



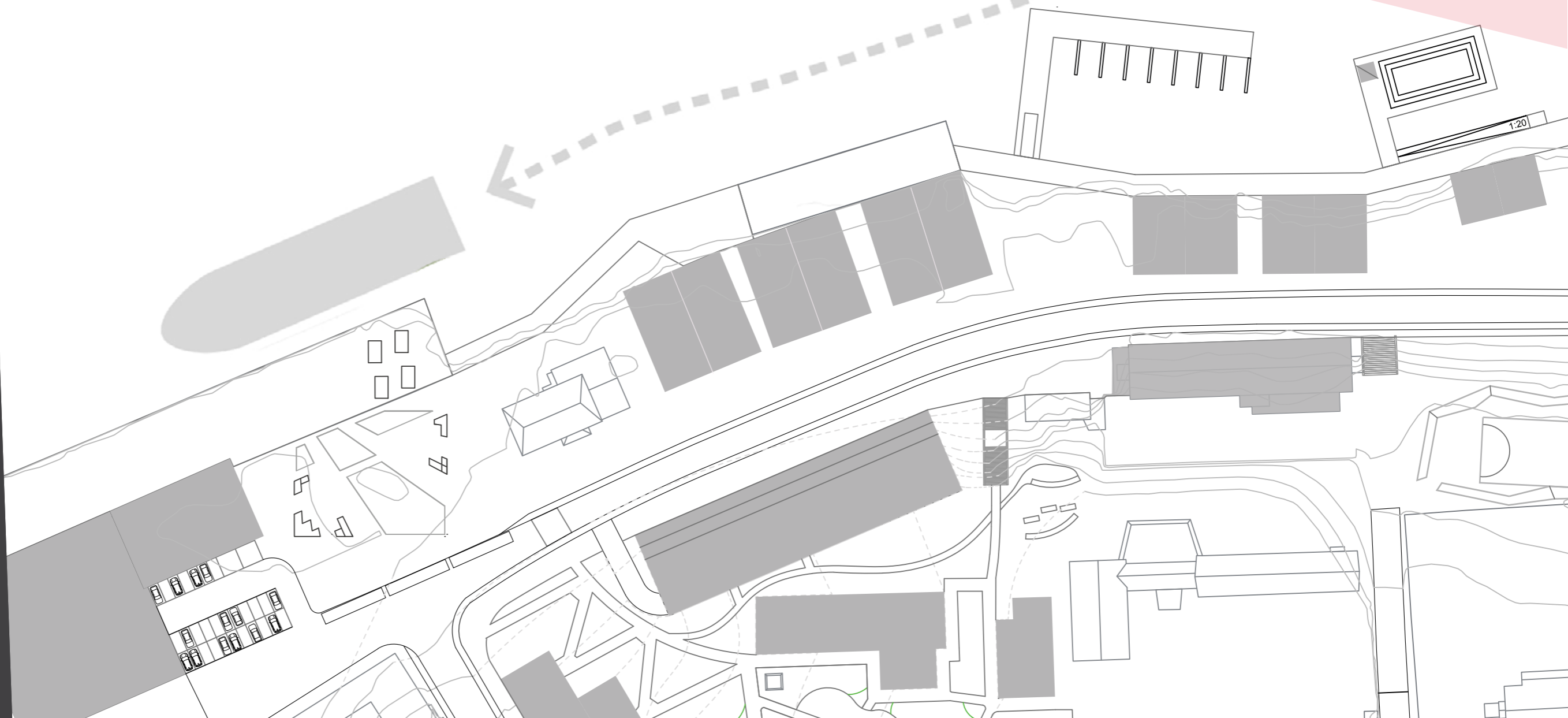
Havneløftet | Kirkenes

LAA325

Planlegging og utforming
av gater og byrom

Gruppe 3:
Jónsdóttir
Sølvberg-Louison
Været
Underdal

Våren 2016



Dette er ei oppgåve i kurset LAA325 - Planlegging og utforming av gater og byrom på Noregs- miljø og bio-vitskaplege universitet på Ås. Kurset handlar blant anna om korleis utforming av gater og byrom kan påverke infrastruktur og atferd blant mjuke og harde trafikantar, og korleis det kan føre til betre bymiljø. Ansvarleg for kurset er Einar Lillebye, saman med Ola A. Bettum og Ingun B. Amundsen. Dei har gitt oss førelesingar og rettleiing gjennom semesteret.

I 2016 er det Kirkenes som er prosjektområde, ein liten by i Finnmark der blant anna desentralisering har ført til at gater og butikkar stadig vert meir folketomme. Prosjektet starta med synfaring i Kirkenes, med fleire informasjonsmøte med etatar frå SørVaranger kommune. Fyste del av oppgåva gjekk ut på å kartlegge og analysearbeid, som har ligge til grunn for denne siste delen av oppgåva. Studentane har gruppert seg etter kva tema og område dei har hatt lyst til å jobbe meir med.

Gjennom intervju me gjorde med lokalbefolkinga på synfaringa har det komme fram at mange tykkjer det stadig vert mindre folksamt i gatene, og at dei eldre saknar tida då Hurtigruten og alle butikkane framleis heldt til i sentrum. Visjonen vår er at Kirkenes skal bli ein meir levande og attraktiv by å vere i, for lokalbefolkinga og for besøkande. Grappa vår har tatt utgangspunkt i eit scenario der Hurtigruten vert flytta tilbake til sentrum, og at me i den forbindelsen vil oppgradere havna og skape gode forbindelsar mellom sentrum og sjøkanten. Dette vil me gjere ved å gi havna eit skikkeleg løft.

Kirkenes står ovanfor, og har alltid stått ovanfor mange store utfordringar, noko me i dette semesteret har fått lære mykje om. Me håpar at arbeidet me har lagt i denne oppgåva kan komme til nytte og vere til inspirasjon for Sør-Varanger kommune og for deira vidare planlegging.



Brita Underdal
Landskapsarkitektur



Anne Cecilie Marie Sølvsberg-Louison
Landskapsarkitektur



Sigurd Været
Landskapsarkitektur



Marta Solrun Jonsdottir
Landskapsarkitektur

INTRODUKSJON

- 4 Innleiing
- 5 Beliggenheit og områdeavgrensing
- 6 Mål og problemstilling
- 7 Begrepsavklaring

KARTLEGGING OG ANALYSAR

- 9 Kirkenes si historie
- 10 Hurtigruten i Kirkenes
- 11 Hurtigrutetruistane sine reisevanar
- 12 Fysteinntrykk
- 13-16 Soneinndeling: dagens situasjon langs kysten
- 17 Grunneigarar
- 18 Avstandar i sentrum
- 19 Siktlinjer
- 20 Bustadsituasjon
- 21 Næringsfunksjonar og fasadar
- 22 Handel
- 23-24 Byromsanalyse
- 25 Europaveg 6
- 26 Gatestruktur
- 27 Parkering
- 28 Klima, vær og vind
- 29 Sol og skugge
- 30 Grøntstruktur
- 31 Topografi - ulike platåar

GREP OG KONSEPT

- 33 Forutsetningar
- 34 Premissar
- 35 Utformingsprinsipp
- 36 Utviklingspotensiale
- 37-38 Nye koplingar
- 39 Overordna konsept
- 40 Nye fokusområde
- 41 Overordna grep

UTPRØVINGAR OG SCENARIAR

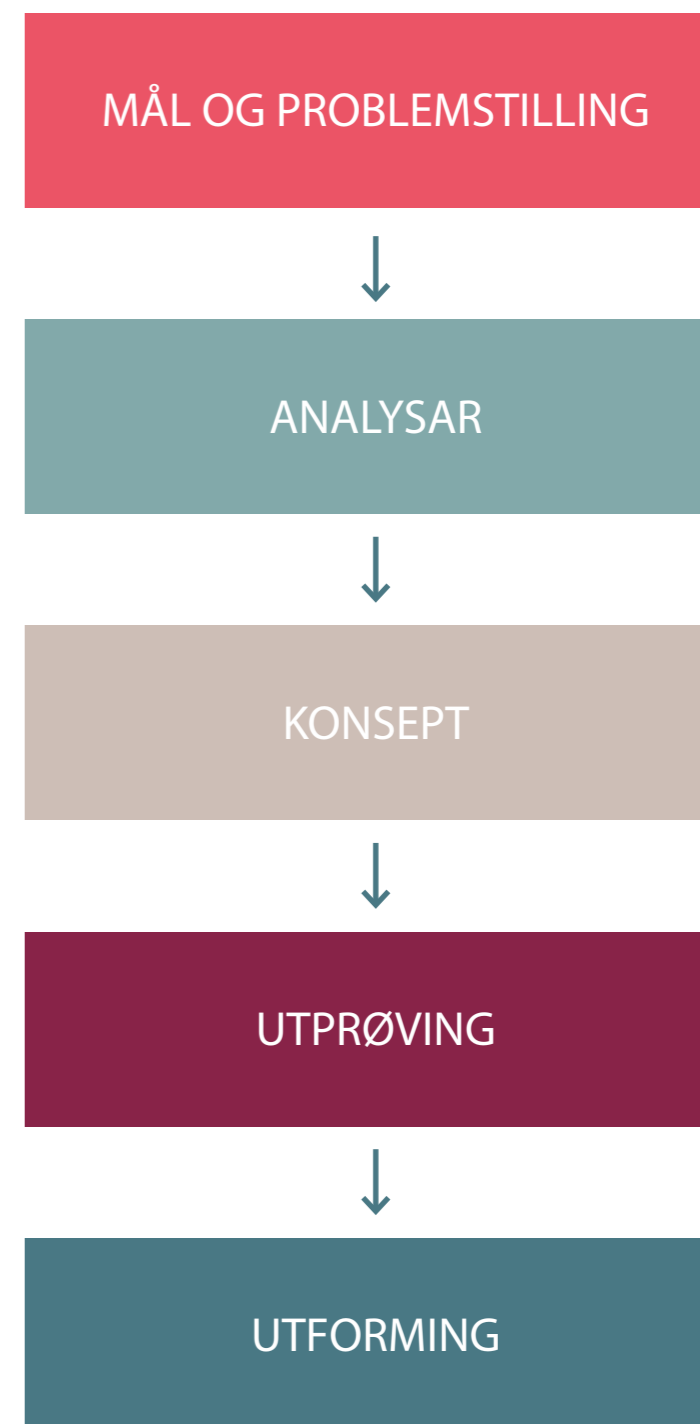
- 43-45 Eksisterande terreng langs nye koplingsårer
- 46 Kvar kan Hurtigruten si nye kai vere?
- 47 Bevaring av bygningar
- 48-49 Bustadutprøving med fokus på sikt
- 50 Samanlikning av storleik med andre byrom i Noreg
- 51-53 Samanlikning med andre kaianlegg i Noreg
- 54-56 Samanlikning med bebyggelse på andre bryggjer i Noreg
- 57 Europaveg 6 - moglegheitstudie
- 58 Europaveg 6 - mjuke trafikantar

UTFORMING

- 60 Illustrasjonsplan
- 61 Hamna, møteplassane og deira kopling
- 62 Siktlinjer og forlengelse av aksane
- 63-64 Hamneområdet
- 65-66 Hamneområdet: Damskipsplassen
- 67 Fokusområda på Rådhusplatået
- 68-69 Rådhusplatået: Tårnparken
- 70 Rådhusplatået: Bystien
- 71 Rådhusplatået: Piruetten
- 72 Rådhusplatået: Utsikten
- 73-76 Programmering av ny bebyggelse
- 77-78 Sol og skugge - i forbindelse med nye bygg og byrom
- 79 Belysning
- 80 Grøntstruktur
- 81 Europaveg 6 - frå veg til gate
- 82 Ny gatestruktur
- 83 Parkering og bussoppstilling
- 84 Dekke

AVSLUTNING

- 86 Gjennomføring og etterord
- 87-89 Litteraturliste
- 90-92 Figurliste



Kirkenes er ein by med mange ulike utfordringar og i dag pågår det store diskusjonar om framtidig utforming av sentrumsområdet og Kirkenes som heilheit.

Noko er i ferd med å skje

Både E6 og Hurtigruten har sine endepunkt i Kirkenes. Sommaren 2015 blei det utarbeida ein stor transportutgreiing i samarbeid med Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket der Kirkenes si framtid-utvikling for transport vurderast (Statens Vegvesen 2015). Bakgrunnen for konseptvalutgreiing (KVU) er planar om å etablere stamnetthavn i på Tømmerneset, som krevjar nye hamneløysingar med vegtilknytning. Samtidig er det eit stort potensial for auka næringsaktivitet og verdiskaping i heile Barentsregionen, særleg innan olje, gass, industri, sjømat og reiseliv. Dette tyder at ting er i ferd med å skje, at verksemdar skal omplasserast og at det gjeld å gripe sjansen til å vere med å bestemme kva som skal skje i områda som blir forlatt, som til dømes kaien i Kirkenes sentrum.

Rik på ressursar

Sør-Varanger er Noreg sin rikaste kommune når det gjeld naturressursar. Primærnæringa er viktig: fiske, reindrift, jordbruk og skogbruk, Kirkenes har òg folk sysselsett i gruve-, olje- og gassnæring (Sør-Varanger kommune, 2014). Hovudnæringa i Kirkenes har det siste hundre året vore gruvedrift, men etter at gruvedrifta gjekk konkurs igjen i 2015 har mange sett svart på framtida, men alt er ikkje over. Kirkenes er nemleg byen som alle trur vil gå til "helvete", men så går det aldri heilt til "helvete" likevel. Byen har ein tendens til å reise seg igjen uansett kor ille det måtte gå. Dei siste åra har turismen begynt å ta over som hovudnæringa i Kirkenes, og den kjem sannsynlegvis til å vere en av dei viktigaste næringa i framtida.

Ein internasjonal smelting

Kirkenes er ein internasjonal smelting der omkring 10% av bebuarane er russiske (Kirkenes, 2016). Kirkenes har òg hatt ein del kundar som kjem frå Russland for å kjøpe ein del varer som er billigare i Noreg, men sidan rubelkursen i skrivande stund er dårleg, søkk òg talet på russiske kundar (Trellevik, 2016)

Desentralisering

I tillegg står Kirkenes ovafor utfordringar knytt til bymiljø. Det at handel, arbeidsplassar og vidaregåande skule flyttar ut av byen, til nabolattstadane Hesseng, Bjørnevatn og Sandnes, gjer at Kirkenes sentrum mistar bypreget, mangel på liv og røre i gatene er tilstade.

Kva skjer når Hurtigruten flyttar til sentrum?

Me har valt å forutsette at Hurtigruten skal bli flytta til sentrum, og me vil sjå nærare på korleis me kan utnytte dette til å kople sjøkanten og sentrum betre saman.

Når Hurtigruten flyttar til sentrum vil det bidra til å få fleire folk inn i byen, hurtigrute-turistane vil få kortare veg til butikkar og innbyggjarane vil få ein gammal attraksjon tilbake: båten og turistane.

For at Hurtigruten skal kunne flytte til sentrum, må den nye Hurtigrutekaia forberast slik at den fyller krava til dimensjonar som hurtigrutebåtane krev. Når ein fyst skal begynne med ombygging kan ein bli motivert til å gi heile havneområdet eit løft, som kan skape ei kjedereaksjon av positiv utvikling i byen. Det er akkurat det denne oppgåva skal handle om.

Kommunen sine interesser

I oppgåva vil me ta omsyn til kommunen sine ynskjer for utforming av framtidige Kirkenes sentrum.

I kommunen sine planar nemnast det fleire mål og ynskjer for korleis Kirkenes bør vere i framtida (Statens vegvesen, 2015, s.38-39) (Sør-Varanger kommune, 2014, s. 17-23). Dei ynskjer blant anna å:

- å finne løysingar på korleis sjøen, torget og gågata kan knytast saman
- å legge til rette for at Hurtigruten kan flyttast til sentrum
- at Hurtigruten sitt endepunkt skal framstå som meir attraktiv i reiselivssamanheng
- å sjå på moglegheitene til å lage hamnepromenade i sentrum
- å skape liv i sentrum uansett årstid

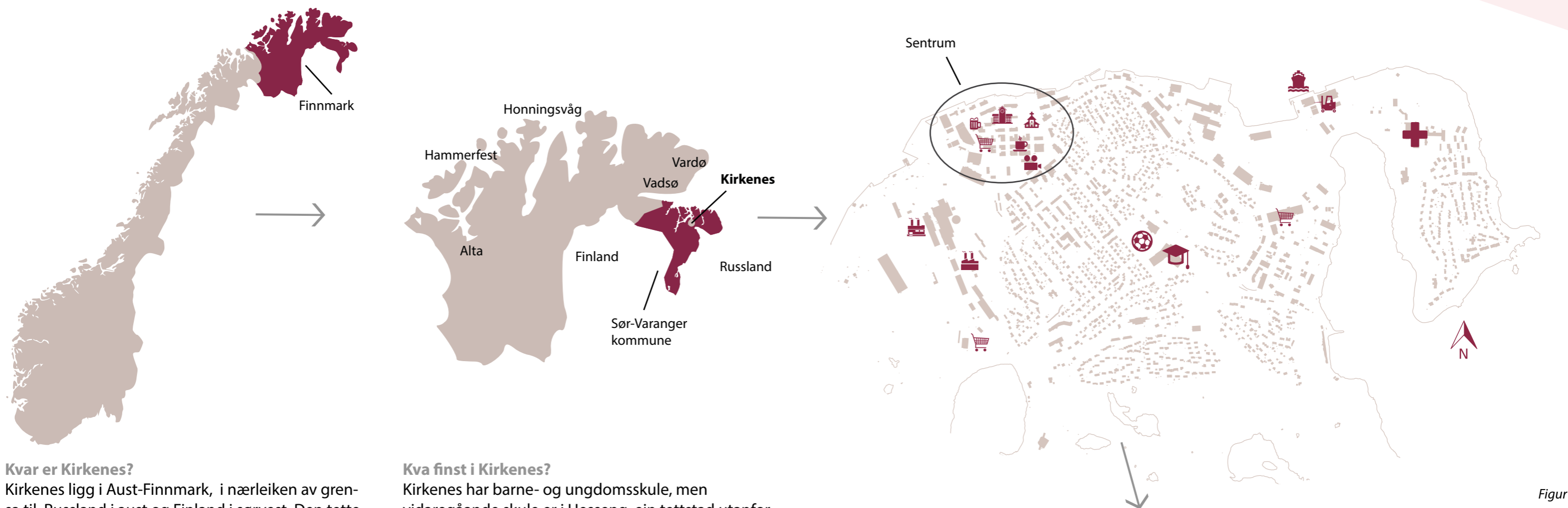
I tillegg vil kommunen:

- at løysingsforslag skal vere universelt utforma
- vite korleis ein kan gjere byen meir attraktiv for ulike aldersgrupper av befolkinga
- vite korleis ein kan gjere det betre for gåande og syklende, og korleis ein kan få ein større andel av befolkinga til å gå eller sykle
- vite korleis ein kan få ryddigare løysingar for parkering i bustadområder og i sentrum
- utvikle attraktive grøntområder og aktivitetsparkar i byen og grønt i bustafelt
- vite om det fins fleire alternativ til beplanting enn det som er der i dag

I nasjonal transportplan står det at regjeringen har som mål å doble antal sykkelturar i Noreg, og at fleire skal gå i staden for å køyre bil på korte avstandar (Meld.St. 26 (2012-2013), s.79).

Figur 1: Kirkenes sett frå flyet





Kvar er Kirkenes?

Kirkenes ligg i Aust-Finnmark, i nærleiken av grensa til Russland i aust og Finland i sørvest. Den tette forbindelsen mellom Noreg, Russland og Finland er viktig for næring og handel, og det kjem til uttrykk i kulturen i Kirkenes.

Kirkenes fekk bystatus i 1998 og hadde 3590 innbyggjarar per 1.januar 2015 (Kirkenes, 2016). Byen fungerer som administrasjonssenter for Sør-Varanger kommune.

Hesseng og Bjørmevatn er dei næraste tettstadane, og mange som bur eller arbeider der pendlar til og frå Kirkenes.

Kva finst i Kirkenes?

Kirkenes har barne- og ungdomsskule, men vidaregåande skule er i Hesseng, ein tettstad utanfor byen.

I sentrum er det ei handlegate og eit lite kjøpesenter, men det er mange ledige butikklokale fordi butikane flyttar til større lokale utanfor sentrum, og inn i Amfi kjøpesenter.

Alle som bur i Aust-Finnmark nyttar sjukehuset i Kirkenes, men den er óg ferd med å flytte ut av byen.

Desentraliseringa fører til at viktige sentrumsfunksjonar forsvinn.

Områdeavgrensing

Illustrasjonen til høgre viser kva gruppa definerer som sentrum, markert ned stipla linje. Den heiltrukne linja viser det området som me utformar i denne oppgåva.

Figur 2



Oppgaven har 3 mål. Mål 1 er hovedmål som mål 2 og 3 bygger videre på. De vil sammen med utfordringer, potensialer og områdeavgrønsing gi grunnlag for problemstilling som vi tar videre i arbeidet.

Mål 1 bygger på forutsetningen om at kaia for Hurtigruten flyttes til sentrum. Målet er i tråd med kommunens ønsker og kommuneplanens samfunnsdel legger opp til dette. (Sør-Varanger Kommune, 2014) Begrunnelsen for målet er at det er behov for at Kirkenes imøtekommer turistene på en bedre måte. I dag er området som passasjerene møter når de går av Hurtigruten dårlig tilrettelagt for positive inntrykk. Dette gir behov for oppgradering for deler av sentrum som deretter kan skape ringvirkninger for utvikling av et sterkere sentrum, hvor både besøkende og lokalbefolkning ønsker å oppholde seg.

Mål 2 bygger på den faktum at sjøfronten i sentrum er en kvalitet som kan bli bedre utnyttet som et oppholdsområde og del av sentrum. Kommunens planer (Sør-Varanger kommune, 2016) dreier seg først og fremst om havnevirksomhet og industri, men det er like viktig å utnytte sjøfronten som en ressurs for å skape tilgjengelige og attraktive byrom. Mål 2 bygger videre på mål 1 der tanken er at turistene som kommer med Hurtigruten møter et attraktivt område og ledes videre inn til sentrum.

Mål 3 Det fremgår i kommuneplanens samfunnsdel at en videreutvikling av et sterkt sentrum er viktig for å tiltrekke seg innflyttere, spesielt unge i etableringsfasen. Handelen i byen har også blitt mer spredt utover. Dette fører til at folk bruker bilen mer, samtidig som det blir mindre liv i selve sentrumskjernen. Disse problemene er det viktig å ta tak i ved å legge til rette for funksjonsblanding av handel, næring, aktiviteter, kultur og boliger i selve sentrum.

MÅL 1

Å utnytte at Hurtigruten flyttes til sentrum for å skape et attraktivt målpunkt for lokalbefolkningen og besøkende

MÅL 2

Å knytte havna og sentrum bedre sammen

MÅL 3

Å generere mer liv i Kirkenes sentrum hele året

Hovedutfordringer

- Det er for lite liv i Kirkenes sentrum
- Havneområdet og deler av sentrum fremstår som uestetiske og utilgjengelige
- Dagens opplevde sentrum og havneområdet har svak kobling visuelt og fysisk
- Det er få aktiviteter og tilbud som ikke er handel- og serviceorienterte
- Å redusere bilbruk og øke trafiksikkerhet for alle trafikkanter
- Å fortette for å tiltrekke innflyttere til sentrum

PROBLEMSTILLING

Hvordan kan flytting av Hurtigruten til sentrum bidra til å gi Kirkenes sentrum et bymessig og visuelt løft?

Begrepene som her listes opp anses viktig for videre bruk i oppgaven. Mange av ordene er subjektive og vanskelig å definere, men med disse begrepsavklaringene menes det som vi i gruppen har vært enig i om hva betyr og hvordan disse ord skal forstås i oppgaven.

Premisser

Premisser danner grunnlaget for en diskusjon, hvis resultat er en slutning. En argumentasjon inneholder alltid en eller flere premisser. En premiss er et faktum eller en omforent påstand, forutsetning eller sannhet, og som derfor ikke trenger noen nærmere begrunnelse. (Premiss, 2016)

Premisser i plansammenheng kan forstås på to måter:

Som fysiske, funksjonelle og sosiale føringer etter at forutsetningene er identifisert, analysert og prioritert, og som politiske og faglige føringer som til enhver tid og på ulik måte påvirker de fysiske og funksjonelle forutsetningene. (Statens vegvesen, 2014, s 32).

Premissene bygger på våre mål og skal bidra til at målene blir oppnådd.

Kai

En brygge, strandforbygning ved havn eller sjø innrettet som tilleggs-plass for fartøyer og utstyrt med tilstøtende opplagsplass for varer og tilhørende forbindelser til landkommunikasjoner. (Kai, 2009)

Brygge

Brygge, bro lignende konstruksjon langs land eller fra land og ut i vannet, brukt som fortøyningssted for større eller mindre fartøyer. (Brygge,2009)

Forutsetninger

Med forutsetning angående en by eller et sted menes det at noe er gitt, ligger til grunn. Forutsetninger i plansammenheng kan sies å være ulike karakteristiske forhold som er bestemmende for hvordan ulike tiltak utformes. For å kunne planlegge på en god måte er det viktig å forholde seg til de forutsetningene som ligger til grunn.

I denne oppgaven deler vi forutsetningene i generelle, fysiske, funksjonelle og sosiale for å lett kunne skille i mellom dem. Fysisk planlegging kan være med på å skape fysiske forutsetninger for å imøtekomme samfunnets ulike behov. Det samme gjelder for de andre type forutsetningene. Men det er særlig de sosiale forutsetningene som er følsomme overfor endringer (Statens vegvesen 2014, s 32).

Kvalitet

Med kvalitet menes det i hvilken grad visse egenskaper eller ting klarer å oppfylle visse krav.

Kvalitet er et ord som kan være vanskelig å definere fordi det er veldig subjektiv. For å levere kvalitet er det viktig å finne ut hvem man lager løsning for og hva er verdsatt hos de personene. (Kristiansen mfl. 2011) For oss er det viktig å vite hvilken målgruppe vi designer for, altså hva det er beboerne i Kirkenes og turistene som besøker Kirkenes opplever som kvalitet?

For oss er nærheten til både natur og hav en kvalitet for Kirkenes. Kirkenes har mange gode egenskaper som kan utnyttes når nye byrom skapes.

Attraktivitet

Attraktivitet er brukt om et sted eller ting som har tiltrekkende egenskaper. Attraktivitet er et positivt, men subjektivt ord. Her beskriver vi attraktivitet slik vi oppfatter det og mener at det må forstås i dette prosjektet.

For å få til en attraktiv by må den være attraktiv på flere nivå, for ulike folk. Det må være attraktivt å bo der, det må være attraktivt å jobbe der og ikke minst attraktivt å besøke. (Vareide, Storm, 2010)

Det å skape steder som mennesker ønsker å oppholde seg i, samt å skape et mangfoldig bruk er aldri enkelt. Det er nemlig flere faktorer som bestemmer stedets attraktivitet. Samspillet mellom bygninger, gater og plasser er viktig, og at de forholder seg til den menneskelige skalaen. Kirkenes sentrum må være tilgjengelig, trygg og inneholde mangfold i både kultur og handel. Sanseninntrykk som lys, lyd, lukt og luft, samt nærhet til grøntarealer og utsikt til naturen anser vi som viktige faktorer. Og sist men ikke minst er det viktig for oss at beboerne i Kirkenes kan føle stolthet og eierskap til de områdene vi skaper. (Kilde: Havnebyen Nødvendig?)

Alle disse elementene kan bidra til å gi et sted en attraktivitet, enten hver for seg eller i en sammenheng.

Prinsipper

Et prinsipp er et substantiv om grunnleggende sannhet eller forslag som omfatter en bestemt tenking eller handling. Altså et grunnleggende basis av et system av tanker eller tro. (Havnebyen Kristiansund, 2014)

I denne oppgaven kommer vi til å bestemme utformingsprinsippene som veiledende for våre valg av utforminger.



KARTLEGGING OG ANALYSER

Kartleggingen og analysene vi gjorde i første fase av dette prosjektet, er det som ligger til grunn for det videre arbeidet. Vi har trukket ut de analysene som har vært mest essensielle for vårt prosjekt, samt laget noen nye, for å kunne finne ut mer spesifikt om vårt oppgaveområde.

Før i tida

Folk har budd i områda kring Kirkenes sidan isen smelta rundt 7500 år f.Kr. på grunn av gode naturressursar. Fiske og fangst var det viktigaste levegrunnlaget i tidligare tid. Samar, finlendarar, russarar og nordmenn har budd her i lang tid, og området var eit felles norsk-russisk distrikt til 1826, då den noverande grensa vart sett. Skoltesamane (Austsamane) reknast som urfolk i her.

Gruvedrifta

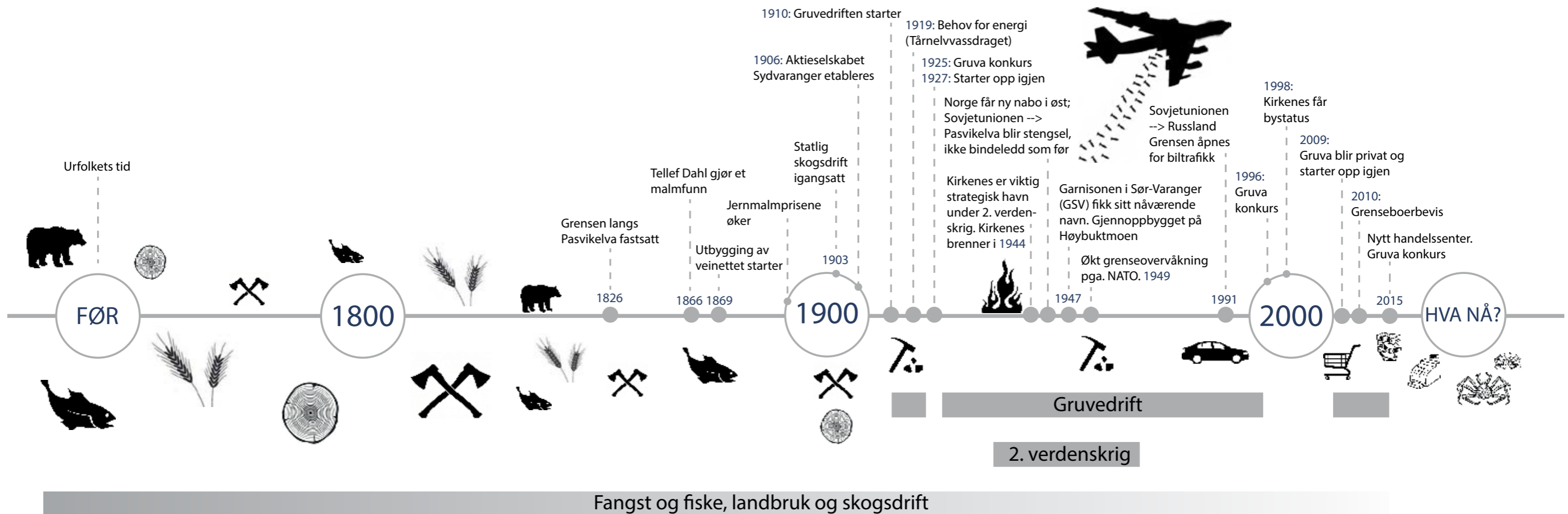
Det som skulle bli starten på Kirkenes sin historie slik me kjenner den i nyare tid, var malmfunnet gjort av Tellef Dahl i 1866 i arbeidet med å kartleggje Noreg sin geologi. Om lag 50 år seinare var gruvedrifta i Sør-Varanger eit faktum, og det er ingen tvil om at gruvedrifta i stor grad har vore ein viktig del av Kirkenes sin identitet dei siste hundre åra. Fleire gonger sidan har gruva gått konkurs.

