bør ha fasadebelysning for å fremheve de i bybildet. Foruten dampsentralen gjelder dette det gamle administrasjonsbygget til AS Syd-Varanger og Kirkenes rådhus da disse er viktige fondmotiv i Rådhusgata.

På kirken er det også ønskelig med fasadebelysning for å fremheve dens posisjon i byrommet. Langs sjøen skal belysningen bestå av pullerter langs kaikanten og master langs E6 og gang- og sykkelfelt. I tillegg er belysningen fra innsiden av selve byggene viktig for å gi et lunt bilde med stor grad av opplevd trygghet.



7 Fig 156: Illustrasjon av uteområdet utenfor Thon hotell vinterstid



6 Fig 155: Illustrasjon av Sjømannsklubben i sentrum vinterstid

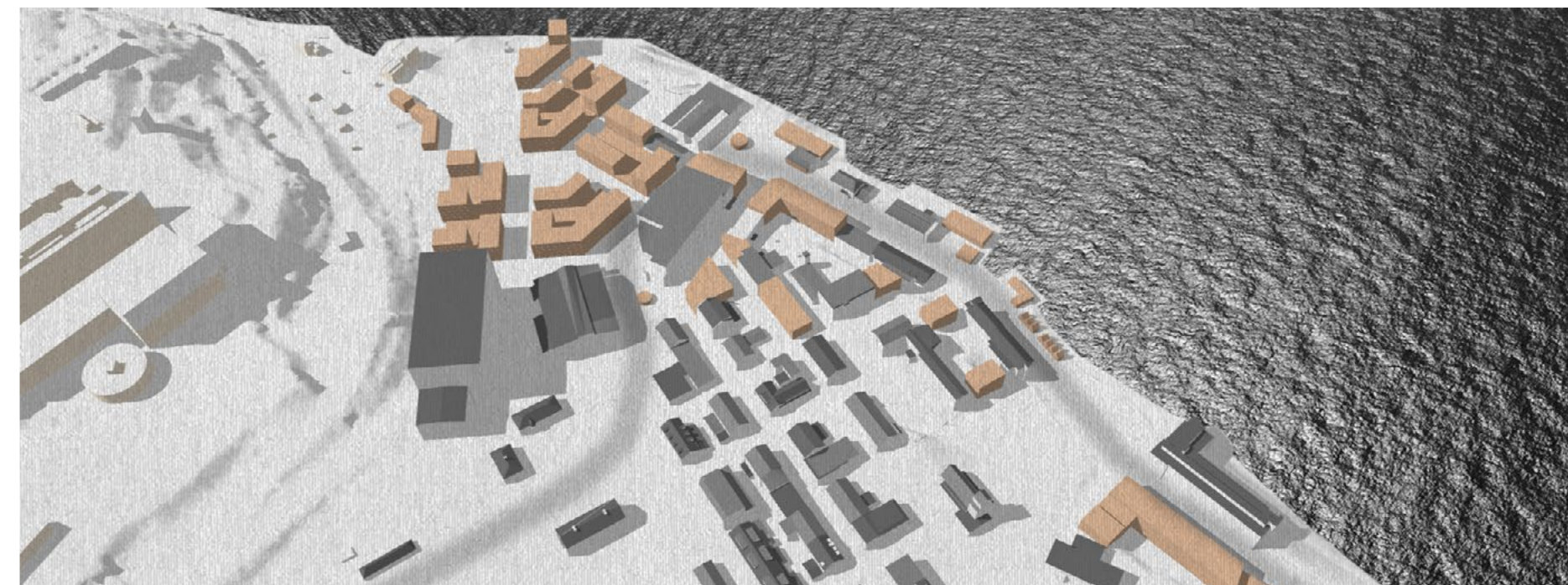
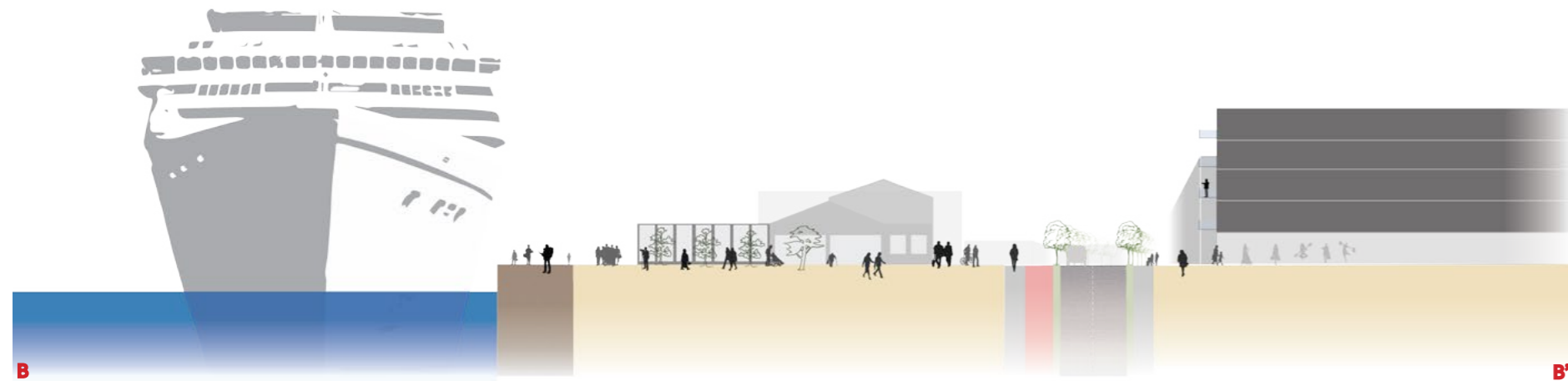


Fig 157: Illustrasjon av den nye foreslåtte bebyggelsen i Sentrum

NY BEBYGGELSE I SENTRUM

Kirkenes har et stort potensiale for fortetting. Et tettere sentrum vil gi rom for flere boliger og dermed flere beboere. I sentrum er det lagt vekt på fortetting i eksisterende struktur og en styrking av dagens romforløp og akser.

Ved utvikling av ny bebyggelse på Verftet er det lagt vekt på gode byrom og en tett boligstruktur med en god blanding av private og offentlige rom. I tillegg er det en blanding av funksjoner i området med både hotell, handel og annen servicenæring. Parkering er lokalisert i byggenes første etasje, hver boligstruktur på Verftet har en felles privat takhage. På Verftet varierer bebyggelsen fra 4 til 7 etasjer, området tåler en høy utnyttelse grunnet høye nærliggende bygg samt at området ligger i et søkk. Ny bebyggelse i sentrum vil ha lavere høyde enn kirken og tårnet på den gamle brannstasjonen. Ny bebyggelse er markert på illustrasjonen i brunt og gammel i grå.



SNITT AV HURTIGRUTEKAIA - NY SITUASJON

Fig 158: Snitt av gateløpet og kaia der Hurtigruten kommer i land

Snitt B-B' viser situasjon ved ny hurtigrutekaia i sentrum. Hurtigruta vil bidra til et forsterket byliv og aktivitet i området. Til høyre sees fremtidig boligbebyggelse i fem etasjer med næringsareal i første etasje. Dagens Sjømannsklubb gjenåpnes og får et nytt transparent tilbygg i glass med publikumsrettet virksomhet tilknyttet Hurtigruten. Snittet viser også prinsipp for strukturering av dagens E6 med både gangfelt, sykkelfelt og kjørebane.

Materialer og utrykk



Fig 159: Materialbruk og fargepalett i Sentrum

MATERIALER OG UTRYKK

#3 SENTRUM

I sentrum vil materialuttrykket underordne seg etterkrigsbebyggelsen, dette kommer til syne i fargepaletten for området. Tredekket langs kaia og sauna vil utføres i lys furu, på hurtigrutekaia vil belegget bestå av granittheller.

E6 vil få et dekke av brostein i granitt for å understreke at det er 30-sone og slik få kjørende til å holde farten nede. Her er det ikke cortenstål da dette vil bryte for mye med områdets karakter. Stikkord for materialvalg her er lyse og duse materialer. Selve kaikonstruksjonene vil utføres i betong. Ved kaikantene skal dekket bestå av sklisikkert tredekke.



Fig 160: Ikon: sauna i Sentrum



Fig 161: Logo av sekvensen Krigsfjæra



Fig 162: Gameboard av sekvensen Krigsfjæra

Krigsfjæra

Kartet viser positive og negative elementer på Krigsfjæra slik situasjonen er idag, markert med hjerter og kryss. . Hjerter er markert på storhaugen, som er et bynært rekreasjonsområde og derfor en kvalitet, de to bunkersene som er landemerker med historisk verdi og fjæra med gamle fiskebåter er markert med et lite hjerte. Et grøntdrag ned mot sjøen er også markert som en positiv kvalitet. Kryss er markert over næring som er lite arealeffektivt, dårlig utnyttelse av plassen og til hinder for ferdsel.

KRIGSFJÆRA

Dagens situasjon

Krigsfjæra er sjarmerende, fredelig og oppleves noe forlatt. Området preges av natur og historie. En sjarmerende stenmolo ligger ved vannkanten, med tang, tare og et par fortøyde båter.

Utsikten utover fjorden kommer ekstra tydelig frem i dette området. Det er to historiske bunkerser i betong på området, hvor en av de har et hus på toppen. Krigsfjæra er et område med særpreg og identitet som vi vil ta vare på videre.

Tiltak & løsninger

Vi ønsker ikke de største inngrepene og sekvensen skal bære preg av et relativt naturlig område. Vi vil ivareta naturpreget og de historiske elementene som allerede befinner seg der, og la promenaden gli diskret gjennom området. Trehuset oppå bunkers skal omgjøres til et museum om krigshistorien i Finnmark. Grøntdraget fra boligområdet skal trekkes nordover mot fjæra og skal suppleres med planter og stedegen vegetasjon, med skulpturer og diskret belysning inspirert av Ekebergparken i Oslo.



Natur – historie – bolig

Fig 164: Skisse av hvordan en kan bevege seg langs sjøen i Krigsfjæra



Fig 165: Bilde fra befaring i Kirkenes august 2015 viser eksisterende uttrykk som ønskes ivarettatt

EN RUTE FOR ALLE ÅRSTIDER

Langs krigsfjæra har en mulighet til å komme tett på elementene, her går promenaden på en stålkonstruksjon delvis over sjøen. Konstruksjonen er imidlertid sikker og trygg å ferdes på. Havneruten skal også være en attraktiv forbindelse vinterstid. På deler av strekningen vil det ikke bli brøytet, her kan snøen heller bli pakket slik at det er attraktivt for både spark og hundespann. Det skal være en variasjon i aktiviteter i og langs havneruten, slik skal havneruten gjenspeile det mangfoldet av kultur og opplevelser som en har i Kirkenes.



Fig 166: Illustrasjon av Havneruten i fint vær

Kirkenes har et variert klima med både iskalde vinterdager og varme sommerdager. I tillegg er det mørketid fra ca. 21. november til ca. 21. januar, desember er den mørkeste måneden med lysning mellom klokken 10 til 12 (Kirkenes.no, 2016). Belysning er et viktig grep for å gjøre havneruten attraktiv i mørketiden, samtidig er belysningen tonet ned i krigsfjæra og på Prestøya med tanke på muligheten for å se nordlys.



Fig 165: Illustrasjon av Havneruten i hardt vær



Fig 167: Illustrasjon av Havneruten vinterstid



Fig 168: Illustrasjon av Havneruten kveldstid



1 Fig 169: Illustrasjon av belyste båter i Krigsfjæra



3 Fig 170: Illustrasjon av fremtidig krigsmuseum på bunker

De to bunkersene fra den andre verdenskrig er viktige element i sekvensen Krigsfjæra. Her skal det være fasadebelysning som fremhever krigsminnene og synliggjør dem.

Det skal også være effektbelysning i de små robåtene som ligger i fjæra, dette skal skape undring og nysgjerrighet til de som ferdes langs ruta. Her er LED-belysning å anbefale da en har muligheten til å endre farge og uttrykk gjennom året.

Uttrykket på krigsfjæra skal være dempet, her skal det ikke være ekstra belysning langs ruta da området vil oppleve strøbelysning fra både E6 og omkringliggende bygg.

Når en planlegger belysning er det viktig å huske på at ikke alt trenger belysning, en bør derfor unngå unødvendig lysforurensning.

ATTRAKSJONER OG KONSEPT

Natur og fugleliv

Krigsfjæra er en liten naturpark langs promenaden. Det er mulighet for å få øye på sjeldne fuglearter ved vannkanten, selv om sekvensen *Faunaen* er området med best mulighet for dette.

Severdigheter og historie

Museet vi åpner på toppen av den ene bunkersen vil knytte Kirkenes sin identitet til promenaden, noe som er et viktig mål for gruppen.

Kajakk

I dette området og generelt langs hele kysten, utenom der det er mye skips- og annen båttrafikk, er det flotte muligheter for padling og kajakk. Det gir muligheten til å se Kirkenes fra et annet perspektiv. Siden Kirkenes ligger skjermet inntil en fjord er det stort sett rolig og stille vann, uten mye bølger og uvær.

Nordlys

Nordlyset er en av Kirkenes sine vakreste og mest ettertraktede kvaliteter for turister,

og også en verdsatt kvalitet for beboerne i Kirkenes. Langs promenaden skal noen plasser tilrettelegges for å se nordlyset ekstra godt, og Krigsfjæra er en av disse. Dette er allerede et naturlig og lite belyst område, og skal beholdes slik.

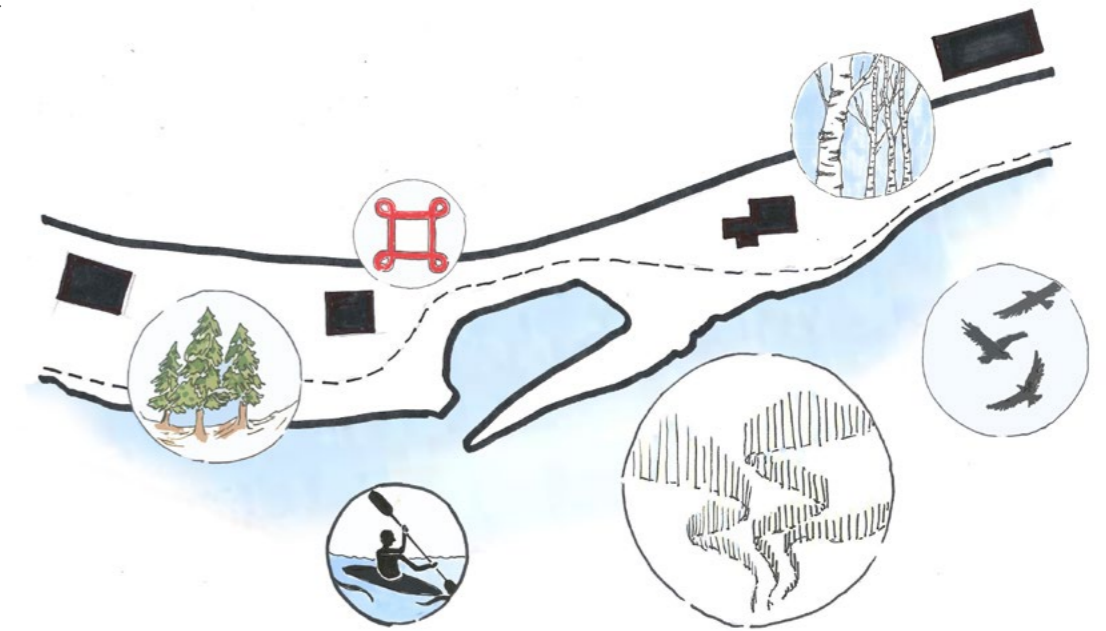


Fig 171: Skissen skal illustrere aktivitetene og opplevelsene Krigsfjæra tilbyr

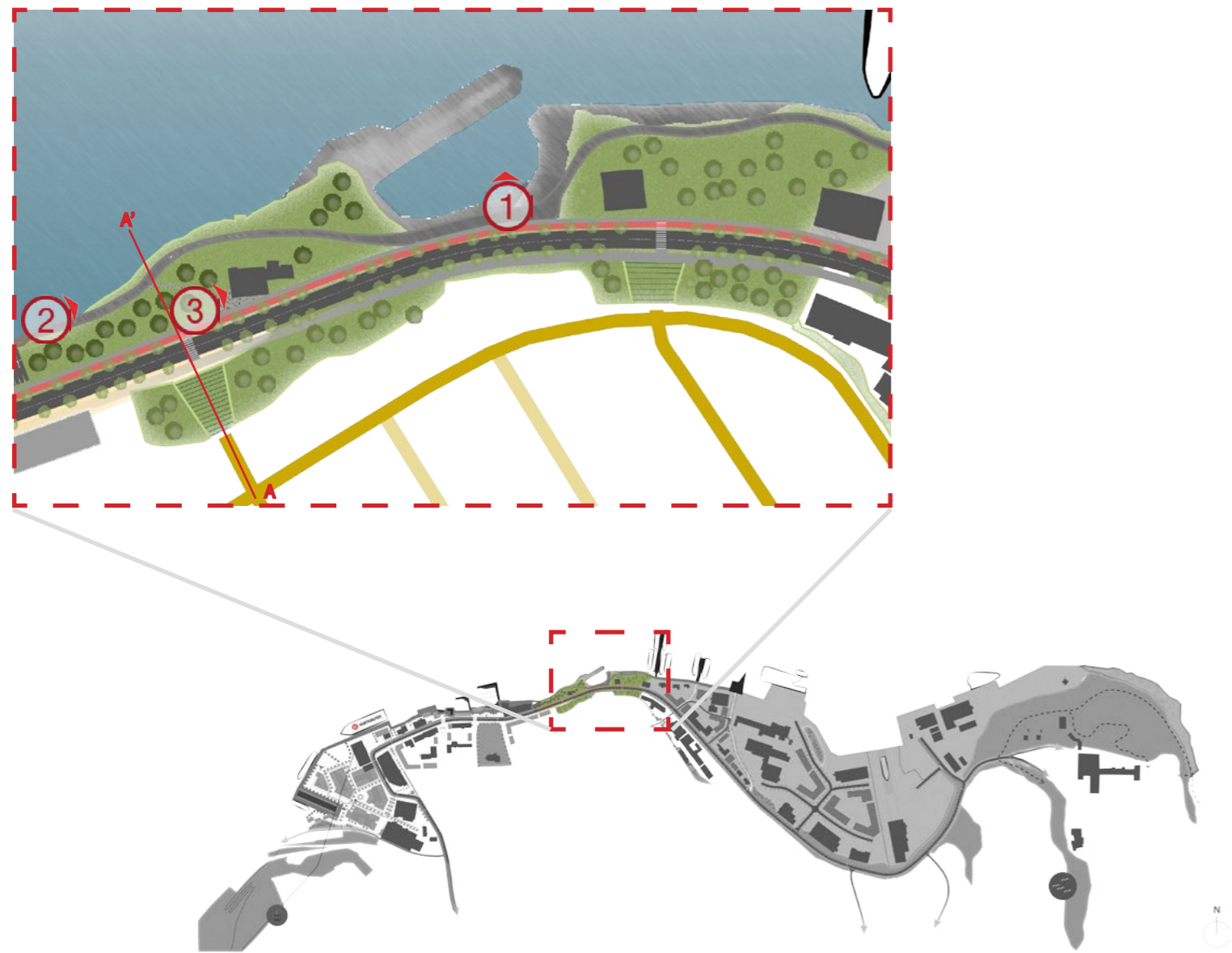


Fig 172: Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Krigsfjæra, samt et nærbilde av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra



Fig 173: Forstørrelse av utsnitt som viser hovedstrukturene i Krigsfjæra



PRINSIPPSNITT AV KRIGSFJÆRA

Fig 174: Snitt fra Krigsfjæra

Prinsippnittet fra Krigsfjæra viser ny forbindelse fra dagens boligbebyggelse og ned til E6 og sjøen. En ser ny struktur på gateløpet og hvordan vegetasjonsbeltet fra boligområdet strekkes ned mot sjøen. Ved Krigsfjæra er det utført relativt få grep, de historiske bunkersene fra den andre verdenskrig er viktige elementer.