Andre verdskrig

Andre verdskrig har prega Kirkenes sterkt. Under krigen var det til dagleg 100 000 tyske soldatar stasjonert i Kirkenes på grunn av nærleiken til deira neste mål, Russland. Difor vart Kirkenes bomba av sovjetarane. Då tyskarane måtte trekke seg tilbake, brende dei det som var att av byen. Berre nokre få hus sto att.

Handel og samarbeid med Russland

Eit anna viktig punkt i Kirkenes sin historie er det nære handelsforholdet til Russland som starta på 80tallet. Sjølv om vesten og Russland har hatt eit anstrengt forhold på internasjonalt nivå, er forholdet mellom Kirkenes og den russiske byen Nikkel særst godt. (Lunde, 1979) (Analyse Kirkenes, vinter overordnet, 2016)



Figur 3

Hurtigruten fram til i dag

I 1907 kom den fyste Hurtigrutebåten til Kirkenes. Hurtigruten var då 50 år framover det viktigaste bindeleddet for Sør-Varanger og omverda. Den vart nytta spesielt av folk som kom for å arbeide i gruva, og til å frakte post og varer. Hurtigruten var livsnerva for mange, for den kom med viktige ting som mat, klede og medisin.

Det var ikkje før 1914 at det vart bestemt at Hurtigruten skulle gå frå Bergen til Kirkenes heile året. Anløpa har etter det variert frå to til fem gonger i veka. Turistar nytta òg tilbodet.

Hurtigruten kunne finne på å late vere å komme til Kirkenes dersom dei var forsinka, og det hendte diverre ofte. Dette kunne vere til stor skade for innbyggjarane, til dømes dersom mjølk og andre ferskvarer vart sett att i Vadsø og måtte ettersendast med neste hurtigrute.

Andre verdskrig sette ein stoppar for Hurtigruten og Finnmark vart heilt isolert frå resten av landet. Ikkje berre vart båtar direkte angripne, men øydelagde kaianlegg og fare for miner gjorde at det tok lang tid før trafikken til sjøs tok seg opp att.

Det tok endå lenger tid før turismen kom tilbake til normalen. Hus og hotell var brunne ned, og det var ikkje ei gong nok rom for alle som skulle tilbake til arbeidet i gruva. Etter kvart som folk tok til å få seg permanente hus, vart det laga ei ordning med privat innkvartering, og sommaren 1955 var det 800-900 slike overnattingar. I 1956 vart nye Kirkenes Turisthotell bygd opp av A/S Sydvaranger, med plass til 42-70 gjester (Lunde, 1979).

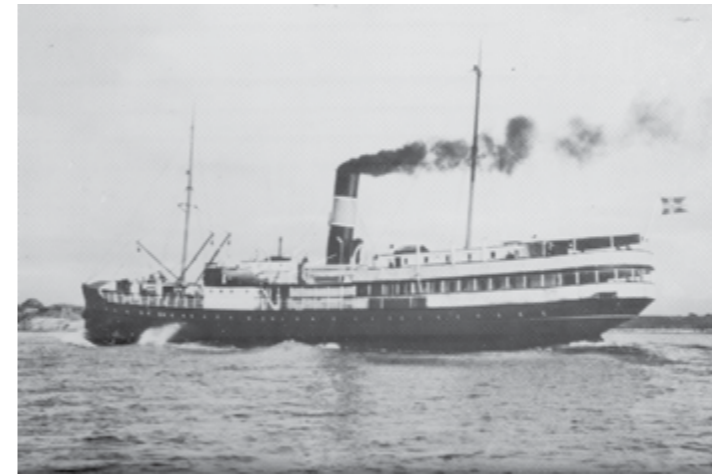
På midten av 80-talet flytta Hurtigruten frå dampskipskaia i sentrum til Prestøya. Dette var fordi hurtigrutekaia låg inne på A/S Sydvaranger si eigedom. Kommunen bygde ei eiga kai der Hurtigruten ligg til i dag, og då var det hensiktsmessig å flytte Hurtigruten dit. Dette fekk me informasjon om frå arealplanleggar i Sør-Varanger kommune (kommunikasjon per e-post 3. juni 2016).

Betydninga av Hurtigruten

For Nord-Norge har Hurtigruten betydd mykje opp gjennom dei siste 125 åra. Det at ein båt hadde faste langdistanseruter og som var tilpassa passasjerar i tillegg til gods var nytt, og fekk stor betydning for infrastrukturen som Kirkenes var ein del av. Tilgjengeligheita mellom dei avsidesliggjande plassane betra seg betrakteleg, og fellesskapskjensla med resten av Noreg auka.

I dei senare åra har utbygging av veg, luftfart og andre transporttilbod ført til noko nedgang for Hurtigrutens betydning som stamrute i kyststrøka. Dei siste 20 åra har det skjedd ei endring i selskapet, og det satsast no meir på turisttrafikk og mindre på gods enn det som tidligare var vanleg.

Sjølv om Hurtigruten i dag frakter for det meste turistar, er den likevel framleis eit symbol på kystfarten og ei viktig livsnerva og identitetsskaper for kystsamfunna. Hurtigruten er altså mykje meir enn ein båt. Kari Bremnes syng det så fint i songen sin, *Hurtigrute*, 1989



Figur 4: Hurtigrutebåten D/S Richard With vart ved eit uhell senka av ein britisk ubåt i Finnmark 1941



Figur 5: "Finnmarken" i Kirkenes

Figur 6: M/S Nordnorge når siste stoppestad Kirkenes i dokumentaren "Hurtigruten - minutt for minutt langs kysten" på NRK i 2011



Hurtigrute

*Æ hadde bestandig den drømmen
Da æ va ei lita pia ved en diger fjord
Om å få komme med ei hurtigrute
Dit æ en gang skulle*

*Særlig om kvelden
Da Hurtigruten ropte langt derute fra
Og sa ho va på nord
Og æ sprang ned te kaia for å se*

*Det va en fest som kom
Et tusenogennatt med smak av salt
Med avskjed I, og herregud der e du!
Med pappeske med katte
Og med egg som ikkje måtte brestes
Med høge rop og trosse som blei kasta
Hardt mot kaia for å festes
Det va den store verden som la te*

*Det va skip I stål
Med eventyr langsmed ripen
Kaptein I svarte klær
Med ekte gull I stripen
Det va glede på mørk bunn
Som kom
Æ hadde bestandig den drømmen
Da æ va ei lita pia ved en diger fjord
Om å få komme med ei hurtigrute
Dit æ en gang skulle*

Tekst: Kari Bremnes
Musikk: Petter Henriksen

Hurtigruten legg til kai i Kirkenes nesten kvar morgon kl. 09.00 og reiser att kl 12.30. Nokre av gjestene på Hurtigruten er på rundtur, det vil sei at dei til dømes seglar frå Bergen, nordover til Kirkenes og så sørover igjen til Bergen. Desse får berre tre og ein halv times opphald i Kirkenes før dei reiser vidare.

Dei som tek Hurtigruten berre ein veg, overnattar vanlegvis ei eller to netter i Kirkenes, og så tek fly den andre vegen. Opphaldet er gjerne ordna gjennom Hurtigruten.

Det er mange som nyttar seg av utflukts-tilboda som Hurtigruten har i Kirkenes. Dei vert då henta på kaia og køyrd ut av byen med buss.

Jamnt over ser gjestene på Kirkenes som ein eksotisk arktisk destinasjon. Denne informasjonen har me fått av ein produkttrådgjevar i Hurtigruten gjennom kommunikasjon via e-post (6. april 2016).

Turistane sine reisevaner gir oss eit godt grunnlag for å jobbe vidare med tilrettelegging for fleire opplevelsar, aktivitetar og målpunkt i Kirkenes sentrum for å gi turistane eit godt fysteinntrykk av byen.

Figur 7: Russarmarkedet trekk turistar til Torget ein gong i månaden



Figur 8: Arktisk hausting



Figur 9: Overnatting på snøhotell



Figur 10: Hundesledetur med overnatting



Figur 11: Husky



Figur 12: ATV-safari til den russiske grensa



Figur 13: Padling



Figur 14: Snøhotell



Figur 15: Kongekrabbesafari

Synfaring i Kirkenes

Studentane på dette kurset reiste på synfaring i Kirkenes i to puljer, den eine i august og den andre i januar. I gruppa vår er me to frå kvar av puljene.

Fysteinntrykk frå synfaring om sommaren

Dei av oss som reiste i august opplevde ein sterk kontrast mellom den grønne, fine naturen me fekk sjå på veg til Kirkenes frå flyplassen, og det grå, mindre idylliske sentrumsområdet. Me oppdaga etter kvart at Kirkenes hadde sine små, sjarmerande private hagar i bustadområda, men denne sjarmen sakna me i sentrum.

Fysteinntrykk frå synfaring på vinteren

I januar var det heilt kvitt i alle gatene. Grensa mellom fotgjengarareal og bilareal var viska ut, noko som førte til ei shared space-kjensle. Det fungerte godt, og bilistane tok omsyn til dei gåande.

Landskapet bestod av langstrakte kvitkledd fjell og åsar. Eit spesielt ettermiddagslys om vinteren lyste opp Bøkfjorden og me såg svakt nordlys på kvelden frå brygga utanfor Thon hotell. Nærleiken til naturen og fjorden er viktig.

Me besøkte nokre av turistattaksjonane utanfor sentrum. Snøhotellet var utruleg flott og me såg på korleis huskyturane fungerte, og det såg veldig spanande ut. Det er kanskje ikkje rart at det er så folketomt i sentrum når alt det morosame skjer i utkanten!

Generelle fysteinntrykk

Det var merkbart spreidd bebyggelse som førte til store avstandar mellom ulike tettstader. I kombinasjon med dårleg kollektivtilbod gjer det at bilen vert dominerande i bybiletet, særleg langs E6. Svært mange bilar stod parkerte i sentrumskjerna.

Det er god plass overalt, både i naturen og i byen. God plass er fint i bustadområda, slik at dei får hage. Men inne i sentrum er det så god plass at det vert dårleg rominndeling, og altfor god plass til å sette bilen kor ein vil.

Det var vanskeleg å orientere seg. Når ein står på torget i sentrum er det vanskeleg som førstegongsreisande å vite akkurat kvar ein er. Det er få aksar og siktlinje mot sjøen. Sjøkanten virkar privat og utilgjengeleg. Turistar som oss føler seg ikkje særleg velkomne der. Ein opplever at sjøen er industri og at det ikkje er dit ein bør gå for rekreasjon. Det hadde vore fint å kunne sjå meir av vatnet.

Gågata var slapp med få interessante butikkar. Som turist sakna me eit offentleg og synleg turistkontor.

Me var ikkje heilt nøgde med utvalet av restaurantar. Det meste var veldig dyrt, og maten var ikkje spesielt imponerande eller god. Me skulle ynskje me kunne fått meir god lokalmat som ikkje kosta 400 kr middagen.

Me sakna òg generelt aktivitetar og liv i sentrum. Det var svært lite folk der og det virka som om turistane heldt seg mest i nærleiken av hotella eller reiste på attraksjoner utanfor byen. Lokalbefolkninga oppheldt seg for det meste på amfi.

Dei aller fleste viktige og sentrale bygga i byen som til dømes rådhuset, vender seg inn mot sentrumskjerna. Bygga vender for det meste baksida mot sjøen, men eigentleg bør byen ha ein fasade mot sjøen.

E6 opplevast som trafikkert sjølv om årsdøgntrafikken (ÅDT) er låg samanlikna med gater i Oslo. Kanskje det er fordi vegen er breid og dominerande, og ikkje bra tilrettelagt for gåande og syklande.



Figur 17: Rallarn Pub er ein ekte brun pub i grå omgjevnader



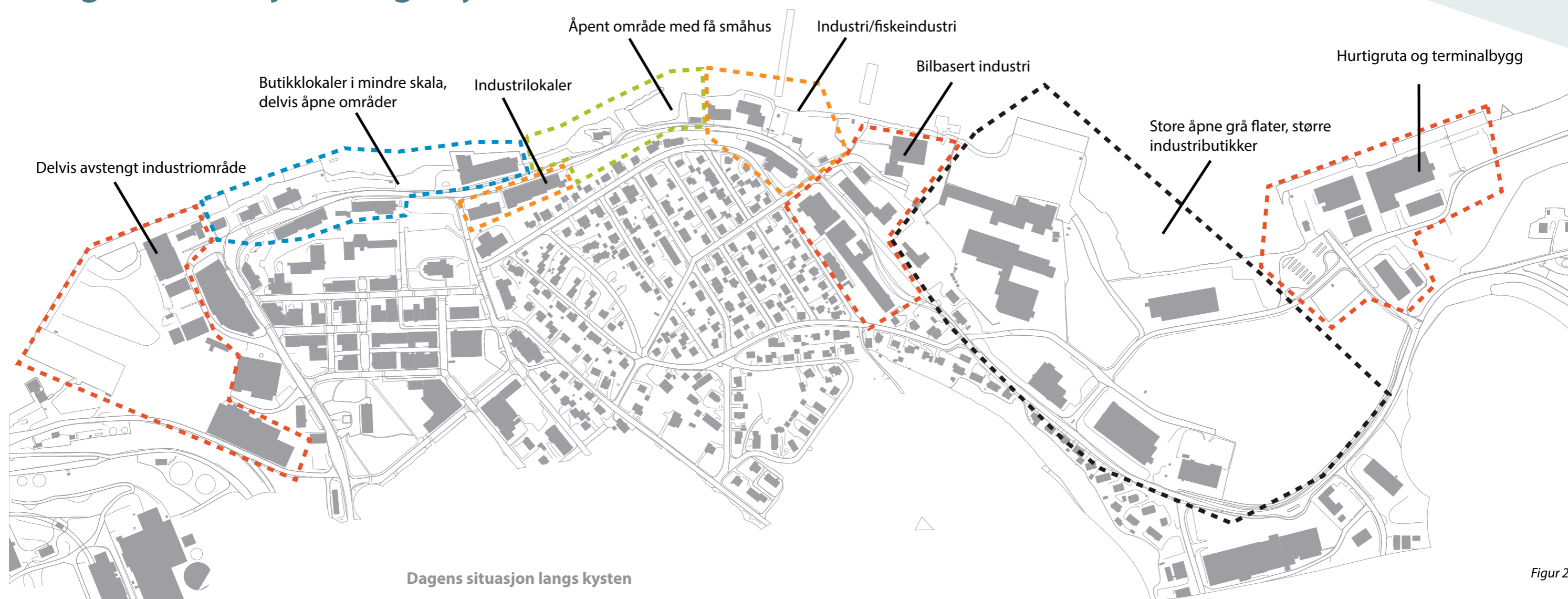
Figur 18: Rådhusplassen er ikkje spesielt staseleg

Figur 19: Hurtigrutekaia sett frå Prestfjellet. Kontrasten mellom dei grå e overflatane og den grøn naturen er lett å sjå



Figur 16: Eit vakkert lys ligg over Kirkenes om vinteren

- Dagens situasjon langs kysten



Dagens situasjon langs kysten

Figur 20

Kartet over viser en inndeling i soner mellom ulike type funksjoner og områdenes karakter. Rundt dagens hurtigrutelokalisering i øst er området preget av store forretninger og lager-/logistikkbygninger. Når Hurtigruten flyttes vil også mer areal bli ledig. Ved siden av bygningene er det store områder som i dag utnyttes dårlig. Her er det et enormt potensiale for fremtidig fortetting. I tillegg omfatter området også en Rema 1000 butikk samt en Kiwi butikk på motsatt side av E6/Prestøyveien.

Områdene vestover mot Kirkenes sentrum omfatter hovedsakelig ulike former for industrilagre, samt mindre utsalgssteder for diverse bilbasert næring og lignende. En gatesekvens omfatter også noe småhusbebyggelse.

Langs havna i oppgaveområdet finner vi i dag Thon hotell. Ved siden av er det utsalgssteder for maling, interiør og verktøy. Også her er det potensiale for fortetting og intensivering av sentrumsfunksjoner. Hurtigruten kan være en bidragsyter og "startbrikke" for nettopp dette.

Kimek vil etter all sannsynlighet flyttes fra dagens lokasjon, og dette området vil ha stort endringspotensiale på grunn av attraktiv beliggenhet nær sentrum og langs Bøkfjorden. Det vil være sannsynlig å se for seg en byutvikling her.

Konsekvensene for arealbruk og funksjoner langs havna vil være ulike. Størst konsekvens og mulighet for endring vil området ved dagens hurtigrutelokasjon ha. Ellers vil sonene vestover mot sentrum ikke påvirkes i like stor grad av en lokasjonsendring av Hurtigrutekaia.

- Dagens situasjon langs kysten



Figur 21



Figur 22



Figur 23



Figur 24: Åpne områder som ikke er definert til andre funksjoner, blir parkering. Her ved politibygningen langs sjøen.



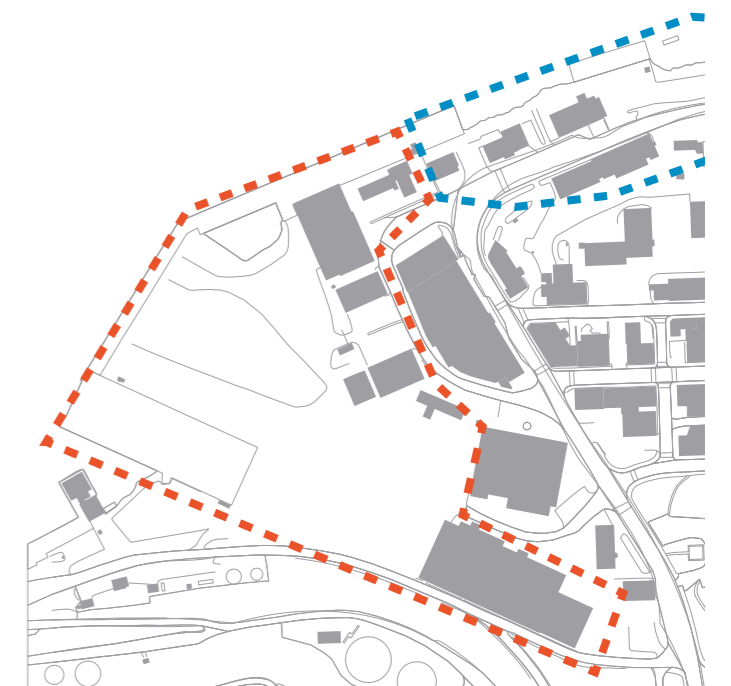
Figur 25: Et større område er avstengt i forbindelse med Kimek. Området består av en rekke brakker



Figur 26



Figur 27



- Dagens situasjon langs kysten



Figur 28



Figur 29



Figur 30: Deler av havnestrekket har lukkede områder knyttet til krabbe- og fiskeindustrien.



Figur 31: Parkerte biler langs kystlinja



Figur 32: Her er det større lastebåter fortoyed til kaia, og området oppfattes som lite tilgjengelig for vanlige folk.



Figur 33



- Dagens situasjon langs kysten



Figur 34: Hurtigruteturistenes første møte med Kirkenes



Figur 35: Dagens lokalisering av hurtigrutekai

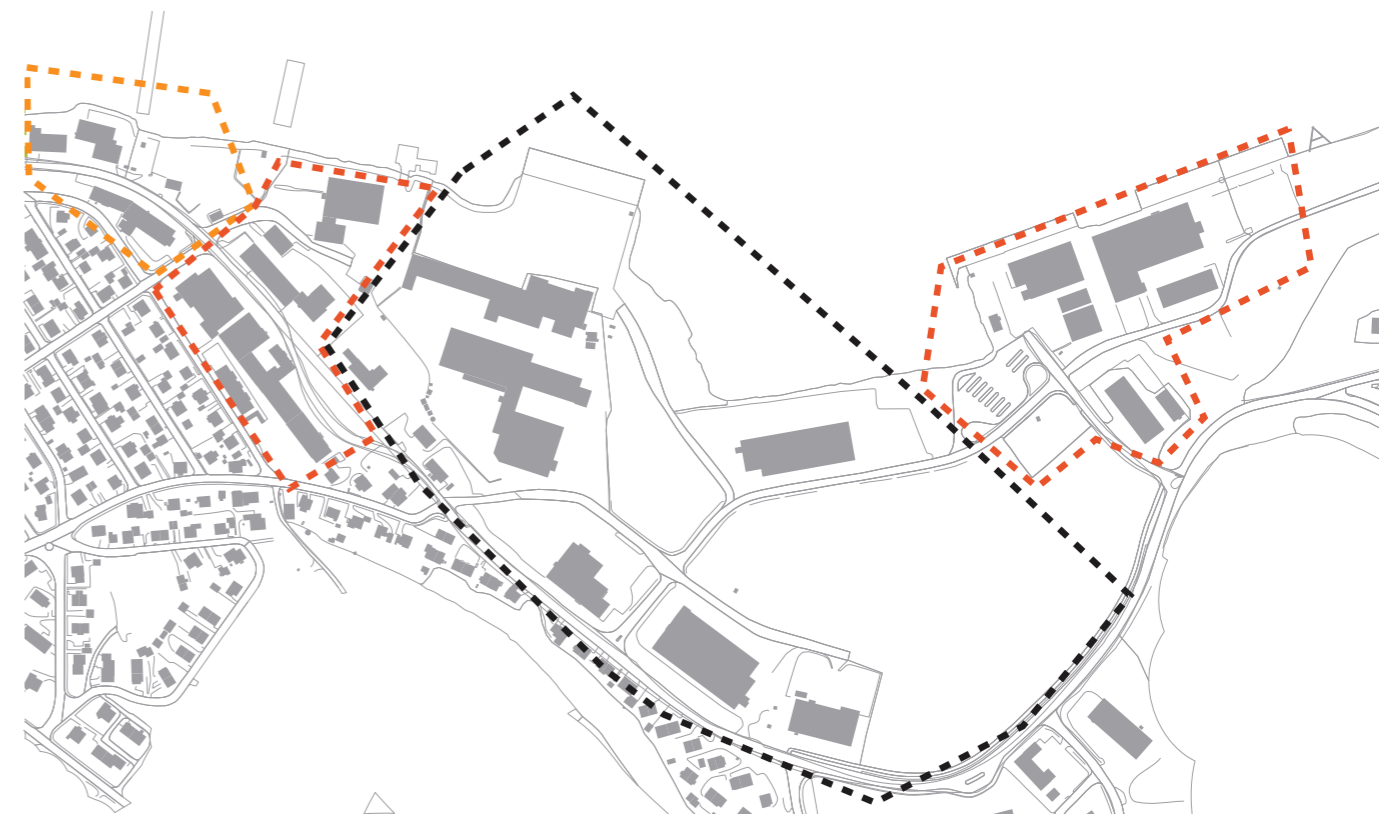


Figur 36: Hurtigruteturistenes første møte med Kirkenes. Store åpne arealer i utkanten av sentrum

Figur 38: Veien mellom dagens hurtigrutekai og Kirkenes sentrum er så vanskeleg å finne, at lokalbefolkningen har gjort er grep: De har satt ut blomsterkasser langs helle "veien" for at turistene skal finne frem.



Figur 37: Hurtigruten i grå omgivelser.



Diagrammet syner kva som er offentlege og kva som er private tomter. Det meste av areala utanfor sentrum-skjerna er privat, medan det meste innanfor sentrum-skjerna og langs sjøen er eigd av kommunen.

Tomtar som ikke er festa bort til andre, kan kommunen ganske fritt gjere endringar på, men tomtene som kommunen har festa vekk er bundne av juridiske avtalar av ulik varigheit og omfang. Det kan difor lenger tid å få gjort noko på desse områda.

Noko av oppgåveområdet vårt består av private områder. Noko av desse områda tilhøyrrer KIMEK, og vil sannsynlegvis bli dersom dei flyttar vekk verksamheita si til nytt industriområde på Tømmerneset. Dersom kommunen vil overta andre private tomter må dei forhandle med grunneigarane.

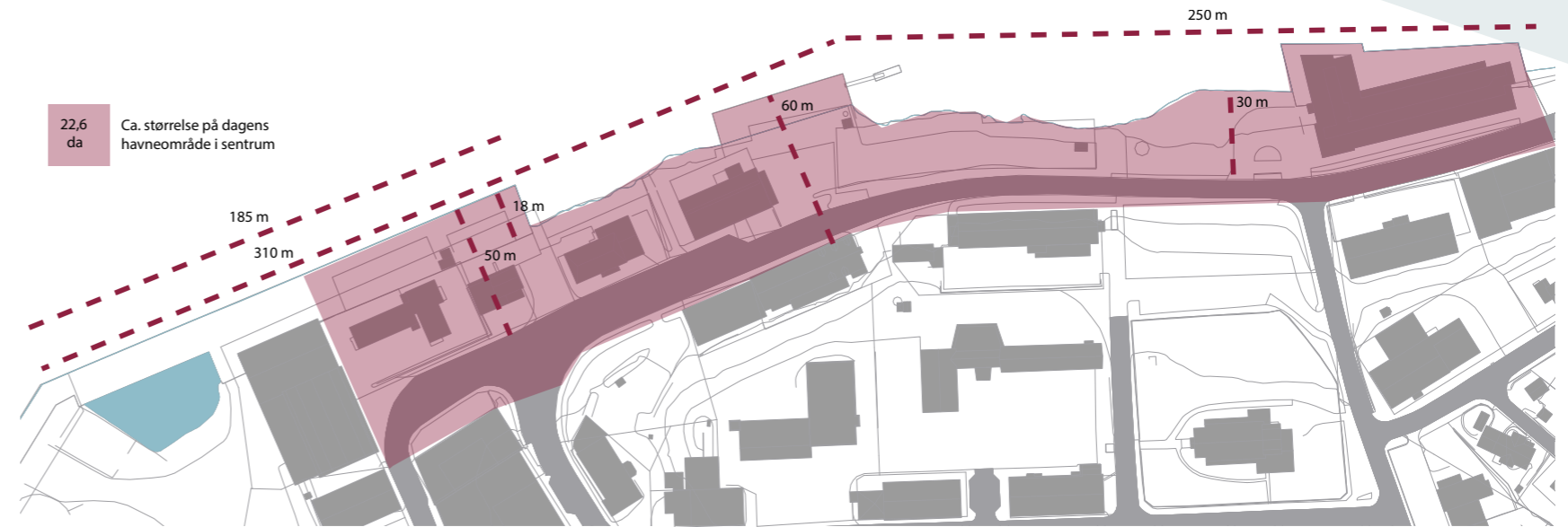
Teiknforklaring

-  Kommunal eigedom
-  Anna Offentleg eigedom
-  Kommunens bortfesta eigendom
-  Privat bolig
-  Privat eigedom
-  Manglar data



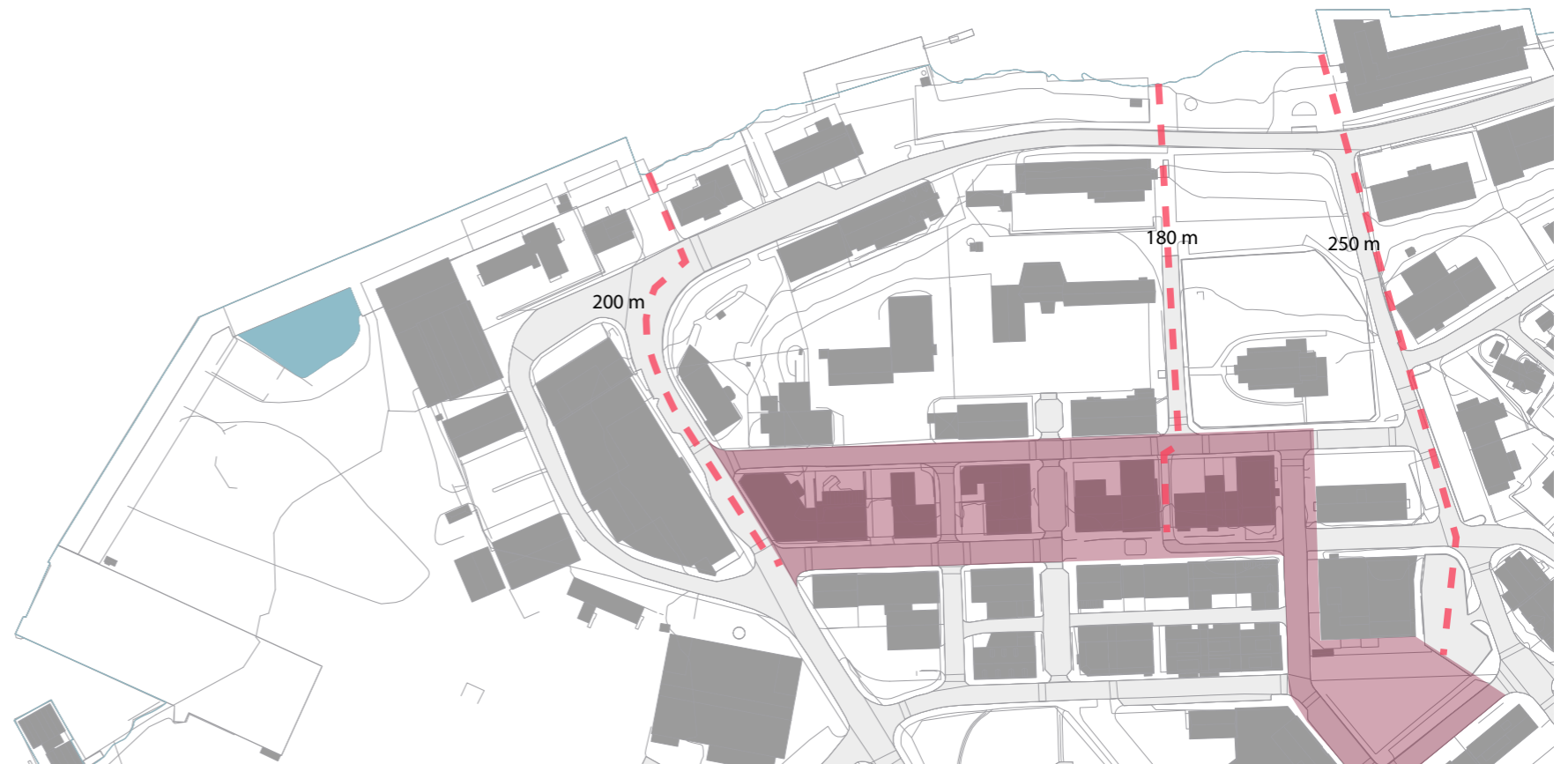
Figur 39

Kartene viser ulike størrelser og avstander i dagens sentrum. Kartet gir oss et inntrykk av størrelsen på dagens sentrumshavn. Det er relativt god plass langs havna, og mange steder er det dårlig utnyttet. Her vil det være plass for fremtidig fortetting.