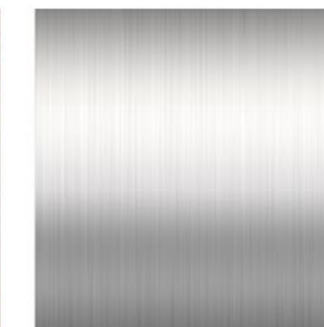
Materialer og utrykk



Røff betong



Skiferheller



Overflatebehandlet stål



Fig 175: Materialbruk og fargepalett i Krigsfjæra

MATERIALER OG UTRYKK

#4 KRIGSFJÆRA

Krigsfjæra er et røft og naturlikt område, her trekkes vegetasjonsbeltet fra boligfeltet og ned i fjæresteinene. Betong er et materiale som går igjen her i form av bunkersene, ellers vil promenaden være utført i overflatebehandlet stål, men ikke heldekkende flater, slik at en virkelig er i kontakt med elementene. Utenfor huset på bunkersen skal det være skiferheller med gress i fugene. Det vil også være grusbelagte stier i sekvensen.

Fig 176: Ikon: kanon i Krigsfjæra

Vegetasjon og beplantning

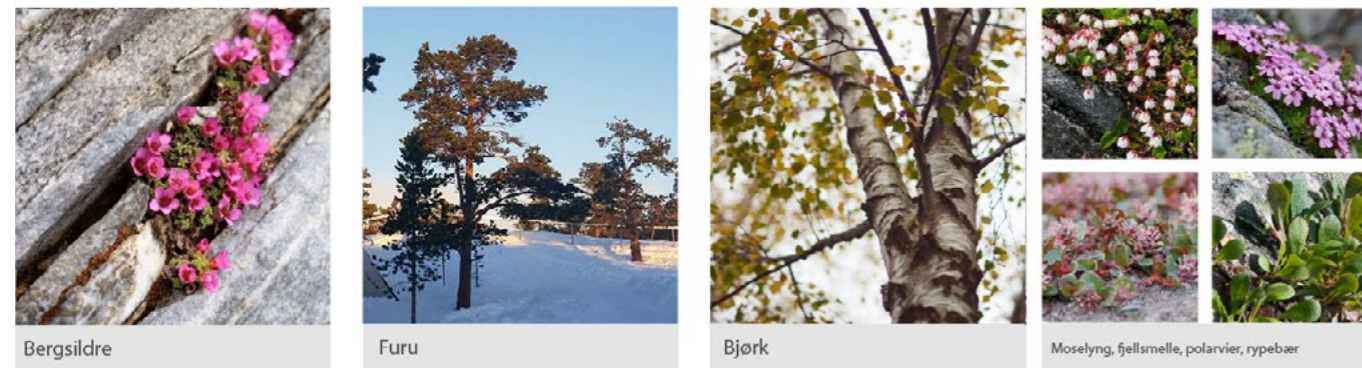


Fig 177: Vegetasjonsbruk i Krigsfjæra

VEGETASJON

KRIGSEJÆRA

Her finnes allerede noe vegetasjon, men vi vil gjøre det enda mer frodig og fargerikt. Ytterst på berget vil vi ha lave fjellplanter som bergsildre og fjellsmelle. Innenfor berget skal det bli en liten park, hvor vi vil plante fjellblomster, lyng og noen trær som bjørk og furu. Trærne skal ha god planteavstand og et naturligt uttrykk.



Fig 178: Logo av sekvensen Fiskekaia



Fig 179: Gameboard av sekvensen Fiskekaia

#5 FISKEKAIA

Kartet viser positive og negative elementer på Fiskekaia slik situasjonen er i dag, markert med hjerter og kryss. Markert med hjerte er en fiskebåt og en brygge. Dette er fordi det forsterker Kirkenes sin kvaliteter med fiskebåter og fiskenæring. Bryggen er positiv fordi den gir tilgang og nærhet til sjøen. Det mindre hjertet markerer teiner, da dette forsterker den maritime identiteten. Krysset til høyre er plassert på et næringsbygg som blokkerer for ferdsele ved sjøen.

FISKEKAIA maritimt – fiske

Dagens situasjon

I dag er området en grå og fargeløs kai med fiskenæring som aktivitet. Området er dekket av grus, sten eller asfalt, og har lite naturpreg. Kaien har to utstikkende brygger med små skip og fiskebåter fortøyd. Vi ønsker å ta vare på uttrykket som preger området med tanke på skips- og fiskenæring. Vi ønsker ikke store endringer i denne sekvensen utenom bedre tilrettelegging for gående ved sjøen.

Tiltak & løsninger

I denne sekvensen ledes promenaden langs kaien, og gir turgåerne et nært møte med Kirkenes sin fiskenæring. Kaien har to brygger med mange små og store båter, som fremdeles er i drift.

Det er også mulighet for å fiske privat her for eksempel for interesserte hobbyfiskere.

Sekvensen avsluttes i øst i en spiss konstruksjon som fungerer som en utkikksplass ved navn *Baugen*. Denne minner om baugen på et skip, og her har vi latt oss inspirere av en lignende konstruksjon ved vannkanten i Malmö.

Baugen vil være et spennende element hvor besøkende kan få nærkontakt med vind og vann.

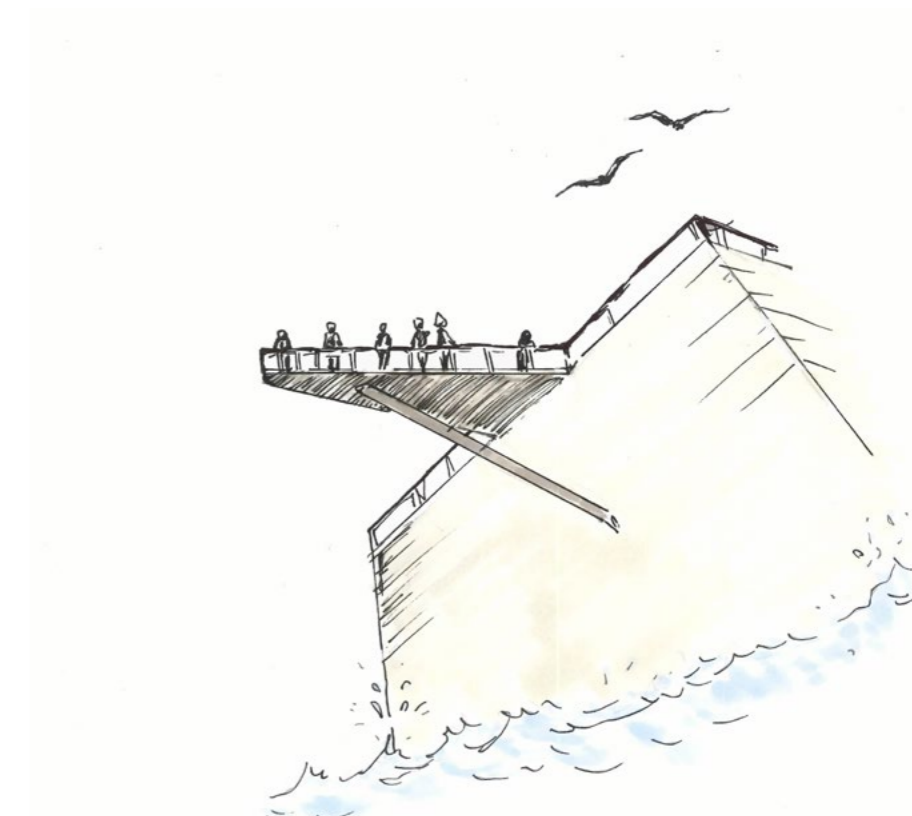


Fig 180: Skisse av "Baugen" på Fiskekaia

1

AKTIIVITETER OG KONSEPT

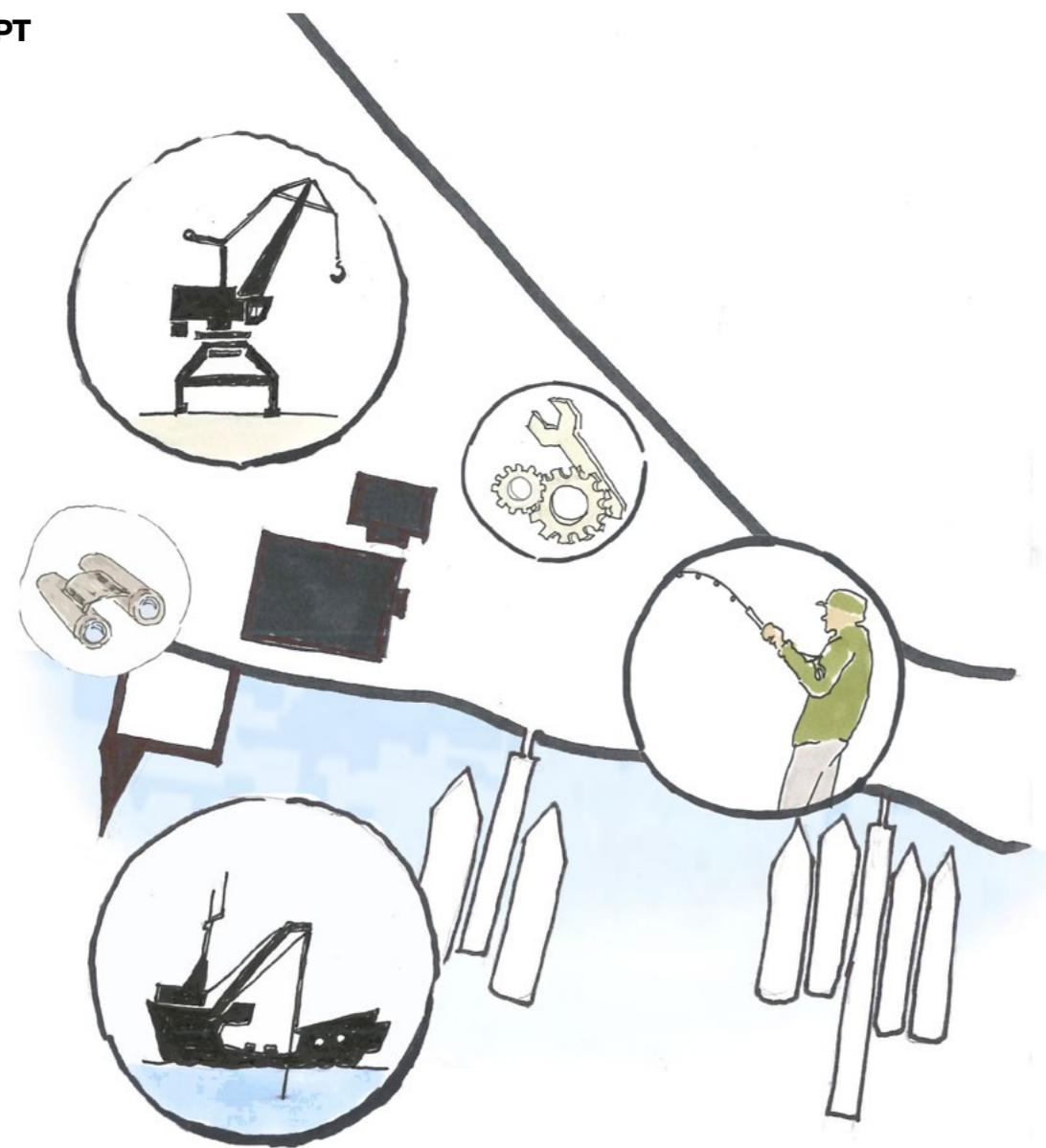


Fig 181: Skissen skal illustrere aktivitetene og opplevelsene Fiskekaia tilbyr

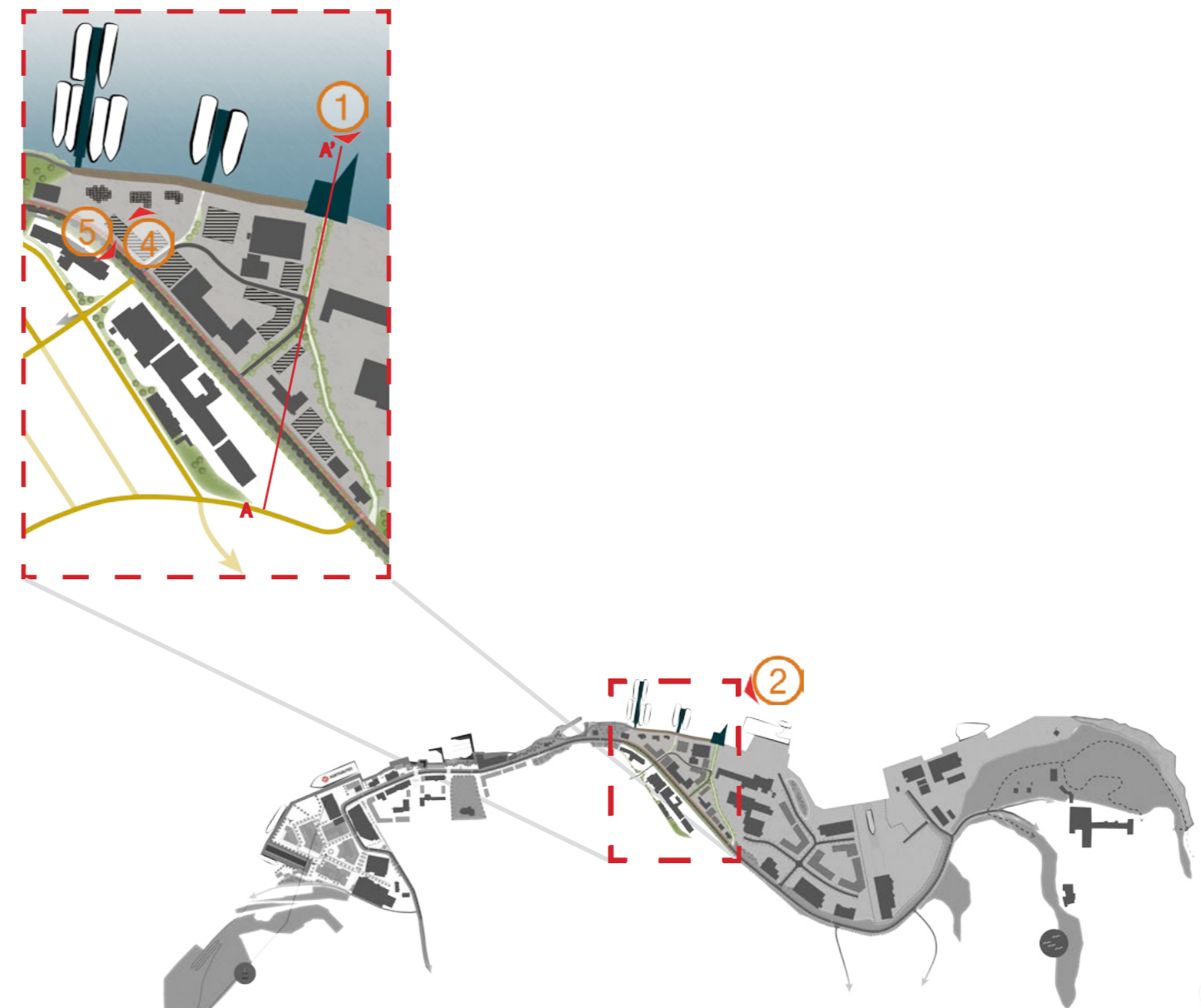


Fig 182: Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Fiskekaia, samt et utsnitt av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra

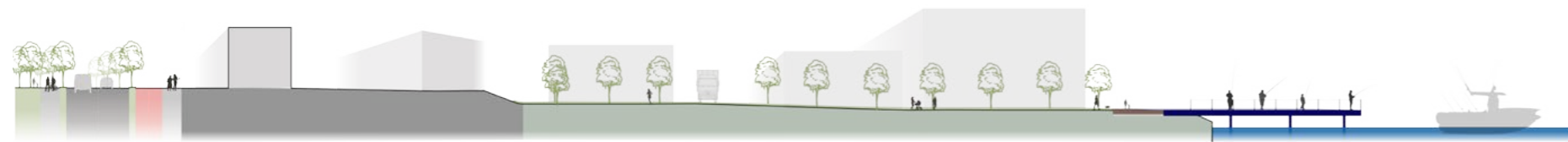


Fig 183: Snitt av Fiskekaia samt øvrig industriområde

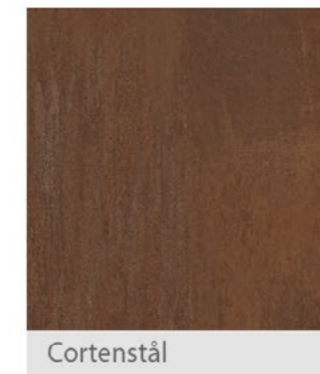
SNITT AV FISKEKAIA - NY SITUASJON

Snittet illustrerer sekvensen Fiskekaia og hvordan området restruktureres med tettere næringsbebyggelse og bedre tilgang for allmennheten. Det skal fortsatt være næringsvirksomhet i området tilknyttet fiskeri og annen maritim industri. Til venstre ser en ny situasjon for E6 og det legges opp til enkelte grøntdrag ned mot sjøen for å gi området mer struktur. I tillegg ser en hvordan fiskekaia er i aktiv bruk for ferdsel, fiske og rekreasjon.

Materialer og uttrykk



Røff betong



Cortenstål



Mørkt tredekke



Fig 184: Materialbruk og fargepalett på Fiskekaia

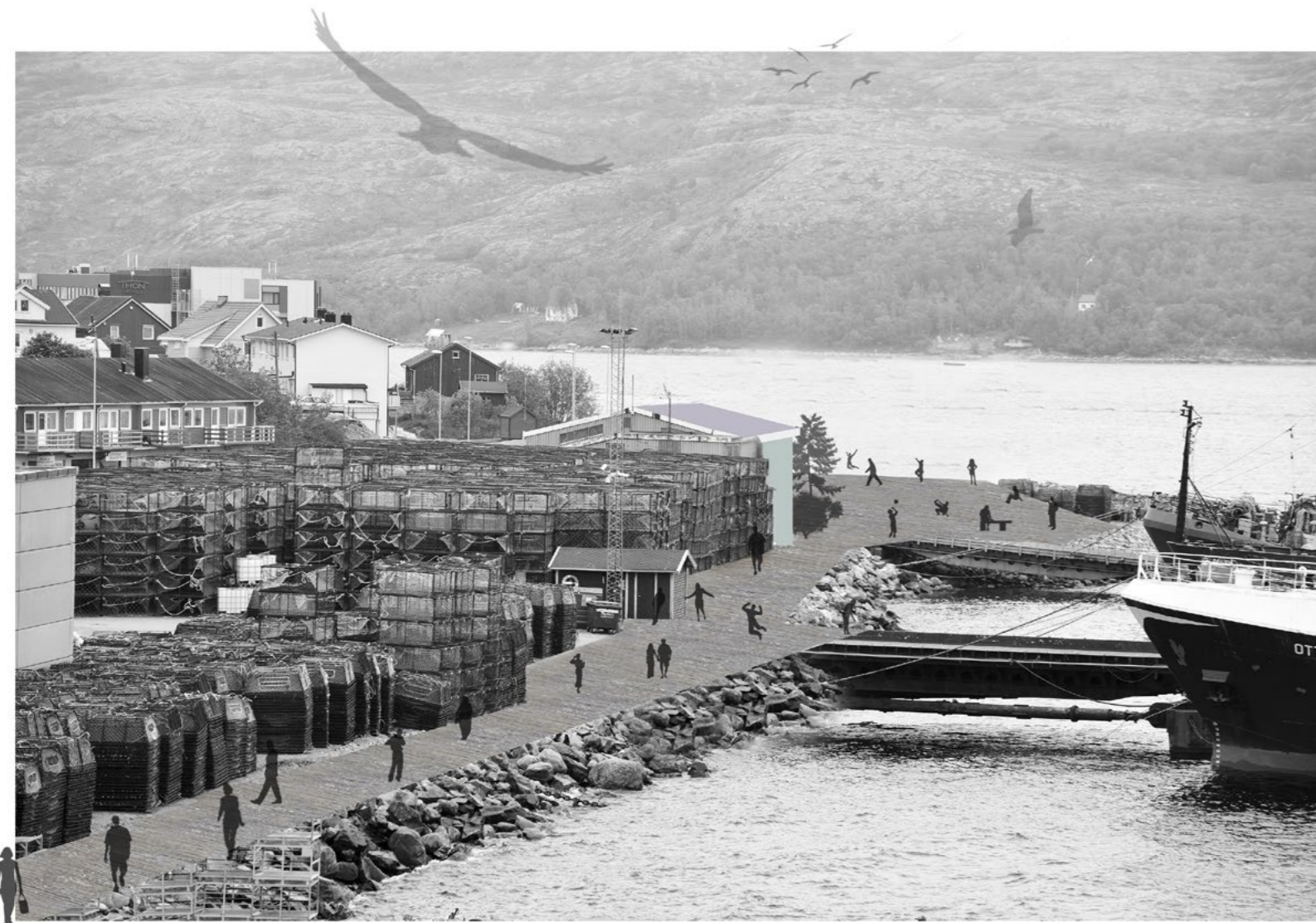
MATERIALER OG UTRYKK

#5 FISKEKAIA

På fiskekaia skal det fortsatt bedrives fiskerirelatert virksomhet. Her vil promenaden gå på utsiden av området og slik være en forbindelse for både næringsaktører og andre. Ved sjøen vill dekket i mørk kebony, skilt og rekkverk vil være i cortenstål og røff betong vil ellers prege området.

Det er i dag mulig å bevege seg på steinfyllingene langs sjøen, en promenade vil imidlertid bedre tilgjengeligheten på langs. Cortenstålet gjenspeiler de rustikke og rustne fiskebåtene som benytter seg av kaia. Utkikkspunktet vil være ha et dekke i mørk kebony med en sklisikker overflate i tre mot sjøen.

Fig 185: Ikon: Fiskekaia



2 Fig 186: Illustrasjon av Havneruten på Fiskekaia i harmoni med eksisterende virksomhet og struktur



5 Fig 187: Illustrasjon av gateløpet med E6 ved Fiskekaia



③ **Fig 188:** Illustrasjon av teinene som lyser opp på kveldstid på Fiskekaia

Her skal belysningen gjenspeile det maritime; det skal være effektbelysning som fremhever fisketeinene som ligger i området. Her vil det være mye belysning da området fortsatt skal kunne benyttes til fiskerelatert virksomhet.



Fig 189: Logo av sekvensen Industrihavn



Fig 190: Gameboard av sekvensen Industrihavna.

#6 INDUSTRIHAVNA

Kartet viser positive og negative elementer på Industrihavna slik situasjonen er idag, markert med hjerter og kryss. Halvparten kryss og hjerte symboliserer et element som kan være både negativt og en kvalitet for området.

Markert med hjerter er: det gamle sykehuset og et sykehjem. Markert som både positivt og negativt er hurtigruteankomsten, siden denne er positiv for Kirkenes men plasseringen er langt unna sentrum. Dypvannskaien er både negativ og positiv. Aktiviteten som pådrives er positiv, og den bekrefter Kirkenes identitet. Kaien er negativ siden den er avstengt for allmenheten. De negative kryssene er markert grunnet dårlig utnyttelse av plassen og arealkrevende næring. Dette området er generelt ute av menneskelig skala.

INDUSTRIHAVNA *industri – kompetanse – kunnskap*

Dagens situasjon

Industrihavnen er storhavnen i Kirkenes, og preges av industri og store tomme arealer. Det er et fargeløst område, med grusbelagte flater og store grå kantete bygg. Hurtigruten har i dag sin terminal i dette området. Noen av virksomhetene i byggene her er blant annet Jysk, Byggmakker, REMA 1000, Bohus, Selfors, Bademiljø og Sparkjøp.

Tiltak & løsninger

Området skal fremdeles preges av maritim industriell drift og næring. Sekvensen har visse likhetstrekk med forrige sekvens, *Fiskekaia*, men dette området er i større skala og dekker et langt større areal. Vi ønsker å ivareta det industrielle preget og ikke minst funksjon, kanskje også i enda mer spesifisert grad enn i dag, da området preges av provisoriske lagerbygg. Vi ønsker også å bevare området for å ivareta sentrumsnære arbeidsplasser. Kimek skal flyttes til dette området og fokusere preget

på området, og terminalen til Hurtigruten relokiseres til Sentrum. Selve Havneruten vil i dette området ikke bevege seg langs

kystlinjen, men heller slynge seg bak industriområdet langsmed eksisterende E6. Her vil vi ha stor fokus på trygghet og fremkommelighet for myke trafikanter.

Områdene langs kystlinjen er nødvendig for industrinæringen, og det er praktisk talt umulig å la Havneruten gå langs langs sjøkanten og da skjære tvers gjennom området. Vi ønsker at arbeiderne skal kunne benytte seg av promenaden til og fra jobb, og vil tilrettelegge for dette på best mulig måte. Det er også plassert ut en attraksjon i enden av selve E6 i form av en kunstinstallasjon med en bil montert på stolper på veg ut i sjøen.

I dette området vil det være belysning fra eksisterende næringsbygg og tilhørende vegger. Den nye Kimek-hallen har enkelte transparente fasadevegger som kan synliggjøre den kveldstid. Sist men ikke minst er god og trygg belysning av den nye gang- og sykkeltraseen viktig.

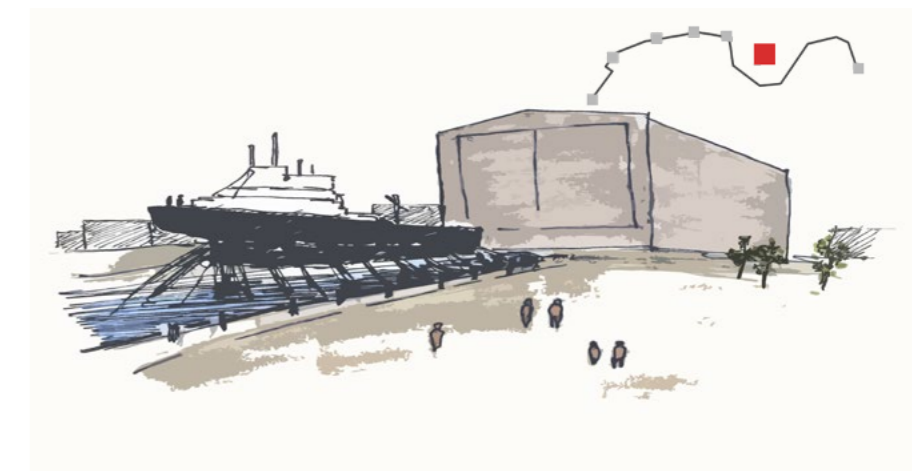


Fig 191: Skisse av Kimek-verftets nye plassering på Industrihavna



Fig 192: Skisse av kunstinstallasjon ved enden av E6

ATTRAKSJONER OG KONSEPT

Industri

Industrihavnen preges av industri. Flyttingen av Kimektilområdet forsterker industripreget i større grad. Industrinæringen har alltid hatt tett tilknytning til Kirkenes og vi mener den representerer fremgang, utvikling og gode økonomiske tider. Vi ønsker å hylle dette og samtidig fokusere industrien ytterligere på et nåværende lite strukturt provisorisk lagerområde. Dette skaper mer struktur og helhet og vil forhåpentligvis gi en positiv psykologisk effekt for Kirkenes som samfunn.

Enden av E6

“Ikke alle veier fører til Rom!” står påskrevet

som en markert slutt på E6 som tidligere gikk sørover helt til Roma. Skiltet, sammen den havarerende bilskulpturen, vil være en attraksjon i seg selv som kan skape blest blant publikum og beboere.

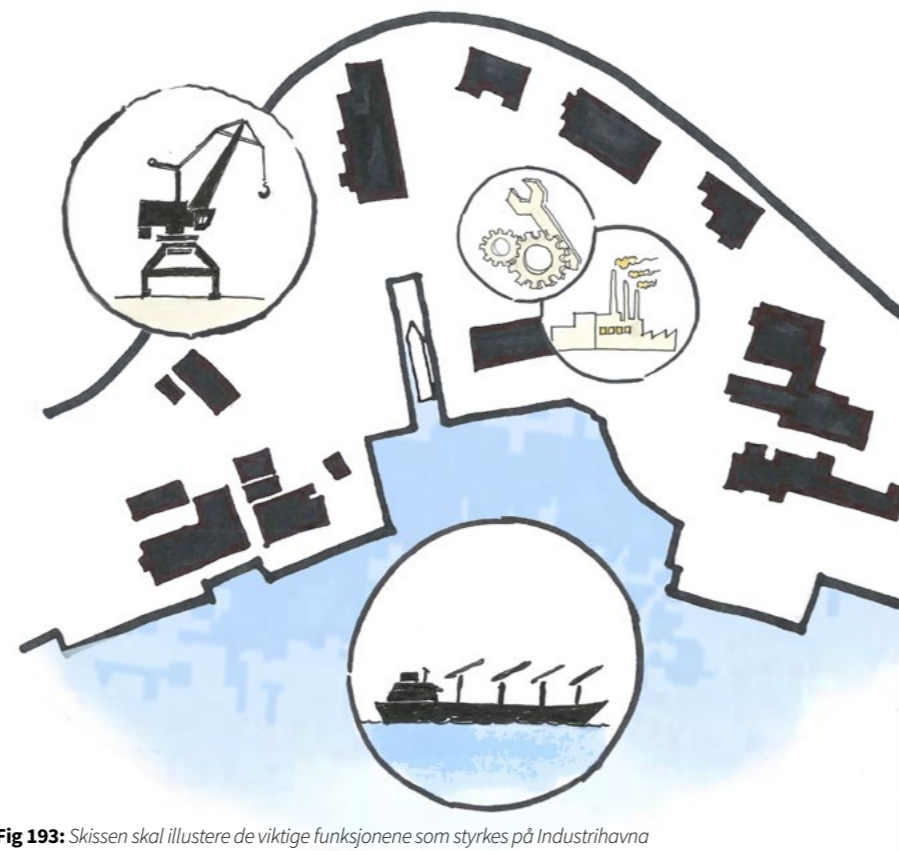


Fig 193: Skissen skal illustrere de viktige funksjonene som styrkes på Industrihavna



Fig 194: Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Industrihavna, samt et utsnitt av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra



A A'

Fig 195: Snitt av Industrihavna samt Storhaugen

SNITT AV INDUSTRIHAVNA - NY SITUASJON

Snittet viser hvilke dimensjoner det er snakk om på Industrihavna. Området mot sjøen preges av arealkrevende virksomhet og tungindustri. Til venstre ser en Storhaugen med friområder og boligbebyggelse. E6 ligger i overgangen mellom tungindustri og bolig, industripreget i øst er noe gruppen ønsker å forsterke. Næring og tungindustri skal fortsatt kunne drives på Industrihavna, det legges opp til en tettere utnyttelse av arealene. Ved å fokusere industrien i området vil det ha en strategisk nærhet til sentrum og den kommende tekniske fagskolen i neste sekvens.



2 Fig 196: "Ikke alle veier fører til Rom!" - Illustrasjon av kunstattraksjon i enden av E6

Materialer og uttrykk



Fig 197: Materialbruk og fargepalett på Industrihavna

MATERIALIER OG UTRYKK

#6 INDUSTRIHAVNA

Industrihavna vil ikke være like tilgjengelig for allmennheten. Det er imidlertid lagt til rette for enkelte arealer ned mot sjøen som er åpne uten at det kommer i konflikt med næringsinteresser. Røff betong og asfalt vil prege området, skilting kan utføres i cortenstål. Palletten skal spille på lag med eksisterende farger, blant annet Kimek-hallen på *Verftet*.

Fig 198: Ikon: Industrihavna

Vegetasjon og beplantning

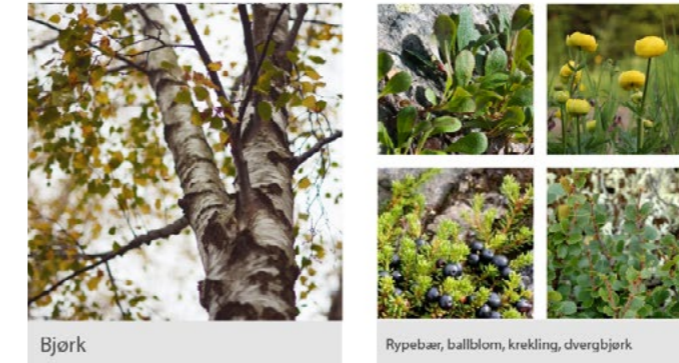


Fig 199: Vegetasjonsbruk på Industrihavna og Fiskekaia

VEGETASJON

FISKEKAIA & INDUSTRIHAVNA

I disse områdene skal det ikke plantes mye ny vegetasjon, for å bevare det grove industripreget i området. Det som skal plantes av ny vegetasjon er kun trekker i bjørk langs veiene og gatene. Det skal også plantes trær og noe grønt ved den lille stranden øst for nye Kimek, siden denne skal kunne brukes som pauseplass for arbeiderne. Langs E6 og gangveien skal det plantes tett lyng som en barriere mot bilveien, i tillegg til trekken i bjørk langs veien.



Fig 200: Logo av sekvensen Fauna

FAUNA

Dagens situasjon

Fauna er området som ligger på selve Prestøya. Halvøya Prestøya er kjent for sitt rike dyreliv, og fugleliv spesielt. Det går en natursti for fugleinteresserte og turgående langs vannet rundt Prestøya i dag. Ellers består Prestøya av boligområder og det gamle sykehuset. Dette er en sekvens hvor vi skal påføre minst mulig inngrep.

Tiltak & løsninger

Vi vil at Havneruten skal kobles og gli naturlig over på naturstien rundt Prestøya.

Her er også mange gode plasser for å se nordlyset. Det gjenværende bygget hvor sykehuset tidligere holdt til, skal brukes til maritim teknisk faghøgskole og eventuelt et kompetansesenter. Den gunstige plasseringen ved siden av industriområdet åpner muligheter for nærliggende samarbeid og praksisjobbing for elevene. Dette er også den siste sekvensen. Det vil være naturlig å avslutte Havneruten her ved å koble den på eksisterende tursti som slynger seg rundt Prestøya.



Fig 201: Skisse av bål plass på toppen av Prestøya



Fig 202: Nordlys

KONSEPT & PRINSIPPER

Friluftsliv og natur

Det er allerede en tursti rundt Prestøya, og det ønsker vi at det skal fortsette å være. Her er det rom for alt fra rolige kveldsturer med hunden, joggeturer på morgenen og søndagsturer med familien. Fysisk aktivitet og natur har en positiv innvirkning på folkehelsen, og derfor ønsker vi å tilrettelegge for dette langs promenaden.

Fugleliv

Prestøya er et viktig fuglehabitat. Det er allerede en tursti rundt Prestøya med noe informasjon om fuglearter man kan finne i området. Turstien skal forsterkes med ytterligere informasjon langs stien i tillegg til å bygge et utsiktstårn høyt i terrenget..

Nordlys

Faunaen er et av de to naturlige naturekvensene langs promenaden. Det er en liten kolle med god utsikt på

denne sekvensen, og et ypperlig sted å sette seg ned å nyte synet av nordlyset. Her er det lite konkurrerende belysning fra omkringliggende bygninger eller gatelys.

Lavvo & bål plass

På kollen på Faunaen er det en bål plass som kan brukes av turgåere. For å oppfordre til bruk av denne skal en lavvo plasseres her som kan brukes av alle og kan bli en felles møteplass for turgåere, fuglespanere eller skoleklasser som er på tur.

Severdighet

Det er en bunker på dette området, av samme type som bunkersene på Krigsfjæra. Disse er med på å forsterke Kirkenes identitet og historie kan fremheves som en besøksverdig severdighet med informasjonsplakater.



Fig 203: Skissen skal illustrere aktivitetene og opplevelsene Fauna tilbyr

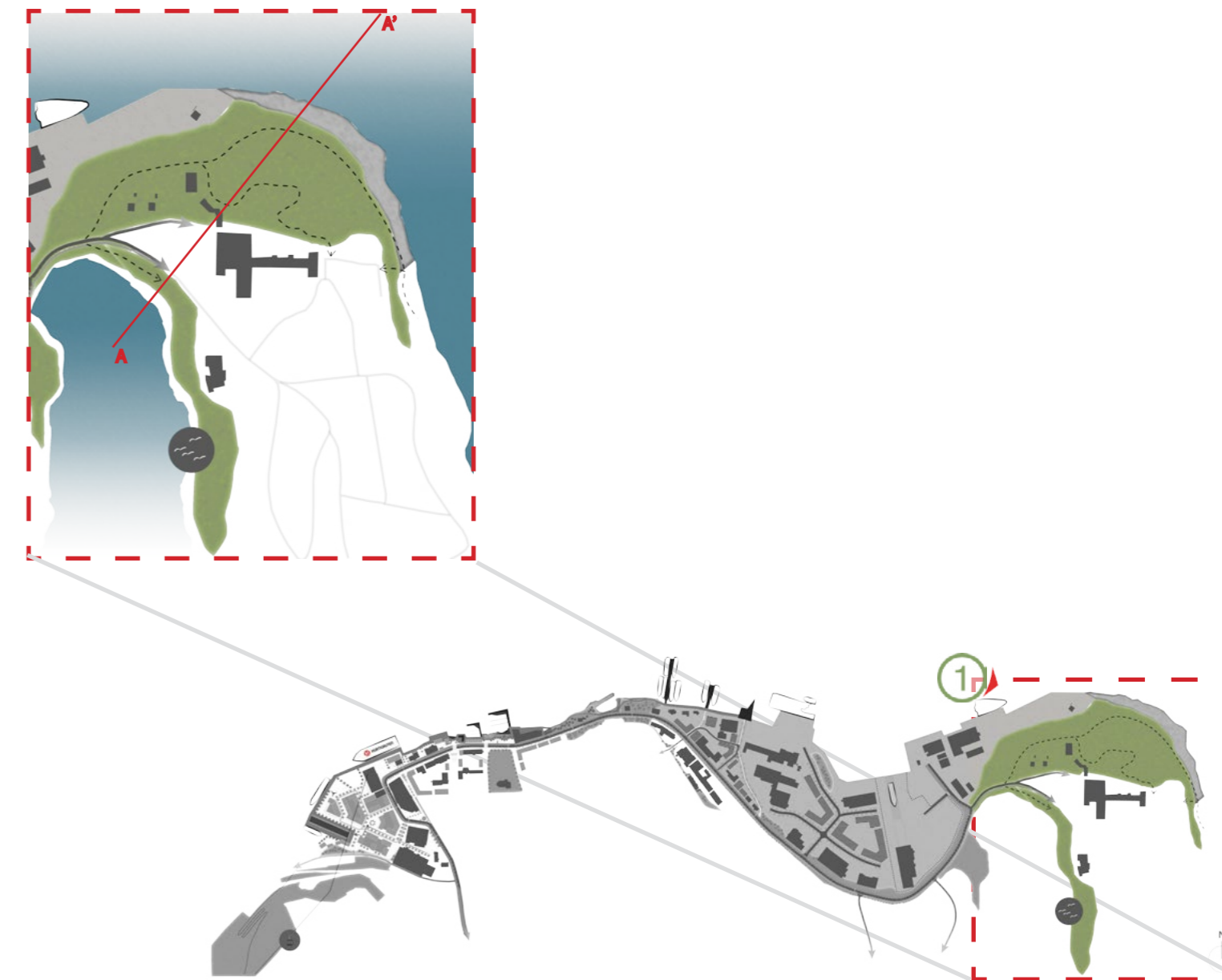


Fig 204 Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Fauna, samt et utsnitt av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra



1 **Fig 205:** Dagens virksomhet med markert sti ved havneområdene mot Prestøya

På stien ut mot Prestøya bør det være belysning fra master slik at en har mulighet til å gjenkjenne ansikt en møter på stien. På søndre deler av Prestøya bør det ikke være belysning på gangstien av hensyn til dyre- og fuglelivet i området. Prestebukta er et viktig habitat for fugler og belysning nær bukta kan være uheldig for fuglelivet.