Figur 40

Kartet viser avstander fra gågata og torget ned til havna. Det er nokså korte distanser, men de kunne vært redusert mer ved å utforske nye koblinger ned fra Rådhusplatået (se definisjon på figur 86. Den røde markeingen viser dagens sentrumskjærne.



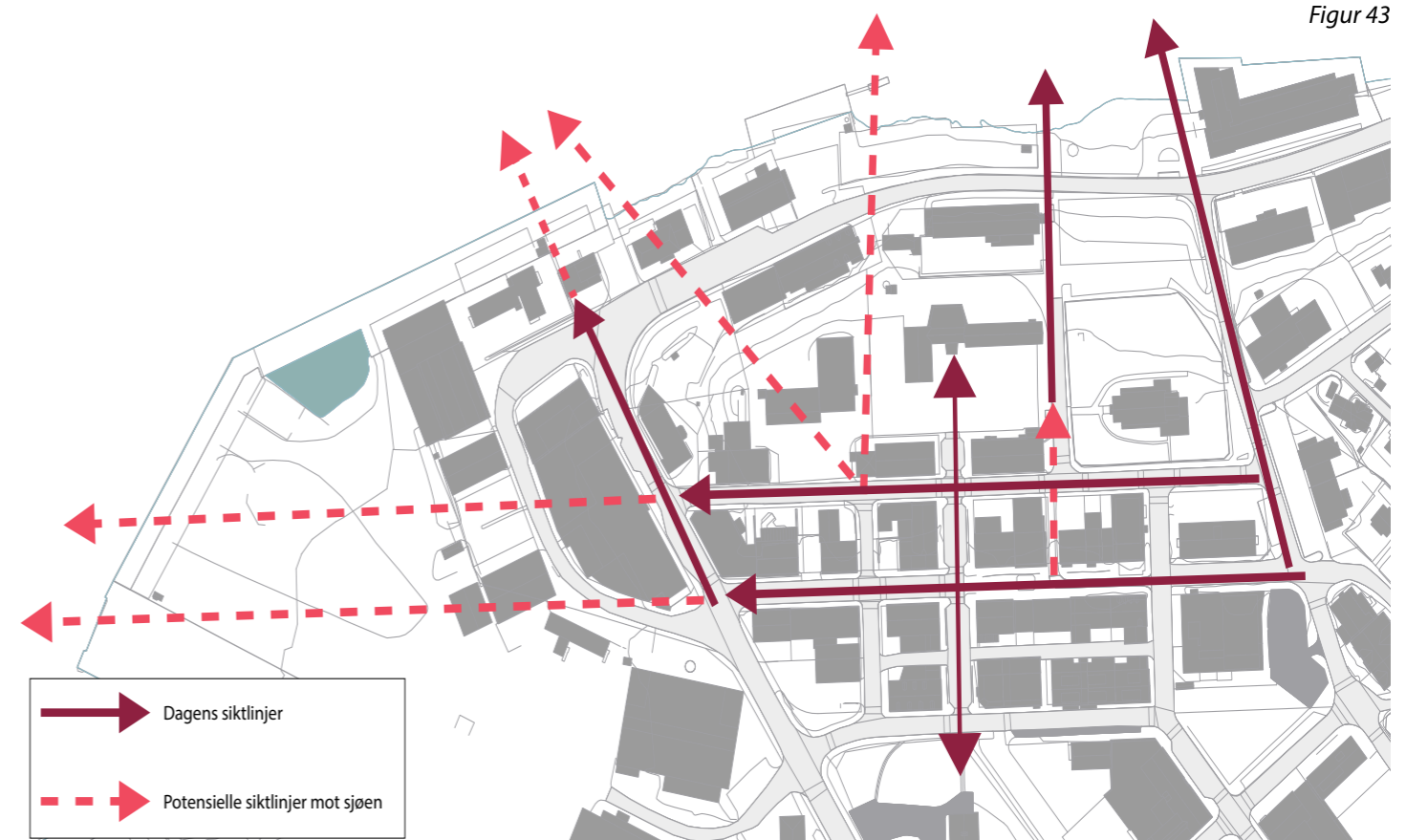
Figur 41

Diagrammet syner kor ein få sikt mot sjøen dersom ein går på den oppmerka ruta (Kirkegate). Siktlinjene i dag er veldig smale, det vil sei at du må stå presis innanfor eit område for å kunne få utsikt til sjøen i det heile.



Figur 42

Kartet viser dagens siktlinjer i sentrum og mot sjøen. I Dr. Wessels gate og Kirkegata har siktlinjene en tydelig øst-vest retning. Dessverre ender de opp i kjøpesenteret Amfis vegger. Fra Rådhuset har man tydelig sikt nedover mot «Brunosten». Mot sjøen er det få eller ingen siktlinjer. Dette skaper dårlig kontakt med sjøen. Dette bør tas hensyn til i en fremtidig byutvikling.



Figur 43

I dag er de fleste boligene i Kirkenes eneboliger. Mange av disse boligene er reist på grunnmursrestene etter det som var igjen etter 2. verdenskrig, og byggenes struktur er derfor omtrent den samme som før krigen. Eneboligområdene omkranser bykjernen i sør og er primært bygget i tre. Det er også en del rekkehusbebyggelse samt lav blokkbebyggelse enkelte plasser.

I sentrumskjernen er gjenreisningsarkitekturen hovedsakelig i murhus etter 50- og 60-talls arkitektur og dermed helt annerledes enn den helt spesielle arkitekturen med spir, ornamenter, kupler osv. som preget sentrum før krigen. Byggene i sentrum er i hovedsak regulert til foretning- og kontorvirksomhet, men også for boligformål. Per i dag virker det som det er få boliger i sentrumskjernen.

Kommuneplanens samfunnsdel for Sør-Varanger (2004-2016) legger opp til å lokalisere og utforme nye boligareal basert på de befolkningsframskrivningene

som den gang lå til grunn. De så på den tiden for seg et befolkningstall på 12 000 i 2016. I dag vet vi at dette ikke er en realitet. Det er allikevel behov for boliger i Kirkenes, og da i hovedsak leiligheter (Analyser Kirkenes, vinter overordnet, 2016). Etterspørselen er høy etter blant annet omsorgsboliger da antallet eldre er økende. I tillegg påpekes det i kommunal planstrategi 2016, at den økende invandrerandelen må tas høyde for i boligpolitisk plan. I planen fremgår det også at det er stor mangel på boligtilbud for mennesker med psykiske lidelser i kommunen. Boligbehovet vil være stort også i fremtiden skal vi tro den generelle befolkningsutviklingen i Norge.

Det er mange boligprosjekter på gang og kommunen legger blant annet til rette for boligutbygging i utkanten av Kirkenes sentrum flere steder. I samarbeidsprosjektet mellom staten og de 13 største byene i Norge, Framtidens byer - 2008-2014, kommer det frem at fortetting kan være en god løsning på fremtidens byutvikling. Samtidig er det et ønske på

politisk nivå om en miljøvennlig by- og tettstedsutvikling som forutsetter blant annet at utbygging primært skal skje gjennom fortetting. Videre påpekes det at en slik arealeffektivisering i sentrum vil redusere transportbehovet, og dermed forsterke byens som bosted.

Utbygginger i utkanten av byen vil føre til sentrumsspredning. Denne spredningen vil igjen kunne føre til økt bilbruk, noe som er stikk i strid med nasjonale mål. I tillegg er andre viktige funksjoner som blant annet, nytt handelssenter, videregående skole, barentsbadet osv. plassert utenfor sentrum og man kan stille spørsmål om dette er riktig prioritering i en fremtidsrettet byutvikling for Kirkenes.

Med bakgrunn i dette ser man at en fremtidig fortetting i sentrumskjernen i Kirkenes vil være et nødvendig og gagnende tiltak for byens befolkning.

- Bygning
- Takkant
- Fasadeliv
- Bygningsdelelinje
- Takoverbygg
- Takoverbygg kant
- Trapp inntil bygg, kant
- Låvebru
- Reguleringsplan/Bebyggelsesplan PBL 1984
- Område for kontor
- Område for industri/lager
- Område for offentlige bygninger (:
- Kjøreveg
- Gate med fortau
- Annen veggrunn
- Gang-/sykkelveg
- Torg
- Parkeringsplass
- Kai
- Trafikkområde i sjø og vassdrag
- Havneområde i sjø
- Park
- Småbåthavn
- Friluftsområde (på land)
- Område for anlegg i grunnen
- Fellesområder
- Felles avkjørsel
- Felles parkeringsplass
- Bolig/Forretning
- Bolig/Forretning/Kontor
- Forretning/Kontor
- Forretning/Kontor/Industri
- Forretning/Kontor/Offentlig
- Kontor/Industri
- Annet kombinert formål
- Grense for restriksjonsområde
- Grense for bevaringsområde
- Formålspunkt
- Bevaring av bygninger
- Reguleringsplan PBL 2008
- Regulerthøyde
- Kombinert bebyggelse og anleggs

Figur 44: Reguleringsplan Sør-Varanger kommune



Figur 45: Bildet tatt fra storgata mot sjøen. Kjøpesenteret Amfi ligger idag plassert til venstre for gaten.



Kartleggingen baserer seg på Gehl sin inndeling av aktive og passive fasader (Gehl, 2010), der han har delt inn i fem ulike kategorier. Denne analysen er en forenkling, med tre ulike kategorier: aktiv, mellomaktiv og passiv fasade. Det er blitt delt inn i hvordan fasadene oppleves.

I Kirkenes er de fleste fasadene inaktive, og spesielt langs sjøen kan gatelivet oppleves mer som baksiden av byen. De butikkene som faktisk finnes langs E6 nede ved vannet er malerforretninger og andre utstysbutikker. Noen av de butikkene er ment for å ha aktive fasader men butikkvinduene ser mer ut som lagringsplass, og det er lite interessant som skjer på bakkeplan ved butikkene. Slik det er i dag, har man liten grunn til å bevege seg langs kystlinjen. Det er lite å se på, og få handels- og servicetilbud som skaper liv.

Rådhusplatået (se definisjon på figur 86) er et sted uten noen aktive fasader, og det er ingen aktive fasader som leder ned til havna.



Figur 46

Industri Handel Service Kultur, turisme Inaktive fasader Mellom-aktive fasader Aktive fasader

Sammenlikner man gågateområdet med kystlinja, vil man se at størsteparten av tilbudene har blitt lagt til den indre delen av byen. Det er kun Thon hotell som har utnyttet sjøfronten. Det er ellers mangel på mindre nisjebutikker, og Amfi kjøpesenter bidrar til store deler av handelstilbudet.

Ulike typer butikker:

- A Mat
- B Klær, sko
- C Sport
- D Barn
- E Elektronikk
- F Div
- G Kjøpesenter

Service- og kulturvirksomheter:

- H Hotell
- I Cafè/restaurant
- J Pub/utested/klubb/ungdom
- K Kino

- L Bibliotek
- M Bank
- N Kirke
- O Turistinformasjon
- P Reisebyrå

Offentlige tjenester:

- Q Nav
- R Rådhus

Figur 47

Teiknforklaring

- Service
- Kultur/turisme
- Kommunens bortfesta eigendom
- Industri



1. Kirkenes Amfi

AMFI i Kirkenes er et kjøpesenter på 6000 m² som ligger i Kirkenes sentrum. Den huser 17 butikker i de fleste bransjer, samt det kommunale helsesenteret og parkeringshus for 75 biler.

2. Kirkenes handelspark

Kirkenes handelspark, som ligger ca 1 km fra sentrum, ble åpnet sommeren 2015. Et handelsområde på 15000 m² som fortsatt er under utvikling.

Per i dag finnes det 12 butikker i handelsparken.

3. Spareland

Spareland har 3-4 butikker og ligger ca 1,5 km fra sentrum.

4. Kirkenes sentrum

I sentrum er det lokalisert nærmere 30 butikker og serveringssteder, samt andre tjenester.

For å nå kommunens mål om et levende sentrum er det viktig at folk bruker sentrum for både handel og aktiviteter. Etter at Handelsparken åpnet i 2015 har brukergrupper blitt trukket bort fra Kirkenes sentrum. Dette er en uheldig utvikling og skaper stor konkurranse med bedriftene i gågata og sentrum forøvrig. Butikkene i sentrum har allerede merket et redusert antall kunder etter at handelsparken ble åpnet. (Trellevik, 2016).

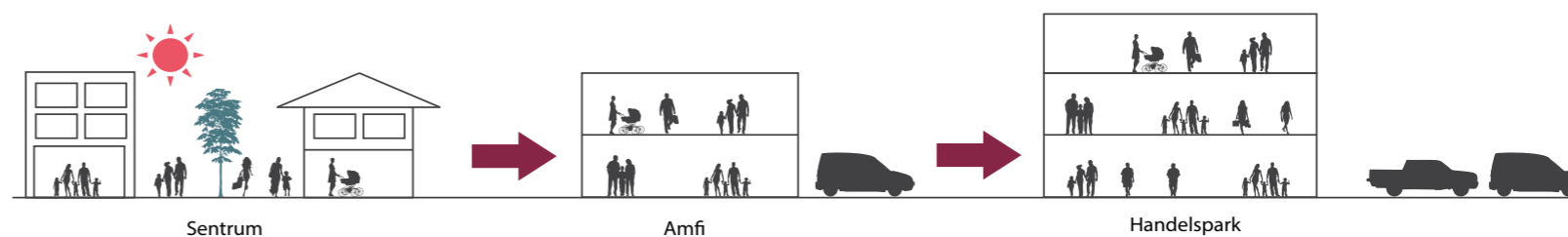
Handelsparken er likevel ikke kun dårlige nyheter. Den er den største i Øst-Finnmark og har trekker flere handelsgrupper fra andre områder inn til Kirkenes omegn. Da er det mulighet for at de vil besøke andre ting i Kirkenes også.

Kirkenes handelshistorie preges også av såkalte "Russehandelen", dvs at Russene kommer over grensa for å handle. Ifølge analysen «Den russiske faktoren» som er utarbeidet av det norske generalkonsulatet i Murmansk og Kirkenes næringshage ble det beregnet 1,3 milliarder kroner i årlig inntekt. Men i det siste har handelen gått mye ned pga at rubelen blitt svekket mot den norske krona, samt at Russerene har mindre kjøpekraft. De kommer derfor i mye mindre grad over til Norge. (Statens Vegvesen, 2015).

Turistene som kommer med Hurtigruten drar i tillegg på utflukt i steden for å oppholde seg i sentrum og har stor påvirkning på handelen der (se analyse og hurtigruta-turistene sine reisevaners. 11).

Dette resulterer altså i et redusert folkeliv og handel i sentrum.

Flytting av Hurtigruten, boligutbygging og oppgradering av bestemte områder i sentrum kan bidra til positiv utvikling. Flere beboere, turister og andre besøkende vil sannsynlig oppholde seg i sentrum i større grad som resulterer i et mer levende og vakrere sentrum.



Figur 48



Figur 49

Figur 50

Byromsanalysen er basert på Jan Gehls 12 kvalitetskriterier for hva som er et godt byrom. Kriteriene tar utgangspunkt i hva som oppleves i øyenhøyde.

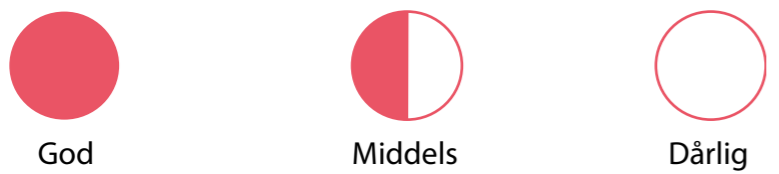
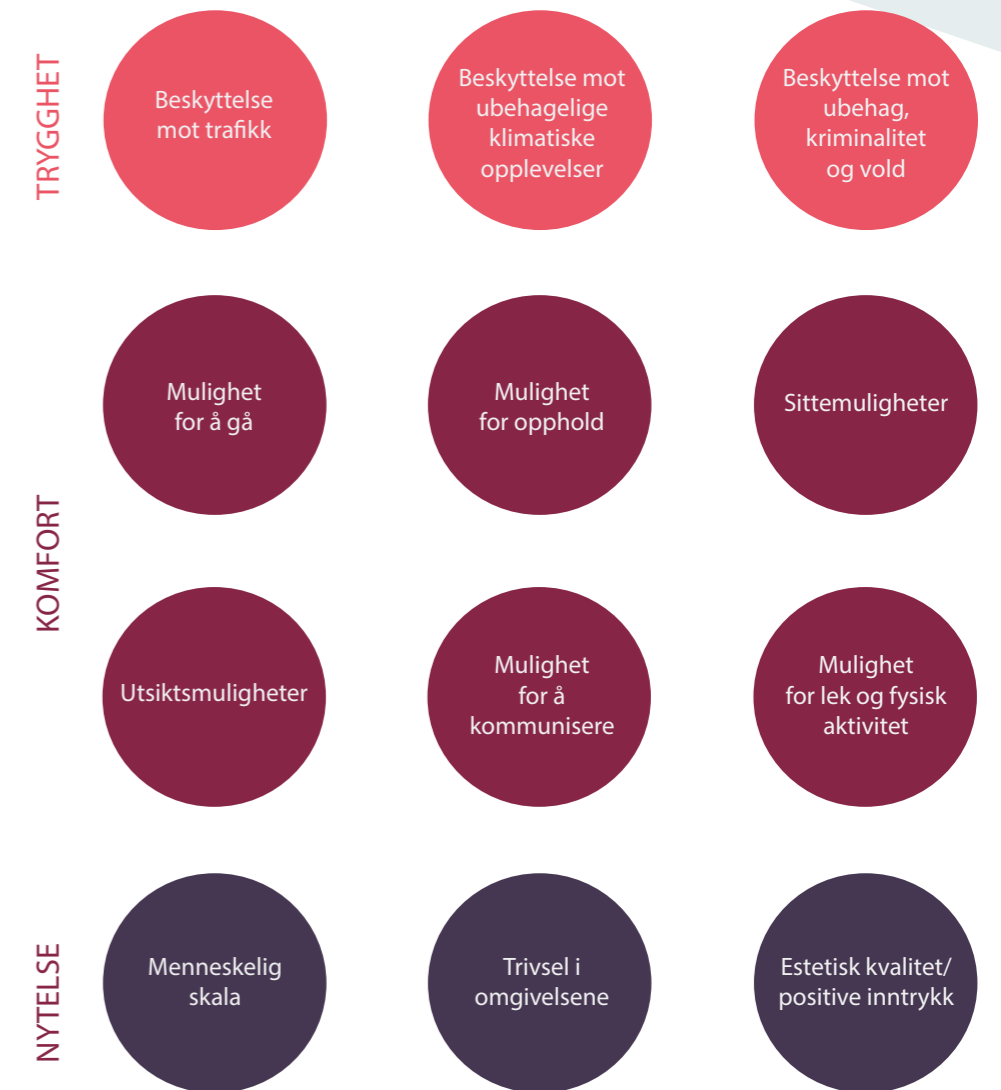
Her er det valgt 7 ulike byrom i Kirkenes sentrum samt 1 utenfor sentrum som er relevante for denne oppgaven.

For å kartlegge kvaliteten i byen er det utviklet et sett kriterier som er delt inn i områdene trygghet, komfort og nytelse. Trygghet handler om behovet for å være beskyttet gjennom tiltak som gode forhold for myke trafikanter, trygghet mot kriminalitet og vold samt fysisk ubehag som kan komme av for eksempel kraftig vind og regn.

For oss mennesker er selvsagt også komfort en viktig faktor. Det er viktig å ha gode muligheter til å gå, stå og sitte, samt tilgang på byrom som er multifunksjonelle. Utformingen av omgivelsen er sentralt for komfortfølelsen.

Nytelse handler om å utnytte de kvaliteter, attraksjoner og spesielle tilbud som finnes. Det skal være gode opplevelser, fin utsikt og attraktive sanseintrykk. (Vamberg, 2014)

Analyser av de ulike byrommene presenteres på neste side, og er vurdert ut ifra en skala hvor fylt sirkel representerer god oppfyllelse, halvfylt midt-dels og sirkel uten fyll dårlig kvalitets oppfyllelse.



Figur 51





1

●●●●● **Åpent område langs E6**

●●●●● Området er åpent langs en trafikkert vei uten ly fra vind og vær fra havet. Ingen estetiske kvaliteter på denne plassen utenom at utsikten mot havet er god. Ikke muligheter for opphold og aktiviteter.



2

●●●●● **P-plass ved E6 svingen**

●●●●● Et grusbelagt "bakgårdsområde" som er brukt til parkeringsplasser. Litt vegetasjon i form av lite "skjøtta" ugress. Ingen muligheter til opphold og lek og ingen går her med mindre bilen er parkert her. Hus og russertrålere langs sjøfronten blokkerer en del av utsiktet.



3

●●●●● **P-plass ved gamle brannstasjonen**

●●●●● Åpent asfaltbelagt område som er mest brukt til parkeringsplasser. Store bygninger rammer inn området og det er lite utsikt. Den menneskelige skalaen er dårlig og det er lite muligheter til opphold eller fysisk aktivitet.



4

●●●●● **P-plass foran rådhus**

●●●●● Stor åpen plass ved siden av kirken. Muligheter for å gå over plassen men, lite muligheter for opphold. Det er havutsikt mot NØ, men ellers er området rammet inn av bygninger. Plassen inneholder lite vegetasjon. Her er en del forbedringmuligheter.



5

●●●●● **P-plass nedenfor kirka**

●●●●● Parkeringsplass bak kirken med god utsikt mot nord over havet. Åpent område uten beskyttelse for dårlig vær. Brukes kun som parkeringsplass og ikke mulighet for annet opphold eller aktiviteter.



6

●●●●● **Gågate**

●●●●● Den menneskelige skalaen er god og de fleste bygningene har 2. etg., men den estetiske kvaliteten er ikke optimal siden de fleste bygningene har nokså kjedelige fasader. Utsikten er begrenset langs. Det er noen få benker men lite mulighet til aktiviteter utenom shopping og spising.



7

●●●●● **Torg**

●●●●● Størrelsen på torget er god for å samle mange mennesker til store arrangementer. Plasseringen er sentral og relativt godt skjermet for vær og vind. Men fra torget er det dårlig utsikt og det svekker retningsansene. Mulighet for opphold, lek, fysisk aktivitet og sitteplasser.



8

●●●●● **Dagens Hurtigrutenkai**

●●●●● Anløpskaia til Hurtigruten i Kirkenes ligger usentralt og forholder seg ikke til den menneskelige skalaen. Omgivelsene er lite inviterende og ingen ly mot dårlig vær på vei til sentrum. Passasjerene blir avhengige av bil og busser for henting. Lite trivelig plass.

Europavei 6 (E 6) strekker seg helt fra Roma og til Kirkenes. I Kirkenes er E6 eneste adkomstvei, med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 7941. Etter krysset ved Førstevann avlaster fylkesvei 367 og tar ca halvparten av årsdøgntrafikken fra E6. Likevel har Amfiseretret i Kirkenes en ÅDT på 3810. Fartsgrensen er 50 km/t på E6. (Vegkart, trafikkmengde, 2016)

Kirkenes er en bilbasert by. Den høye bilbruken i Kirkenes kan komme av at kollektivtransporten ikke er god nok, beboerens vaner, lange avstander samt at det er dårlig tilrettelagt for mange trafikanter. I første fase kom det frem i intervjuer at de som benytter seg av kollektivtilbud istedenfor bil gjør dette enten fordi de ikke har råd til bil eller ikke har førerkort. (Analyser Kirkenes, vinter overordnet, 2016)

I dag utvikler Sør-Varanger kommune, sammen med Statens vegvesen, konsepter for hvordan eksisterende E6 gjennom Kirkenes sentrum kan transformeres til gate og bidra til en positiv sentrumsutvikling.

Våre ønsker for Kirkenes sentrum (se avgrensning for sentrum på figur 2) er at trafikkforholdene og miljøet i sentrumsområdet utbedres, for å øke sentrums attraktivitet som bosted og som knutepunkt for internasjonalt samarbeid og næringsutvikling.

Kommunen har også planer om å utvikle en ny maritim virksomhet utenfor Kirkenes sentrum, muligens Leirpollen. Det betyr at Kimek og andre lagerbygg sannsynligvis vil flyttes, noe som vil føre til at årsdøgntrafikken i sentrum og langs havnefronten vil reduseres. Særlig når det gjelder tungtrafikken. (Statens Vegvesen, 2015)

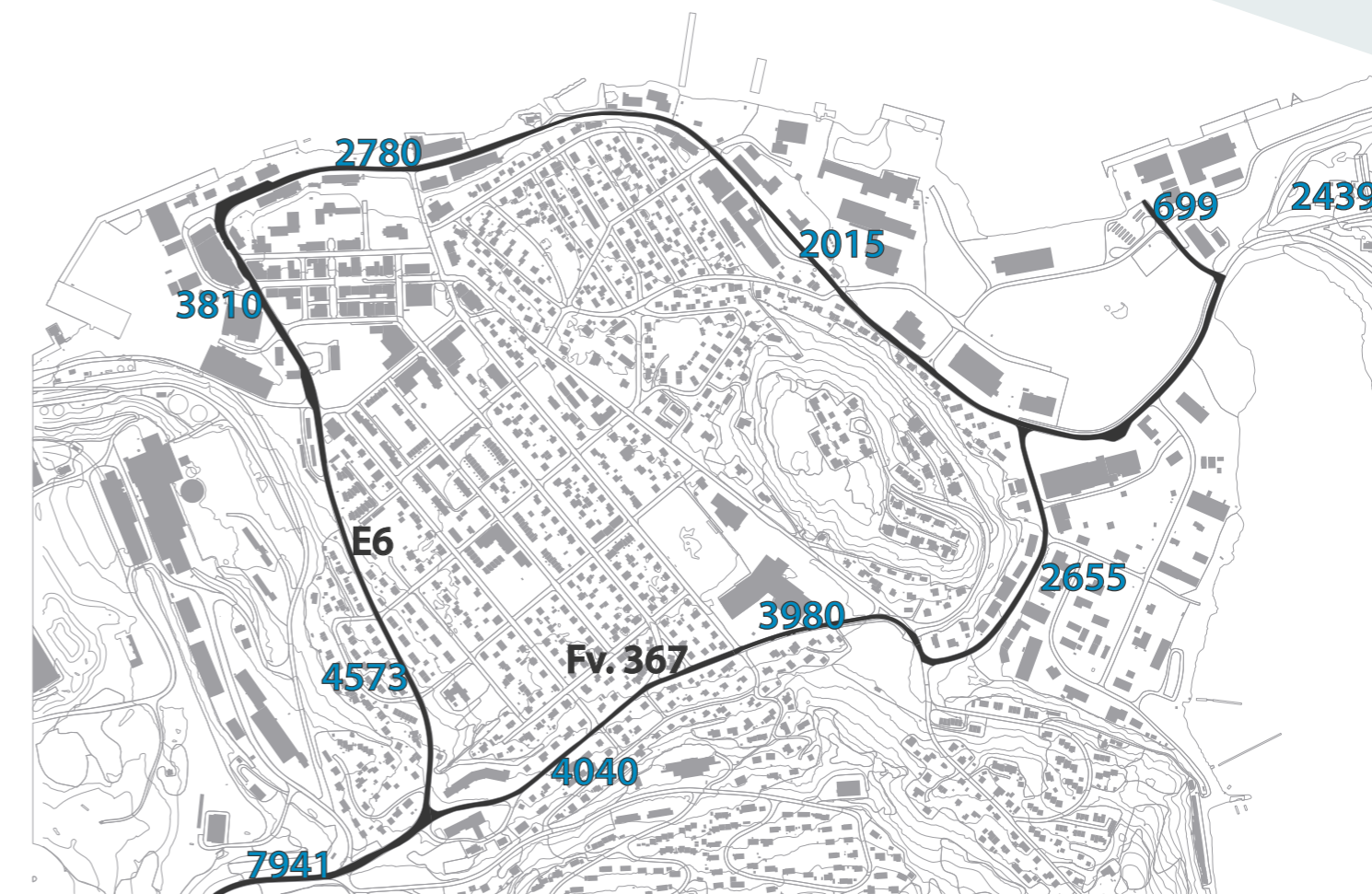
Tungtrafikken i sentrum som går på E6 og fv. 367 utgjør 11% av totaltrafikken i dag. Tungtransporten skaper både støy og trafikksikkerhetsproblemer for sentrum og beboere i sentrum.

Det er også behov for å bedre trafikksikkerheten i sentrum. Løsninger for gående/syklende tilfredsstillende ikke dagens krav til trafikksikre sentrumsområder. (Statens Vegvesen, 2015)

Med sin trafikkstøy og høy kjørehastighet ligger E6 som en stor barriere mellom sentrum og havet på nordsiden av sentrum og blokkerer en utvikling av Kirkenes som sentrumsområde.

I Storgata er det lite gatefølelse. Det er mye trafikkstøy fra både biler og lastebiler. Kjørebane er bred, med store lommer for varelevering og smale fortau. Fasadene langs gaten er mest lukkede og dette bidrar til at gaten oppleves som lite fotgjengervennlig og attraktiv for gående.

Johan Knutzensgate oppleves som et udefinert område utenfor sentrum på tross av beliggenheten helt inntil sjøfronten. Arealene mellom bygningene på nordsiden er dårlig utnyttet og brukes for det meste til parkeringsplasser. Langs gaten er det 2 meters gangfelt på sørsiden men ellers lite tilrettelagt for mange trafikanter.



Figur 60



Figur 61

I dag oppleves Kirkenes som et sted der bilene har for stor prioritet og tar mye plass.

Å analysere gatehierarkiet i sentrum er viktig ettersom gatene styrer hvordan vi ankommer ulike steder, samt vår opplevelse av å være der. Gater spiller også en stor rolle for stedsidentitet og byutvikling.

En hovedvei er transportvei mellom områder. Samlevei er forbindelsesveier innen områder. Adkomstgater betjener atkomstfunksjon frem til privat avkjørsel (Nøtterøy Kommune, u.å).

Det er ganske dårlig tilrettelagt for gående. Det er et smalt fortau på den ene siden, men det er lite sammenhengende og slutter etter Thon Hotel.

Samlevegaten omfatter Kielland Torkildsens gate og opp til Prestveien. Denne veien tas dersom en kommer kjørende fra E6 og skal til sentrum eller boligfeltene. Der er fortau på begge eller den ene siden.

Gatene midt i sentrum kan defineres som adkomstveg, ettersom dette er gater man kjører eller går på for å kunne komme seg til en bestemt lokasjon i sentrum.

Analysene viser at det er få strekninger med dobbeltsidig fortau av god kvalitet i sentrum (utenom Parkveien). Om man ser bort i fra kvalitet, kan man si at sentrum har tilstrekkelig med fortau. Gående har stort sett god framkommelighet ettersom det er få fysiske barrierer (utover biler som står parkert på fortau). Det er derimot gjennomgående dårlig trafiksikkerhet og lite universell utforming grunnet dårlig kvalitet på fortau og krysningpunkt. (Analyse Kirkenes, sommersentrum, 2016)

Om vinteren visker snøen bort alle høydeforskjeller og fortauene forsvinner. Da blir hele byen på en måte et "shared space".

Det er ingen spesielle løsninger lagt opp for syklister og få av krysningpunktene har nedsenket fortau, noe som gjør det vanskelig for syklistene. De må da sykle i gatene.



Figur 62: Sett opp parkveien mot Rådhuset. Breie fortauer på begge sider



Figur 63: Sett ned Wiulls gate mot Kimek bygget. Ikke nedsenket fortau



Figur 64: Sett fra Kirkegata mot Prestveien. Fortauene nesten usynlige



Figur 65: E6 langs Amfiet



Parkering

I Kirkenes parkerer folk over alt. Det er særst mykje plass "til overs" som ikkje vert brukt til noko, så kvifor parkere på parkeringsplass når det er god plass i gata utanfor butikken?

Det er særst mange oppmerka parkeringsplassar i sentrum (figur 67). Det er både gateparkering og parkering på store flatar. Sjølv om det er eigne område meint for parkering, så parkerer folk òg andre stader der det er plass.

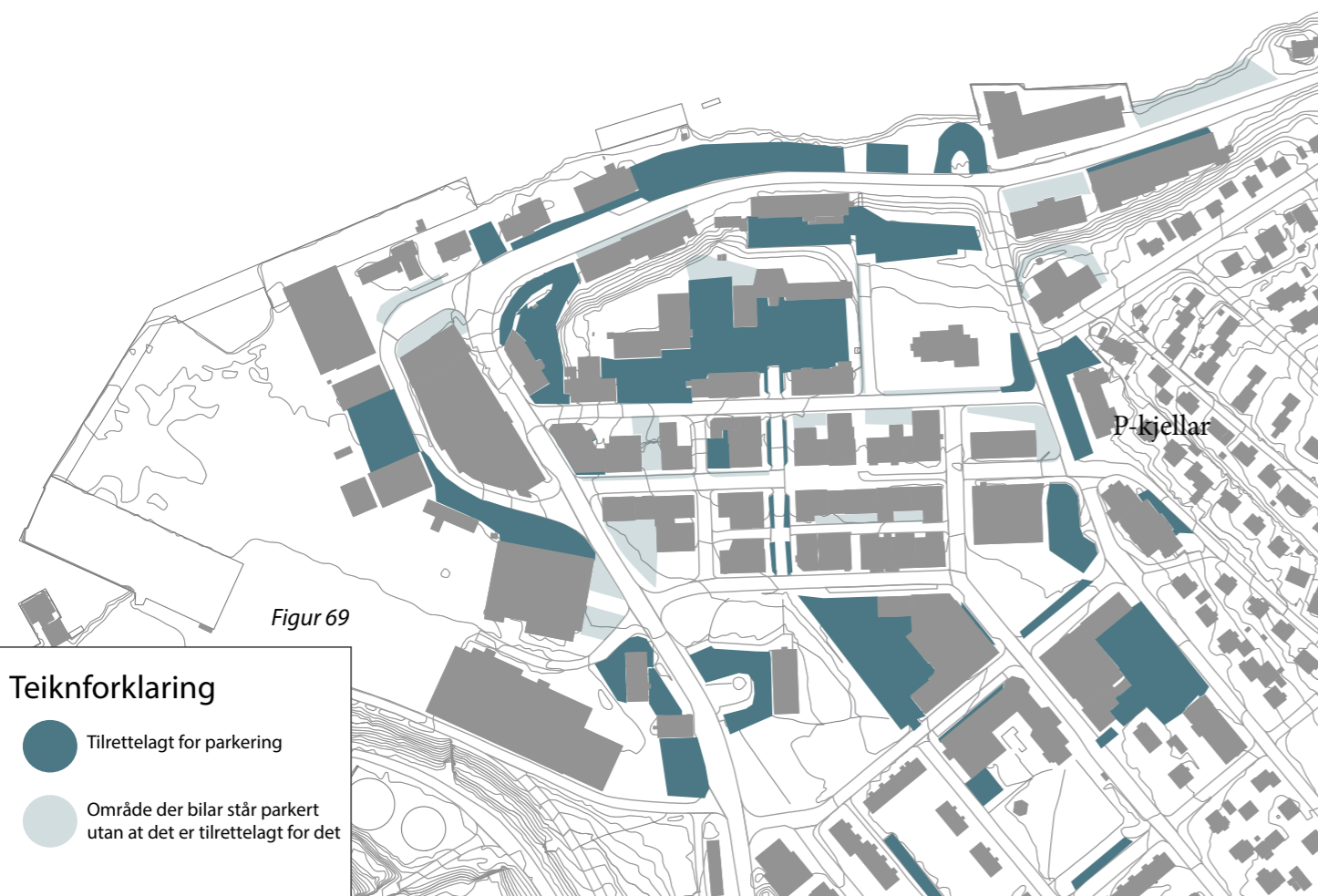
Det er òg parkering for 75 bilar i kjellaren under Amfi, men det var masse ledig plass der. Det kan vere fleire grunnar til det: Det kostar pengar, det stenger om natta, og ein kan parkere i maks tre timar osv. Utanfor parkeringskjellaren står bilar parkert på rekke og rad langs vegen (sjå figur 71).



Figur 67



Figur 68: Det er bilane som får den beste utsikten.



Figur 69



Figur 70



Figur 71: Bilane står på rad og rekke ved utgangen til parkeringshuset. Her er det gratis å stå!

Klima og vær i Kirkenes

Kirkenes ligger inne i fjorden og er derfor relativt godt beskyttet for vær og vind. Stormene som foregår ute på det åpne hav kommer ikke i like sterk grad inn til Kirkenes. Gjennomsnittshastigheten på vinden er ikke veldig høy, og selv om Kirkenes ligger ved sjøen er klimaet relativt tørt med lite regn og middels med snø.

Om vinteren er været ganske stabilt med snødekke og det er sjelden regn. Det er derimot ofte kadlt og rolig vær. Det regner mest om våren og høsten. Om sommeren er det ofte stille og middels med varme, men det blir sjelden over 20°C.

Årlig nedbør er 450 mm. (Basert på målinger fra 1961-1990). 140 dager i året er det dager med mer enn 25 cm snødekke. (Basert på perioden 1971-2000). Mørketiden varierer fra ca. 21. november til 21. januar men det er lysning på himmelen noen få timer selv om sola ikke kan ses. Midnattsolen kan sees i nord i perioden 26. mai – 26. juli. (Norges Klima, 2015)

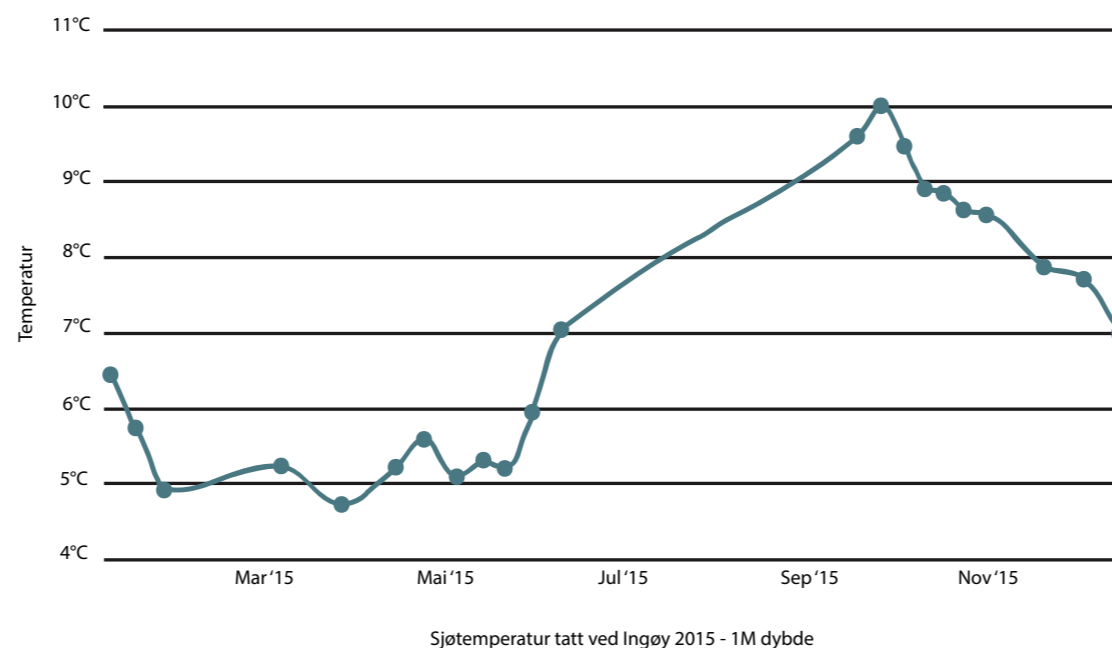
Temperatur

Kirkenes sin herdighetszone er relevant i forhold til hvilke planter som kan vokse her. Ifølge E-plante (Klimasonekart (u.å) ligger Kirkenes i herdighetszone 7. Kirkenes har i gjennomsnitt 125 dager med vekstsesong, (der døgnmiddeltemperaturen er på minst 5 °C). Av disse regnes 65 av dagene for å være sommerdager (der døgnmiddeltemperatur er på minst 10 °C).

Sjøtemperatur

Grafen viser sjøtemperatur i 2015. Den er tatt ved Ingøy som er den nordligste stasjonen der havforskninginsintitutet tar regelmessige målinger. Den er plassert lenger nord og er mer eksponert enn Kirkenes sentrum. Derfor kan en anta at temperaturen er litt høyere i Kirkenes. På bakgrunn av dette kan vi anta at for eksempel sjøbading vil kunne være mulig gjennom hele året.

Sjøtemperatur



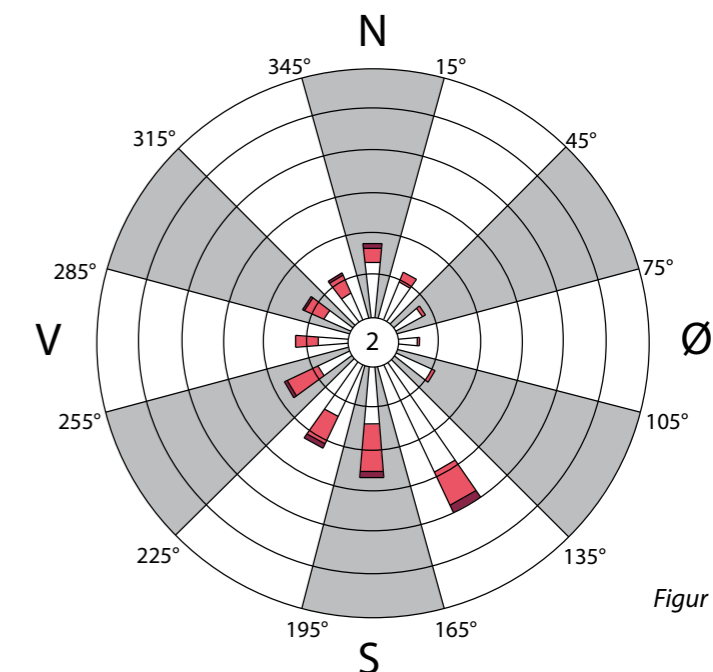
Figur 72

Lufttemperatur

Måned	Varmest	Kaldest	Gjennomsnitt
Jan 2015	1,7	-30,8	-11,9
Feb 2015	1,6	-17,5	-6,2
Mar 2015	6,1	-16,8	-1,8
Apr 2015	6,1	-7,6	0,8
Mai 2015	15,5	-2,2	5,6
Jun 2015	22,6	3,4	8,8
Jul 2015	18,2	4,8	9,5
Aug 2015	23,9	6,2	12,4
Sep 2015	18,8	2,7	9,1
Okt 2015	7,3	-4,7	1,7
Nov 2015	5,4	-13,5	-2,5
Des 2015	2,3	-18,5	-5,9
Jan 2016	-0,2	-31,5	-15,6
Feb 2016	2,3	-22,5	-6,6
Mar 2016	6,0	-14,5	3,2
Apr 2016	13,7	-8,3	1,1

Figur 74

Vindrose



Figur 73

Tegnforklaring

- 10,3-15,2 m/s
- 0,3-5,2 m/s
- 5,3-10,2 m/s
- 2 % stille

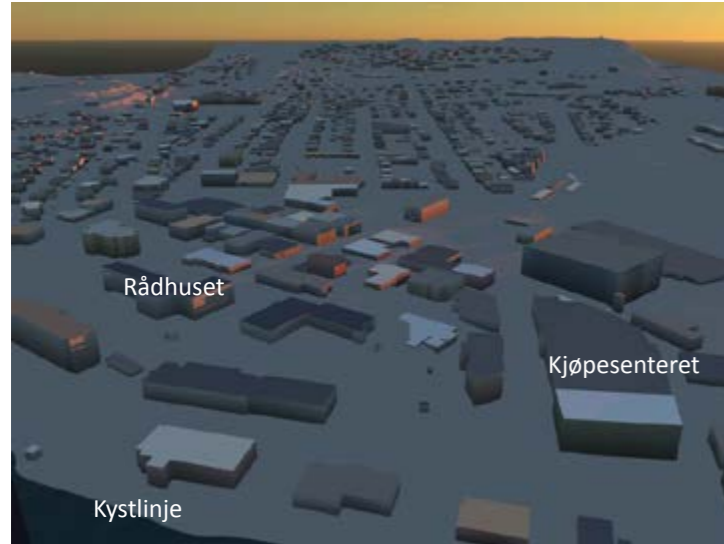
Vindrosen viser gjennomsnittlig vindretning og vindhastighet de siste 10 årene.

Vinden kommer hovedsakelig fra sør-sørøstlig og sør-sørvestlig retning. Over vintermånedene er det hovedsakelig tørt og kaldt vind fra sør over fastlandet. I sommermånedene snur vindretningen, og det kommer varmere vind over sjøen fra nord. Høy vindhastighet på over 10 m/s er relativt sjelden.

Målingene er gjort på Kirkenes lufthavn, som ligger mer eksponert enn Kirkenes sentrum, dermed vil hastighetsverdiene trolig være noe høyere i forhold til Kirkenes sentrum.

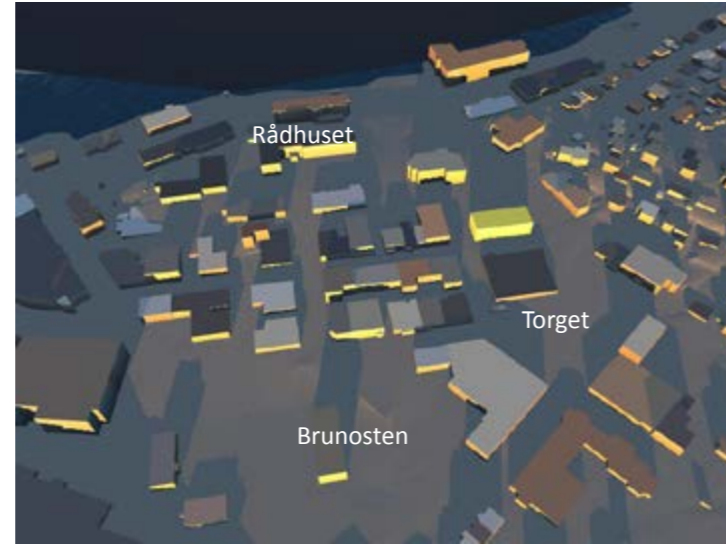
Ved utforming av nye byrom er det viktig å ta hensyn til vindretning for å kunne skape god ly.

Vinterhalvåret:



Figur 75: 28. januar kl 13.30

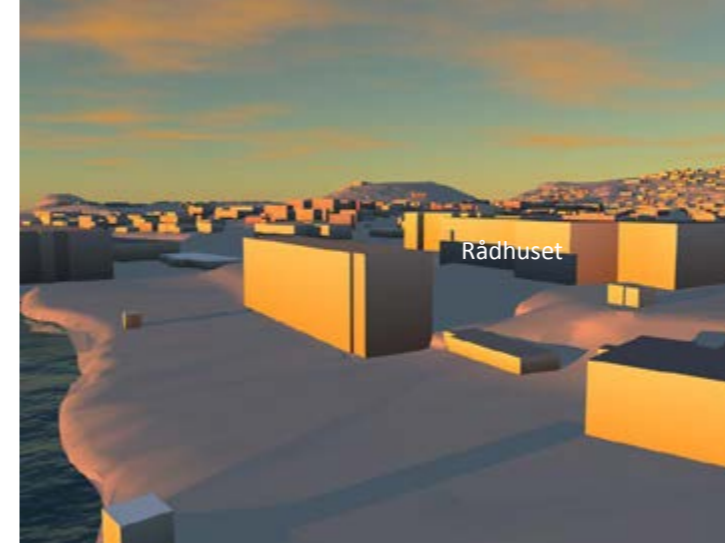
Det er helt mørkt fra og med midten av november til rundt slutten av januar. Bildet viser Kirkenes på sitt lyseste tidspunkt. Sola skinner fra vest og treffer kun husveggene.



Figur 76: 14 februar kl 13.30

I vinterhalvåret er det de sørelige delene av sentrum som er mest solfylte. Området med mest sol er "Brunosten" og parkområdet rundt. Torget har også sol deler av dagen.

Sommerhalvåret

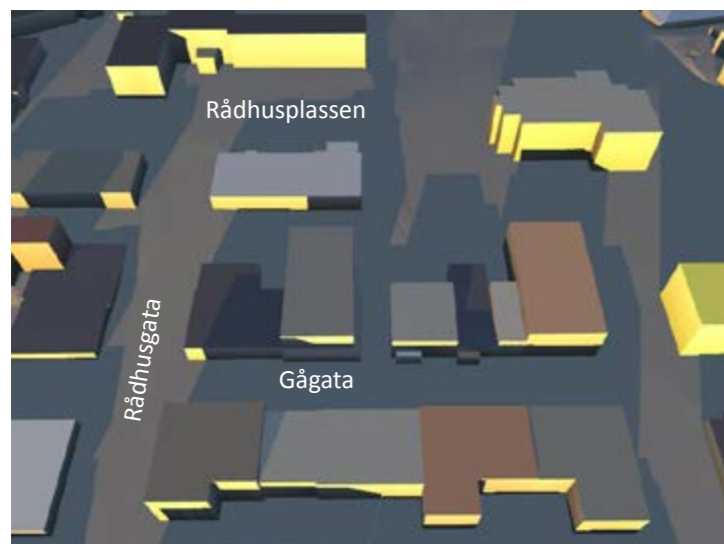


Figur 77: 10. juni kl 24.00

I juni er sola er tilstede hele døgnet. Kl 12 står sola midt på, ettermiddagssola kommer rundt 20 og ved midnatt er sola fremdeles tilstede, lavt på himmelen fra nord. Det er områdene langs kysten som får midnattssola inn fra havet i nord.

Å se på sol- og skygge blir viktig i en så nordliggende by som Kirkenes, der mørket og lav sol dominerer i vinterhalvåret og sola er så sentral i sommerhalvåret. Områder som utepeker seg i forhold til midnattssola er blant annet havnestrekket. Sola skinner inn fra havsiden og en promenade på brygga i midnattssola er noe som kunne blitt et fint bidrag til Kirkenes sentrum.

Rådhusgata VS gågata:



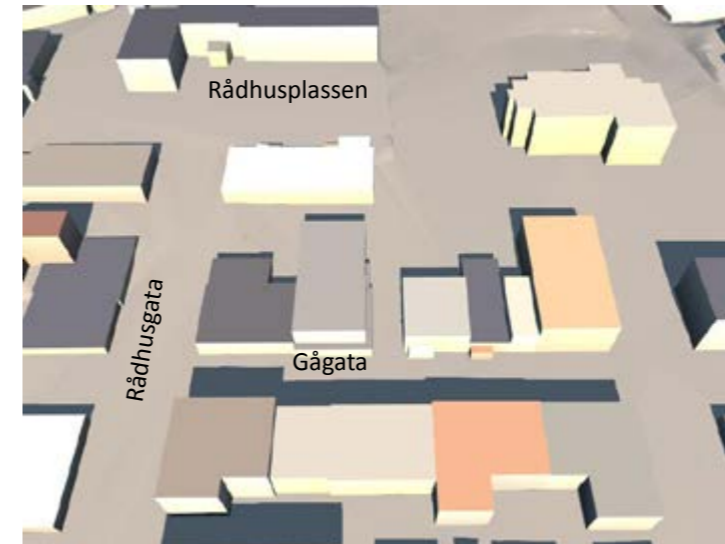
Figur 78: 24. oktober kl 13.00

Rådhusgata opp til rådhusplassen har bedre solforhold enn gågata (Dr. Wessels gate) ettersom gata er nord-sør-orientert. Gågata ligger i konstant skygge gjennom vinterhalvåret.



Figur 79: 8. mars kl 12

Rådhusgata og Rådhusplassen er i full sol, mens gågata er helt skyggelagt.



Figur 80: 18. mai kl 12

I sommerhalvåret er de mest solfylte tidspunktene i gågata tidlig på morgenen og på ettermiddagen. Halve gata (den sørlige delen) er skyggelagt midt på dagen. Rådhusgata samt Rådhusplassen har delvis skygge tidlig på morgningen og på ettermiddagen, men ligger i full sol midt på dagen.



Figur 81

- GODE SOLFORHOLD SOMMER
- GODE SOLFORHOLD VINTER
- GENERELT GODE SOLFORHOLD

Det er generelt lite mangfald av tre i Kirkenes sentrum. Ein ser bjørk over alt, og litt rogn her og der. I Dr. Wessels gate og langs torget er det trekkerer av rogn, medan trekkene i Rådhusgata er av bjørk (sjå figur 83). Kring kyrkja er ein blanding av bjørk og rogn. Utanfor "brunosten" er ei klynge med syrin, men elles er resten av området planta med bjørk. I bakken bak Sjosiden senter er det ugras og bjørkekratt.

Det vert planta ut sommarblomar (sjå figur 84) om sommaren, men det fins nesten ikkje staudar i sentrum. I bustadområda er det, i tillegg til rogn og bjørk, ulike typar gran. Elles er mange imponerende privathagar i Kirkenes, men ser ofte at mange brukar akkurat dei same artane (sjå figur 82 og 85).

Det kan vere fleire årsakar til at Kirkenes har eit så lite mangfald av hageplantar. Den eine årsaken kan vere at plantar bør ha herdigheit 7 for at dei skal kunne overleve der (Langeland 2009 s. 6). Det vil tilsvare overlevelsesvna ei plante må ha for å overleve på høgfjellet i Sør-Noreg. Dette innskrenkar planterepertoaret betydeleg. I tillegg har Kirkenes heilt andre daglengder enn til dømes Bergen og Oslo, og det vil sei at me ikkje alltid kan bruke frø eller plantar frå Sør-Noreg. Det er difor meir naturleg å importere plantar og frø frå andre stader som har omkring same breddegrad. I Finnmark sitt tilfelle kan det til dømes vere aktuelt å importere godkjente plantar frå Sibir.

Det vere vanskeleg å skaffe seg nye artar dersom det ikkje er marknad for det. Kirkenes sentrum kunne ha vore ein del frodigare dersom det offentlege hadde lagt meir arbeid i planteplanlegging.



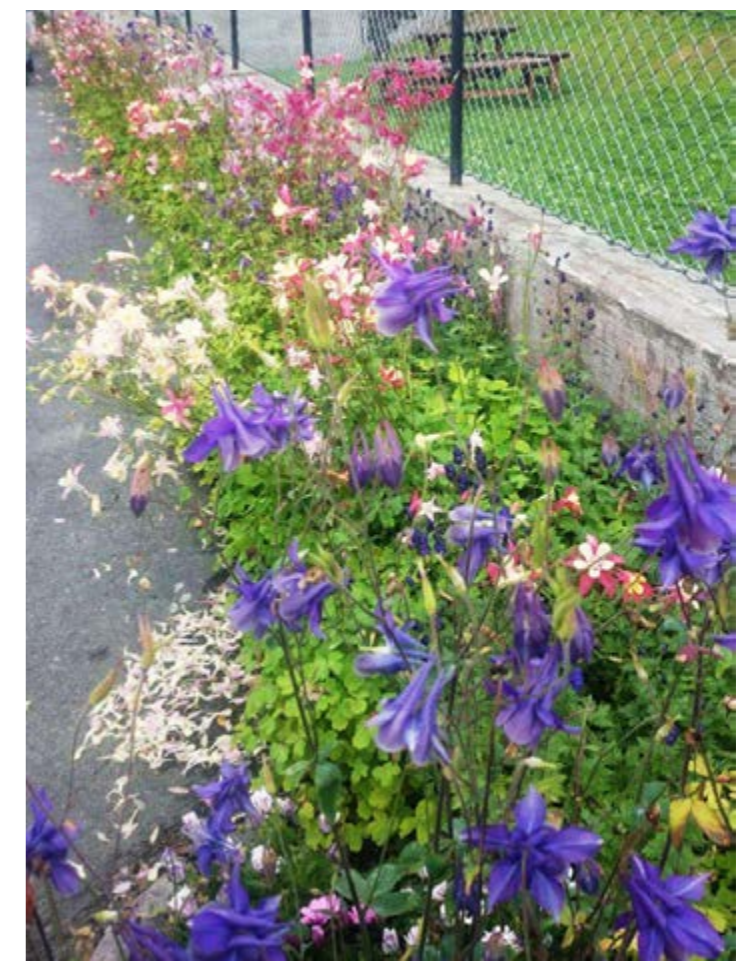
Figur 82



Figur 83



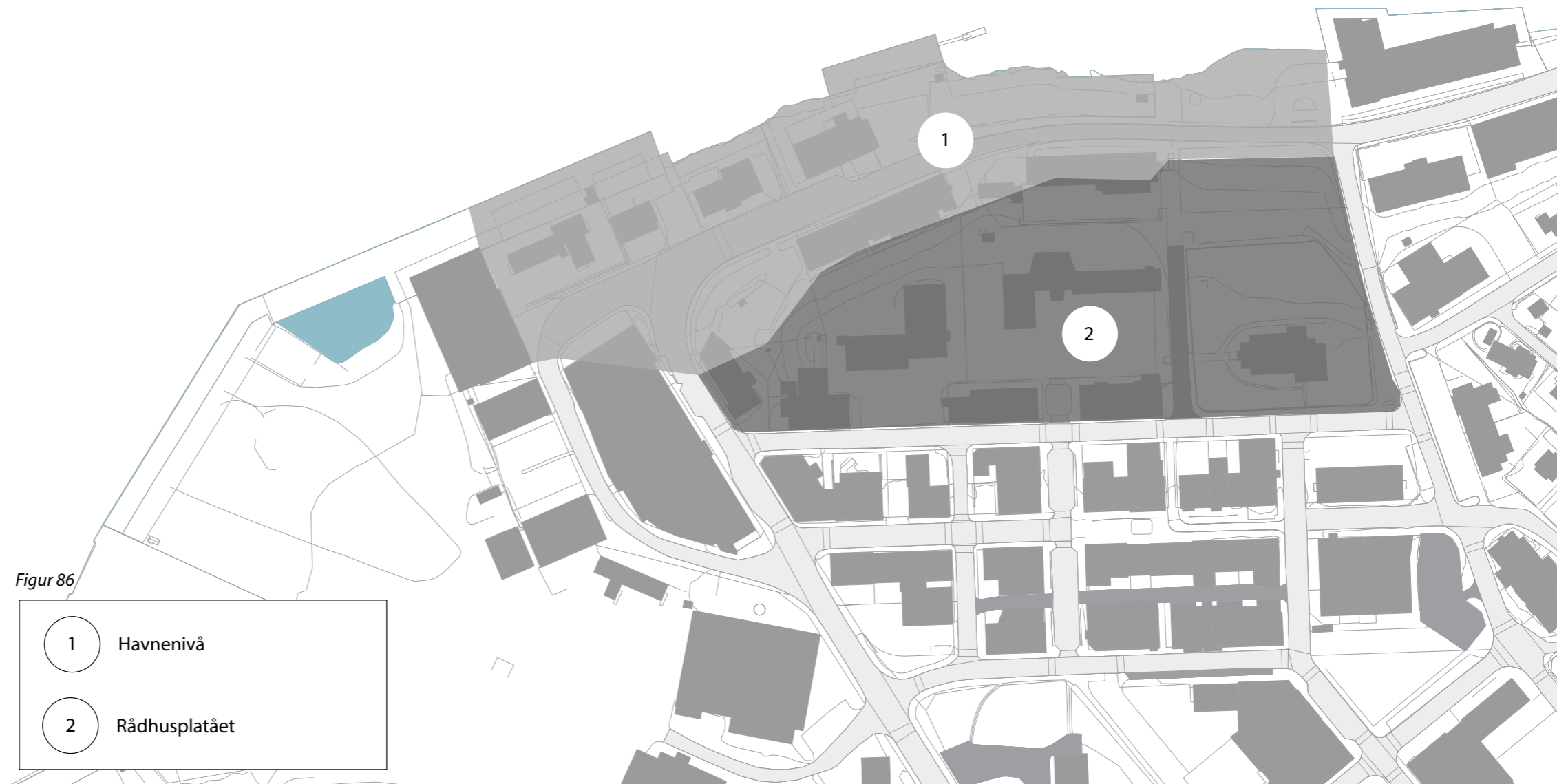
Figur 84



Figur 85

- ulike platåer

Kartet viser at det er hovedsakelig 2 platåer i sentrum mot sjøen i vår områdeavgrønsing. Koblingene mellom disse platåene er relativt bratt og det er vanskelig å ta seg frem der i dag. Det er ca ti meter i høydeforskjell mellom platåene. Flere plasser er det ikke tilrettelagt for å gå. Ved fremtidig utforming i dette området, bør man se på løsninger for universell utforming og gjøre nivåforskjellen mer overkommelig.