Prestøya er også en god lokasjon for å oppleve nordlys, det er viktig begrense lysbruken og beholde noen mørklagte områder. Mørklagte områder kan også være en kvalitet.



Fig 206: Skisse av stemming langs Havneruten som går rundt og kobles på turstier i Prestøya

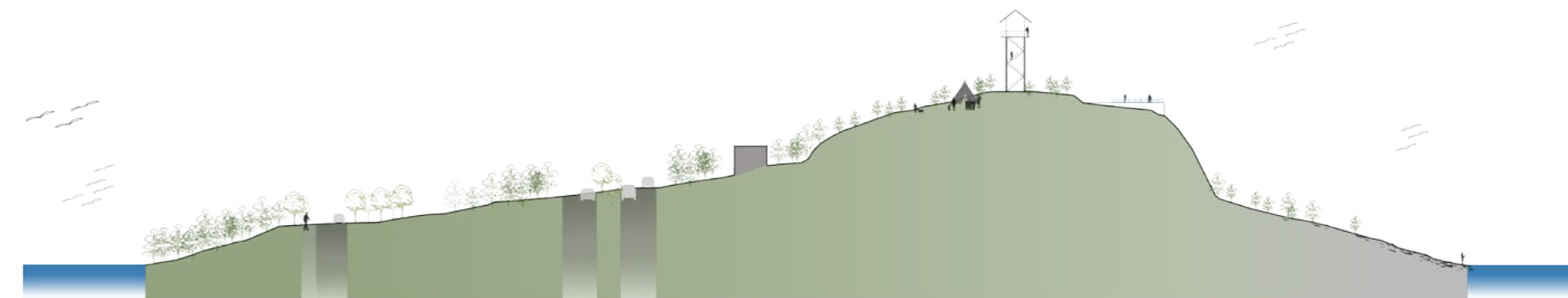
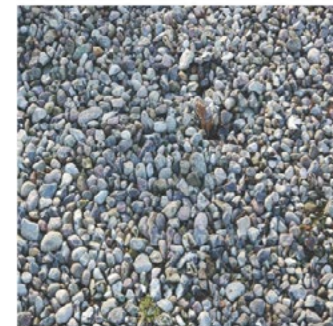


Fig 207: Snitt av Prestøya

SNITT AV FAUNA - NY SITUASJON

Siste snitt går fra Prestebukta i venstre billedkant, gjennom Prestøya og ned til Bøkfjorden. Toppen av Prestøya ruver femti meter over havet, her tenkes et fugletårn plassert. Foruten en noe utfordrende topografi er Prestøya rik på vegetasjon og fugleliv, her er bynære rekreasjonsområder med tilgang til sjøen.

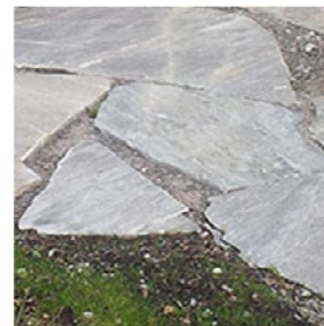
Materialer og utrykk



Grus og småstein



Furu



Skiferheller



Fig 208: Materialbruk og fargepalett på Fauna

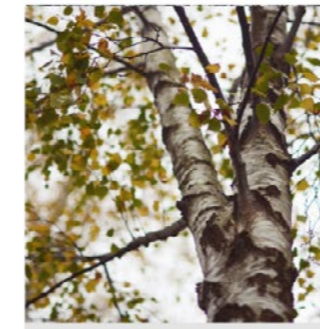
MATERIALER OG UTRYKK

#7 FAUNA

Fauna omhandler friluftsområdene på Prestøya, her vil stiene være belagt med grus og småstein som ikke er til hinder for en allsidig bruk. Utkikkstårn og benker vil være utført i lys furu, plassen på toppen av Prestøya vil være belagt med skiferheller. Stier og andre inngrep skal utføres så skånsomt som mulig.

Fig 209: Ikon: utsiktstårn på Fauna

Vegetasjon og beplantning



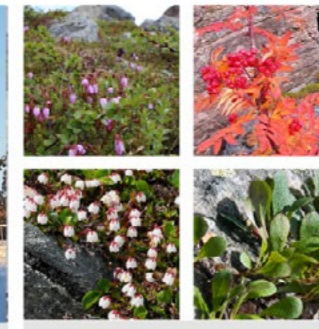
Bjørk



Dvergbjørk



Furu



Blålyng, rogn, moselyng, rypebær

Fig 210: Vegetasjonsuttrykk på Fauna

VEGETASJON

FAUNA OG GRUVEHØYDEN

Dette er de to natursegmentene. Her er det allerede grønt og naturlig vegetasjon, som vi ikke ønsker å endre på. Langs trappen opp til gruvehøyden vil vi fylle på med noe vegetasjon og trær dersom det trengs. Ellers skal områdene være slik de er med tanke på vegetasjon.

ENDELIG KONSEPTPLAN



Fig 211: Konseptplan som helhetlig viser hovedstrukturene langs Havneruten og tiliggende områder slik Kirkenes kan utformes i framtiden

TEGNFORKLARING















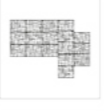


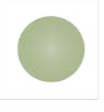




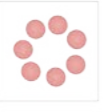















| | | | | | | | | | |
|--|------------------|--|-------------------|---|------------------------|--|-----------------|---|-----------------------------------|
|  | Stålkonstruksjon |  | Grønne tak |  | Nytt hotell |  | Fotgjengerfelt |  | Gjennbruk av dokken som vannspeil |
|  | Trebelegg |  | Skogsområde |  | Nye industribygg |  | Trapp |  | Tursti |
|  | Grus |  | Plen |  | Vintergrønne trær |  | Parkeringsplass |  | Teiner |
|  | Naturlig steinur |  | Bed |  | Løvfellende trær |  | Adkomst, gate |  | Båtkran |
|  | Skiferheller |  | Eksisterende bygg |  | Trelund |  | Adkomst, gågate |  | Taubane |
|  | Granittheller |  | Nye boliger |  | E6 |  | Bilvei |  | Båter |
|  | Uteservering |  | Nye bygg |  | Gangvei/ asfalt |  | Øvrige gater | | |
|  | Brygge |  | Sauna |  | Sykkelvei/ malt asfalt |  | Gjennåpnet bekk | | |

Fig 212: Tegnforklaring til konseptplan på foregående side

FREMTIDIG GRØNTSTRUKTUR



Fig 213: Kartdiagram for eksisterende grøntområder og grøntdrag som møter Havneruten

Grøntstruktur

Til å være så langt nord er Kirkenes en relativt grønn og frodig by. De grå og asfaltbelagte industriområdene og nåværende sentrum gir kanskje et annet førsteinntrykk, men de frodige og grønne hagene i boligområdene bekrefter at Kirkenes sin plassering og klima ikke er et hinder for å få planter og vegetasjon til å vokse. I utformingen av grøntstruktur har vi vært opptatt av at Havneruten skal trekkes gjennom mange grønne rom, med forskjellig uttrykk og forskjellig mengde grøntstruktur. Vi ønsker en variasjon i grøntstrukturen, for å gjøre ruten mer spennende å ferdes langs. Noen områder har kun en trerekke langs vegen, mens andre områder har trær og fargerike planter på alle kanter. Det viktigste er at det er noen grønne elementer på alle sekvensene og på alle områdene langs hele Havneruten.

STEDEGEN VEGETASJON

Kystlinjen og stedegen vegetasjon i Finnmark

Fjordene i Finnmark er isfri gjennom vinteren takket være golfstrømmen, og det gjelder også fjorden i Kirkenes.

Helt nede mot vannet kan fjellplanter og arktisk vegetasjon vokse. Strandenger er vanlig langs fjordene i Finnmark, hvor det vokser både fjellplanter og typiske strandplanter. Disse områdene tiltrekker seg våtmarksfugler, slik som ytterst på Prestøya. Inne i fjordene vokser den karakteristiske fjellbjørkeskogen, og furuskogen i Pasvik henger sammen med den russiske taigaen.

Ønsket vegetasjon langs havneruten

Langs promenaden vil vi ha beplantning med et naturligt uttrykk og stedegen vegetasjon. Vi ønsker diskret vegetasjon som skli naturlig inn med omgivelsene og landskapet i nord og Finnmark.

Vi har latt oss inspirere av Tromsø arktisk-alpine botaniske hage. Vi ønsker beplantning som fungerer på forskjellige årstider, både vintergrønne trær og vegetasjon, og fine planter på bakken som kommer til syne ved snøsmelting. I Kirkenes er klima kaldt og jorden er relativt næringsfattig, som gjør at det er begrenset hva som kan vokse der. Plantene må være hardføre så de overlever vinteren.

Årstidene

På sommeren er det mange arktiske planter og fjellblomster som kan vokse og blomstre langs promenaden,

og fargespekteret går i rosalilla og litt gult. Om høsten blir mange fjellplanter, spesielt lyngbladene, farget røde. Det sterke høstrøde uttrykket vil stå i stil med rødfargen til promenaden og de rustrøde fargene på båtene og skipene langs Havneruten.

Om vinteren blir bakken i Kirkenes heldekket av tett pakket snø, og plantene på bakken er ikke mulig å se. Den hvite rene snøen lyser opp og er vel så fint som planter. Trærne blir da viktig på vinteren, og furu og bjørk er typiske trær i Kirkenes. Furu er viktig på vinteren siden den er vintergrønn. Våren i Kirkenes er kald, som fører til sen smelting og blomstring.



Fig 214 Bilder av stedegne vegetasjonsuttrykk som vi ønsker langs ruten med utgangspunkt i eksisterende vegetasjon i Finnmark

Høst



Bjørk, rypelyng, rypelyng, dvergbjørk, rypebær, dvergbjørk

Vinter



Furu og bjørk

Vår



Krekling, dvergbjørk, moselyng, reinrose uten blomst, rypebær

Sommer



Bergsildre, rypelyng, blålyng, greplyng, snømyrull, kantlyng, greplyng, bjørk, ballblom, reinrose, fjellsmelle, polarvier, polarsoleie, rødsildre

Fig 215: Bilder av vegetasjon som viser variasjon i beplantningsuttrykk gjennom årstidene.

FORBINDELSER

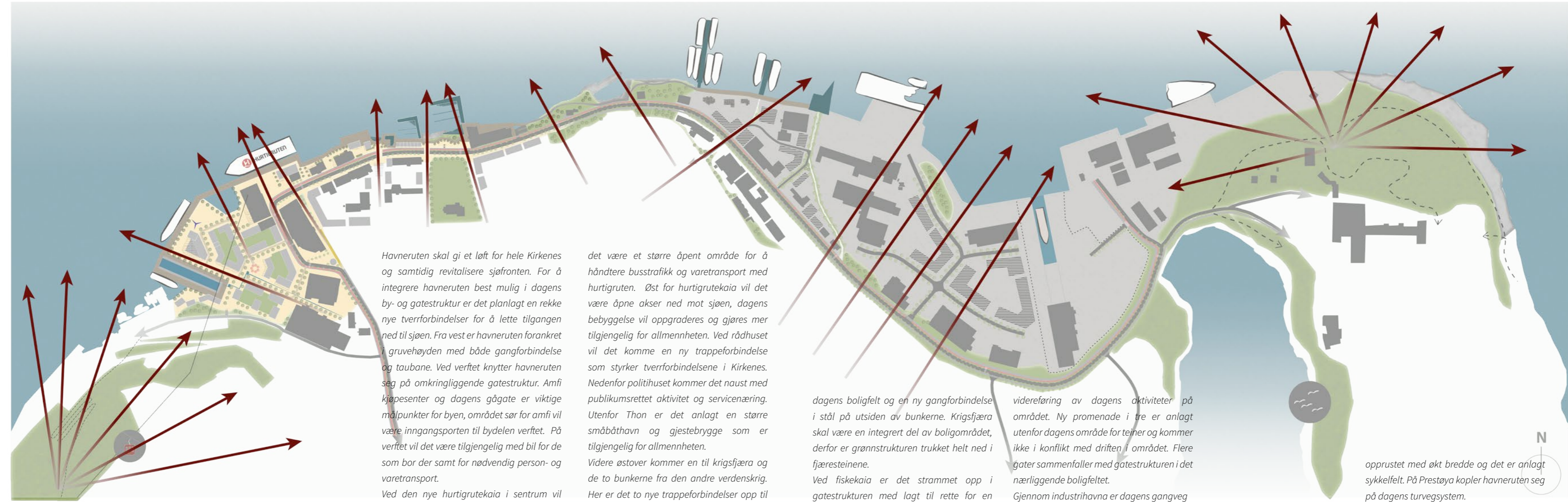
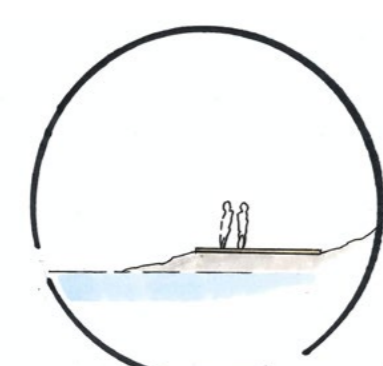


Fig 216: Kartdiagram som illustrerer viktige akser og siktelinjer.



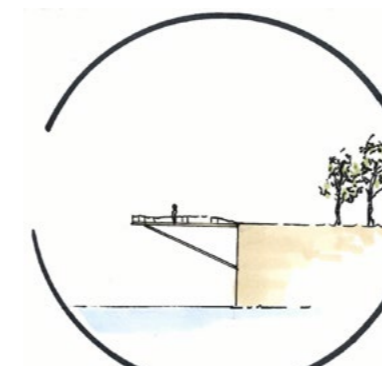
GÅ FORT



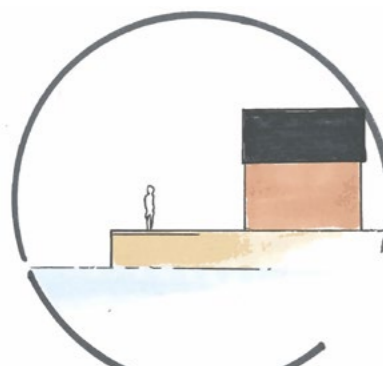
GÅ LANGSVANNET



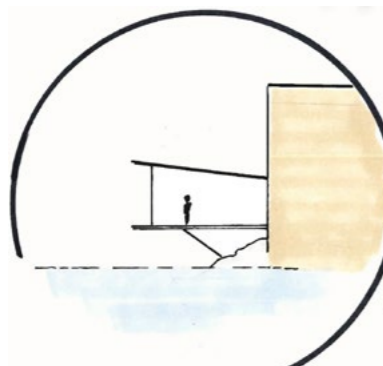
GÅ NÆR VANNET



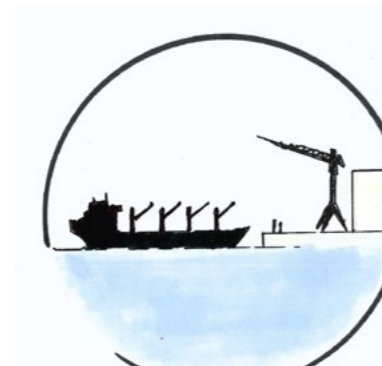
GÅ OVERVANNET



GÅ VED VANNET



GÅ SKJERMET



INDUSTRI



UTSIKT

Bevegelse langs vannet
Fig 217: Disse snittikonene skal illustrere variasjonene i møte med fjorden som en finner langs Havneruten. Hensikten er at de ulike variantene skal skape forskjellige uttrykk og opplevelse av ruten



PRINSIPPSNITT AV GATE

Snittene viser inndelingen gang-, sykkel- og bilveg. Trerekken skiller og avgrensner bilveg fra sykkel- og gangvei. Dette er for å skape en trygghetsfølelse for de myke trafikantene og skjerme dem fra støy da det er mye tungtrafikk på veggen.

På begge sider av veggen er det gang og sykkelveg. På snitt 1 og 2 markerer den rødmalte linjen sykkelvegen. Ved farget dekke markerer en tydelig skillet mellom de ulike trafikantene. Snitt 3 viser samme utsnitt på vintertid. Her ser man at sykkelfeltet blir benyttet som spark-areale.



Fig 218: Snitt av gateløp i Sentrum med tydelig og trygg inndeling av biltrafikk, sykkel/spark og fotgjengere

HVORDAN VI FORSTÅR GATER OG BYROM

Vi skiller byrom fra offentlige rom. Etter vår tolkning er byrommet et offentlig rom som er fysisk avgrenset av bebyggelse eller andre strukturer som er romdannende, som terreng og beplantning. Et byrom gir muligheter til både opphold og bevegelse, og åpner for en variert bruk av rommet. En gate er også et byrom, til forskjell fra veien. Mens veien først og fremst er en transportåre, er gata også en «kommersiell, kulturell og sosial arena», som binder

sammen funksjonene i den omkransende

bebyggelsen som avgrenser gata. (Lillebye 2014, s.10)

Byliv er noe som kjennetegner det gode byrom. Bylivet skapes av mennesker og tiltrekker mennesker. Et levende byrom er et rom som oppfattes som livlig, med varierte

og sammensatte aktiviteter. Rommets størrelse og utforming er tilpasset lokale forhold. «Afgørende er ikke antallet af mennesker, men opplevelsen af, at stedet er befolket og i brug...» (Gehl 2010, s.72) En levende gate eller et levende byrom, hvor mennesker ferdes og oppholder seg, er avhengig av å ha en utforming og tilliggende funksjoner som trekker mennesker. En slik gate har gjerne en miks av kommersielle tilbud og boliger og legger opp til et mangfold av aktiviteter. Av kommersielle tilbud er det gjerne servicertejede funksjoner, butikker og kafeer som kan gi den intensiteten av

mennesker som karakteriserer den levende gata eller det levende byrommet. En gate som oppfattes som levende har også en høy grad av tilgjengelighet, det vil si en tetthet av målpunkter som en beveger seg mellom,

men også et godt tilknyttet gatenett som gjør det enkelt å orientere seg og bevege seg mellom målpunkter. Et annet aspekt ved gata er fremkommeligheten. Fremkommelighet betegner hvor raskt/effektivt ulike trafikantgrupper kan bevege seg fra A til B. De ulike trafikantgruppene har forskjellige behov, og i møtet mellom trafikantgruppene kan gaterommet være gjenstand for konflikter. I tråd med nasjonale målsettinger om reduksjon av klimautslipp er det viktig at fremkommeligheten til gående og syklende gis prioritet i bynære områder. Gjennom prinsipper for universell utforming kan en også lette fremkommeligheten for gående med

spesielle behov. (Lillebye 2014; Gehl 2010) Gate- og byrommet er tredimensjonalt, og belysning, møblering, trær og fasader spiller en viktig rolle for hvordan rommet oppfattes

og hvorvidt rommet inviterer til opphold eller bevegelse for gående. Et inviterende byrom er tilrettelagt for en menneskelig skala. I et slikt byrom kan mennesker se og kommunisere med hverandre, det er aktive fasader i førsteetasjene som gjør det spennende å bevege eller oppholde seg der, og det er tilstrekkelige solforhold. I et inviterende byrom bidrar belysning og et nærvær av mennesker til at det oppleves som trygt å bevege seg i rommet. Rommet er beskyttet mot et ugjestmildt klima. (Lillebye 2014; Gehl 2010)



Fig 219: Byrom i Barcelona, Spania

BYROM I KIRKENES

Havnreuten vil inneholde en rekke ulike romforløp. Fra verftet i øst vil en kunne passere gjennom fem rom i ulike skalaer og dimensjoner. I tillegg vil plassen der hvor dokken ligger være viktig for verftet som sted. Langs vannspeilet vil det være attraktivt å sitte på gode sommerdager, vannspeilet vil være en urban skøytebane vinterstid.

Nord for det nye hotellet ligger plassen hvor den gamle Kimek-krana troner som et ikon for den tidligere industrien i området, krana er også et viktig landemerke i byen. I verftet vil det være rom med ulike funksjoner med ulik attraktivitet. Sør for Amfi-senteret vil det være et rom som er best egnet

for gjennomfart da det er et bindeledd mellom verftet og sentrum. Hurtigrutekaia vil for mange være det første en møter i Kirkenes, den gamle sjømannsklubben vil bli oppgradert til både cafe, restaurant og turistinfo. Plassen kan ellers benyttes til temporære utstillinger for å sikre en variert bruk.

Gjennom akser og tverrforbindelser binder havneruten seg på den eksisterende gatestrukturen i Kirkenes samt Kirkenes torg.



Fig 220: Kartdiagram som viser byrom og forbindelser mellom dem

MØBLERING OG TILGJENGELIGHET FOR ALLE

Det vi ønsker med møbleringen er praktiske, trygge og funksjonelle løsninger, samtidig som designet er viktig. Møbleringen skal være tilpasset alle, med for eksempel armlener og ryggene på benker for de eldre. Det skal være hyppig plasserte sitteplasser, for eldre og dem som er dårlig til fots, slik at de jevnlig kan sette seg ned og hvile. Områder det kan være glatt om vinteren eller ved bratte kanter, skal det monteres gelender å støtte seg på. Møbleringen skal også være tilpasset barn, og det skal oppleves trygt å ta med seg barn på turen. Sjøppelbøtter langs promenaden er også svært viktig og skal plasseres hyppig, slik at promenaden holdes ren og søppelfri.

Områder skal tilpasses rullestolbrukere. På visse områder er bilvegene i brosten, og gangvegen i jevnt beleg. Trappen opp til Gruvehøyden tilfredstiller ikke krav til rullestolbrukere. Det er likevel mulig å benytte taubanen som en mulighet for å komme seg opp på toppen.

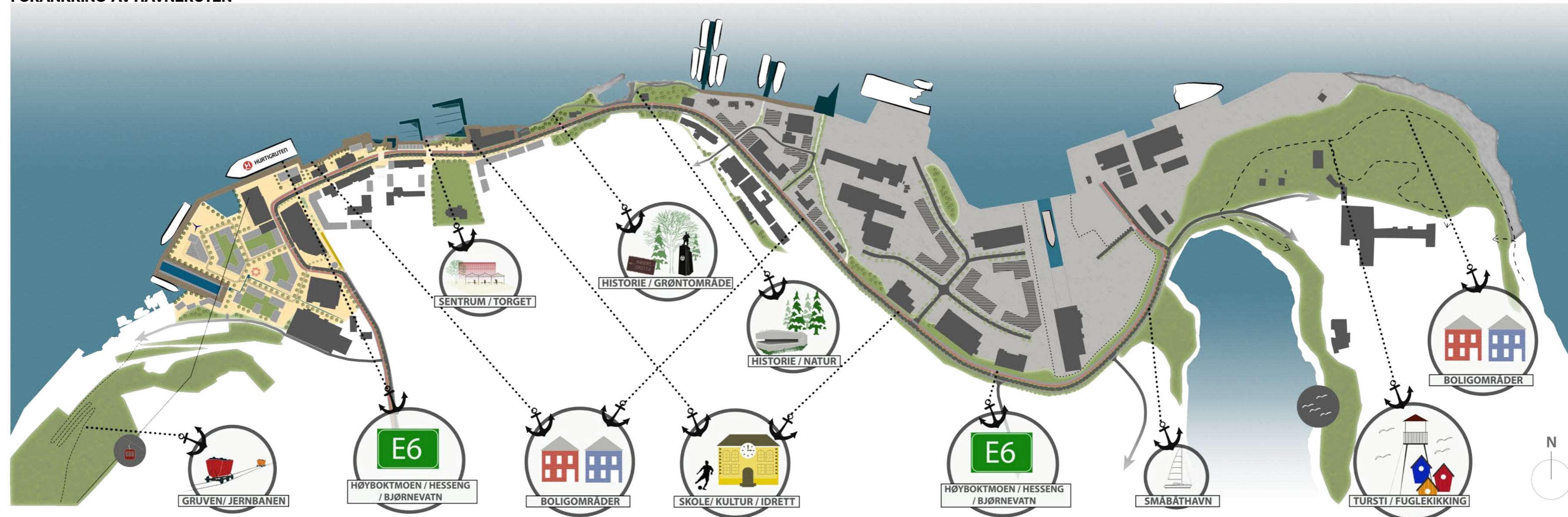
Det er også viktig å ta gjennomgående hensyn til universell utforming med møblement og dimensjoner som oppfyller alle moderne krav og anbefalinger. I tillegg kommer tekstil markering, god og tydelig skilting samt ramper som ikke overskrider 1:20 i sin utforming, så langt det lar seg gjøre. Det skal ikke medføre noen uforholdsmessig byrde i utformingen. Sist men ikke minst skal krav om parkering for forflytningshemmede oppfylles ved at det skal være lett tilgjengelighet til gode og synlige HC-parkeringsplasser.

På visse områder er bilveiene i brosten, og gangveien i jevnt beleg. Da vil bilene måtte dempe farten, men gangveien er jevn og skaper ikke problemer for rullestolbrukere. Noen naturområder og trappen opp til Gruvehøyden er ikke mulig å bruke for rullestolbrukere. De har likevel taubanen som et spennende alternativ for å komme seg opp på toppen.



Fig 221: Eksempelbilde av god møblering langs Havneruten. Aker brygge, Oslo

FORANKRING AV HAVNERUTEN



For at Havneruten skal være tilgjengelig har vi som tidligere nevnt jobbet med å koble ruten til opp mot ferdsselsaker, for videre å forankre ruten til viktige funksjoner og kvaliteter

Fig 222: Kartdiagram som skal illustrere forankringspunktene til Havneruten

innover i byen. Det gjelder blant annet Kirkenes skole, ulike grøntdrag, boligfelt og historiske landemerker. Tiltak vil derfor være å etablere skilt i nærområdet til Havneruten som virkemiddel for orientering.

SKILTING AV HAVNERUTEN



Fig 223: Kartdiagram som viser plassering av skiltene



Fig 224: Illustrasjon som viser plasseringer av grensestolper i en gate



Fig 225: Illustrasjon som viser plasseringer av grensestolper på torget.

GRENSESTOLPER

Utplassering av grensemerker sentralt i Kirkenes skal minne befolkningen og de besøkende på rollen Kirkenes har som grenseby mot Russland. Grensemerkene kan minne om de en finner langs norskegrensen og slik skape nysgjerrighet og undring.

Under festivalen Barents Spektakel i 2011 ble originale grensemerker fra norsk og russisk side benyttet i en installasjon kalt «Borderlines». Her ble grensemerker utplassert i både gågata i Kirkenes samt foran Stortinget i Oslo i den hensikt å få folk til å reflektere over grenser og Norge som en grenseby. (Barentsobserver.com, 2011). Grensemerkene i Kirkenes vil være vegvisere som viser retning og avstand til havneruten fra sentrale punkt i byen.

KONSEPT: SYKKELSPARK I KIRKENES

Sykkelpark er et konsept for Kirkenes, som skal fungere både sommer og vinter. Det er samme konsept som bysykkel, som finnes i Oslo og de fleste andre store byer. Forskjellen er at i Kirkenes byttes sykkelen ut med spark så fort det blir snø på bakken.

Siden Kirkenes er dekket med snø en mye lenger periode enn andre byer i Norge, og snøen er tørr og tett pakket i Kirkenes, er det ekstra gunstig med spark her.

Spark er allerede et populært fremkomstmiddel i Kirkenes, og vi tror derfor sykkelspark vil bli et populært tilbud. Sykkelpark er ment som en enkelt, raskt og billig måte å komme seg fra A til B innenfor Kirkenes sentrum, og et godt alternativ til kollektivtransport eller bilen.

Det skal bli flere sykkelspark-stasjoner spredt langs promenaden og utover Kirkenes. De med sykkelspark-abonnement

kan låne sykkel eller spark innenfor stasjonenes åpningstider, og levere den tilbake på hvilken som helst stasjon, uavhengig av hvilken stasjon den ble hentet fra. Åpningstidene er 06.00-00.00. Prisen for sesongabonnement er 299kr.

Det skal utvikles en app som viser hvor det står stativer og antall ledige sykler/sparker.

Om vinteren skal sykkelstiene holdes snøbelagte, og ikke strøs med salt eller grus, men prepareres slik at snøen blir tett pakket. Dette er for at sykkelstiene skal kunne brukes til spark og sykkelspark-tilbudet om vinteren.



Fig 226: Foto fra befaringsarbeid.

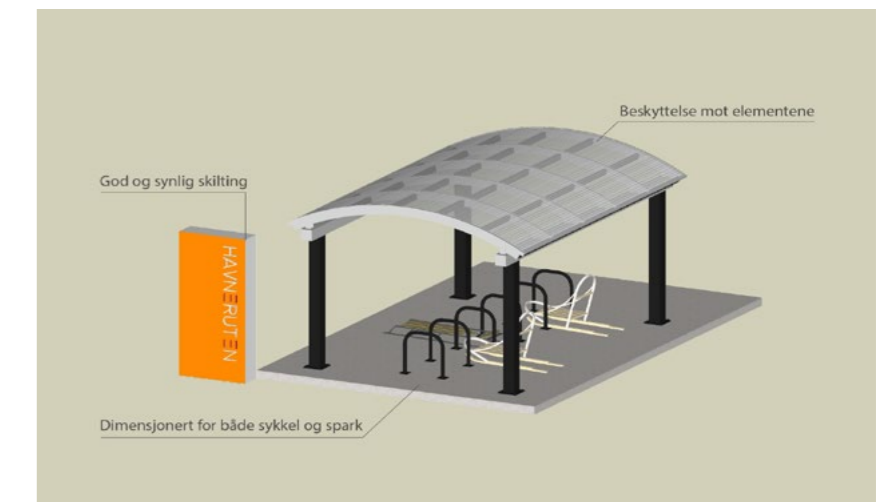


Fig 227: Illustrasjon: konsept for parkering av sykkel og spark med tydelig skilting

SYKKELSPARK

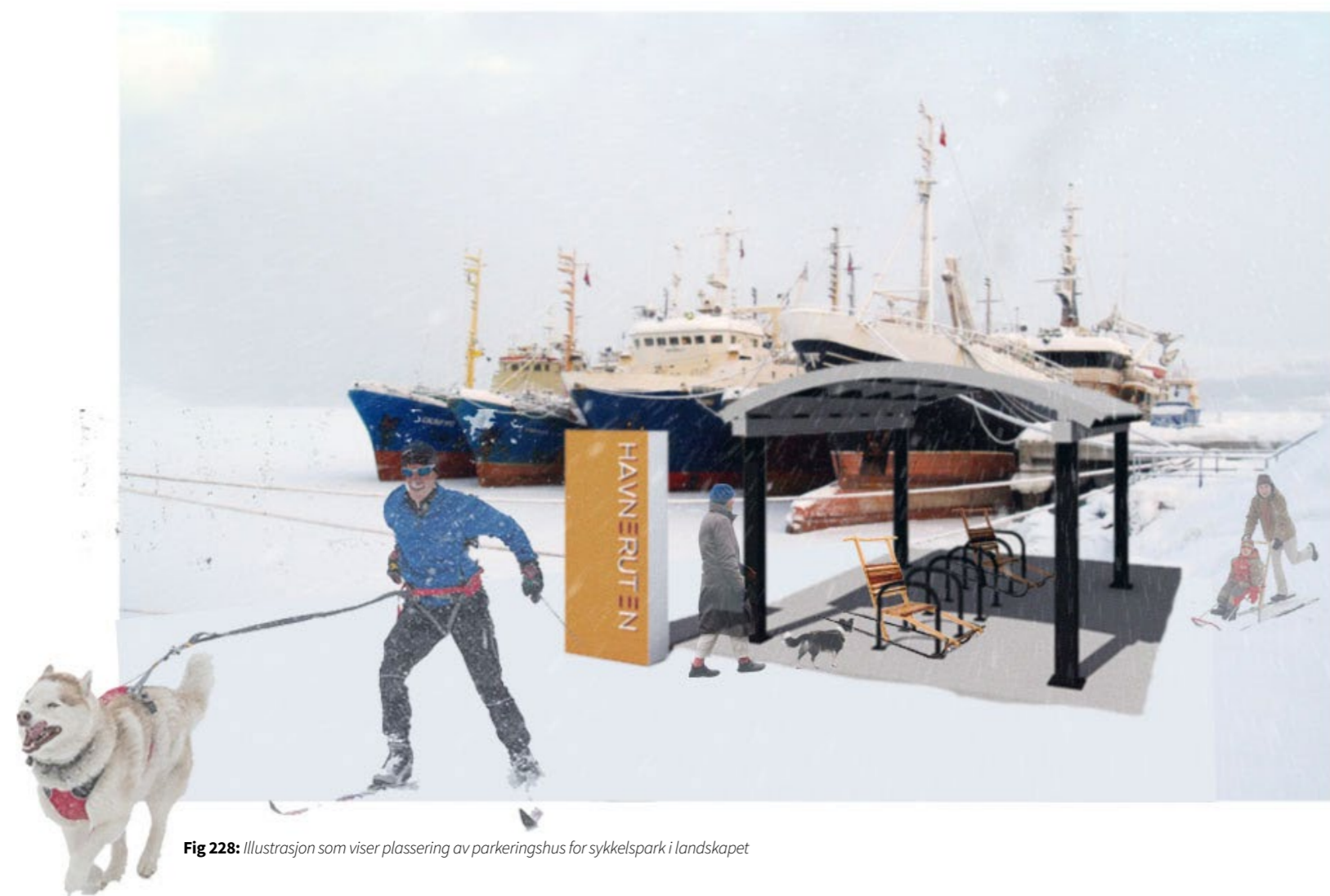


Fig 228: Illustrasjon som viser plassering av parkeringshus for sykkelpark i landskapet

PROSESS



Fig 229: Collage av prosessen

#5 GJENNOMFØRINGS- PRINSIPPER

Følgende kapittel tar for seg prinsipper og strategier for gjennomføring av grepene i konseptplanen.

Vi ser nærmere på mulighetsrommet innenfor de ulike sekvensene og presenterer mulige strategier som kommunen eller andre aktører kan benytte for å sannsynliggjøre gjennomføring av grepene.

GREP OG MULIGHETSROM

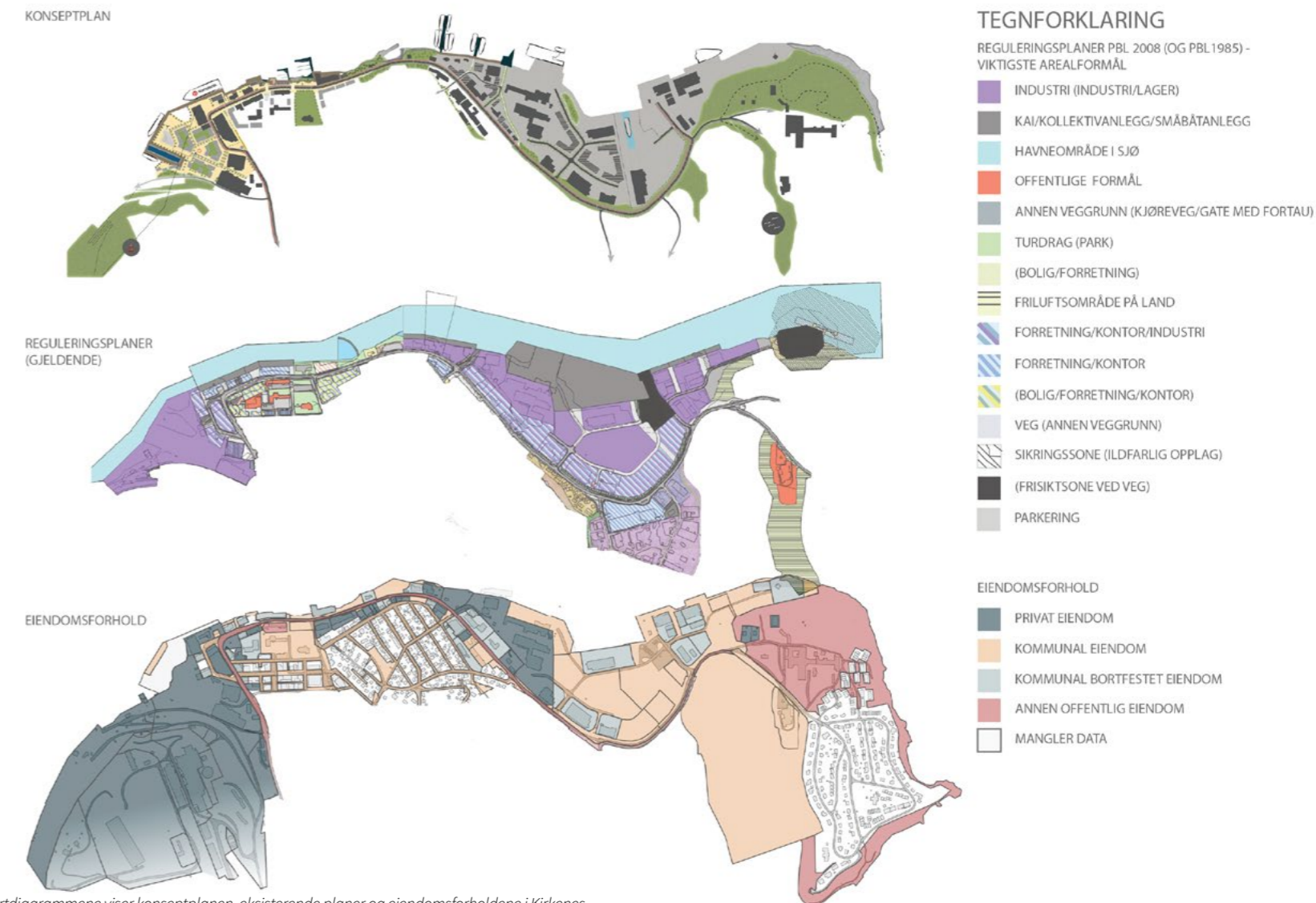


Fig 230: Kartdiagrammene viser konseptplanen, eksisterende planer og eiendomsforholdene i Kirkenes

GREP OG MULIGHETSROM

Konklusjon og betraktninger knyttet til gjennomføring av tiltak i konseptplanen for Kirkenes

Som vist under «Utviklingstrekk» vil utviklingen av Kirkenes avhenge til dels av lokale faktorer, men også av den regionale utviklingen som Kirkenes er en del av. Utviklingsretningen som Kirkenes får i fremtiden vil legge premisser for mulighetsrommet til å realisere tiltakene som er foreslått i konseptplanen. Dersom Kirkenes beveger seg i retning av en middels til høy vekst, vil det bli et større grunnlag for å gjennomføre byutviklingsgrepene som foreslås i konseptplanen, enn dersom Kirkenes ikke oppnår dette. Samtidig vil grepene som foreslås legge noe av grunnlaget for å oppnå den ønskede veksten. Vi ser derfor nærmere på tiltakenes betydning for Kirkenes og gjør oss betraktninger om mulighetsrommet for en gjennomføring av tiltakene. Vi gjør oss også noen betraktninger knyttet til strategier kommunen kan benytte for å jobbe mot gjennomføring av tiltakene.