GREP OG KONSEPT

Kapitlet viser våre forutsetninger, premisser og prinsipper for utformingen av prosjektet. Det viser valgte koplinger og fokusområder samt overordnet konsept som blir brukt videre i utprøving og scenarier.

I Kirkenes er det flere forutsetninger som vil være bestemmende for planlegging og utforming av vårt oppgaveområde i sentrum. Forutsetninger som anses å ha særlig betydning blir presentert her.

Gjennom analyser i første del av dette kurset ble det samlet mange opplysninger som gjelder Kirkenes generelt. Noen av dem har vi tatt med videre i prosjektet, samt at vi har laget en del nye analyser for denne oppgaven spesielt.

Disse forutsetningene er generelle, fysiske, funksjonelle og sosiale.

Generelle forutsetninger

Generelle forutsetninger omfatter en rekke forhold som påvirker lokale funksjoner og byens kjennetegn. (Statens vegvesen, 2014 s. 36) De kan for eksempel være klimatiske forhold og demografi.

Klimatiske forholdene i Kirkenes anses som å være viktige for utformingen av byrommene. Med et nordlig klima med lange vintere er det viktig å fokusere på å gi ly mot vind og på å skape god tilgang til sollys når det er tilgjengelig.

Demografien er også viktig i forhold til fremtidig fortetting i sentrum. Registreringer viser at befolkningsveksten har vært sakte men sikker og relativt mest i Kirkenes i forhold til andre byer i Sør-Varanger. (Analyse Kirkenes, vinter overordnet, 2016).

Fysiske forutsetninger

En av de viktigste fysiske forutsetningene er at det er dårlige koplinger mellom sentrum og havna. E6 virker som en barriere mellom sjøen og sentrum, og selv om topografien tilbyr utsikt mot sjøen stenger nåværende plassering av hus for denne sikten. Dette bidrar til å hemme lesbarheten i sentrum.

En annen viktig forutsetning er dårlig utnyttelse av området langs havnen og andre plasser. Områdene er forbeholdt til industri og/eller biler.

Det er også få brukbare grøntområder i sentrum. Vegetasjon er viktig i byer. Utover å representere et viktig miljøelement i byen, utgjør den også et viktig arkitektonisk element i både by- og gateutforming. (Statens vegvesen, 2014 s. 46)

Funksjonelle forutsetninger

Kirkenes har et veldig bilbasert sentrum. Dette kan delvis skyldes at kollektivtransporten er dårlig (Analyse Kirkenes, vinter overordnet, 2016 s. 24). Det er lite tilrettelagt for gående langs E6 og ikke tilrettelagt for sykkeltrafikk, noe som resulterer i dårlig trafiksikkerhet.

E6 er ikke kun en fysisk barriere men også funksjonell. Det er relativt høy kjørehastighet og en del biltrafikk, samt tungtrafikk. Biltrafikken er prioritert både når det gjelder fremkommelighet og tilgjengelighet.

Det er få tilbud som genererer til fysisk aktivitet og opphold, samt at havneområdet forholder seg dårlig til menneskelig skala. Det er også lite tilbud av handel og service i området.

Boliger er en viktig funksjonell forutsetning. Det er en etterspørsel etter leiligheter ettersom mesteparten av bomulighetene i Kirkenes omfatter eneboliger og rekkehus. (Analyse Kirkenes, vinter overordnet, 2016).

Sosiale forutsetninger

En av de viktigste sosiale forutsetningene er de ulike brukergruppene i Kirkenes. For eksempel lokale, turister, Russere samt flere nasjonaliteter, men også forskjellige aldersgrupper.

En annen forutsetning er at de sosiale oppholdsrommene i sentrum er lite brukt, og folk oppholder seg generelt lite i sentrum.

Under målene våre har vi formulert premisser som vil være førende for det videre arbeidet. Disse skal hjelpe oss å nå de målene vi har satt oss.

Premisser med hensyn til mål 1

Å utnytte at Hurtigruten flyttes til sentrum for å skape et attraktivt målpunkt for lokalbefolkningen og besøkende

- Området ved den nye kaia skal få et løft så Kirkenes sentrum gir et flott førsteinntrykk for turister og andre besøkende
- Det skal lages helhetlige og gode byrom som skal bidra til fysisk og sosialt opphold, som beholder turistene i sentrum og som trekker lokale og andre besøkende til sentrum.

Premisser med hensyn til mål 2

Å knytte havna og sentrum bedre sammen

- Havneområdet skal bli mer tilgjengelig og det skal bli lettere å finne frem mellom sentrum og havna
- Det skal være gode sammenhenger mellom ulike fokusområder
- Bruk av lys som vil være ledende til og fra sentrum i mørketiden
- E6 skal endres fra vei til gate der fotgjengere og syklister blir prioritert og biltrafikk nedprioritert

Premisser med hensyn til mål 3

Å generere mer liv i Kirkenes sentrum hele året

- Fortetting av leiligheter skal skje i sentrumsnære områder
- Utforming skal skje i menneskelig skala med varierte oppholdsrom og møteplasser med mulighet for ulike aktiviteter
- Alle oppholdsrom og møteplasser skal være tilgjengelige hele døgnet, hele året
- Det skal være aktive fasader i første etasje som inviterer til handel og service
- Det skal lages flere grøntområder i sentrum som skal bidra til rekreasjon og opphold



Grøntstruktur

I dag er det relativt lite vegetasjon i sentrum og mer grøntstruktur er derfor ønskelig. Det bør brukes arter som tåler klimaet og saltspruten i Kirkenes. Av trær er det mest bjørk og rogn plantet i sentrum og mer variasjon i plantevalg er ønsket. Vegetasjon kan brukes i områder for rekreasjon, lekeplasser, plantebedd, eller som en buffer langs veiene.



Boligfortetting

Det skal bygges nye boliger langs havnefronten og på deler av Rådhusplatået med tanke på etterspørsel etter boliger i sentrum. Nye boliger blir plassert i henhold til utsikt, solforhold og vindretning. Boligfortetting skal skje med tanke på å lage gode byrom.



Tydelige koblinger

Det er viktig at koblingene fra sjøfronten til sentrum er tydelige. Dette gjelder både visuelle og fysiske koblinger. Sjøfronten skal integreres som en del av sentrum men ikke konkurrere med for eksempel gågata og torget.



Utsikt

Utsikt mot sjøen er det viktig å tydeliggjøre. Usikt til sjøen spiller en sentral rolle for å gjøre byen lesbar og enkelt å orientere seg i. Den er også en kvalitet i seg selv.



Biltrafikk

Bilene skal nedprioriteres og parkeringsplasser tas vekk eller flyttes under bakken. Langs E6 skal kjørehastigheten senkes.



Belysning

En gjennomtenkt belysning er meget viktig i Kirkenes som er mørkt store deler av året. Det er likevel viktig å ikke belyse mer enn trenges for å unngå lysforurensing og ødelegge for den naturlige belysningen.



Materialer

Valg av materialer blir gjort etter hva som er hensiktsmessig og lett å vedlikeholde på hver plass. Langs sjøfronten kan det være ønskelig med variasjon av tredekke og andre materialer av stein og asfalt. Langs E6 er det ønskelig med dekke som reduserer kjørehastigheten til bilene.



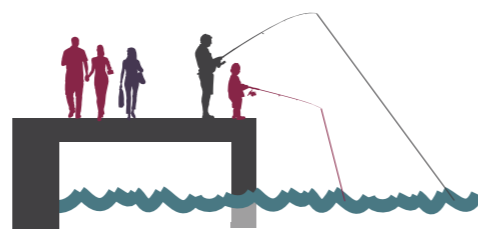
Funksjonsblanding og aktive fasader

I nye bebyggelser skal det være fokus på blanding av forretning, kontor, og bolig for å skape levende områder hele dagen.



Myke trafikanter

Det skal legges til rette for gående og syklende i sentrum og langs E6 i henhold til nasjonale mål om at sykkel- og gangtrafikk skal økes. Det blir tatt hensyn til universell utforming med breie og behagelige gangveier der det er mulig.



Tilgjengelighet til sjøen

Ved å gjøre sjøfronten og bryggeområder mer tilgjengelige for gående og syklende øker attraktiviteten til sentrum. Ved å tilrettelegge for variasjon av aktiviteter og roligere plasser langs sjøfronten kan det lages spennende oppholdsområder på plasser som i dag er utnyttet dårlig.



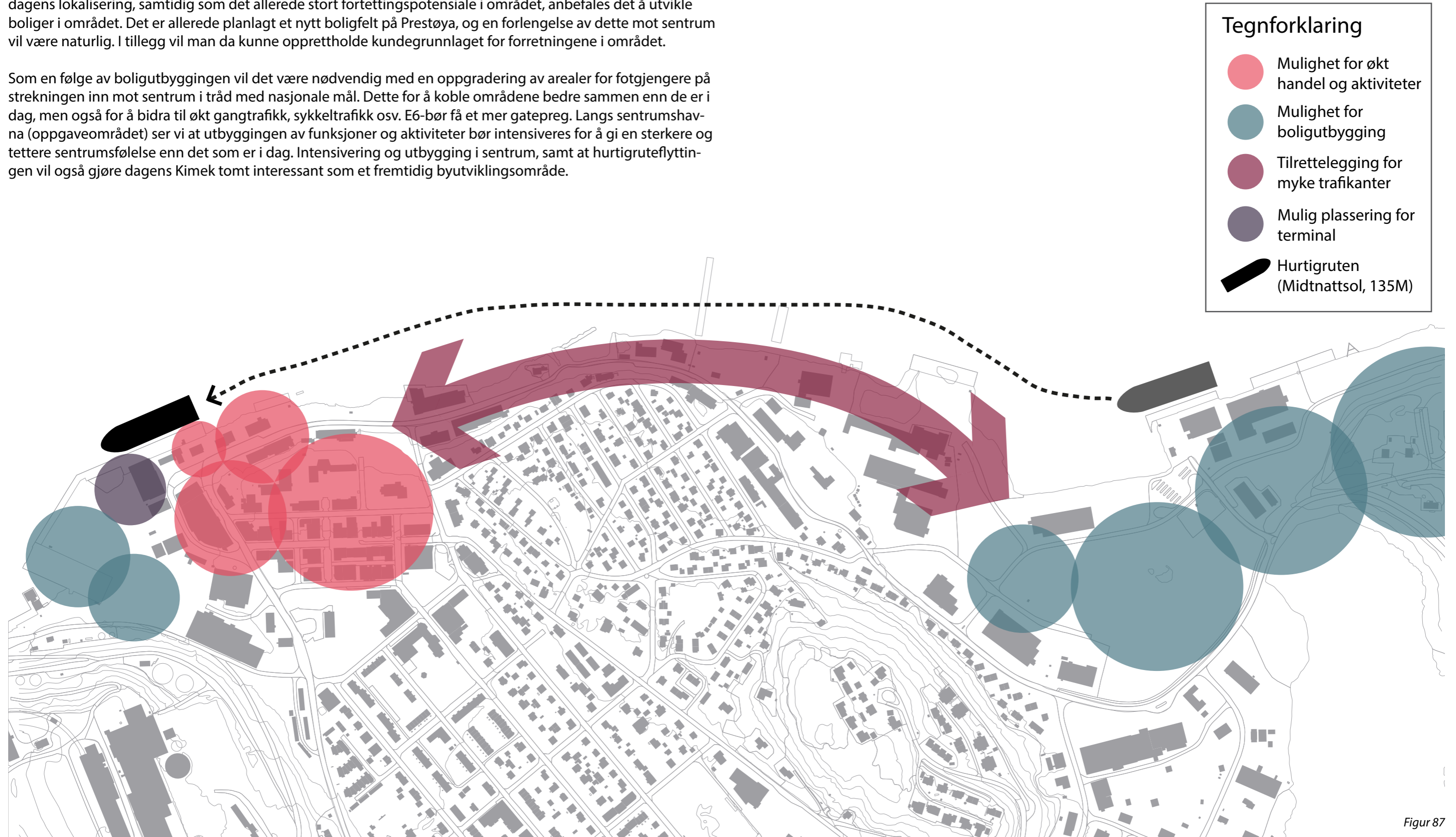
Ny gateutforming

Å endre E6 fra vei til gate blir gjort med tanke på byliv. E6 skal endres fra å være en barriere med tungtrafikk og høy fart, til en gate som integreres inn i bybildet og som er med på å lage attraktive byrom som inviterer folk til å oppholde seg der.

Boligetterspørselen i Kirkenes er i dag høy og daglig leder i EiendomsMegler1 i Kirkenes fortalte per mail 7. juni 2016 at det er etterspørsel etter leiligheter i sentrum. Siden flytting av Hurtigruten vil frigjøre plass ved dagens lokalisering, samtidig som det allerede stort fortetningspotensiale i området, anbefales det å utvikle boliger i området. Det er allerede planlagt et nytt boligfelt på Prestøya, og en forlengelse av dette mot sentrum vil være naturlig. I tillegg vil man da kunne opprettholde kundegrunnlaget for forretningene i området.

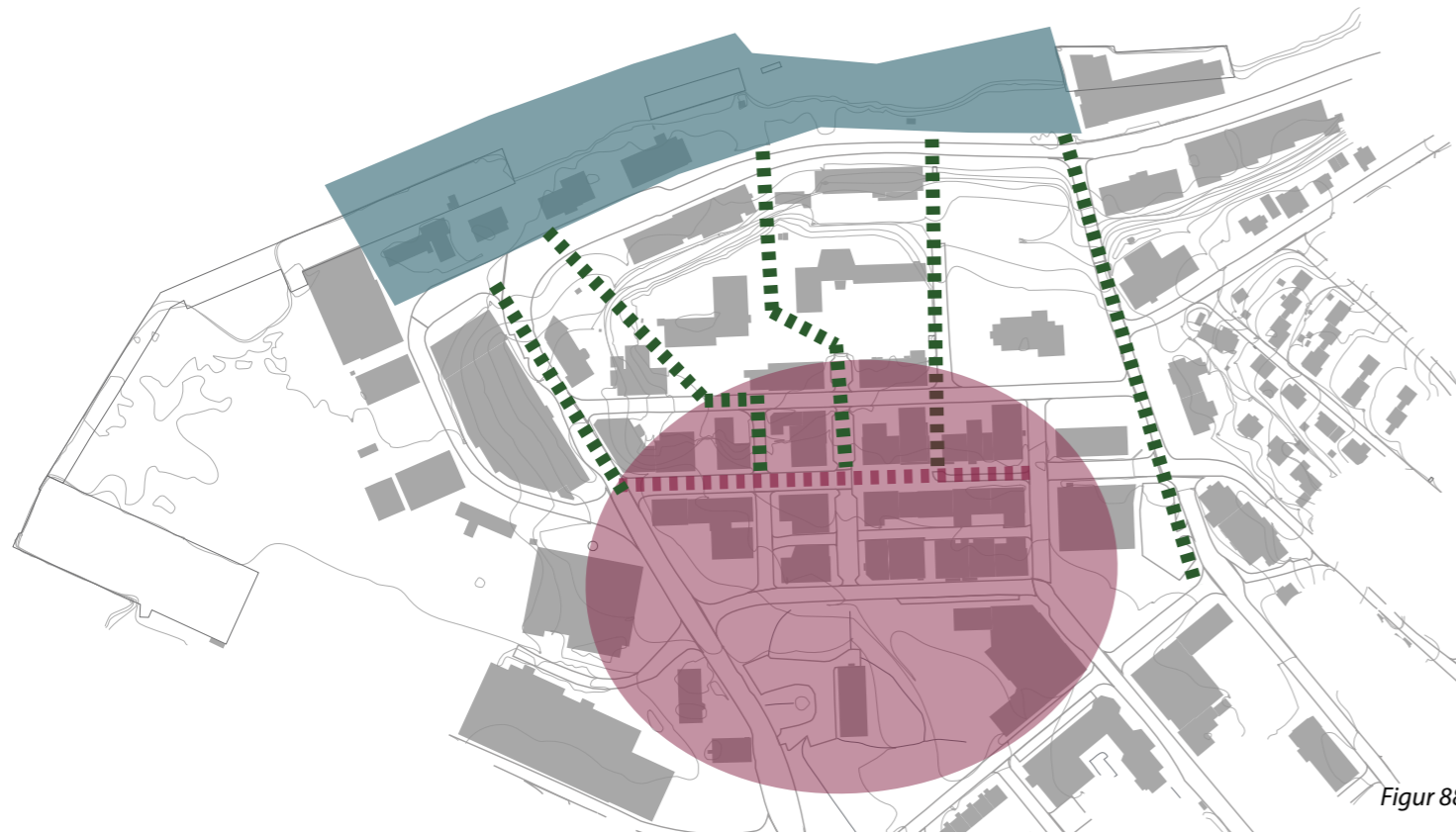
Som en følge av boligutbyggingen vil det være nødvendig med en oppgradering av arealer for fotgjengere på strekningen inn mot sentrum i tråd med nasjonale mål. Dette for å koble områdene bedre sammen enn de er i dag, men også for å bidra til økt gangtrafikk, sykkeltrafikk osv. E6-bør få et mer gatepreg. Langs sentrumshavna (oppgaveområdet) ser vi at utbyggingen av funksjoner og aktiviteter bør intensiveres for å gi en sterkere og tettere sentrumsfølelse enn det som er i dag. Intensivering og utbygging i sentrum, samt at hurtigruteflyttingen vil også gjøre dagens Kimek tomt interessant som et fremtidig byutviklingsområde.

I kartet under forestiller vi oss hvilke områder som frigjøres når Hurtigruten flytter til sentrum samt hvilke områder som bør intensiveres og fortettes. Fortetting ved dagens lokalisering er sannsynlig.

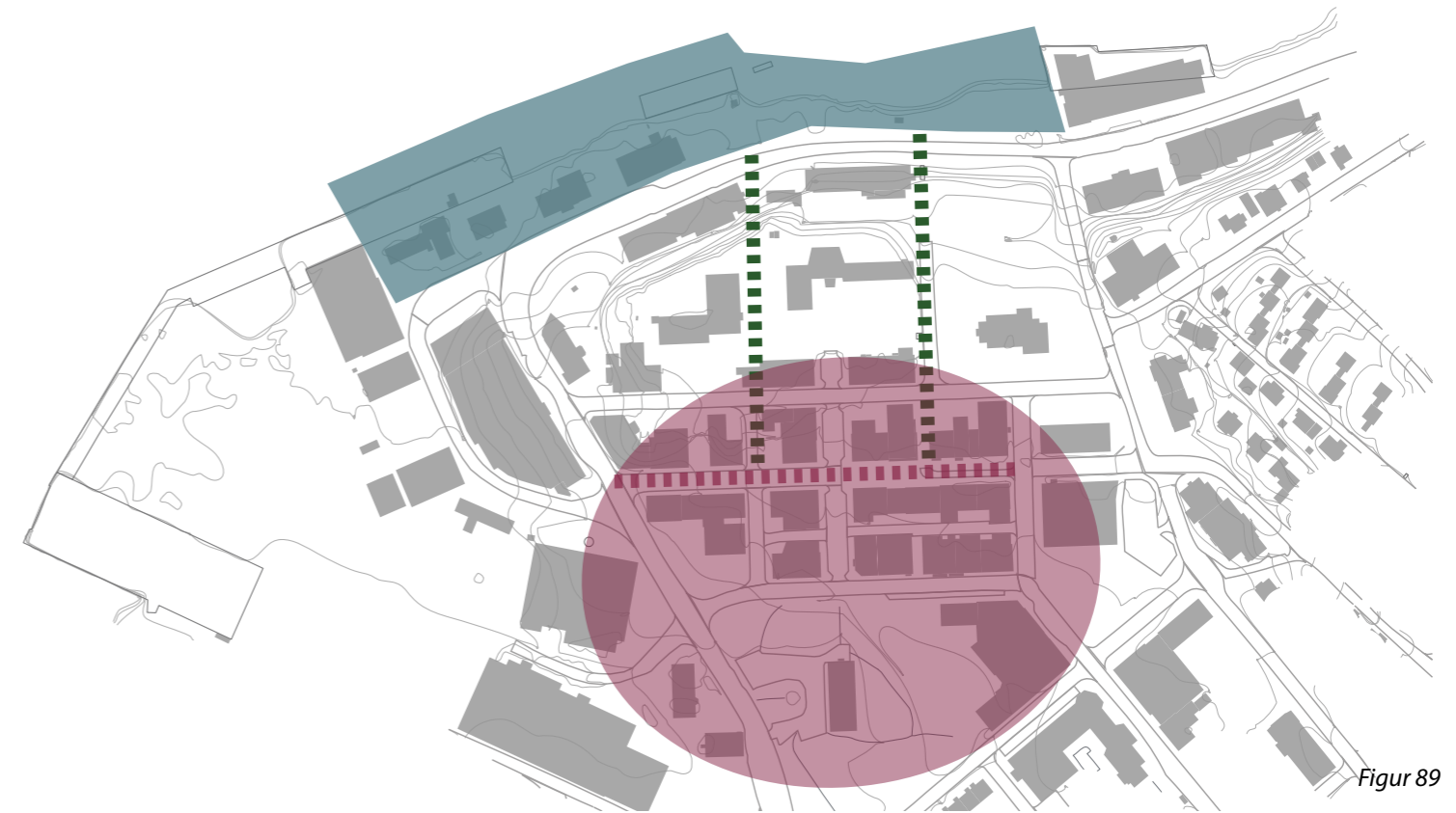


Figur 87

Diagrammene viser mulighetene for nye koplingstraseer mellom sentrum og havna, samt hvilke eksisterende akser som har et potensiale for forbedring. Vi har sett på hvor koplingene kan møte gågata.



Figur 88

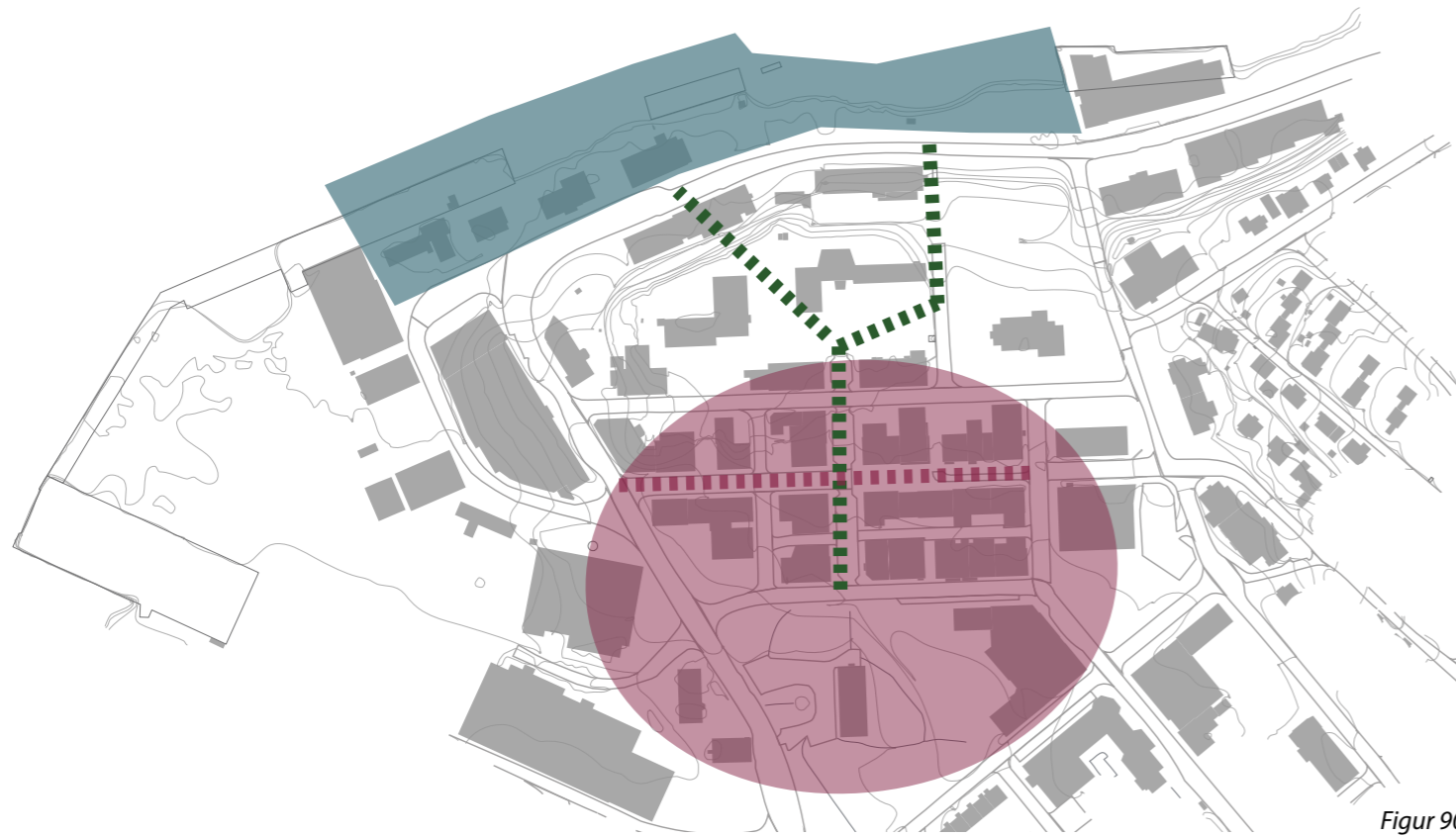


Figur 89

- Nye koplinger
- Gågata
- Utviklingsområde havn
- Potensielt utviklingsområde
- Sentrumsområde

I dette forslaget er det foreslått nye koplinger langs alle akser som vi ser at kunne vært utviklet. Ulempen med dette forslaget er antallet koplinger. I stedet for å legge fokus på fem nesten like traseer kan man velge ut noen få som kan styrkes mer.

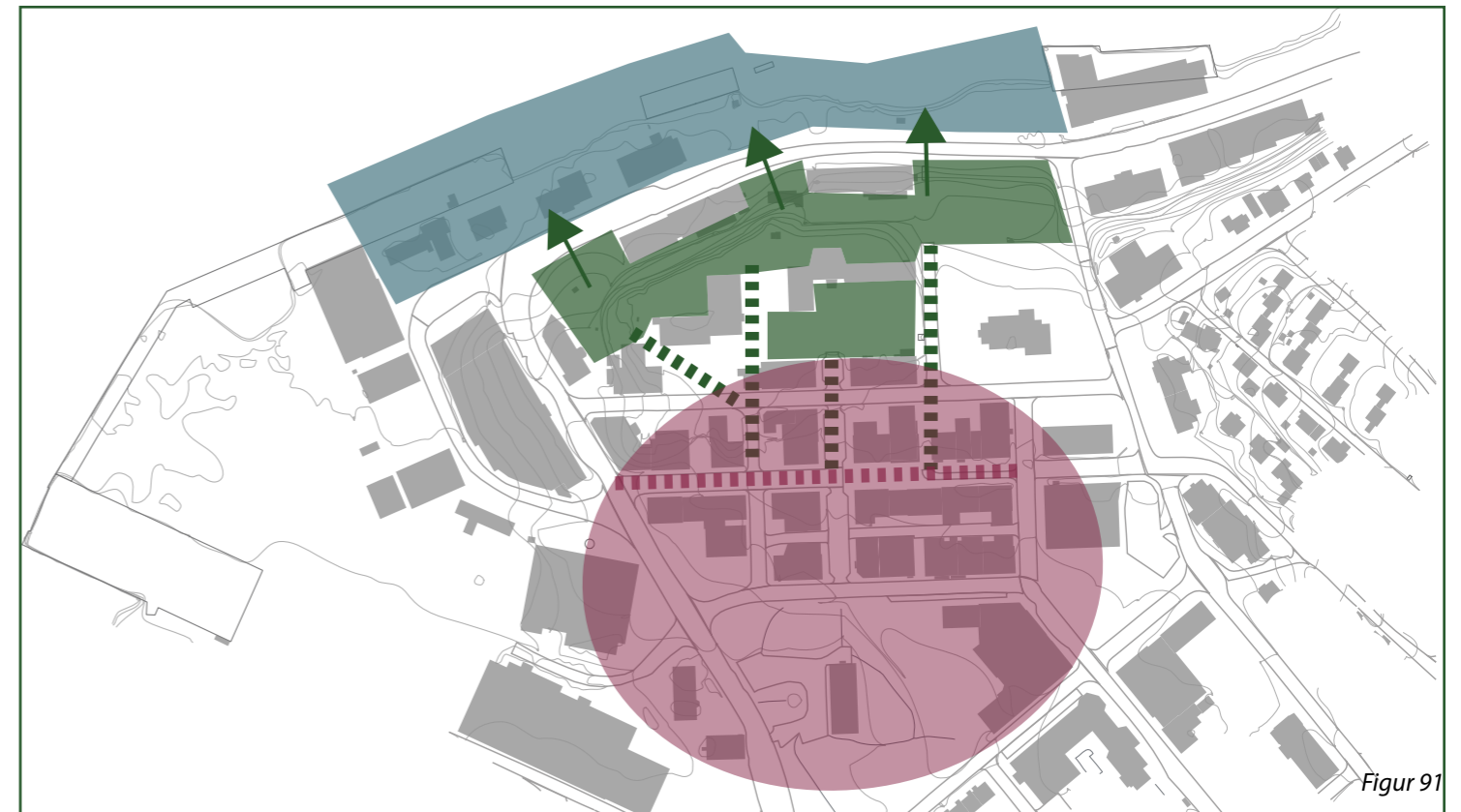
Her er det lagt fokus på to parallelle hovedårer mellom gågaten og havna. Dette er en systematisk og logisk plassering av koplingene som følger eksisterende gatestruktur. Om Hurtigruten skal flyttes til kaia nedenfor Amfi, vil derimot ikke disse koplingene bidra til å styrke en direkte sammenheng mellom Hurtigrutekaia og sentrum.