Hovedgrepenes betydning for byutvikling i Kirkenes

Samlet vil grepene i konseptplanen bygge oppunder Kirkenes som en turistdestinasjon, slik at stedet og kommunen kan oppnå den ønskede næringsveksten. En styrkning av de sjø-nære arealene på Kirkeneshalvøya vil bidra til at kontakten mellom byen og vannet styrkes (der hvor arealbruken tillater dette), og fremhever denne kvaliteten ved byen. Dette er også noe av begrunnelsen for prioriteringen av øst-vest-aksen i Kirkenes, fremfor nord-sør-aksen i Kirkenes. Et slikt hovedgrep styrker forbindelsen mellom Prestøya og sentrum. Gjennom grepene fremheves og styrkes identiteten på stedet, noe som kan bygge oppunder merkevaren Kirkenes, som vil være viktig i forbindelse med utviklingen av Kirkenes som en turistdestinasjon. Kirkenes har både historiske, industrielle og naturmessige særegenheter som løftes frem i de ulike sekvensene. Inndelingen i sekvenser innbyr til variasjon i opplevelser og aktiviteter. Dette vil bidra til at Havneruten får et spennende program fra øst til vest langsmed Kirkenes-halvøya. I de ulike sekvensene er det lagt inn funksjoner og elementer som skaper nye attraksjoner og møteplasser langsmed Havneruten.

Gjennom grepene vil man også bidra til å øke bostedsattraktiviteten, gjennom at sentrum og de andre sekvensene får nye kvaliteter, og gjennom at man legger til rette for en næringsvekst som kan gi nye arbeidsplasser. Tiltakene som er foreslått i sentrumssekvensen vil være et grunnlag for at turistene bruker tid i sentrumsområdet og legger igjen verdier i dette området.

For å få liv i sentrumssekvensen og tilliggende sekvenser er det er særlig viktig å sikre flytting av Hurtigrutekaien og få i gang tiltak som gjør at både turister og beboere ønsker å oppholde seg der. Dette kan bygge oppunder Kirkenes som en destinasjon for turisme og generere arbeidsplassvekst.

Fra et byutviklingsperspektiv som vektlegger fortetting og senterstruktur, i tråd med overordnede føringer og i tråd med attraktivitetsperspektiver, er det hensiktsmessig at utviklingen fortrinnsvis skjer først i de mest sentrumsnære områdene, slik at utviklingen kan styrke den eksisterende senterstrukturen i Kirkenes. I dette perspektivet er det hensiktsmessig at utbyggingsprosjekter (av funksjoner med høy intensitet, boliger) i utkanten av sentrum eller sentrumsområdet utvikles når dagens sentrum er modent for utvidelser, slik at ikke sentrum utkonkurreres av nye områder, og slik at ikke bylivet spres for tynt utover, og en kan sikre at byrommene oppleves som inviterende. Nye funksjoner bør få en høy bruksgrad slik at de oppleves som levende fremfor folketomme. Byen bør være akkurat passe stor for befolkningen og turistene som skal bruke den for at Kirkenes skal være et attraktivt sted å oppholde seg, et sted man vil besøke og et sted man vil bo.

Mulighetsrom for utvikling i de forskjellige sekvensene – eiendomsforhold, planmessige forutsetninger og eksisterende bruk – og noen betraktninger rundt investeringspotensialet I praksis vil det være mange forhold som styrer hvor utviklingen vil skje i Kirkenes. Mulighetsrommet for utvikling formes blant annet av eiendomsforholdene på stedet, de planmessige forutsetningene og eksisterende bruk. Vi ser derfor på hvordan disse forholdene gjør seg gjeldende langsmed Havneruten i de ulike sekvensene. Vi introduserer noen betraktninger rundt investeringspotensialet i de ulike sekvensene, men går ikke inn i detaljene knyttet til finansiering eller kostnader, til dette er områdeavgrensningen for omfattende. En omfattende stedsutvikling slik konseptplanen foreslår vil måtte realiseres i et langsiktig tidsperspektiv, det vil derfor også være mange usikkerhetsmomenter knyttet til hvordan disse forholdene utvikler seg i fremtiden og hvor lang tid det vil ta å gjennomføre grepene. I lys av disse momentene har vi også valgt bort det å se nærmere på tomteverdier eller kvadratmeterpriser for bolig- eller næringsformål. Målet med denne delen er å gi et overblikk

over mulighetsrommet for realisering av tiltak innenfor de ulike sekvensene.

Gruvehøyden

Gruvehøyden er, i kommuneplanen, regulert til arealformål «havn» og «industri». Store deler av Gruvehøyden består av industri-, lager- og transportanlegg tilknyttet gruvedriften, som for tiden ikke er i drift. Det er private aktører som eier Gruvehøyden, og det vil reelt sett være disse aktørene eller andre private aktører som vil være de som realiserer grepene i konseptplanen. (Tschudi Kirkenes AS eier alle tomtene som er direkte berørt av konseptplanen). Av tiltak innenfor sekvensen foreslås: opparbeiding av sti og utkikkspunkt, taubane og tilhørende konstruksjoner, med mulighet for etablering av servicerettet næring, til eksempel restaurant eller kafé. Gjennomføring av grepene vil kreve omregulering av området. Tschudi har nylig kjøpt konkursboet etter nedleggelsen av gruvedriften, og det er sannsynlighet for at gruvedriften startes opp igjen når jernmalmpriene stiger. (Storholm og Finne 2016) Tiltakene som foreslås i konseptplanen vil være i konflikt med virksomheten knyttet til utskipping av gruvedriftens råvarer i området, og det er derfor mer sannsynlig at de kan være aktuelle på lang sikt.

Det kan være et mulighetsrom for realisering av tiltakene når gruveområdet en dag i fremtiden er tomt for malmressurser, og/eller om det blir lønnsomt å endre arealbruken i området, enten gjennom salg til andre aktører eller gjennom at grunneier igangsetter dette selv. Utbygging av en taubane med tilhørende restaurant vil være en investering som potensielt kan gi positive økonomiske ringvirkninger for reiselivsnæringen i Kirkenes, både direkte og indirekte. I Loen i Stryn satses det offensivt på utvikling av turismerettet infrastruktur. Der har man fått til finansiering av en ny taubane fra 0 til 1000 meters høyde gjennom opprettelse av et aksjeselskap og innhenting av aksjonærer, blant annet fra reiselivsnæringen, andre private aktører og kommunale og offentlige aktører. Prosjektet er i dag i byggefasen og vil være ferdigstilt i 2016. Et slikt prosjekt i Kirkenes vil være noe mindre omfattende, fordi det er betraktelig mindre høydeforskjeller fra Verftet til Gruvehøyden. Det kan være et mulighetsrom for gjennomføring av tiltakene på Gruvehøyden i Kirkenes etter en slik modell, på sikt, avhengig av hvordan Kirkenes utvikler seg som en turistdestinasjon. For at det skal være gjennomførbart i Kirkenes må stedet utvikles som turistdestinasjon slik at et slikt prosjekt kan

bli lønnsomt. (Felde 2016; Langset 2015)

Verftet

Området som omfattes i sekvensen er i dag regulert til primært industri, og forretning/kontor etter den gamle plan- og bygningsloven. Store deler av området disponeres i dag av KIMEK, som også er grunneier. Deler av kaien er i kommunalt eierskap, og enkelte eiendommer nord i sekvensen er det andre private aktører som eier. Det er noe uklarhet rundt eiendomsforholdene for deler av området, på grunn av mangler i matrikkel og grunnbok. En utbygging i tråd med konseptplanen vil kreve en omregulering av området. Av tiltak innenfor sekvensen foreslås: flytting av dagens verftfunksjon (KIMEK), utvikling av en ny bydel med bolig- og næringsfunksjoner med en høy grad av funksjonsblanding, offentlige områder med blågrønne strukturer, utbygging av en taubane med tilhørende konstruksjoner. Tiltakene som foreslås i konseptplanen kan være aktuelle å realisere på sikt. Området besittes av næringsaktører og bør derfor være mulig å transformere når en alternativ arealbruk blir økonomisk lønnsom for aktørene. KIMEK, som eier den største tomtten innenfor området, har uttrykt et ønske om å flytte virksomheten ut av sentrum.

Når det gjelder tiltakene innenfor Verftet er det mange avhengighetsfaktorer. En utbygging vil blant annet avhenge av hvordan befolkningsveksten utvikler seg i Kirkenes. Befolkningsveksten setter rammene for det årlige boligbehovet, som vil ha betydning for tidsperspektivet ved utviklingen av området. Boligprisene (kvadratmeterprisene) og tomteprisene vil også ha en betydning, ved at de setter rammene for hva som er økonomisk lønnsomt å utvikle for en eiendomsutvikler. Dette vil også sette noe av handlingsrommet for gjennomføringen av tiltak knyttet til offentlige rom. Uavhengig av tidsrammene som de ulike utviklingsretningene vil sette, vil det være naturlig å utvikle området med forskjellige byggetrinn, hvor større investeringer i infrastrukturtiltak gjøres over tid. Når det gjelder utvikling av en taubane som går fra Verftet og til Gruvehøyden, vil gjennomføringen som nevnt avhenge av forhold ved Gruvehøyden, og av utviklingen av Kirkenes som en turistdestinasjon. Mulighetsrommet for å utvikle Verftet i tråd med konseptplanen er potensielt stort, for de fleste tiltakene, gitt at Kirkenes beveger seg i retning av middels til høy befolkningsvekst, og

det oppstår et behov for nye boliger og næringslokaler i sentrumsområdet. Når det gjelder tiltak knyttet til de offentlige rommene innenfor området vil gjennomførbarheten avhenge av inntjeningspotensialet og lønnsomheten i de enkelte prosjektene. I en utvikling av området må man derfor hensynta dette, og kommunen bør vurdere det handlingsrommet ved forhandlinger om reguleringsplan for området. Gjennomføringen av den foreslåtte taubanen må vurderes i tråd med utviklingen i den andre sekvensen, og er kanskje mer aktuelt på lengre sikt enn de øvrige tiltakene innenfor Verftet.

Sentrum

Sentrumsområdet er i dag regulert til sentrumsformål og friområde/grøntareal. En gjennomføring i tråd med konseptplanen vil kreve en omregulering av deler av området. I sentrumsområdet er det blandede eiendomsforhold. Mange av tomtene hvor det er foreslått tiltak er det kommunen som eier. Noen av disse tomtene er bortfestet til andre aktører, noe som kan være en brems mot en videre utvikling, ettersom aktørene har mindre å tjene på en endring. Av tiltak innenfor sekvensen foreslås: relokalisering av Hurtigruta til kaiområde i sentrumssekvensen, med utvikling av et nytt torg og et terminalbygg for Hurtigruten. Det foreslås en opprustning av havneområdene, og en rekke tiltak i forbindelse med vei- og gatenettet i sekvensen. Det foreslås også utvidelse av den eksisterende grøntstrukturen og opprettelse av nye forbindelser mot havneområdet. Samtidig er det foreslått fortetting og riving av enkelte bygg, som enkelte brakker som er plassert ved det nye gruvetorget. I forbindelse med opprustningen av havneområdene er det også foreslått utvikling av to småbåthavner, i tilknytning til de offentlige områdene rundt Thon-hotellet. Kommunen har selv regulert inn en småbåthavn øst for Thon-hotellet. En plassering nærmere dagens sentrum kan ytterligere styrke senterstrukturen og bidra til liv og aktivitet i dette området. Sjømannsklubben, som er i kommunalt eierskap, er i dag nedlagt, noe som gjør at dette bygget enklere kan få en ny funksjon. For bygg som er foreslått revet vil en måtte kjøpe ut eieraktørene.

Mulighetsrommet for sentrumssekvensen er blandet. For enkelte av tiltakene, som tiltak i forbindelse med dagens E6, er det satt av offentlige penger til opprustning, noe som muliggjør endring innenfor en relativt kort tidsramme. Tiltakene i forbindelse med E6 går gjennom flere sekvenser. Når det gjelder mulighetsrommet for de andre tiltakene, vil det avhenge av hvorvidt man får med seg aktørene i sentrum på å investere i opprustning og tiltak. Indirekte kan tiltakene ha positive økonomiske ringvirkninger for aktørene, gjennom at sentrum blir mer attraktivt å oppholde seg i for turister og beboere og en derfor får en større inntjening enn ellers. Midlertidige tiltak kan her være aktiviserende for endringsprosessene.

Krigsfjæra

Når det gjelder denne sekvensen, er størstedelen av området i dag regulert til turdrag/grøntareal. En vil allikevel måtte omregulere området. Tiltakene som foreslås gjennom konseptplanen er: opparbeiding av grøntstruktur og gangforbindelser, omdanning av bolig på toppen av en av bunkersene til et museum, nye koblinger mellom E6 og Sjøgata. For denne sekvensen er det et blandet mulighetsrom. Kommunen eier mesteparten av grunnen, men mangler midler til å gjennomføre tiltak. En strategi for å kunne finansiere tiltak kan være at kommunen inngår et samarbeid med et offentlig eller privat museum/museumsstiftelse som kan bidra med finansiering mot opprettelse av et nytt museum og overføring av eiendom eller rett til en gunstig festeavtale. Dette vil avhenge av om det er en interesse for et slikt tiltak og nødvendige midler blant aktuelle samarbeidspartnere, samt markedet for museumsfunksjoner i Kirkenes. Et annet aspekt er bruksfunksjonen i dag og eiendomsforholdene. Ved omdanning av bolig til museum er man avhengig at festeaktørene er endringsvillige. Den samme problematikken kan gjøre seg gjeldende for opprettelse av forbindelser mellom E6 og Sjøgata. Det vil derfor by på utfordringer å gjennomføre tiltakene i tråd med konseptplanen, og mulighetsrommet for gjennomføring innenfor sekvensen er begrenset. Det kan allikevel gjennomføres enkle, brukerstyrte midlertidige tiltak på de kommunalt eide tomtene innenfor sekvensen, for å skape liv og aktivitet og danne grunnlaget for en forenklet havnepromenade. Mulighetsrommet for gjennomføring vil, på de kommunale tomtene, avhenge av kommunens økonomiske stilling, eller hvorvidt kommunen klarer å hente inn bidrag fra andre aktører i området. Som sentrumstiltakene, kan også tiltakene i denne sekvensen få indirekte positive ringvirkninger for næringslivet.

Fiskekaia

Denne sekvensen benyttes i dag til industri-, havne- og forretningsfunksjoner og er regulert til industri- og havneformål. Kaiområdet benyttes av fiskebåter og til lagring og oppbevaring av utstyr. Innenfor denne sekvensen er det foreslått: opprettelse av en enkel gangsone langsmed kaifronten, opprettelse av gangvei/sti og noe grøntstruktur, forlengelse av bilvei, opprettelse av et utkikkspunkt. Det legges også opp til at området kan fortettes med nærings- og forretningsfunksjoner, i tråd med eksisterende bruk. Når det gjelder eiendomsforhold er det private aktører som besitter området. En gjennomføring av tiltakene vil basere seg på hvorvidt aktørene har noe å tjene på å investere i tiltakene. For næringsaktører rettet mot handel vil det være fordelaktig at det trekkes potensielle kunder til området og skapes aktivitet. Det kan være aktuelt med midlertidige aktiviteter i området mot sjøfronten som kan aktivisere området og gi en ny opplevelse av sjøfronten og sånn sett bidra til at flere benytter området. En utfordring kan likevel være møtet mellom eksisterende bruk og nye aktiviteter, spesielt mot kaifronten hvor det i dag er mye aktivitet knyttet til fiskevirksomhet. Dersom det skal gjennomføres midlertidige tiltak for å aktivisere strekningen, må det skje på grunneieraktørenes premisser, og det vil være mest naturlig med mindre omfattende tiltak som ikke hindrer dagens bruk, som eksempelvis arrangementer på området eller svært enkle opparbeidinger og installasjoner som ikke danner barrierer for dagens bruk. Mulighetsrommet for å gjennomføre tiltakene som er foreslått i konseptplanen er svært avhengig av aktørenes velvillighet og vurdering av potensialet for positive ringvirkninger som kan følge av gjennomføring av tiltakene.

Industrihavna

Denne sekvensen benyttes i dag til industri-, havne og forretningsfunksjoner og er regulert til disse formålene. Deler av kaiområdet disponeres av Hurtigruten som er foreslått flyttet til sentrumssekvensen, i tråd med kommunens ønsker. Dette vil åpne for at andre aktører kan benytte kaiområdet, og lette noe av presset på kaiområdene som gjør seg gjeldende (Akvaplan Niva 2015). I denne sekvensen foreslår konseptplanen: relokalisering av KIMEK til denne sekvensen, tilkobling mot sjøen for gående, mindre tiltak i forbindelse med veiforbindelser og fortetting i tråd med dagens funksjoner med mulighet for nye funksjoner dersom behovene i Kirkenes endres over tid. Innenfor denne sekvensen er det primært kommunen som er grunneier, med store arealer inkludert mulige kai-arealer som kan

være egnet for KIMEK. Her har kommunen mulighet til å selge grunnen og sånn sett få inn midler som kan bidra til å finansiere øvrige tiltak i andre sekvenser. Mulighetsrommet for gjennomføring innenfor denne sekvensen er stor, men vil avhenge av om kommunen klarer å tiltrekke ønskede næringsaktører som KIMEK til området. En risiko er at KIMEK flytter sin virksomhet til en av de nye havnene som etableres utenfor Kirkeneshalvøya. Dersom dette skulle skje, vil området allikevel kunne benyttes til andre formål som fyller behovene i Kirkenes, eller av andre aktører som ønsker å etablere seg med en mer sentrumsnær lokalisering og med havnearealer og bakarealer for mellomlagring, distribusjon og transport.