Figur 90



Med dette forslaget blir Rådhusplassen forsterket. Selve Rådhusplassen har gode romlige kvaliteter, og har et godt potensiale for å skape et spennende rom. Desverre er ikke Rådhusplassen synlig fra vannet, og rommet som eventuelt skapes her vil dermed ikke få en like tydelig tilknytning til sjøen. Rådhuset vil stå i veien for sikten til vannet. Det er kun en akse som styrkes inn mot sentrum.



Figur 91

Rådhusplatået utpeker seg som et viktig område i skjæringspunktet mellom sentrum og sjøen. Høyden bidrar til oversikt og gode siktlinjer ned mot havet. I dag er dette området kun "baksiden" av byen, og det er få grunner til å bevege seg bak Rådhuset. En utvikling på Rådhusplatået kan bli en "forlengelse" av dagens sentrumskjærne.

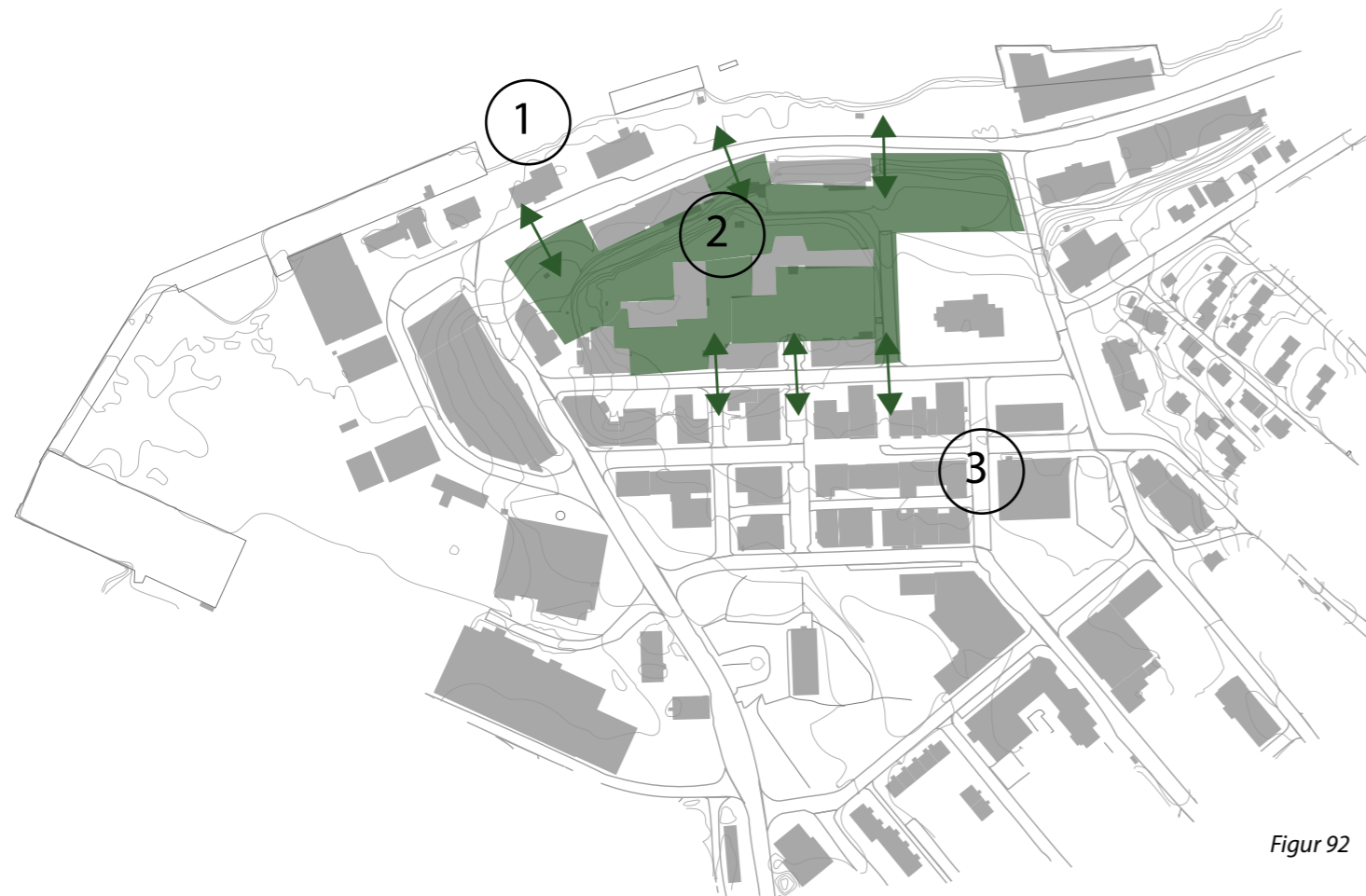
RÅDHUSPLATÅET

Ideen baserer seg på tre ulike nivåer for aktiviteter og funksjoner: Havneområdet (1), Rådhusplatået (2) og eksisterende sentrumskjerne (3). Terreng høyden på Rådhusplatået er et viktig strukturelt element som er viktig for denne oppgaven, og fungerer som et bindeledd mellom havna og sentrumskjernen.

Havna: Aktiviteter og tilbud som tenkes langs havna er hovedsakelig knyttet til havet (bading, fisketorg, gjestehavn).

Rådhusplatået: For å unngå konkurranse med sentrumskjernen sitt servicetilbud, er området på Rådhusplatået tenkt som et sted som bidrar til aktivitet, opphold og lek. Det er nord-sør aksene som blir viktige koplinger mellom sentrum og havna. Rådhusplatået har et stort potensiale for byutvikling, og kan bli en viktig forlengelse av av dagens sentrumsskjerne.

Sentrum: er preget av handel og servicefunksjoner. Området er ikke en del av utformingen i dette prosjektet, og det er kun tenkt på koplingen mellom sentrum og havna.



Figur 92

KONSEPTDIAGRAM: FYRTÅRN

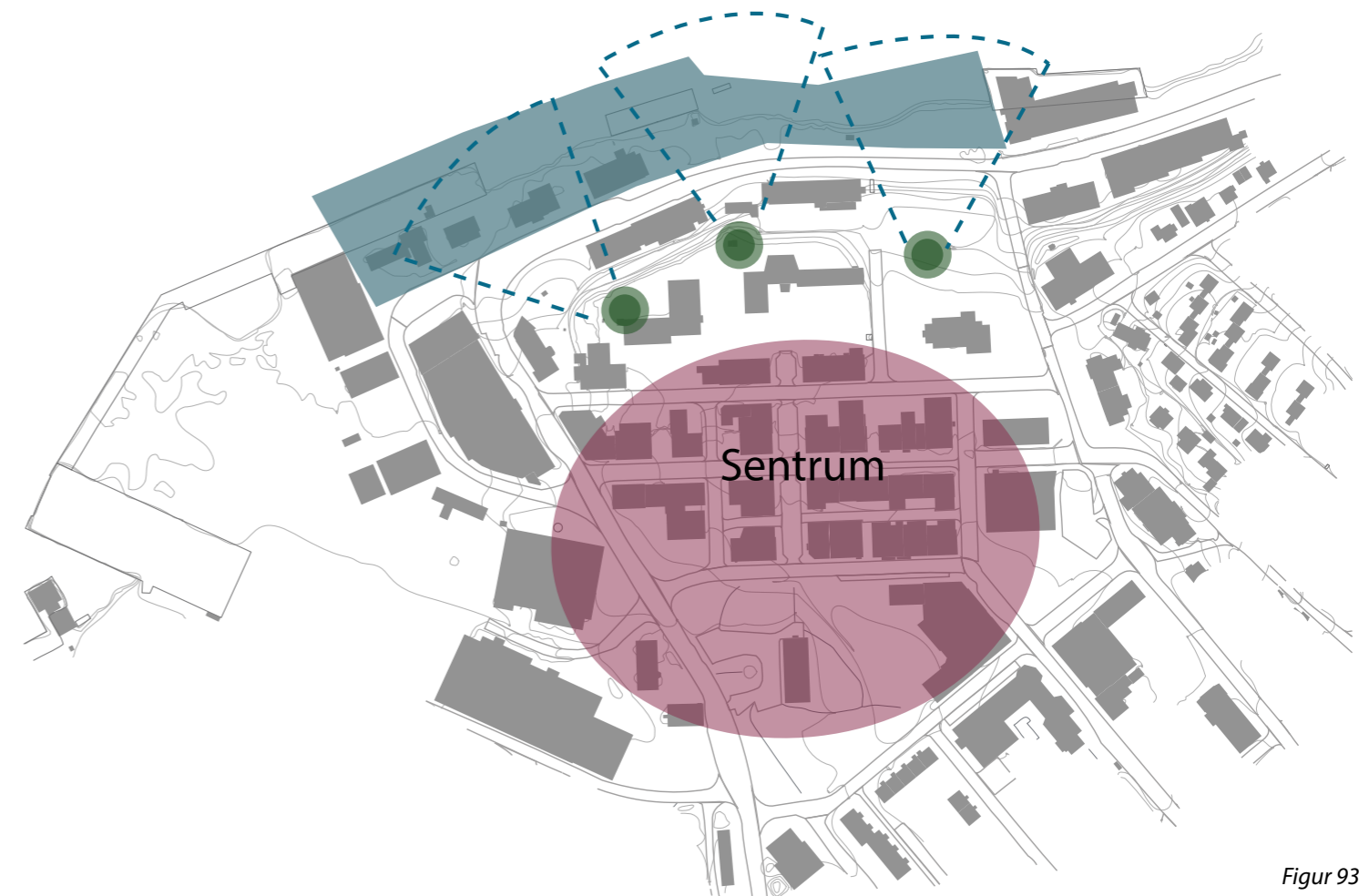
Utfordring: Det kan være vanskelig å orientere seg i Kirkenes sentrum. Når Hurtigruten flyttes til sentrum, vil vi legge til rette for at det skal være lett for gående å finne frem mellom sentrum og havna og at de skal få en fin opplevelse.

Fyrtårnet kan være en nøkkel i konseptet vårt. Vi assosierer fyrtårnet med:

- Navigering, å finne frem fra sted til sted
- Utsikt, å få oversikt
- Orienteringspunkter

Vi kan utforme sentrum på en måte som gjør at vi har flere orienteringspunkt som kan føre oss mellom sentrum og havna. Fra disse punktene får man god oversikt og utsikt over omgivelsene.

Dette kan gjøres ved å skape aktive fokusområder på rådhusplatået, i skjæringspunktet mellom sentrumskjernen og kystlinjen. Fokusområdene blir på denne måten en forlengelse av sentrumskjernen. Ideen om fyrtårnet går i hovedsak ut på at fokusområdene skal være målpunkt enten med en fysisk eller visuell kopling til deler av havna. På denne måten vil fokuspunktene lede en ned til havna og bidra til en sterkere kopling mellom havna og sentrum.



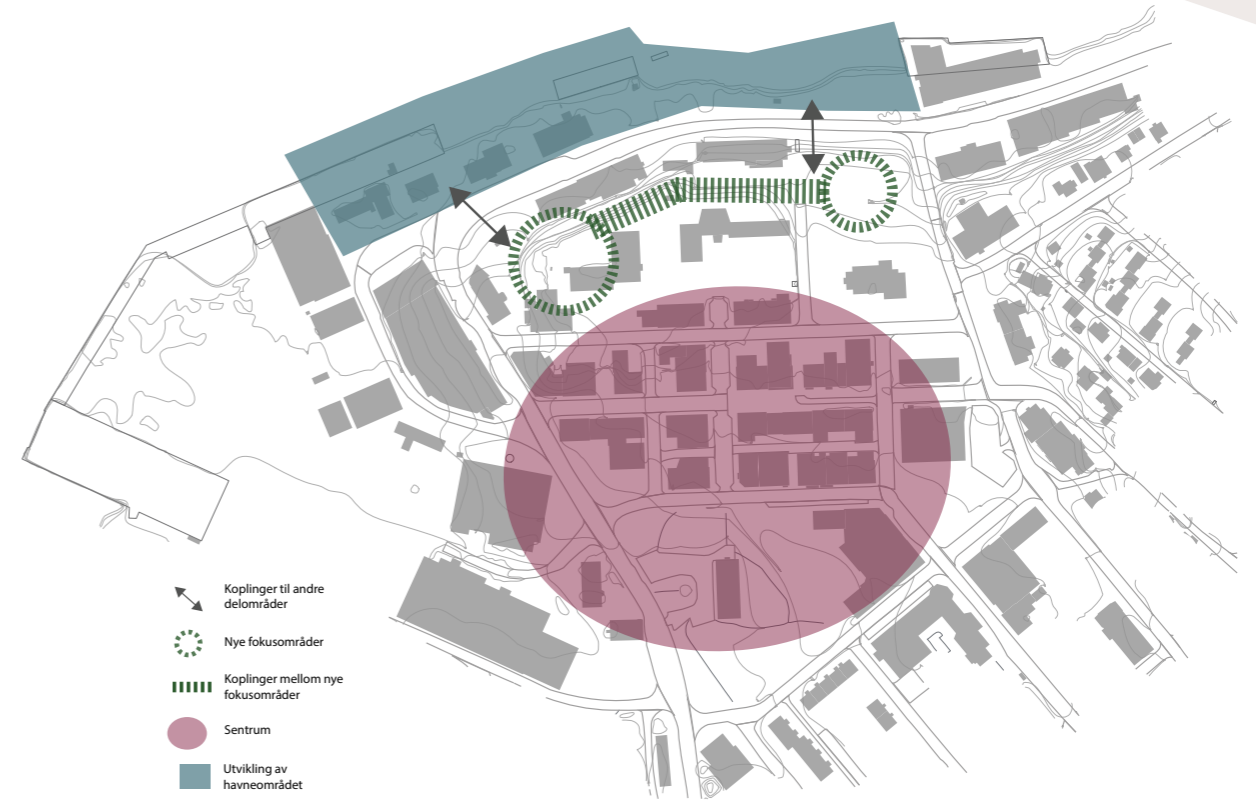
Figur 93



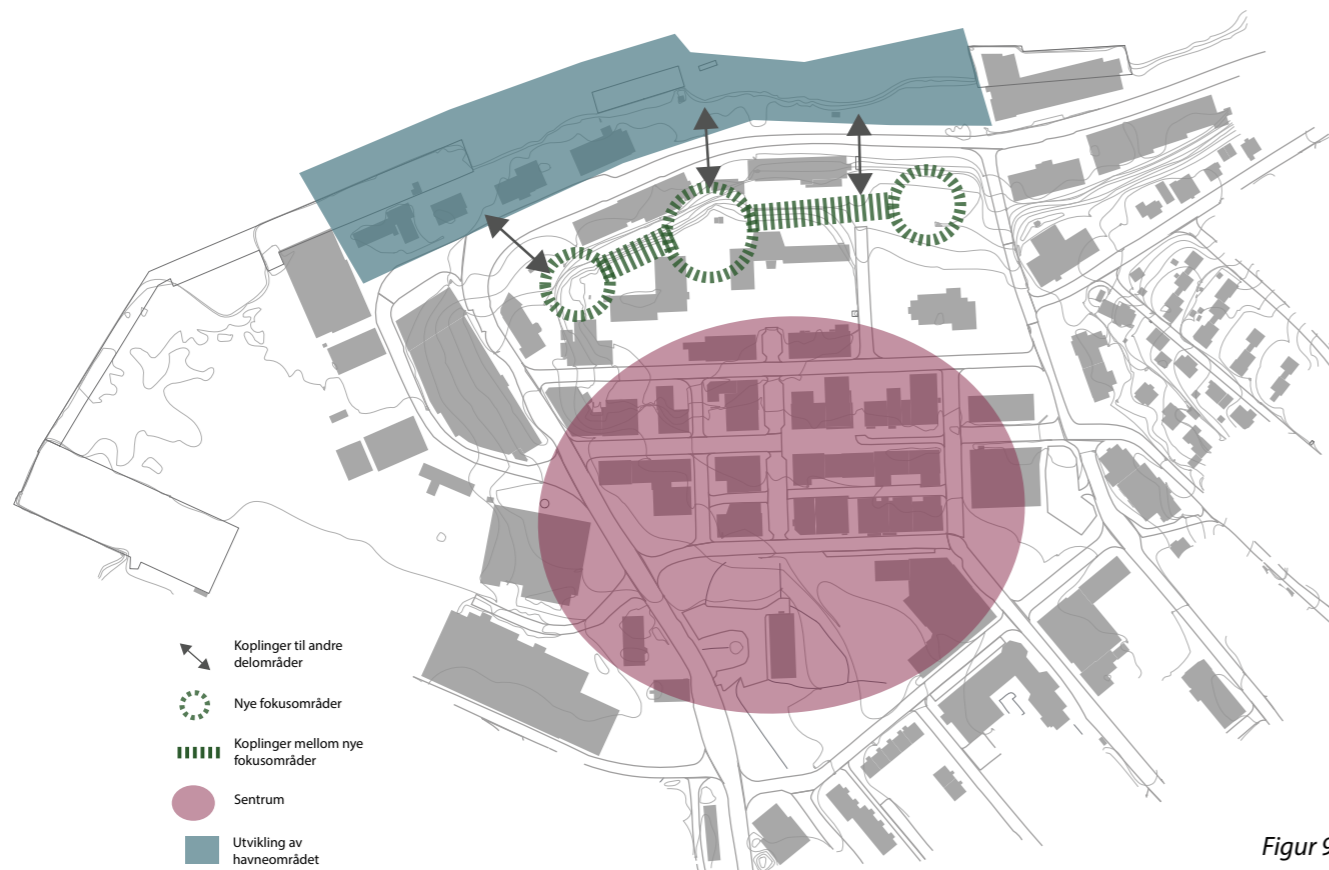
Figur 94

Det blir viktig å se på hvilke potensielle områder som kan fungere som aktuelle fokusområder med tanke på sikt og fysisk kontakt mellom sjøfronten og sentrum. Fokusområdene skal fungere som både et målpunkt og som orienteringspunkt.

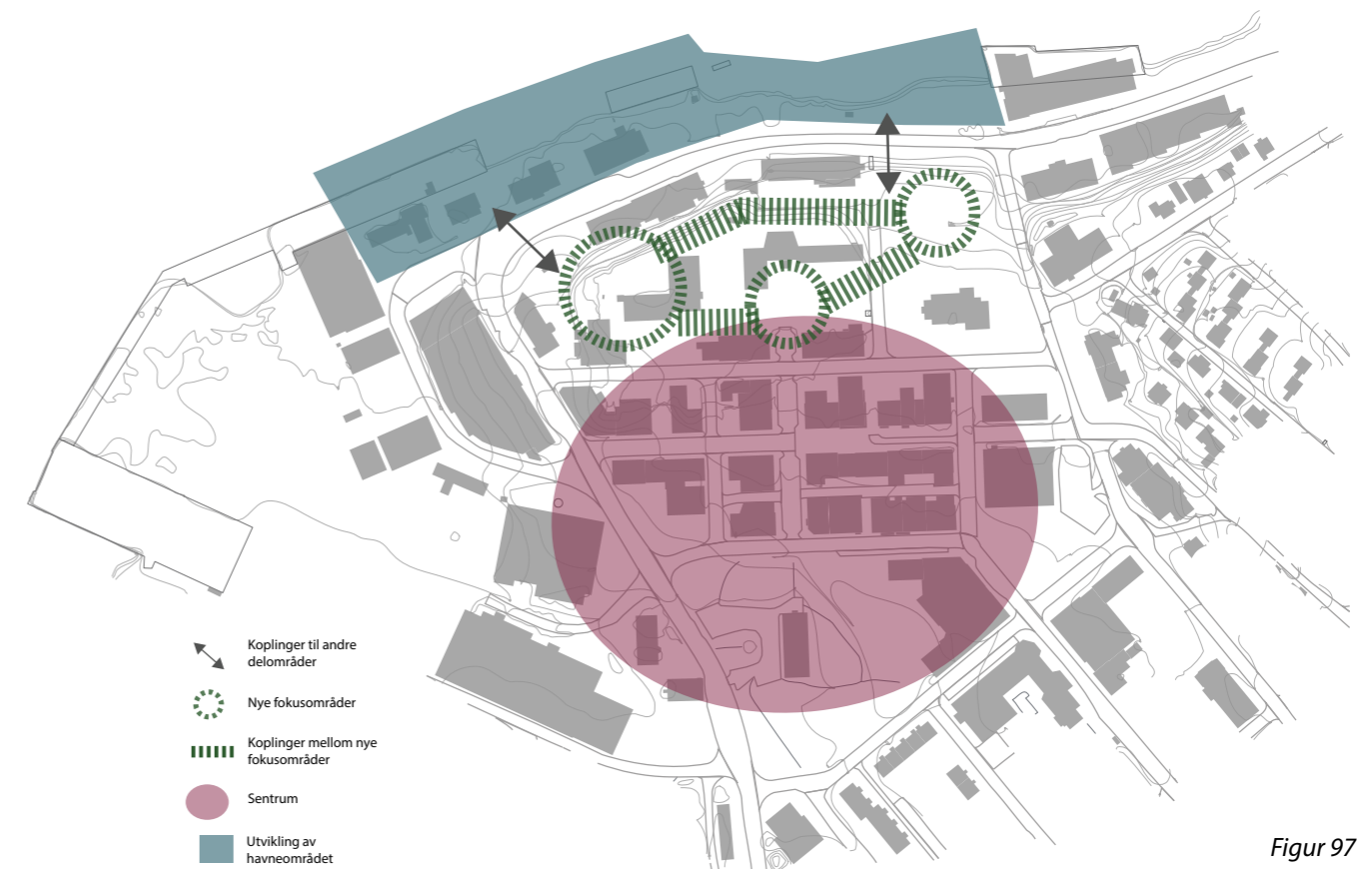
Tårnet til den gamle brannstasjonen kan bevares og fungere som et slags utsiktstårn som både kan sees fra avstand og som man kan gå opp i for å få bedre utsikt.



Figur95



Figur 96



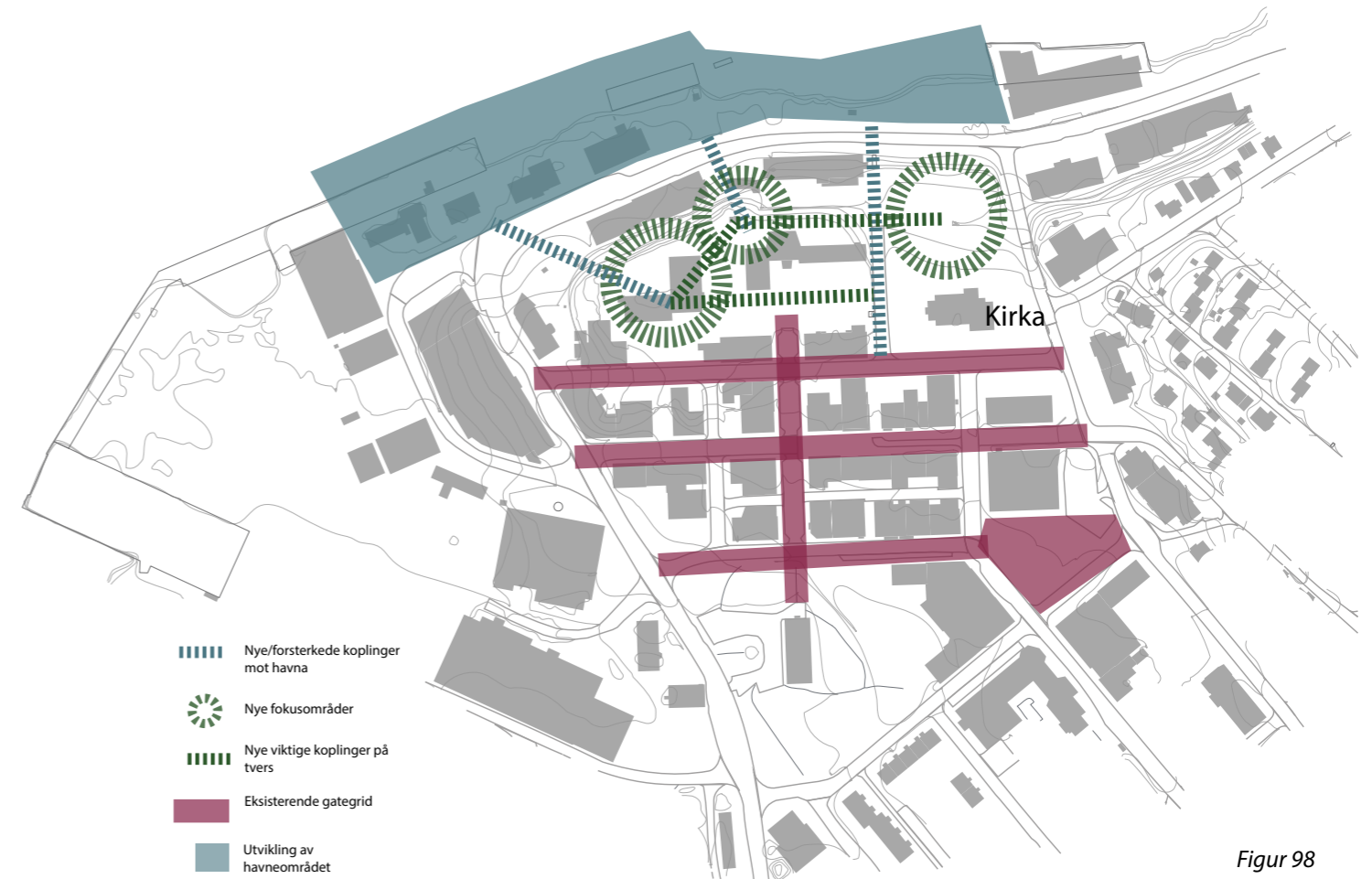
Figur 97

Dagens gategridsystem har sterke koplinger i den øst-vest orienterte retningen. Koplingene nord-sør fra sentrum og ned til sjøen er derimot nokså svake. Topografien er med på å svekke denne koplingen ytterligere gjennom rådhusplatået som skiller kysten fra sentrumskjernen og hindrer sikten til vannet fra de fleste steder inne i sentrum.

Dette er grunnen til et grep som styrker nord-sør koplingen, og dermed også kontakten med sjøen. Koplingene går via fokusområdene som skal fungere som ledere mellom sentrum og sjøen. Det blir viktig å jobbe med terrengforskjellene som finnes i de nye koplingsområdene.

Grunnen til valget av disse tre fokusområdene, har vært med tanke på potensialet for fortetting og utvikling. Rådhusplatået er i dag byens bakside, men har likevel stort potensiale med tanke på plass og utsikt.

- Nedenfor kirka er det et stort areale som kun brukes til parkeringsplass.
- Det midterste fokusområdet er i dag et tomt område som ender i en skråning ned til E6.
- Fokusområdet lengst vest består i dag av felleferdige bygg, og den gamle brannstasjonen omringet av asfalt.



Figur 98



UTPRØVINGER OG SCENARIER

I dette kapitlet tar vi utgangspunkt i valgt konsept. For å nå de målene vi har satt for denne oppgaven har vi gått gjennom en rekke utprøvinger og scenarier for å finne best mulig løsningsalternativ. Vi går tematisk gjennom alternativer som blir vurdert før vi velger hva som skal utformes.

Snittene er tatt langs de nye koplingsårene vi har foreslått, for å kunne se hvilke høyder og helling vi er nødt til å forholde oss til.

Figur 99



Snitt A
1:500



Figur 100

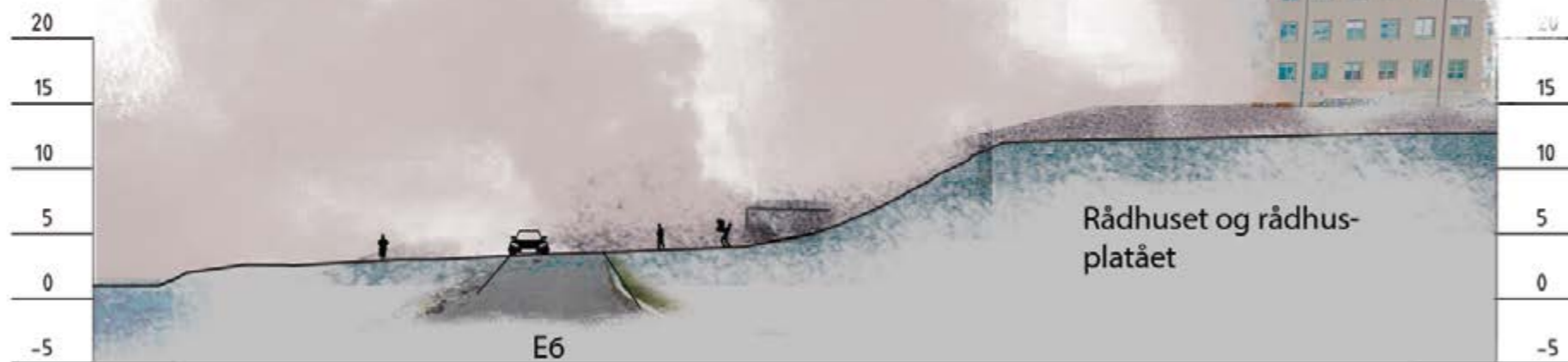
Snitt B
1:500



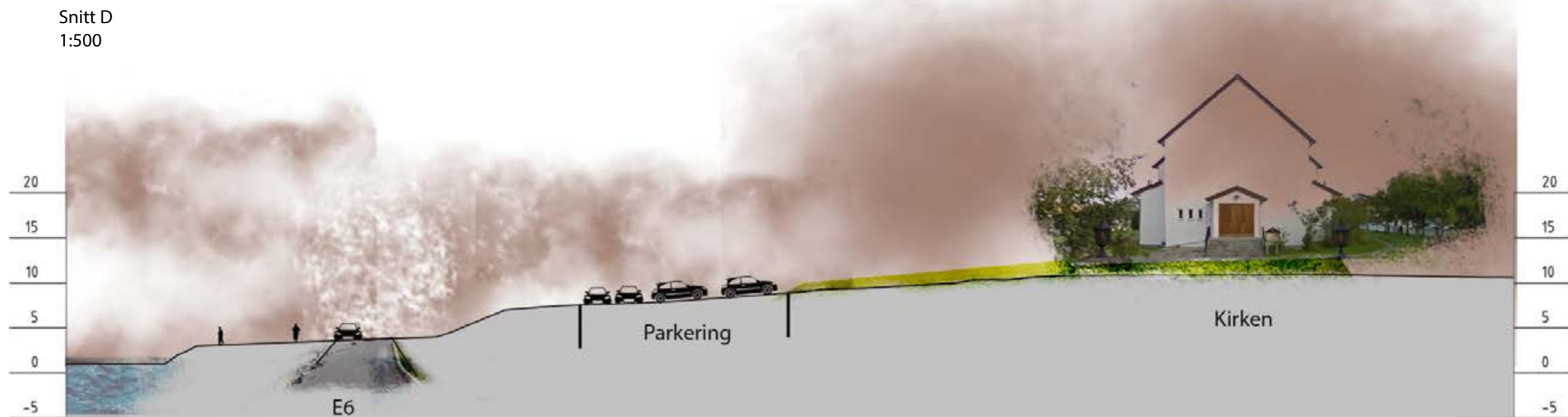
Figur 101

Rådhusplatået består i hovedsak av Rådhuset omgitt av asfalt og parkeringsplasser. Den fysiske koplingen mellom Rådhusplatået og sjøen er dårlig.

Snitt C
1:500

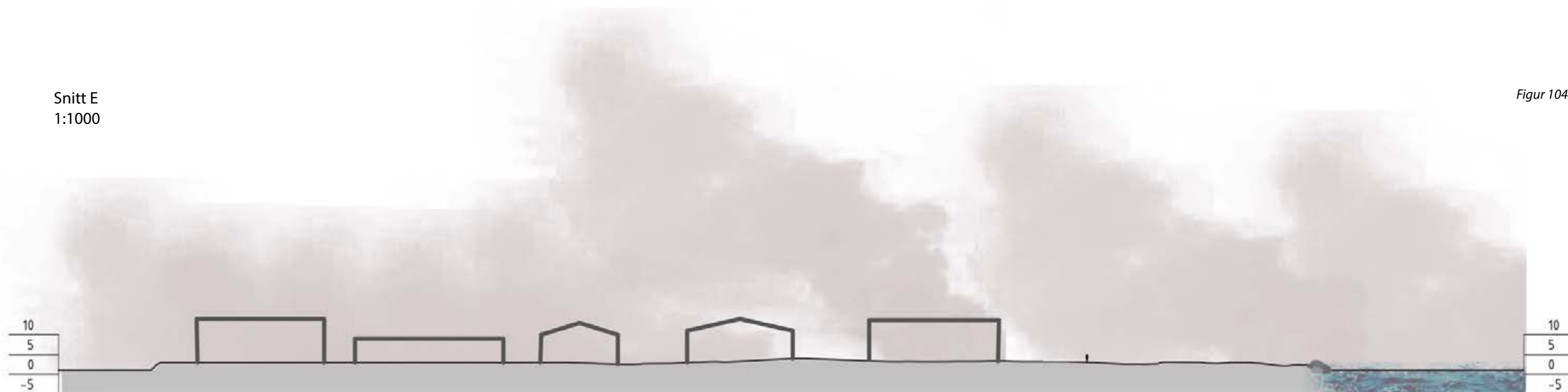


Figur 102



Figur103

Snitt E
1:1000



Figur 104

Plassering vest (gamle Dampskipkaia):



POSITIVT:

- Enkel innseiling
- Det er et allerede etablert kaianlegg der
- Allerede god seilingsdybde
- Kun oppussing av gammelt kaianlegg er nødvendig.
- Minimal kostnader i forhold til nybygg av havn
- God plass til nytt terminalbygg/lagerbygg
- God plass til annen infrastruktur
- Gamle bygninger tilknyttet Kimek kan fungere som nytt lager.
- Lett synlig fra sør i E6 aksens/ Storgata. God synlig akse der Hurtigruten blir viktig når man ankommer byen. Aksens blir levende og man kan enkelt se når Hurtigruten er til kai i byen.

- E6 blir fortsatt en viktig gate
- En utforming av havna her vil kunne være et bindeledd til gamle Kimek-området
- Plass til evt. buss og andre logistikk-løsninger

NEGATIVT:

- Amfi er dominerende under innseilingen
- Amfi blir et "turistsluk"
- Flere russiske trålere må flyttes
- Kimek må flytte på seg. Det kan ta tid.
- Lengere og mer komplisert å komme seg til torget i forhold til det nederste alternativet

Plassering midten:



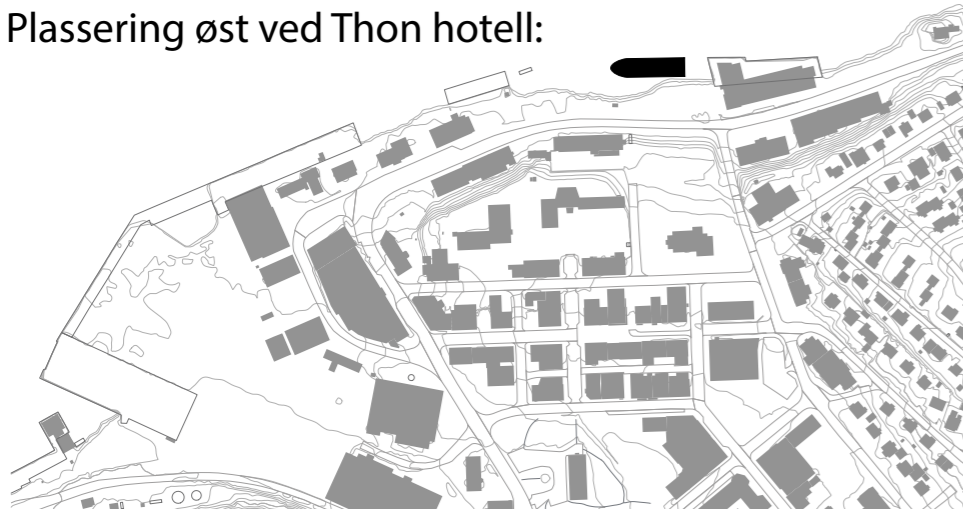
POSITIVT:

- Sentral plassering langs sentrumshavna
- Enkel innseiling
- Allerede en lite kaianlegg

NEGATIVT:

- Seilingsdybde må utbedres noe
- Kostnader i forbindelse med utfylling av kai
- Dårlig utnyttelse av havna med tanke på evt. brygger/pirer/ og gjestehavn, samt andre aktiviteter langs sentrumshavna
- Liten plass til ny infrastruktur

Plassering øst ved Thon hotell:



POSITIVT:

- Godt synlig i aksens Prestveien og Rådhusvingen
- Kirken som symbol for byen er godt synlig ved innseiling
- Kort vei for turister til hotell
- Enkel vei til torget

NEGATIVT:

- Ny kai må bygges
- Kostnader i forbindelse med utfylling til ny kai
- Store terrenginngrep pga. dårlig dybde
- Anløpet kan være i konflikt med Thon-brygga
- Thon blir "turistsluk"
- Lite plass til terminalbygg og evt. godslager.
- Seilingsdybde er for liten

Etter diskusjon er det bestemt at ny lokalisering for Hurtigruten skal bli i vest ved gamle Dampskipkaien. Anleggskostnadene vil bli mindre, samtidig som man slipper å gjøre store inngrep i forbindelse med utfylling til ny kai. Dessuten er plassen til ny infrastruktur bedre enn ved de andre alternativene. Plasseringen vil også sørge for å binde sentrum bedre sammen med en fremtidig byutvikling på Kimektomten. I tillegg blir det lett å se Hurtigruta når man kommer kjørende inn til Kirkenes på E6 sydfra i enden av Storgata.

På kartet har vi markert de bygningene vi mener mest sannsynlig vil bli stående i mange år fremover. Noen av bygningene har historisk betydning som for eksempel Aktieselskabet Sydvaranger, «Brunosten». Andre bygninger huser viktige funksjoner som blant annet rådhuset. Amfi kjøpesenter er et relativt nytt bygg og vil mest sannsynlig bli stående i mange år fremover. Thon hotell er viktig for reiselivet og er per i dag en av de få tiltalende bygningene langsmed sentrumshavna.

I kommende utformingsfase bør disse byggene derfor tas hensyn til.



■ Vanskelig å endre

- A - Amfi
- B - Tollbua
- C - Politi
- D - Thon hotell
- E - Rådhuset
- F - Den russiske føderasjonens generalkonsulat
- G - Den russiske føderasjonens generalkonsulat
- H - Kirken
- I - Aktieselskabet Sydvaranger



Figur 109 → **Eksisterende bygg**
Diagrammet viser kor ein få sikt mot sjøen dersom ein går på den oppmerka ruta. Siktlinjene i dag er veldig smale, det vil sei at du må stå presis innanfor eit område for å kunne få utsikt sjå sjøen i det heile.

Leilegheitskompleks 1
Scenariet tek utgangspunkt i at nokre bygg skal rivast og at det byggast med leilegheiter og hyblar i 3-4 etg. Bygga er plasser slik at det vert fortetta mykje samtidig som at mest mogleg av siktlinjene vert bevarte. Husa i midten er tre-etasje terrassebygg.



Figur 112

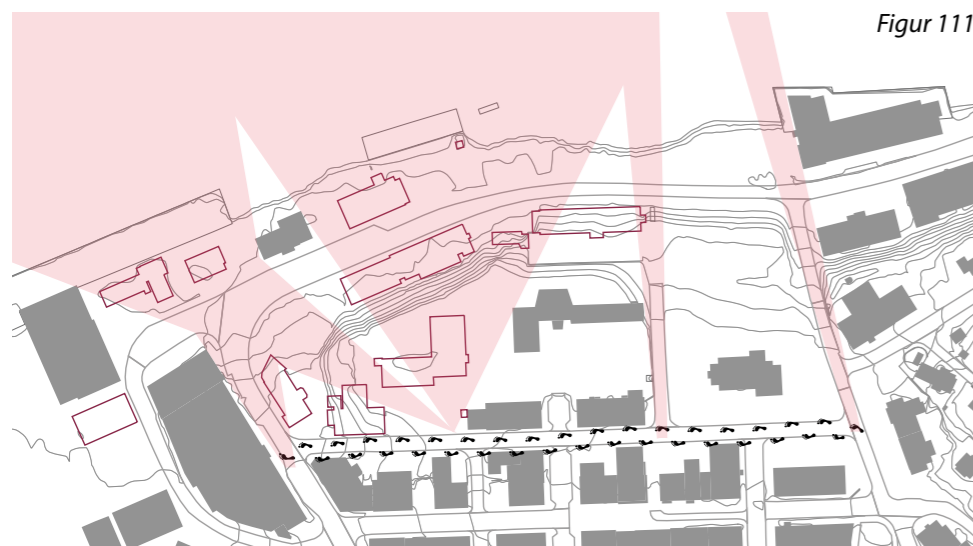


Figur 110 → **Overdriven fortetting utan å rive bygg**
Her er det illustrert korleis det kan sjå ut dersom det vert ekstremt fortetta med einebustader utan å rive noko. Siktlinjene som høyrer til dei tre vegane som vender mot sjøen blir bevart, men alle dei andre forsvinn.

Leilegheitskompleks 2
Diagrammet viser ein utforming der tredje etasje på dei midterste husa ligg på tvers.

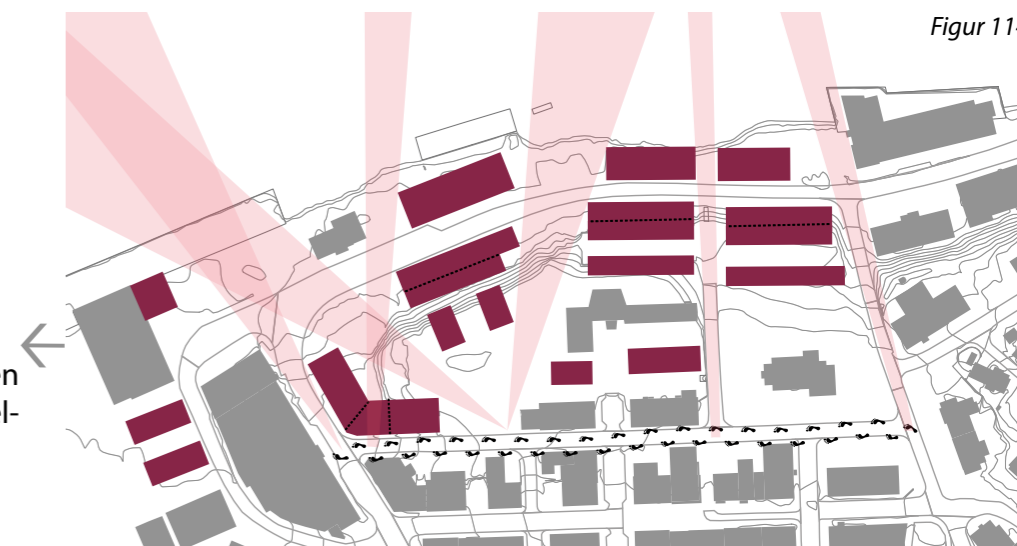


Figur 113



Figur 111 → **Siktlinjer ein kan oppnå ved å rive bygg**
Dersom mange bygg vert rivne, kan ein få mykje utsyn mot sjøen. Dette scenarioet har den vidaste utsikta.

Leilegheitskompleks 3
Denne versjonen viser leilegheitskompleks i midten som er delt på to terrassetrinn. Nokre ekstra leilegheitskompleks er plassert attmed.

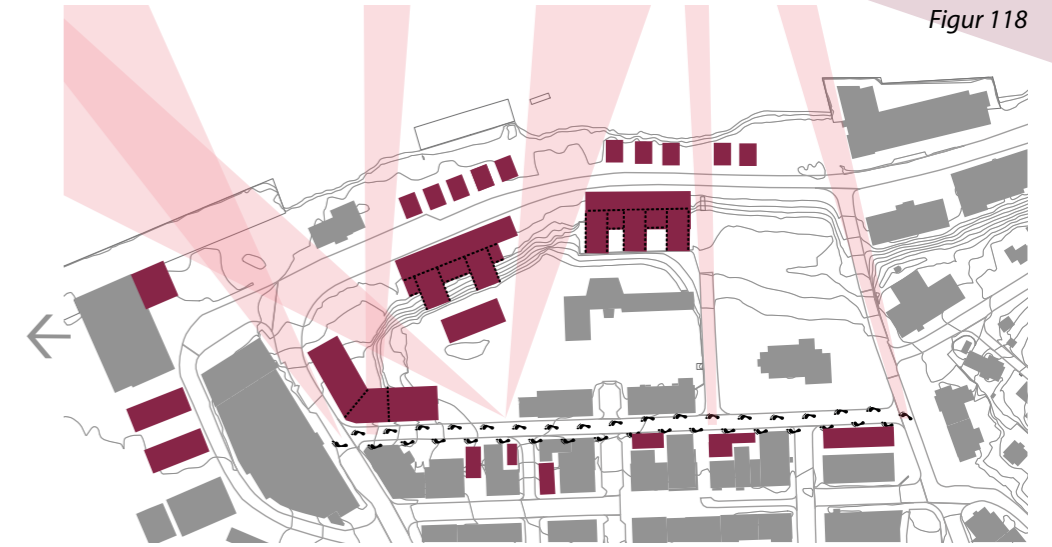


Figur 114



Figur 115 → **Leilegheitskompleks 4**
Her bygget til venstre for rådhuset gjort om til ein L for å skape gode rom samtidig som at siktlinjene ikkje vert blokkerte.

Blanda bebyggelse
Her er eit av mange døme på korleis ein kan blande dei ulike typologiane.



Figur 118



Figur 116 → **Leilegheitskompleks 5**
L'en er gjort om til ein hesteskoform for å få plass til fleire leilegheiter.

Den beste løysninga
Ved å kombinere forslaga har me komme fram til ei løysing med leilegheitskompleks og ein og to-etajars hus. For at det ikkje skal bli for mange store opne plassar, har me fortetta slik at me får ein miks av gode byrom og utsikt som er betre enn eksisterande sikt. Sikt nr. to og tre frå venstre er spesielt viktige for å få ei god kopling mellom sjøkant og sentrumskjerne.



Figur 119



Figur 117 → **Einebustadbebyggelse**
Scenariet syner korleis det vil vere dersom området vert fylt med bustader med ein gjennomsnittleg einebustadstorleik medan ein framleis tek omsyn til sikt.

av størrelse med andre byrom i Norge



Stortingsplassen, Oslo
Mål: 4,6 dekar

Figur 120



Pilestredet park; Oslo
Mål: 3 dekar

Figur 121



Olaf Ryes Plass, Oslo
Mål: 10 dekar

Figur 122



På Rådhusplatået i Kirkenes
Mål: 4,1 dekar

Figur 123



Torget i Kirkenes
Mål: 1,9 dekar

Figur 124

Vi har sett på ulike byrom med urbant preg, for å få en viss følelse på størrelsen og mulighetene tilknyttet omfanget på området som skal utvikles på Rådhusplatået. Vi har også sett på byrommene med tanke på funksjonene.

Vi har sammenliknet størrelsen på ulike byrom med kvaliteter vi ønsker oss på rådhusplatået i Kirkenes. Ved å gjøre dette kan vi få en forståelse av hvor mye plass som kreves for å romme de ulike aktivitetene og funksjonene vi ønsker oss. De utvalgte byrommene er valgt ut for sammenlikning blant annet på grunnlag av dokumentet «God boligfortetting i Oslo – eksempelsamling» laget av Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune.

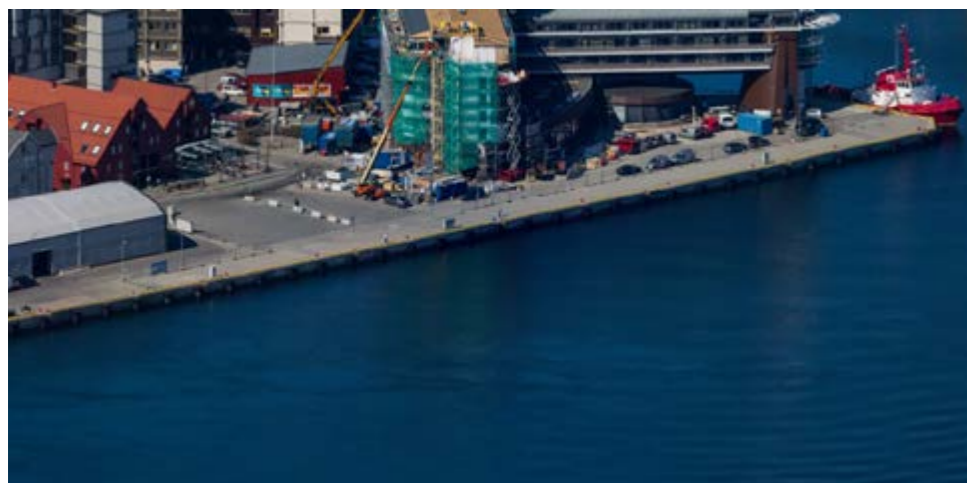
Stortingsplassen i Oslo er en urban plass med mye grønnstruktur. Med benker rundt gir plassen mulighet for å oppholde seg. Plassen er nesten like stor som Rådhusplatået.

Pilestredet park er et offentlig rom mellom boligblokker. Selv om rommet ligger midt mellom boliger, føles det likevel ikke privat. Her er en liten park og en lekeplass for barn, samt en fontene. Rommet føles nokså stort og åpent, har plass til mange funksjoner, og er mindre enn Rådhusplatået i Kirkenes.

Olaf Ryes plass er et byrom av betydelig større omfang enn rådhusplatået i Kirkenes, men likevel et lite område sammenliknet med større byparker. Her har det vært interessant å se hvordan et lite felt omringet av bygårder og infrastruktur kan fungere som en urban minipark for byens beboere.

Torget i Kirkenes er betydelig mindre enn området på Rådhusplatået. Dette er interessant med tanke på at torget oppfattes som en nokså stor og åpen plass i en såpass liten by som Kirkenes.

med andre kaianlegg i Norge



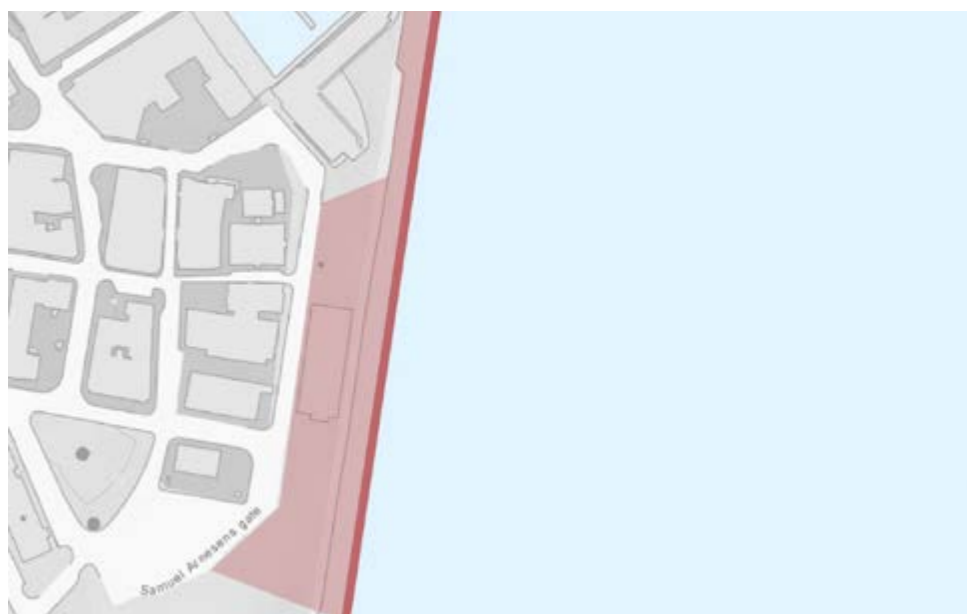
Figur 125



Figur 126



Figur 127

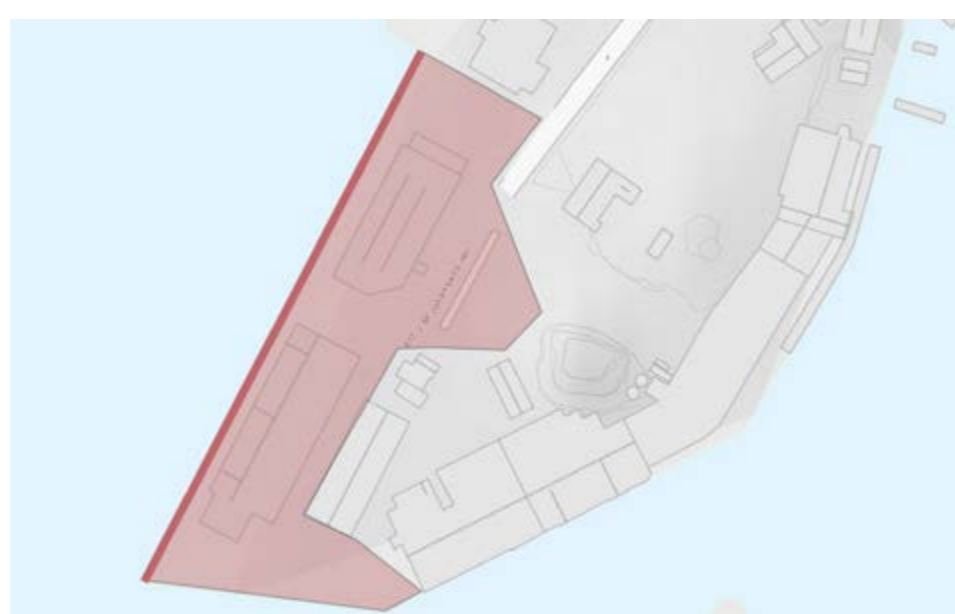


TROMSØ (Hurtigrutekaia):

Figur 128

Innbyggertall: 33 883
Størrelse kai: 9,8 da
Kaidybde: 8 meter
Lagerhall: 1200 kvm (antatt)
Lengde kai: 300 meter
Avstand til sentrum: 0 km (på vei)

Tromsø har mange havner. Her diskuteres kun Hurtigrutens kai/ havneområde. Byen er den største i denne sammenligningen, men havnearealet til Hurtigruten her er allikevel ikke mye større enn hos mindre tettsteder. Hurtigruten legger her til i sentrum. Dette er positivt for byen siden det skaper en aktivitet (Gehl 2010). Det vil også være positivt og praktisk for turistene å gå i land i sentrum av byen der livet er.



STAMSUND:

Figur 129

Innbyggertall: 1059
Størrelse kai: 9,2 da (ink. parkering)
Kaidybde: Antatt 6 meter +
Lagerhall: 1400 kvm (antatt)
Lengde kai: 180 meter
Avstand til sentrum: 1,8 km (på vei)

Et lite fiskevær med omlag 1000 innbyggere. Dette er viktigste plassen for Lofoten trålfiske. Naturen omkranser Hurtigrutenkaia som er plassert et lite stykke unna hovedsentrum. Allikevel er det sjarmende små trehus og koselige rorbuer på vei innover.



STOKMARKNES:

Figur 130

Innbyggertall: 3241
Størrelse kai: 16,5 da
Kaidybde: 8 meter
Lagerhall: 2000 kvm (antatt)
Lengde kai: 120 meter
Avstand til sentrum: 0,3 km (på vei)

Dette er stedet hvor Hurtigruten ble "født" for mere enn 120 år siden. Den lille byen er administrasjonssenter for Hadsel kommune. Her ligger også Hurtigrutemuseet tett inntill dagens hurtigrutekaia. I forbindelse med museet finner man også det gamle skipet MS Finmarken som utgjør et spennende skue. Havnen ligger i randsonen av sentrum. Dette fint eksempel på hvordan havnen kan være noe mer enn bare en havn.

med andre kaianlegg i Norge



Figur 131



Figur 132



Figur 133



Figur 134

HONNINGSVÅG:

- Innbyggere:** 2488
- Størrelse kai:** 7,3 da
- Kaidybde:** 8 meter
- Lagerhall:** 1100 kvm (antatt)
- Lengde kai:** 80 meter
- Avstand til sentrum:** 0 km (på vei)

Den vesle byen er utgangspunktet for utreise til Nordkapp og har derfor mange turister. Kaia ligger sentralt plassert i sentrumshavna, ytterst i den koselige vika som utgjør sentrum i Honningsvåg. Kaia er kortere enn skipslengden til de største hurtigruteskipene, men det byr allikevel ikke på problemer.



Figur 135

KJØLLEFJORD:

- Innbyggere:** 947
- Størrelse kai:** 7,2 da
- Kaidybde:** Antatt 6 m +
- Lagerhall:** Ukjent
- Lengde kai:** 120 meter
- Avstand til sentrum:** 1 km (på vei)

Et lite stykke unna sentrumskjernen finner man hurtigrutekaia. Det er allikevel god visuell kontakt med sentrum. Selve kaia er en steinfylling med støpt betong i kanten.



Figur 136

BERLEVÅG:

- Innbyggertall:** 962
- Størrelse kai:** 5,1 da
- Kaidybde:** Antatt 6 m +
- Lagerhall:** ca 800kvm (antatt)
- Lengde kai:** 120 meter
- Avstand til sentrum:** 1,7 km (på vei)

Kaia er plassert et stykke unna sentrum. Den er omkranset av en molo som beskytter mot vær og vind. Selve kaia er er en utstikker støpt i betong. Her kan to store båter legge til samtidig, selvom kaia er liten sammenliknet med andre steder.

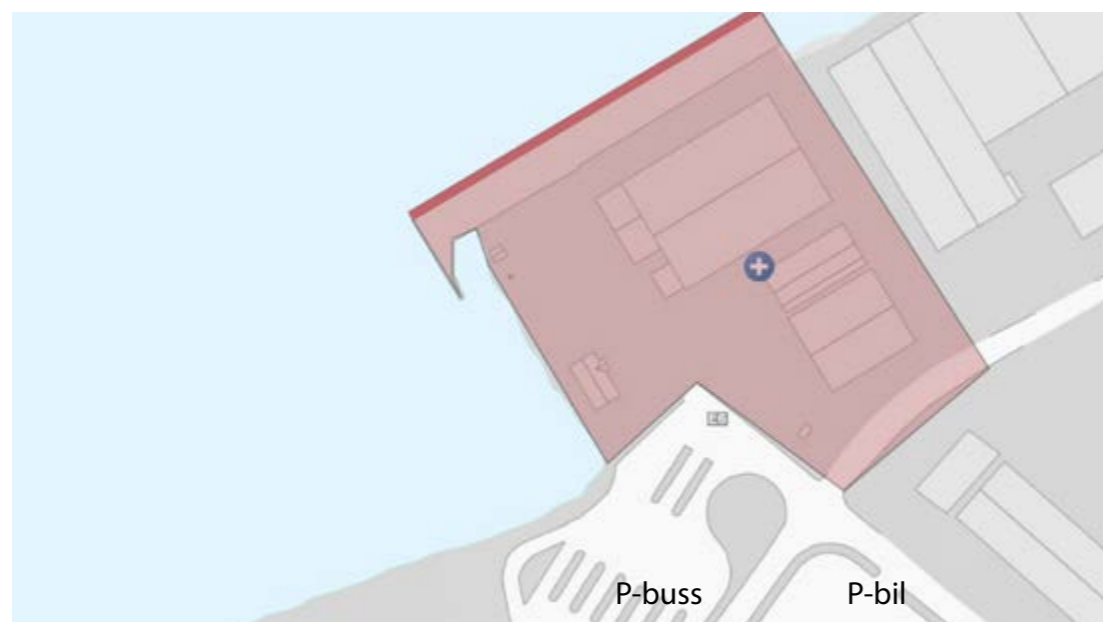
med andre kaianlegg i Norge



Figur 137



Figur 138



Figur 139

KIRKENES (dagens kai 1,5 km fra sentrum):

Innbyggertall: 3590

Størrelse kai: 9,0 da

Størrelse bussparkering: 3,8 da

Størrelse bilparkering: 2,3 da

Lengde kai: 100 meter

Kaidybde: 6,5 meter (www.barentswatch.no)

Lagerhall: 2500 kvm (kald-/varm-/fryse-/kjøle og tollgager) (gjelder godsbat og Hurtigruten tilsammen)

Nor Lines, som håndterer gods for Hurtigruten, presiserer at de trenger like stort lager som de i dag har. Informasjon om arealbehov har vi fått ved e-postkorrespondanse med daglig leder i Nor Lines Kirkenes AS (20. mai 2016). Dette er et omlag 2500 kvm innendørs lager. Dette lageret håndterer både gods fra Hurtigruten, men også fra Nor Lines sine godsbaater. Når Hurtigruten flyttes, vil det er rimelig å anta at lagerplassen kan reduseres noe.