Fauna

Innenfor sekvensen er det i dag et sykehus som skal flytte sin virksomhet. Store deler av området benyttes som friluftsområde. Området er regulert etter disse formålene. Innenfor denne sekvensen er det foreslått: mindre tiltak i forbindelse med nytt utkikkspunkt og opprettelse av et tårn for fuglekikking og enkelte nye stier som kan koble sammen disse. Disse tiltakene er tenkt som attraksjoner både for turister og for beboere lokalt. Det er også foreslått en ombygging av sykehuset til høyskole. Det er i dag planer om å flytte sykehuset og denne tomten vil da kunne benyttes til et annet formål. Det vil være opptil andre aktører enn kommunen å etablere en høyskole på den gamle sykehustomta. Kommunen kan allikevel jobbe strategisk mot en etablering av en slik funksjon. Når det gjelder eiendomsforhold er det kommunal og annen offentlig grunn som er berørt av tiltakene. En gjennomføring av tiltakene vil kreve noe omreguleringer –av området. Når det gjelder investeringspotensialet er det enkelte utfordringer. De mindre tiltakene og utbygging av et fuglekikketårn er ikke direkte lønnsomme tiltak, men indirekte kan de være lønnsomme i form av at de bygger oppunder Kirkenes som turistdestinasjon med et variert tilbud av opplevelser og attraksjoner, og slik får økonomiske ringvirkninger for næringslivet i Kirkenes. En strategi for gjennomføring av disse tiltakene kan være at kommunen forsøker å få på plass midler fra reiselivsaktører og offentlige instanser som kan støtte et slikt prosjekt, eller at dette gjennomføres som en del av etablering av en høyskole på den gamle sykehustomta.

Når det gjelder tidsaspektet ved utvikling av Kirkenes er det for mange usikkerhetsmomenter til å kunne sette konkrete tidsrammer for gjennomføring. En gjennomføring vil som nevnt avhenge av befolkningsutviklingen og næringsutviklingen i Kirkenes, samt mulighetsrommet

VIRKEMIDLER OG STRATEGIER

i de ulike sekvensene, og av enkeltaktører i Kirkenes. Vi ser for oss at gjennomførbarheten vil øke om befolkningsveksten følger de høyere prognosene til SSB. Det blir derfor viktig at kommunen benytter strategier som kan lette gjennomføringen av tiltak og få ballen til å rulle i Kirkenes.

Virkemidler og strategier – anbefalinger

I denne delen gir vi noen betraktninger rundt virkemidler og strategier som kan benyttes for å lette eller sannsynliggjøre gjennomføringen av tiltak etter konseptplanen. Vi har valgt bort å se nærmere på de mer etablerte verktøyene i planleggingen som rekkefølgekrav i reguleringsplaner, utbyggingsavtaler og virkemidler knyttet til eiendomsforhold, og holder et blikk på noen virkemidler og strategier som kommunen kan benytte. Bakgrunnen for dette valget er å kunne komme med anbefalinger til bruk av virkemidler som kanskje ikke er like etablerte i kommunen, og som kan være effektfulle. Vi går nærmere inn på midlertidighet som metode og verktøy.

Den regionale og til dels lokale utviklingen er ikke i kommunens hender, men gjennom lokale grep kan kommunen mer aktivt tilrettelegge for en ønsket utvikling. For at kommunen skal nå sine mål om vekst er det derfor viktig at kommunen jobber for å realisere de sentrale grepene som kan skape grunnlaget for en fremtidig vekst. I tråd med behovene i sentrum og ønsket om å satse på turismerettet næring, er det derfor essensielt å jobbe for realisering av tiltak som styrker de sentrumsnære områdene, slik at man både kan oppnå en høyere attraktivitet for besøkende og næringslivet knyttet til turisme, og for beboere. Kommunen bør også aktivt bruke sine virkemidler og nettverk for å jobbe for en etablering av en teknisk høyskole eller lignende funksjon som kan ta i bruk den gamle sykehustomta. Dette kan generere både nye arbeidsplasser og bidra til en befolkningsvekst på stedet.

En utfordring med gjennomføringen av mange av tiltakene knytter seg til tiltakenes investeringspotensiale. Mange av tiltakene vil ha indirekte positive ringvirkninger, men vil ikke være direkte inntektskilder, eller de kan være vanskelige å gjennomføre av én aktør. Man bør derfor vurdere å organisere et eget aksjeselskap som inkluderer reiselivsaktører lokalt og andre som har interesse av en stedsutvikling i Kirkenes, etter inspirasjon fra Loen. Slik kan man hente inn midler til å finansiere noen av tiltakene i konseptplanen. En gjennomføring av

tiltak etter en slik modell og for øvrig vil i stor grad avhenge av grunneieraktørenes interesser og velvilje, og en er avhengig av å få til samarbeid med disse aktørene. En bør også vurdere nærmere om det kan legges inn funksjoner som kan være mer inntektsskapende innenfor sekvensene med lavere investeringspotensialet, i tråd med kompetansen og mulighetene ved det lokale næringslivet.

Enkelte av tiltakene kan være en form for strakstiltak, som kommunen eller andre aktører bør prioritere å få gjennomført tidlig i en stedsutviklingsprosess i Kirkenes. Et strakstiltak som kommunen burde prioritere er flytting av Hurtigrutekaien til sentrum, slik at turistene knyttes opp mot sentrumsområdet og kan bidra til verdiskapning der og skape liv i sentrumsområdet som kan ha positive ringvirkninger lokalt. Det er også mindre omfattende virkemidler i form av mer eller mindre fysiske grep, som en kan benytte for å tiltrekke og skape aktivitet og heve verdien på områdene for å bygge oppunder endringsprosessene (Jørgensen 2011). Gjennom bruk av enkle virkemidler som maling av strekninger langs havneruten og skilting på området, kan kommunen markere fremtidig havnerute og innby til bruk av strekningen. Dette kan være en gradvis prosess hvor kommunen etablerer samarbeid med grunneiere og andre aktører langsmed havneruten, for at slike tiltak kan gjennomføres. Gjennom fysiske installasjoner plassert langsmed fremtidig viktige målpunkter i sekvensene kan strekningene aktiviseres, og en kan igangsette og vise endringsprosessene i Kirkenes. Gjennom utviklingen av Havnepromenaden i Oslo har man benyttet en slik strategi. I Oslo benytter man oransje containere for å markere og synliggjøre havnepromenaden, og gi informasjon om utviklingen i fortid, fremtid og nåtid for områdene. (Braaten 2015) Inspirert av Oslos oransje containere har vi utformet pillarer for Havneruten, som plasseres langsmed strategiske punkter ved Havneruten. Dette vil være en gradvis prosess som må skje i samarbeid med grunneiere og aktørene innenfor de enkelte områdene. Som strakstiltak kan kommunen også benytte midlertidige aktiviteter som synliggjør endringsprosessene og engasjerer lokalbefolkningen. Dette vil kunne bygge oppunder et særpreg i sentrum og styrke opplevelsen av stedet for beboere og besøkende.

Midlertidige aktiviteter kan bidra til å skape aktivitet, høyne tomte- og eiendomsverdier og generere videre utvikling (Jørgensen 2011). Kommunen bør derfor ha en fasilitator-rolle

for midlertidige aktiviteter i Kirkenes, hvor kommunen aktivt legger til rette for midlertidige aktiviteter på kommunal grunn, og jobber for å få til samarbeid om midlertidige aktiviteter med grunneiere innenfor områder hvor det er muligheter for å aktivisere havneområdene og åpne opp for en mer variert bruk. Vi ser derfor nærmere på midlertidighet som verktøy og foreslår for kommunen og andre aktører å bruke dette aktivt som strategi.

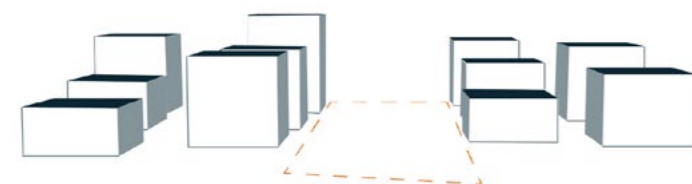
Strategi og metode for midlertidige aktiviteter

Denne delen omhandler strategi og metode for midlertidighet i byutviklingen. Først introduseres ulike metoder for midlertidighet, og viktige momenter som inngår ved bruken av midlertidige tiltak. Dernest introduseres noen veiledende prinsipper for midlertidige aktiviteter i Kirkenes, og tiltak som både er midlertidige og permanente, i form av tårnkonstruksjoner.

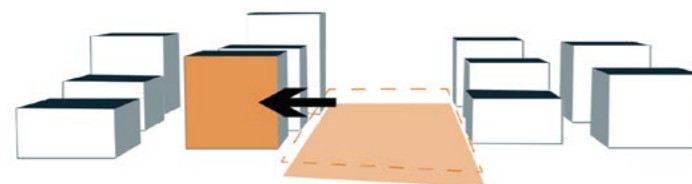
For å skape liv og aktivitet, og å bygge opp en ny stedsidentitet kan midlertidige tiltak være egnet, de kan være effektive brobyggere mellom det gamle og det nye i byutviklingen. (Jørgensen 2011) En stedsutvikling i Kirkenes vil skje over tid, og ved å benytte midlertidige tiltak kan man: synliggjøre og skape tilhørighet til endringsprosessene, skape aktivitet i områder langsmed sjøfronten og ved sentrum som legger grunnlaget for ny utvikling, og få frem ideer og innspill fra lokalbefolkningen. De midlertidige tiltakene kan også øke verdien av området, og slik være en generator for eiendomsutvikling og transformasjon. (Jørgensen 2011; Statsbygg 2011)

En skiller mellom ulike midlertidige tiltak etter hvilken rolle og betydning de får for utviklingen av et område (se figur). Det er viktig å være bevisst på hvilken rolle ulike aktiviteter kan ha, og ha klare målsettinger med hva man vil oppnå med dem. De midlertidige aktivitetene må tilpasses det enkelte området og hva som er behovene der. Mange av grepene i konseptplanen vil ligge langt frem i tid. For Kirkenes er det behov for midlertidige tiltak og strakstiltak som kan skape grunnlaget for en endring i tråd med de ønskene og behovene som kommunen har, og som en strategi for en gradvis realisering av tiltakene i konseptplanen. De midlertidige aktivitetene bør gjøre områdene mer attraktive for endring og bidra til å fremvise de endringsprosessene som foregår, for at beboere

Metoder for midlertidig bruk



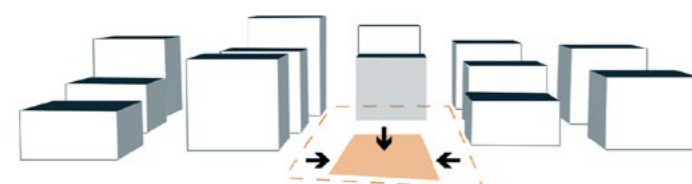
Stand in/interim: den midlertidige bruken er et innslag mellom det gamle og det nye, uten betydning for fremtidig bruk



Impuls: det midlertidige tiltaket legger basis for mer permanent bruk i området

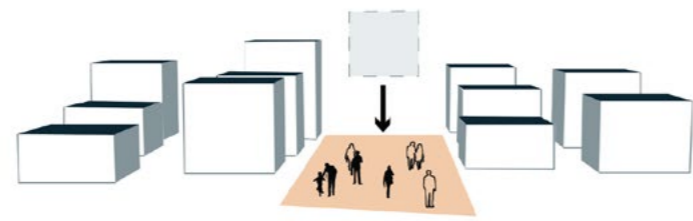


Konsolidering: det midlertidige tiltaket blir et permanent innslag i bymiljøet

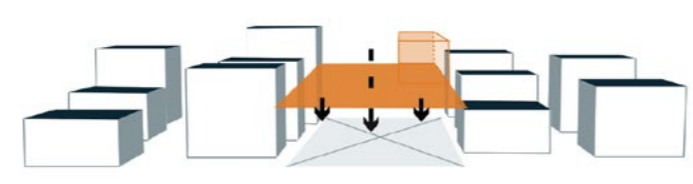


Sameksistens: det midlertidige tiltaket fortsetter i en mindre størrelse etter at det nye, permanente innslaget er på plass

Fig 231: Diagram som viser hvordan midlertidighet kan ha ulike funksjoner i overgangen mellom nytt og gammelt



Parasitt: det midlertidige tiltaket plasserer seg der hvor det allerede er aktivitet



Subversjon/undergravelse: det midlertidige tiltaket besetter området og avbryter og endrer den eksisterende funksjonen



Pionér: det midlertidige tiltaket etablerer den første urbane bruk på stedet og legger premisser for hvordan området kan bli

Kilde: Jørgensen (2011), refererer viderer til Larsen (2007) og Hausenberg (2008)

og besøkende skal ta i bruk Havneruten og for å lette gjennomføringen av grepene i konseptplanen. Det er derfor viktig å velge tiltak som kan markere Havneruten og bidra til at beboere og besøkere oppfatter endringsprosessene og kan ta i bruk Havneruten underveis i utviklingen. Det er også hensiktsmessig at det legges til rette for medvirkning gjennom

de midlertidige aktivitetene, slik at beboere får eierskap til prosessene og kan bidra med verdifull input. En slik programmering kan også gi rom for nye impulser i Kirkenes som kan videreutvikles og inngå i næringslivet eller bli en etablert del av omgivelsene. For at medvirkningen skal være reell, bør i alle fall noen av de midlertidige aktivitetene være mer brukerstyrte. Dette kan typisk egne seg på kommunal grunn der hvor det er mer åpent hvordan området skal utnyttes i fremtiden. I en slik kontekst kan de midlertidige aktivitetene være en måte å prøve ut nye funksjoner eller aktiviteter og danne grunnlaget for en mer permanent bruk i fremtiden. (Jørgensen 2011; Statsbygg 2011)

Av de ulike metodene vil det være aktuelt å benytte et repertoar av tilnærminger, tilpasset det enkelte området den midlertidige aktiviteten skal skje. For noen områder vil det være mer aktuelt med arrangementer enn med fysiske installasjoner, fordi det siste kan komme i konflikt med eksisterende bruk. Andre steder kan fysiske installasjoner være en viktig midlertidig aktivitet som kan trekke folk til området og synliggjøre endringer og muligheter for bruk.

Det er også noen fallgruver ved bruk av midlertidige tiltak. De midlertidige tiltakene kan skape urealistiske forventninger om fremtidig bruk i området. For å unngå dette er det viktig med klar og tydelig kommunikasjon hvor man gjøres bevisst på hvilken rolle tiltaket skal ha og hvor lenge det skal vare. (Statsbygg 2011)

Hva med det juridiske?

Når en planlegger for midlertidige aktiviteter er det viktig å ha et overblikk over hvilke regler som gjelder. En skiller mellom ulike midlertidige aktiviteter. Midlertidige aktiviteter som regnes som tiltak må følge plan- og bygningslovens bestemmelser. En midlertidig aktivitet er et tiltak i lovens forstand når: det oppføres, rives eller gjøres endringer (herunder fasadeendringer) på bygninger, konstruksjoner eller anlegg. Det regnes også som tiltak dersom bygninger, konstruksjoner eller anlegg får en endret bruk, eller når man

gjør terrenginngrep i området. Dersom aktiviteten strider mot gjeldende hensynssoner, planbestemmelser og arealformål for området, er den også å regne som et tiltak i lovens forstand. (Jørgensen 2011; Plan- og bygningsloven) Plan- og bygningsloven § 30-5 åpner for at tiltak kan gjennomføres når de ikke er til vesentlig

ulempe for omgivelsene, og når midlertidige bygninger, konstruksjoner og anlegg ikke hindrer allmenn ferdsel i området. Her vil det være en skjønsmessig vurdering av tiltakets konsekvenser. Dersom det midlertidige tiltaket er til ulempe for gjennomføring av gjeldende arealplan vil det heller ikke være tillatt, det skal dog mye til for at dette aktualiseres. Det er tillatt med midlertidige tiltak i strandsonen. (Jørgensen 2011; Lovdata) Dersom tiltaket ikke er tillatt etter Plan- og bygningsloven kan kommunen dispensere fra bestemmelsen. De midlertidige tiltakene må forholde seg til regler om brannkrav, tilgjengelighet osv. (Jørgensen 2011; Plan- og bygningsloven)

Mange midlertidige tiltak er søknadspliktige. De midlertidige tiltakene som er søknadspliktige er: plassering av midlertidige konstruksjoner, bygninger eller anlegg. Enkelte mindre tiltak er fritatt fra søknadsplikt, som mindre tiltak utendørs. Dette er presisert nærmere i byggesaksforskriften. (Jørgensen 2011; Byggesaksforskriften)

Sør-Varanger kommune og andre aktører har derfor et større mulighetsrom til gjennomføring av midlertidige aktiviteter. Terskelen vil være større for gjennomføring av tiltak som innebærer dispensasjoner og er søknadspliktige. (Jørgensen 2011) For tiltak som er konsoliderende vil vanlige regler for tiltak gjelde, etter byggesaksforskriften og plan- og bygningsloven. (Plan- og bygningsloven; Byggesaksforskriften)

Midlertidige aktiviteter i Kirkenes - anbefalinger

I denne delen gir vi noen forslag til kommunen og for så vidt andre aktører ved gjennomføring av midlertidige tiltak. Målet er at forslagene skal være en inspirasjon fremfor styrende for gjennomføringen. Slik kan kommunen eller andre aktører selv tilpasse aktivitetene etter behov og ønsker lokalt.

Av midlertidige aktiviteter henter vi igjen inspirasjon fra Oslo. I forbindelse med etableringen av pillarer ved viktige fremtidige målpunkter i sekvensene, åpnes det for midlertidige tiltak som utforsker forskjellige aktiviteter og funksjoner. Dette vil være en form for

konsoliderende midlertidige tiltak og impulsskapende tiltak som bidrar til å synliggjøre de endringsprosessene som vil foregå i Kirkenes og som etablerer havnepromenaden med utprøving av funksjoner innenfor de forskjellige sekvensene. Gjennom en slik utprøving kan områdene tilpasses lokale ønsker og behov.

Aktivitetene vil enklest kunne etableres på de kommunale tomtene. For de private tomtene er man avhengig av å få på plass et samarbeid med eieraktørene for å få til en gjennomføring. Formålet med dette er å synliggjøre og skape bevissthet for endringsprosessene i Kirkenes, heve bruken av områder ved Havneruten som i dag oppleves som mindre tilgjengelige og få inn nye impulser som kan få en betydning for utformingen av områdene. Gjennom et organisert medvirkningsopplegg for aktivitetene rundt pillarer på offentlig/kommunal grunn, kan man få inn verdifulle innspill fra lokalbefolkningen som kan forme bruken og danne grunnlaget for mer permanente tiltak der det er hensiktsmessig. Her kan det være hensiktsmessig å hente inn innspill strategisk fra grupper som vil benytte området. Som en del av de midlertidige aktivitetene foreslås det å utplassere postkasser langsmed områdene hvor man velger å satse på medvirkningstiltak som en del av de midlertidige aktivitetene. I disse postkassene kan lokalbefolkningen levere ønsker og innspill. Som et tillegg til dette anbefales det også å benytte sosiale medier til å hente inn innspill.

Det anbefales at kommunen benytter ulike former for midlertidige aktiviteter i tråd med mulighetene som finnes for det enkelte området. Til eksempel kan man heller benytte arrangementer der hvor fysiske installasjoner vil være i konflikt med eksisterende bruk. Noen av strakstiltakene nevnt tidligere kan være en form for midlertidige aktiviteter som erstattes av mer permanente løsninger på sikt. Midlertidige installasjoner på det nye Gruvetorget kan bidra til å skape aktivitet i området og gjøre det til et sted man vil oppholde seg, også før større tiltak realiseres.



DRØFTING & KONKLUSJON

Gjennom arbeid med prosjektet i LAA325 – planlegging og utforming av gater og byrom har gruppen utarbeidet et utfyllende mulighetsstudie for hvordan sjøfronten med omegn i Kirkenes kan utformes. Vi er sikre på at tiltakene, både de umiddelbare og langsiktige, vil gagne og revitalisere et sted med stort potensiale. Befaringene på vinter og sommer bidro til verdifull innsikt og informasjon som har blitt benyttet gjennom hele prosessen.

Det kom tidlig frem et ønske om å utforme en helhetlig strekning langs sjøfronten med tilhørende arealer som tilgjengeliggjør en mer aktiv bruk av Havneruten. Det viktigste for å få et vellykket anlegg er at publikum skal ta det i bruk Via mye analysearbeid, diskusjoner, skissering samt idémyldring har gruppen landet på et forslag som oppfyller behovene og løser utfordringene Kirkenes står ovenfor. I tillegg vil Havneruten legge premissene for videre byutvikling i Kirkenes som styrker sentrum og regionen som en helhet.

Arbeidet har vært utfordrende og gruppen har hatt mange grundige diskusjoner før vi har landet på de endelige løsningene. Det har vist seg å være noen utfordringer knyttet til gjennomføringen av grepene i konseptplanen. For å bøte på dette har vi introdusert strategier og virkemidler som kan benyttes for å sannsynliggjøre de grepene som presentert. Prosessen har også vært givende og lærerik og har økt vår bevissthet for hvordan en kan planlegge gode gater og byrom som tar hensyn til de lokale behovene. Vi håper at dette mulighetsstudiet kan være en inspirasjon til hvordan havnefronten i Kirkenes kan utformes i fremtiden.

NMBU, 6. juni 2016

LARS RØSTAD / LARS PETTER HERANSEN / CHRISTINA MARTINSEN / BEATE BEHEIM / VÅRIN HUSER

184. Materialbruk og fargepalett på Fiskekaia. Egenprodusert materiale.

185. Ikon. Fiskekaia. Egenprodusert materiale.

186. Illustrasjon av Havneruten på Fiskekaia, i harmoni med eksisterende virksomhet og struktur. Egenprodusert materiale.

187. Illustrasjon av gateløpet med E6 ved Fiskekaia. Egenprodusert materiale.

188. Illustrasjon av tenene som lyser opp på kveldstid på Fiskekaia. Egenprodusert materiale.

189. Logo av sekvensen Industrihavna. Egenprodusert materiale.

190. Gameboard av sekvensen Industrihavna. Egenprodusert materiale.

191. Skisse av Kimek virksomhetens nye plassering på Industrihavna. Egenprodusert materiale.

192. Skisse av kunstinstallasjon ved enden av E6. Egenprodusert materiale.

193. Skissen skal illustrere de viktige funksjonene som styrkes på Industrihavna. Egenprodusert materiale.

194. Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Industrihavna, samt et utsnitt av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra. Egenprodusert materiale.

195. Snitt av Industrihavna, samt Stoihaugen. Egenprodusert materiale.

196. Illustrasjon av kunstattraksjon i enden av E6. Egenprodusert materiale.

197. Materialbruk og fargepalett på Industrihavna. Egenprodusert materiale.

198. Ikon: Industrihavna. Egenprodusert materiale.

199. Vegetasjonsbruk på Industrihavna og Fiskekaia. Kilde: privat samling.

200. Logo av sekvensen Fauna. Egenprodusert materiale.

201. Skisse av båtområde på toppen av Prestøya. Egenprodusert materiale.

202. Bilde av nordlys. Flickr.com (2016): Bilder underlagt creative commons-lisens. Tilgjengelig fra: Flickr.com. (sist aksessert 06.06.2016)

203. Skissen skal illustrere aktivitetene og opplevelsene Fauna tilbyr. Egenprodusert materiale.

204. Kartdiagram som viser plasseringen av sekvensen Fauna, samt et utsnitt av sekvensen med nummerering av hvor illustrasjoner er tatt fra. Egenprodusert materiale.

205. Dagens virksomhet på havneområdene mot Prestøya, med markert sti. Flickr.com (2016): Bilder underlagt creative commons-lisens. Tilgjengelig fra: Flickr.com. (sist aksessert 06.06.2016)

206. Skisse av stemning langs Havneruten som går rundt og kobles på turstier på Prestøya. Egenprodusert materiale.

207. Snitt av Prestøya. Egenprodusert materiale.

208. Materialbruk og fargepalett på Fauna. Egenprodusert materiale.

209. Ikon: utsiktstårn på Fauna. Egenprodusert materiale.

210. Vegetasjonsuttrykk på Fauna. Kilde: privat samling.

211. Konseptplan som helhetlig viser hovedstrukturene langs Havneruten og tiliggende områder slik Kirkenes kan utformes i framtiden. Egenprodusert materiale.

212. Tegnforklaring til konseptplan på forrige side. Egenprodusert materiale.

213. Kartdiagram for eksisterende grøntområder og grøntområder som møter Havneruten. Egenprodusert materiale.

214. Bilde av stedeagne vegetasjonsuttrykk som vi ønsker langs ruten, med utgangspunkt i eksisterende vegetasjon i Finnmark. Kilde: privat samling.

215. Bilde av vegetasjon som viser variasjon i beplantningsuttrykk gjennom årstidene. Kilde: privat samling.

216. Kartdiagram som illustrerer viktige akser og siklinjer. Egenprodusert materiale.

217. Disse snittikonene skal illustrere variasjonene i møtet med fjorden som en finner langs Havneruten. Hensikten er at de ulike variantene skal skape forskjellig uttrykk og opplevelse langs ruten. Egenprodusert materiale.

218. Snitt av gateløp med tydelig inndeling av biltrafikk, gang- og sykkel/sparkvei. Egenprodusert materiale.

219. Byrom i Barcelona, Spania. Privat foto tatt av Lars Røstad.

220. Kartdiagram som viser byrom og forbindelser mellom dem. Egenprodusert materiale.

221. Eksempelbilde av god møblering langs Havneruten. Aker Brygge, Oslo. Vestre (2016): «Katalog for utemobler». Tilgjengelig fra: https://vestre.co.uk/content/uploads/2015/02/Bloc_AkerBrygge9-1024x612.jpg (sist aksessert 31.05.16)

222. Kartdiagram som skal illustrere forankringsknutene til Havneruten. Egenprodusert materiale.

223. Kartdiagram som viser plassering av skiltene. Egenprodusert materiale.

224. Illustrasjon som viser plasseringen av en grensestolpe i en gate. Egenprodusert materiale.

225. Illustrasjon som viser plasseringen av en grensestolpe på torget. Egenprodusert materiale.

226. Foto fra befanning. Privat bilde tatt av Signe Sanda

227. Konsept for parkering av sykkel og spark. Egenprodusert materiale.

228. Illustrasjon som viser plassering av parkeringshus for sykkelspark i landskapet. Egenprodusert materiale.

229. Collage av prosessen. Egne fotografier.

230. Kartdiagrammene viser konseptplan og eksisterende planer og eiendomsforholdene i Kirkenes. Kilde: infoland.no, seeiendom.no, og egenprodusert materiale.

231. Diagram som viser hvordan midlertidighet kan ha ulike funksjoner i overgangen mellom nytt og gammelt. Basert på: Hausenberg (2008): *Midlertidige aktiviteter som værktøy i byutvikling*. Århus. (Referert etter Jørgensen 2011). Jørgensen, K. F. (2011): «Temporære byrom – og midlertidighet som strategi i

byplanlegging». Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/subnettsteder/framtidens_byer/byrom/studentoppave2011_kristina_jorgenden/temporare_byrom_oppdatert13092011.pdf (sist aksessert 04.06.2016).

Larsen L, J (2007): *Politisk Urbanitet – prosjekter, planer, protester og Supertanker på Krøyers Plads. Institutt for miljø, samfund og rumlig forandring*. RUC. (Referert etter Jørgensen 2011)

KILDELISTE

Kildeliste

Litteratur, artikler, veiledere, planer m.m.:

Akvaplan Niva AS (2015): «Vekstpotensialet for Kirkenes havn. 2015 2030», Notat 1.6.01.2015/RR. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/1019534/binary/1057918?fast_title=Vekstpotensiale+2015+2030+1%28Akvaplan+Niva%29.pdf (sist aksessert 31.05.16)

Amundsen, I. (2014): *Vegen i landskapet – Om vakre veger*. Statens vegvesens rapporter nr.300. Oslo. Vegdirektoratet, 234s

Askheim, S. (2016): «Kirkenes». Snl.no. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Kirkenes> (sist aksessert 06.06.16)

Braaten, H., B. (2015): «Dette er Oslos nye havnepromenade». Nettavisen.no. Tilgjengelig fra: <http://www.nettavisen.no/dittoslo/dette-er-oslos-nye-havnepromenade/3422798495.html> (sist aksessert 05.06.2016)

Brønnøysundregisteret (2016): «Kimek AS». Proff.no. Tilgjengelig fra: <http://www.proff.no/regnskap/kimek.as/kirkenes/skipsvert/094LP25/> (sist aksessert 06.06.16)

Felde, L. M. (2016): «Over 30 nye aksjonærer på plass i går – ventar opning mai 2017». Nrk. no. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/sognoodfjordane/over-30-nye-aksjonærer-på-plass-i-går-ventar-opning-mai-2017-142858731> (sist aksessert 05.06.2016)

Gehl, J. (2010): *Byer for mennesker*. København, Bogværket, 273 s.

Günther, M. (u.å.):«Prestøya i Kirkenes – Faktaark for prosjektet «Ugleturisme i Midt- og Øst-Finnmark»». Bioforsk og Miljødirektoratet. Tilgjengelig fra: <http://www.bioforsk.no/ikkViewer/Content/109475/Prestoya.pdf> (sist aksessert 05.06.2016)

Hausenberg (2008): *Midlertidige aktiviteter som værktøj i byudvikling*. Århus. (Referert etter Jørgensen 2011):

Henriksen, I. Ilimo, (2015): *Rødlista – hva, hvem, hvorfor?* Norsk rødliste for arter 2015. Artsdatabanken. Tilgjengelig fra: <http://www.artsdatabanken.no/Rodliste/Hva%20hvem%20hvorfor> (sist aksessert 04.03.2016)

Hurtigruten AS (2016): «Hinn din reise» i Hurtigruten.no. Tilgjengelig fra: <https://www.hurtigruten.no/finn-din-reise/?sort=recommended&asc=true> (sist aksessert 05.06.2016)

Jørgensen, K. F. (2011): «Temporære byrom – og midlertidighet som strategi i byplanlegging». Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/subnettsteder/framtidens_byer/byrom/studentoppave2011_kristina_jorgenden/temporare_byrom_oppdatert13092011.pdf (sist aksessert 04.06.2016)

Kebyno (2016): «Beauty and performance in wood». Kebyno.no. Tilgjengelig fra: http://kebyno.com/no/system/files/brochures/160526_architect_brochure_a5_norwegian_web.pdf (sist aksessert 31.05.2016)

Kirkenes.no (2016): «Ivordan er været i Kirkenes». Kirkenes.no. Tilgjengelig fra: http://www.kirkenes.no/ivordan-er-vaeret-i-kirkenes.179982_26867.html (sist aksessert 31.05.2016) (klima)

Kobro, L. U. (2013): «Reiseliv og lokal attraktivitet». Telemarksforskning. Tilgjengelig fra: <https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/detalj.aspx?ID=2272&merket=5> (sist aksessert 31.05.16)

Langset, M. (2015): «Ny pendelbane skal sette Loen og Nordfjord på verdenskartet». Vg.no. Tilgjengelig fra: <http://www.vg.no/forbruker/reise/reiselivsnyheter/ny-pendelbane-skal-sette-loen-og-nordfjord-paa-verdenskartet/a/23508653/> (sist aksessert 05.06.2016)

Larsen L, J (2007): *Politisk Urbanitet – prosjekter, planer, protester og Supertanker på Krøyers Plads. Institutt for miljø, samfund og rumlig forandring*. RUC. (Referert etter Jørgensen 2011)

Lillebye, L. (2014): «Intruduksjon til gateplanlegging». Statens Vegvesen. rapport nr.250. Tilgjengelig fra: [Statensvegvesen.no](http://www.vegvesen.no) (sist aksessert 31.05.16)

Meteorologisk institutt (2016): Informasjon om klima. Tilgjengelig fra: www.met.no (sist aksessert 28.04.16)

Miljøstatus (2016): «Temakart.» Tilgjengelig fra: <http://www.miljostatus.no/kart/> (sist aksessert 28.04.16)

Mimir AS (2015): «Masterplan – Sør Varanger mot 2025». Tilgjengelig fra: <http://www.sor-varanger.kommune.no/planerforskriftergebyrer.17885.no.html> (sist aksessert 31.05.16)

Nilsen, I. (2011): «Borderlines – art installation in Oslo and Kirkenes». Barentsobserver.com. Tilgjengelig fra: <http://barentsobserver.com/en/sections/russia-general/borderlines-art-installation-oslo-and-kirkenes> (sist aksessert 31.05.2016)

Rautio, R. og Bambulyak, A. (2016): «Knutepunkt Kirkenes – Utviklingen innenfor internasjonal godstransport og offshorevirksomhet i Barentshavet og i russisk del av Arktis, sett i et vekstperspektiv for Kirkenes havn», Akvaplan Niva AS, Rapport: 6984, Tilgjengelig fra: http://www.sor-varanger.kommune.no/kirkenes-som-knutepunkt-for-maritim-logistikk-rapport-fra-mullighetstudie.5871425_17830.html (sist aksessert 31.05.16)

Regjeringen (1995): «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen». Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/rikspolitiske-retningslinjer-for-a-styrik/id519347/> (sist aksessert 06.06.2016)

Regjeringen (2011): «Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen». Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig-areal-og-transportplanlegging/id636763/> (sist aksessert 06.06.2016)

Regjeringen (2014): «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging». Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig-areal-og-transportplanlegging/id2001539/> (sist aksessert 06.06.2016)

Riksantikvaren: «Kirkenes». NBRegisteret. Tilgjengelig fra: <http://nb.ra.no/nb/by-ids?id=132/> (sist aksessert 28.04.16)

Senorge (u.å.): «Klima, nedbør og temperatur». Tilgjengelig fra: <http://www.senorge.no/?p=klima>. (Referert etter Team 4 2016)

SSB/ Statistisk sentralbyrå (2016): «Befolkningsframskrivinger». Ssb.no. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikk/folkfram/aar/2014-06-17/fane=tabell&sort=nummer&tabell=18119/> (sist aksessert 31.05.16)

Statens Vegvesen (2016): «L6 Høybukta Kirkenes – KVVU». Statensvegvesen.no. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Luropaveg/kirkenes> (sist aksessert 31.05.16)

Statsbygg (2011): «Veileder: Midlertidige aktiviteter. Strategisk verktøy i kulturplanlegging». Tilgjengelig fra: http://www.kryss.no/resources/12/files/92/Kryss_web_Klikkbar.pdf (sist aksessert 04.06.2016)

Storholm, L. og Finne, A. M. (2016): «I schudi kjøper Sydvaranger Gruve for 78 millioner kroner». Highnorthnews.com. Tilgjengelig fra: <http://www.highnorthnews.com/schudi-kooper-sydvaranger-gruve-for-78-millioner-krone/> (sist aksessert 04.06.2016)

Ståhle, A. (2008): «Compact sprawl – Exploring public open space and contradictions in urban density: Exploring Ambiterritory. No man's land in post war morphologies confusing users and complicating maintenance». Avhandling. Oppgjø på forespørsel.

Sør Varanger kommune (2014a): «Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026». Tilgjengelig fra: <http://www.sorvaranger.kommune.no/planerforskriftergebyrer.17885.no.html> (sist aksessert 31.05.16)

Sør Varanger kommune (2014b): «Kommuneplanens arealdel 2014-2026». Tilgjengelig fra: http://webhotell2.gisline.no/gisline/webinnsyn_syk/ (sist aksessert 31.05.16)

Sør Varanger kommune (2014c): «Ny molo i strandpromenaden Kirkenes» Dokument oppgitt av planavdelingen ved Sør Varanger kommune. Oppgis på forespørsel.

Sør Varanger kommune (2016a): «Kommunal planstrategi for 2016-2019 – utkast til høring». Tilgjengelig fra: http://www.sorvaranger.kommune.no/planstrategi_for_perioden_2016_2019.5847513_43048.html (sist aksessert 06.06.16)

Sør Varanger kommune (2016b): «Utomhusplan for deler av strandpromenaden i Kirkenes». Tilgjengelig fra: https://www.sorvaranger.folkebibl.no/utomhusplan_for_deler_av_strandpromenaden_i_kirkenes.4934305_43048.html
https://www.sorvaranger.folkebibl.no/utlaet_til_offentlig_ettersyn_detaljeregulring_for_hinkefjæra_i_kirkenes_havneomraadet.5475323_43048.html (sist aksessert 06.06.16)

Sør Varanger kommune (2016c): «Dokument: kommunens ønsker til studentoppgaver». Tilgjengelig fra Facebook.com (sist aksessert 28.04.16)

Team 1 (2016): «Kirkenes og omegn». Rapport, oppgave 1. Tilgjengelig fra: Fronter.com (sist aksessert 28.04.16)

Team 4 (2016): «Kirkenes sentrum – verdens beste vinterby». Rapport, oppgave 1. Tilgjengelig fra: Fronter.com (sist aksessert 28.04.16)

Transportøkonomisk institutt (2016): «Transportindikatorer». Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/mars-2016/category1646.html> (sist aksessert 31.05.16)

Vareide, K. (2010): «Stedsutvikling og næringsutvikling – hva vet vi om sammenhengene og hvordan få til de gode koblingene?», Telemarksforskning. Tilgjengelig fra: https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/detalj.asp?r_ID=1811&merket=5 (sist aksessert 31.05.16)

White arkitekter, Rodeo arkitekter, Grønning, M. (2014): «Lavnepromenaden i Oslo. Forslag til prinsipp- og strategiplan». Tilgjengelig fra: <https://kqv.doffin.no/ctm/Supplier/Documents/Holder/122223> (sist aksessert 06.06.16)

Lovverk

Plan- og bygningsloven. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=pb>

Byggesaksforskriften. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/SH/forskrift/2010-03-26-488?q=byggesaksforskrift>

Kart- og eiendomsinformasjon:

Eiendomsinformasjon hentet fra: Infoland.no, Seeiendom.no

Kartgrunnlag og informasjon i kart hentet fra: Gulesider.no/kart, Maps.google.com. FKB data fra Kartverket. U1.no (<http://www.ut.no/tur/2.3614/>)