Ny kai krever gode transportløsninger. Turister fra Hurtigruten fraktes med busser enten til flyplass, sentrumshoteller eller andre aktiviteter. Det har blitt gitt ulike svar på antall busser som trengs i forbindelse med dette. Nor Lines hevder på sin side at Hurtigruten har behov for hele 15-20 oppstillingsplasser for buss. I tillegg til dette mener de at det er behov for 5-10 plasser for taxi og parkeringsplasser for 30-40 biler. Det interessante er at Hurtigruten selv mener at det maksimalt kun vil være behov for tre busser. Dette er et spørsmål som må tas høyde for videre i oppgaven.



Figur 140

KIRKENES (ny lokalisering i sentrum):

Eksisterende kailengde: 185 meter

Resultat av undersøkte havner:

Gjennomsnittlig størrelse på kaiområdet: 9,2 da

Minste havn: 5,1 da (Berlevåg), største havn: 16,5 da (Stokmarknes)

Gjennomsnittlig kailengde: 146 meter

Korteste kailengde: 80 meter (Honningsvåg), lengste kailengde: 300 m (Tromsø)

Gjennomsnittlig lagerstørrelser basert på antagelser fra ortofoto og Google Street View: 1500 kvm

Hovedfunnene viser at det er mange måter å utforme en kai på. Det vanlige er å ha nær tilknytting til godslager og evt. passasjerterminal avhengig av stedets størrelse. Funnene viser at det ikke er en direkte sammenheng mellom havnestørrelsen og innbyggertallet. Her spiller andre faktorer inn. Stedets tradisjoner når det kommer til arbeidsplasser i kystnæringen, og stedets strategiske plassering langs kysten kan være noe av grunnen til de ulike havnestørrelsene. Det er heller ingen sammenheng mellom kailengde og total størrelse på havneområdet. Basert på informasjon fra Hurtigruten, Nor Lines og funnene i dette sammenligningsstudiet ser vi på hovedutfordringen å utforme ny havn med nok lager plass, gode transport løsninger. I tillegg er det viktig å lage en åpen havn uten for mange barrierer. Havna skal være en åpen plass.

med bebyggelse på andre brygger i Norge

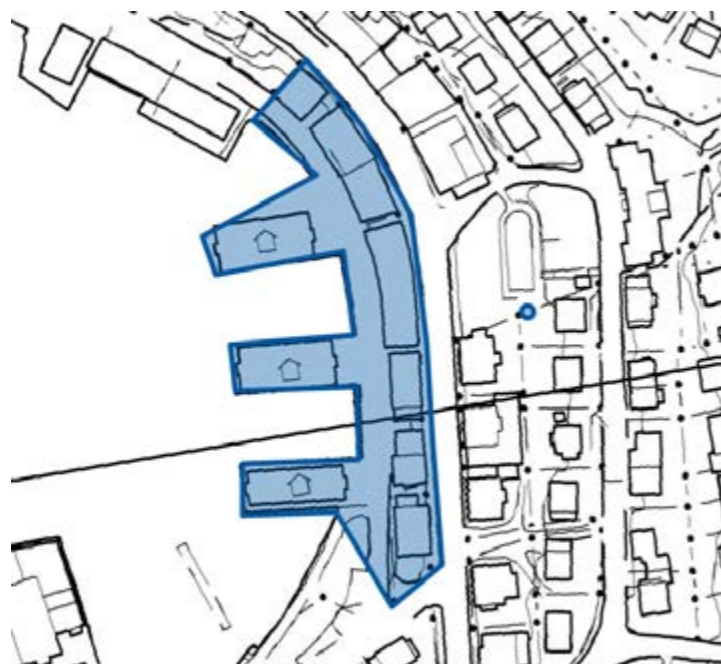


Figur 141. Bryggen i Bergen. Mål av kvartalet: 21,3 dekar



Figur 142. Str på enkeltbygg (det ytterste på bildet) ca 23 x 10 meter

Bryggen i Bergen er kjent for sin sjarm og gode tilknytning til vannet. Utelivet her er yrende, og fisketorget litt lenger bort er alltid populært. Bergen og havna her er derimot i en betydelig større skala enn i Kirkenes, og kan dermed ikke direkte sammenliknes.



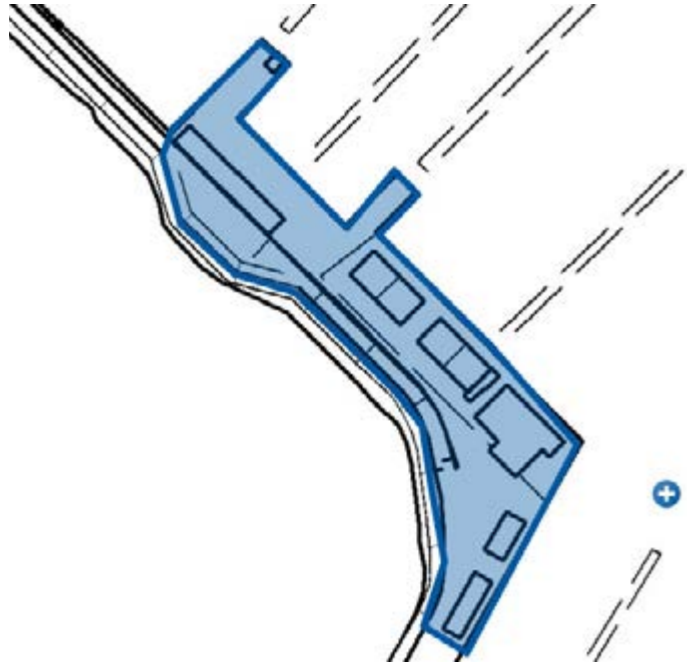
Figur 143: Bryggeområdet i Honningsvåg. Mål av piren, vegen og husrekken nærmest bryggen: 6,1 dekar



Figur 144: Str på enkeltbygg som er plassert på piren: ca 30 x 11 meter

Norges nordligste by, Honningsvåg, er en liten by med 2.415 innbyggere (2013, fra wikipedia). Havna er idyllisk med et litt værbitt og røft stiluttrykk, og med piler stikkende ut. Både skalaen og beliggenheten kan sammenliknes med Kirkenes. Havneområdet i Honningsvåg er derimot mye smalere enn plassen vi har å jobbe med i Kirkenes, og på denne måten kan det virke mer intimt på en plass med få mennesker.

med bebyggelse på andre brygger i Norge



Molobukta i Bodø
Mål: 3,9 dekar

Figur 145



Str på enkeltbygg :
ca 7x10 meter

Figur 146



Rorbuene i Stamsund
Mål: 1,8 dekar

Figur 147



Str på en av rorbuene:
ca 6x17 meter

Figur 148

Både Stamsund og Molobukta i Bodø er relativt små havner, og det er interessant å se hvordan rorbuene er plassert på trebryggene. Begge områdene har en intim atmosfære som kjennetegner den typiske kystbyen.

med bebyggelse på andre brygger i Norge



Figur 149

Damskipaskaia i Kirkenes
Mål: 10 dekar



Figur 150



Figur 151

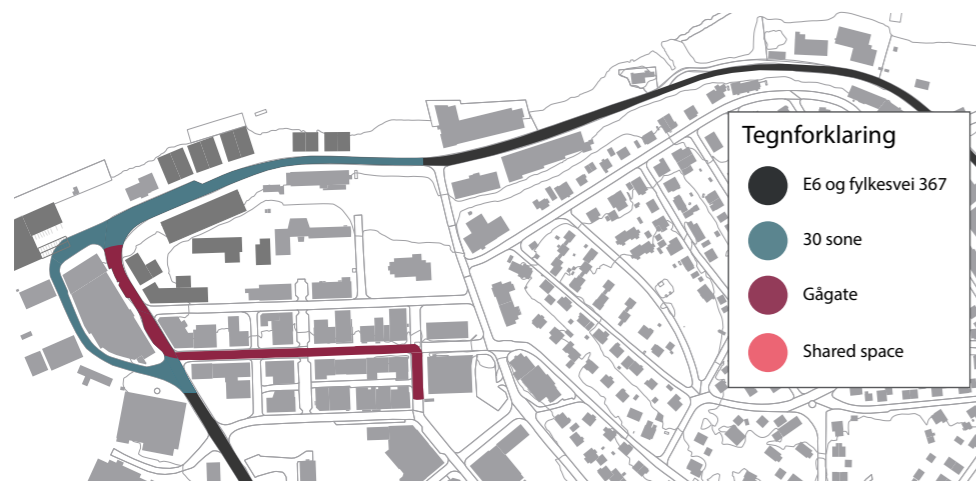
Selv om Bergen er en større by enn Kirkenes, er det likevel interessant å gjøre en arealsammenligning. Her ser man hvordan bebyggelsen i kvartalet langs havna i Bergen ville passet inn i Kirkenes. Arealmessig er det interessant å se hvor mye bebyggelse fra havna i Bergen som vil få plass i Kirkenes. Utprøving av dette viser at hele kvartalet som har de rorbuformede husene ville kunne passe inn på havnestrekket ved Rådhusplatået.

Honningsvåg, som er betydelig mindre enn Bergen, har færre bygninger, men desto større bygg. Avstanden mellom byggene gjør også at selv Honningsvåg dekker hele havnestrekket ved Rådhusplatået.



Figur 152

- mulighetsstudie



Figur 153

Mulighet 1

Å forlenge gågaten inn til E6. Å gjøre om deler av E6 fra 50 km/t til 30 sone. Å endre gateløpet til E6 slik at trafikken går bak Amfi.

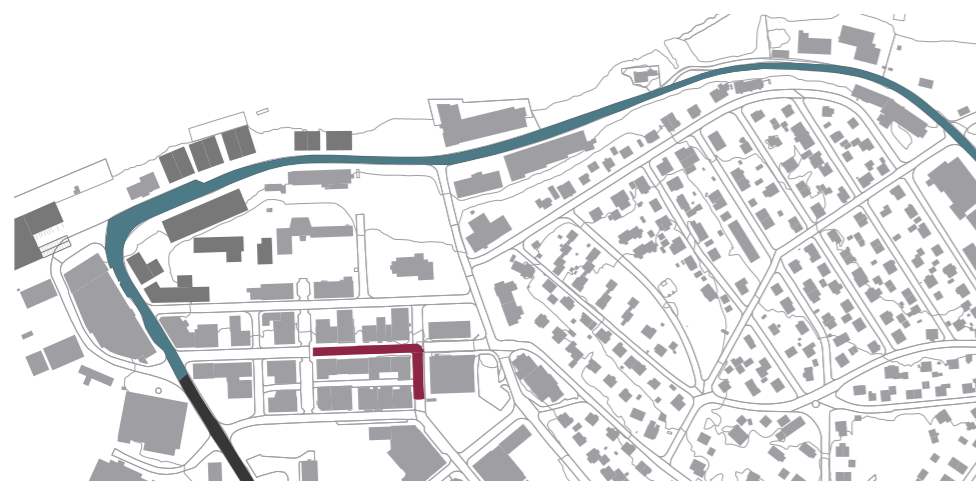
Fordeler

- Å endre fartsgrensen på E6 for deler av gateløpet fra 50 til 30 er en god måte å fremheve mye trafikkante på, og nedprioritere bilen.
- Økt trafiksikkerhet

Å forlenge gågata kan ha positiv påvirkning på handel og service.

Ulemper

- Det er ikke mange nok som handler i sentrum. Gågate betyr forbud mot kjøring og det kan resultere i et rart gatehierarki andre steder i sentrum der gater stenges på uhensiktsmessige steder.
- Å flytte E6 bak Amfi kan kollidere med varelevering og skape kan unødvendig fare for trafikkulykker.



Figur 155

Mulighet 3

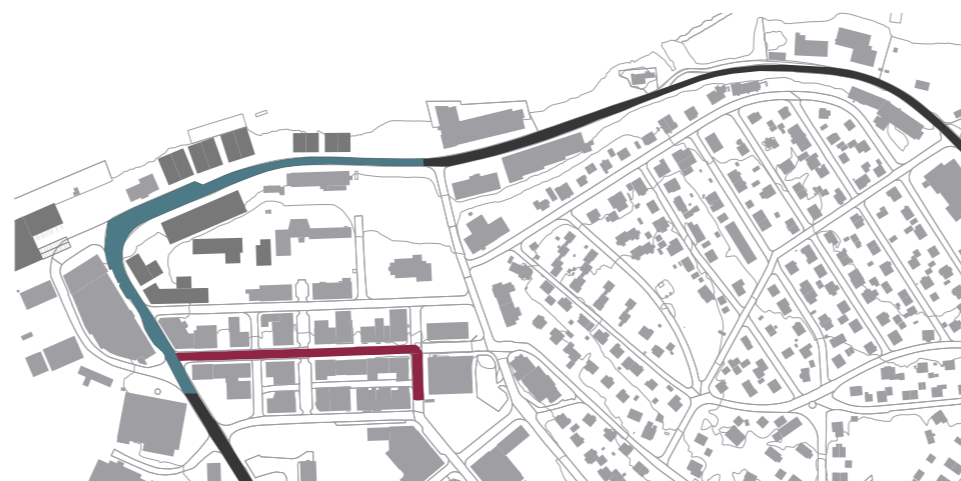
Å gjøre om store deler av E6 til 30 sone. Ikke endre gågaten.

Fordeler

- Fremhever mye trafikkante og nedprioritere bilen.
- Økt trafiksikkerhet

Ulemper

- Passer til videre arbeid av E6. Foreløpig er det ikke grunn for å endre så store deler av E6.



Figur 154

Mulighet 2

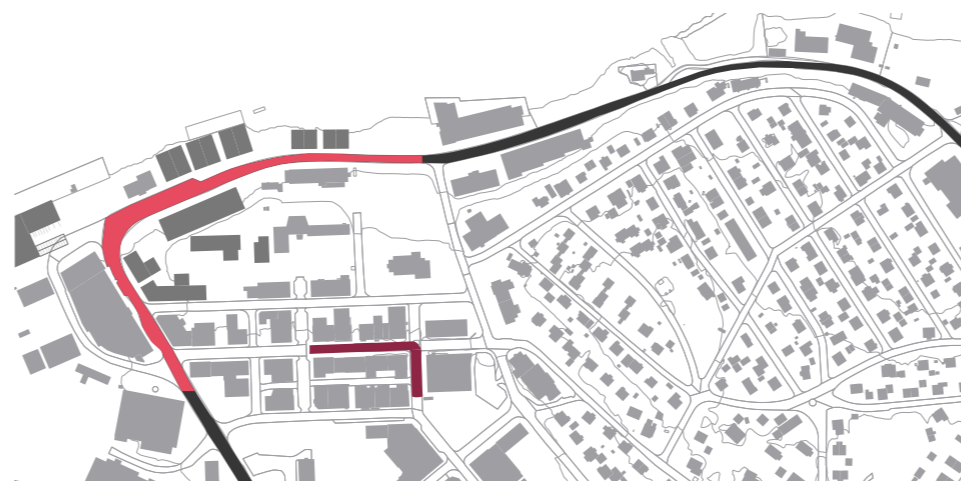
Å gjøre om deler av E6 til 30 sone. Å forlenge gågaten ned mot E6.

Fordeler

- Fremhever mye trafikkante og nedprioritere bilen.
- Økt trafiksikkerhet
- Å forlenge gågata kan ha positiv påvirkning på handel og service.

Ulemper

- Det er ikke mange nok som shopper i sentrum for å argumentere for en forlenget gågate
- Gågate betyr forbud mot kjøring og det kan resultere i et rart gatehierarki andre steder i sentrum der gater stenges på uhensiktsmessige steder.



Figur 156

Mulighet 4

Å gjøre om deler av E6 til shared space med 15 km/t. Ikke endre gågaten.

Fordeler

- Fremhever mye trafikkante og nedprioriterer bilister.
- Økt trafiksikkerhet

Ulemper

- Selv om Hurtigruten flyttes til sentrum og nye boliger bygges, blir det sannsynligvis ikke mange nok mennesker som krysser E6.

Gjennom analysene våre har det kommet frem at Kirkenes er en veldig bilbasert by og at E6 i dag ligger som en barriere mellom havna og sentrum (Se analyser angående E6 side 25).

I utfomingsprinsippene har vi tatt hensyn til at det skal legges til rette for gående og syklende i sentrum og langs E6 i henhold til nasjonale mål om at sykkel- og gangtrafikk skal økes.

Våre ønsker angående E6 er derfor å:

- Transformere E6 fra hovedvei til en bygate
- Forbedre omstendighetene langs E6 for å knytte sentrum og havna bedre sammen
- Forbedre trafiksikkerhet for alle trafikkante
- Å øke attraktivheten langs E6 for mye trafikkante

E6 burde ikke føles som en barriere men heller bli en del av byrommet. Ved å flytte Hurtigruten til sentrum og gi området et fysisk og visuelt løft kommer flere til å bruke området og krysse E6 på en tryggere måte.

Ifølge KVV (Statens vegvesen, 2015 s.72) som var gitt ut sommeren 2015 er det foreslått at fartsonen på E6 blir satt ned til 30-sone helt fra Førstevann og til dagens Hurtigrute kai. Her er det vurdert noen løsninger angående E6.

Vårt forslag er kun den første fasen i et større perspektiv om å gjøre E6 til en gate i stedenfor vei. I henhold til planer om fremtidens boligfortetting samt å gjøre E6 tryggere for alle trafikkante kan 30-sonen utvides i begge retninger.

Sluttresultatet er presentert i utfomingskapittelet.

- myke trafikanter



Figur 157

Mulighet 1



Figur 158

Mulighet 2



Figur 159

Mulighet 3



Figur 160

Mulighet 4

- Tegnforklaring**
- Fortau of gående
 - Sykkelveg
 - Bilveg
 - Buffer
 - Kombinert sykkel og gangfelt

Mulighet 1

Å ha 1,5 meters sykkelfelt på begge sider av kjøreveien, med en buffer.

Mulighet 2

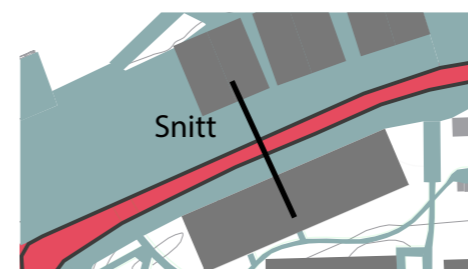
Å ha avgrenset sykkelfelt på den ene siden. Foreslått bredde er 2 meter.

Mulighet 3

Å ikke ha noe sykkelfelt. De som sykler kan sykle på de brede fortauene.

Mulighet 4

Å ha sykkelfelt langs kjøreveien i begge retninger. Området er stort nok til å ha 1,5 meters bredt sykkelfelt i tillegg til 6 meter bred kjørebane.



Figur 161



Figur 162. Viser nåværende situasjon angående sykkelfelt i Kirkenes

På bestilling fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Statens vegvesen «Utfordringer for KVV E6 Høybuktnoen – Kirkenes» våren 2014. En av sakene som utfordringsnotatet tar for seg er å vurdere tilrettelegging for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, samt miljø og trafikksikkerhetstiltak på lokalvegnettet. (Statens vegvesen, 2015)

I forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 ble det utført 500 ekstraintervjuer i Sør-Varanger. Resultatene fra den undersøkelsen viste følgende reisemiddelfordeling: Gange 22 %, sykkel 4 %, bilfører 68 %, bilpassasjer 10 %, kollektiv 2 % og MC/annet 3 %. Sør-Varanger skiller seg ikke ut fra de andre kommunene i Finnmark.

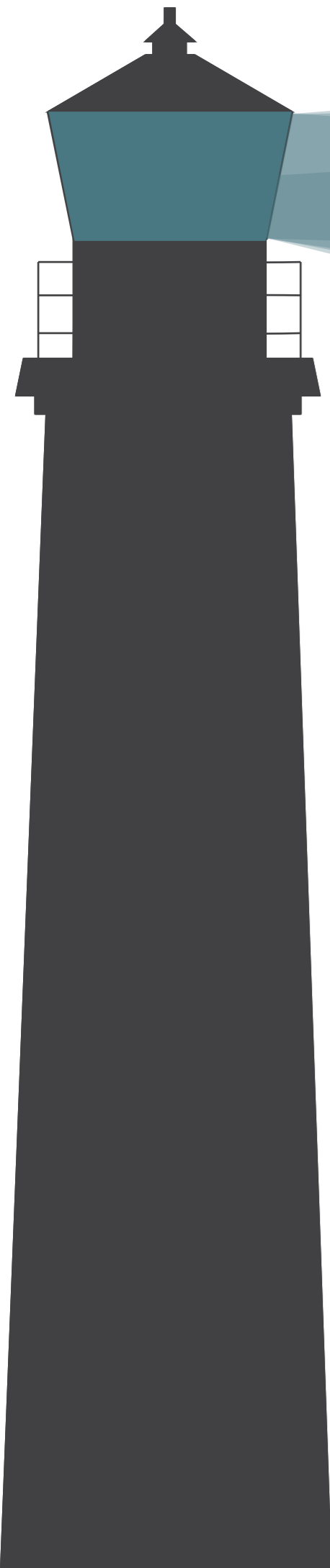
Nasjonal sykkelstrategi for 2014-2023 har som hovedmål å øke sykkelandelen på landsbasis til 8% innen 2023. Dette innebærer at bruken av sykkel må doubles, ettersom det totale antall reiser forventes å øke. Det er størst potensiale i byene: Der bør sykkelandelen være på 10-20 prosent avhengig av lokale forhold.

Det er bygget gang-/sykkelveg fra Bjørnevattn til enden av Førstevann (figur 162).

I dag mangler det tilrettelegging for gange og sykkel på de fleste strekningene fra Førstevann og gjennom sentrum til Prestøya samt til langs fv. 367 til skolen/ idrettsanlegget. Fortauene i sentrumsområdet er av dårlig kvalitet, nedslitte og med lave kantsteiner.

Disse problemene prøvde vi å ta tak i når utformingen av E6 gjennom sentrum ble vurdert. Ønsket er at bilbrukerne blir nedpriorerte mens myke trafikanter får bedre forhold.

I et snitt som går på tvers av E6 viser vi hvordan dette kan løses.



UTFORMING

I dette kapitlet viser vi valgene som vi har tatt som følge av våre utprøvinger og scenarier. Vi viser illustrasjonsplan, samt planer og illustrasjoner av fokusområder, og valg av løsninger.



HAVNESTREKKET

En promenade langsmed kystlinjen med en rekke aktiviteter skal skape nærhet til vannet. Dette vil tilføre nye tilbud til et sentrum som idag ikke har tilrettelagt for aktiviteter ved havna. Promenaden strekker seg fra nye Hurtigrutekaia og videre til Thon hotell. Langs den nye havnen finner man fisketorg, gjestehavn, sjøbad med sauna, nytt turistkontor, flere kafeer og serveringssteder med mer. De nye koblingene fra Rådhusplatået og sentrum ender opp ved disse aktivitetene.

DAMSKIPSPLASSEN

Det første som møter passasjerene når de går i land fra Hurtigruten er en grønn plass med gress, stauder og trær i rabatter. Mellom rabattene går det to gangveier som er forlengelser av siktakser. Den ene akse går opp mot Tårnparken og er en viktig og ledende akse inn til sentrum. Den andre gangveien forlenges av Storgata sydover.

BYSTIEN

Denne viktige stien fungerer som inngangsportalen til sentrum for de som kommer sjøveien, og skal bidra til et godt førsteinntrykk. Utformingen er et svar på dagens lukkede sentrumsjerne. Den er universelt utformet og er raskeste vei til torget.

Fremtidig akse til byutvikling på Kimek-tomten

TÅRNPARKEN

Hensikten med parken er å skape et aktivt og offentlig byrom i forbindelse med boligfortetting, samt være et naturlig stoppested mellom sentrum og havna. Aktivitetene er hovedsakelig lekeapparater, men også grillplass vil være et viktig element på plassen. De ulike aktivitetene er plassert i midten av plassen for å gjøre den aktiv for forbipasserende. I tillegg vil plasseringen styrke den offentlige følelsen. Langs bygningene er det benker for de som måtte ønske å betrakte omgivelsene. Bygningene omkranser plassen og skjermer mot vind fra nord. Stedet har fått navnet fra branntårnet som bevares etter den gamle brannstasjonen, og som et symbol på fyrtårnet og dets egenskap som orienteringspunkt. Fyrtårnet skal fungere som et utsiktstårn.

UTSIKTEN

Stedet er en avslappende og tilbaketrukket plass for opphold der man for eksempel kan observere nordlys i en romantisk setting. Dette er et av de høyeste punktene på platået og gir en fin sikt utover havet og landskapet i Sør-Varanger. I tillegg vil man kunne skue ned på havna og aktivitetene som foregår på gjestehavna. Her kan man sitte en sen sommerkveld i midnattssola. Selve sikten til havna danner en viktig optisk forbindelse, men en ny trapp her vil også gi en fysisk kopling om man skulle ønske å kjøpe seg en is på havna. En bred opphøyd overgang over E6 vil sørge for en trygg kryssing.

PIRUETTEN

Piruetten fungerer som en slags forlengelse av kirkegården, der grønnstruktur blander seg med aktiviteter for opphold. Plassen skal kunne brukes gjennom hele året. Navnet på stedet er inspirert av skøytebanen som skal være her på vinteren. Om sommeren er det ballbane med terrengsykkelbane rundt. Dette er plassen hvor de unge vil elske å "henge". Når de er lei av å spille ball eller sykle, er veien kort ned til sjøbadet for en forfriskning. Her blir det også en sauna. Sjøbadet vil vær åpent til alle årstider og det vil også bli et tilbud for eventyrlyste turister. Her blir det bading i arktisk farvann!



Figur 164

- Som blir bevart eller styrket

KOPLINGER PÅ LANGS OG PÅ TVERS

Som nevnt tidligere, er det koplingene ned mot vannet (nord-sør) som er viktigst i dette prosjektet, men det er viktig å merke seg at koplingen på langs også har vært viktige med tanke på å knytte de ulike fokusområdene sammen, slik at det blir en helhet.

Havnestrekket består som allerede nevnt av flere aktiviteter. Men havna er ikke interessant bare på de enkelte utvalgte punktene, og bør heller sees på som et helhetlig strekke. Derfor er det blitt laget en havnepromenade i form av en sammenhengende brygge som strekker seg fra den nye hurtigrutekaia til Thon hotell. Denne promenaden følger den

naturlige kystlinja og sammenhengen mellom de ulike havneaktivitetene forsterkes gjennom den langsgående promenaden. Husene som er plassert her er formet som tradisjonelle båtnaust, og skal være med på å styrke følelsen av å være i kontakt med havet.

Plasseringen av fokusområdene på Rådhusplatået har blitt valgt på bakgrunn av de potensielle mulighetene for visuelle og fysiske koplinger til sjøen.

DETALJERING

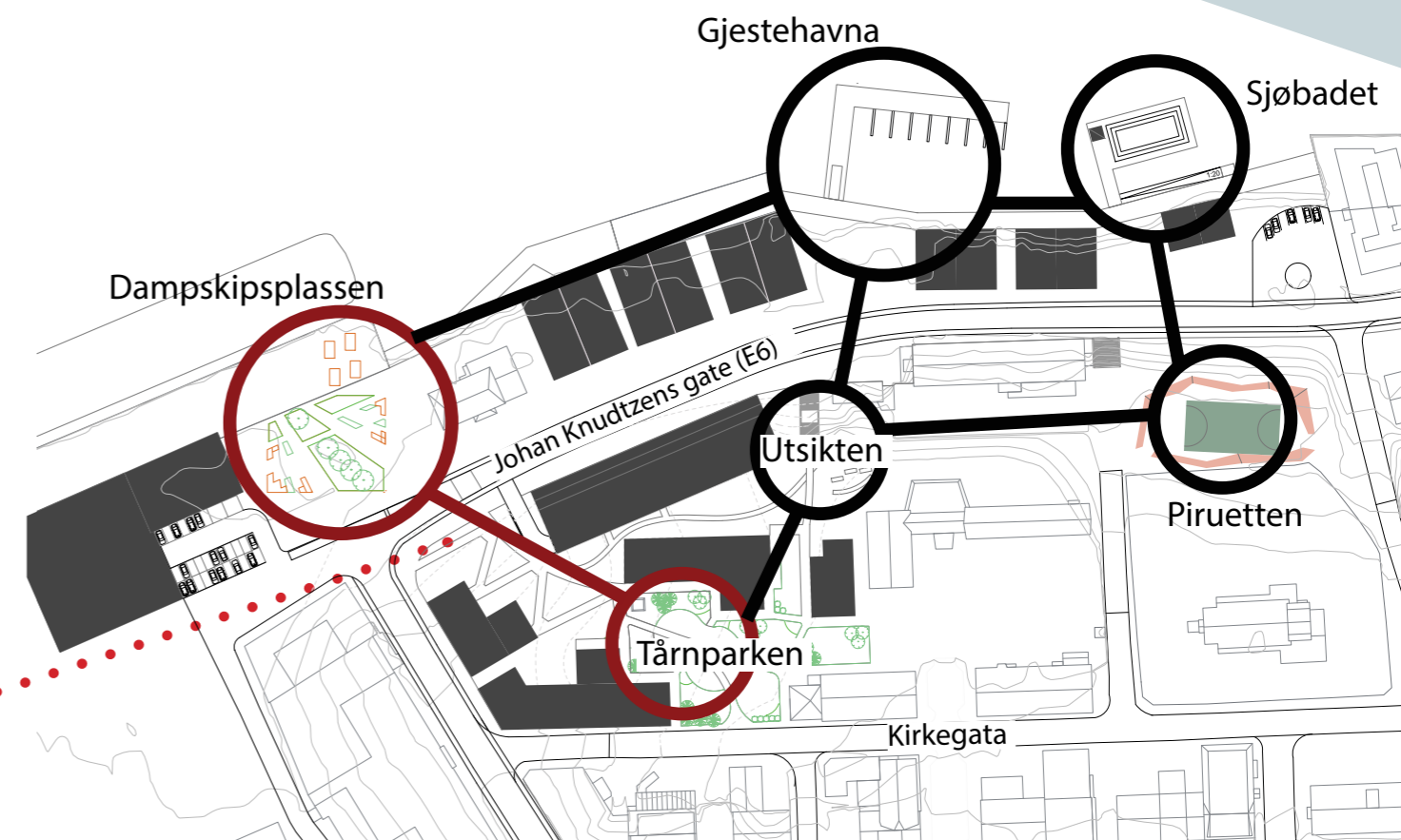
I utformingen har vi fokusert spesielt på detaljering av Tårnplassen og koblingen ned til Dampskipsplassen - altså aksene som fører ned til Hurtigrutens nye kai. Vi kaller denne viktige aksene for "Bystien" ettersom den fører til sentrum. Områdene, samt koplingen mellom dem er her farget i rødt.

SIKT

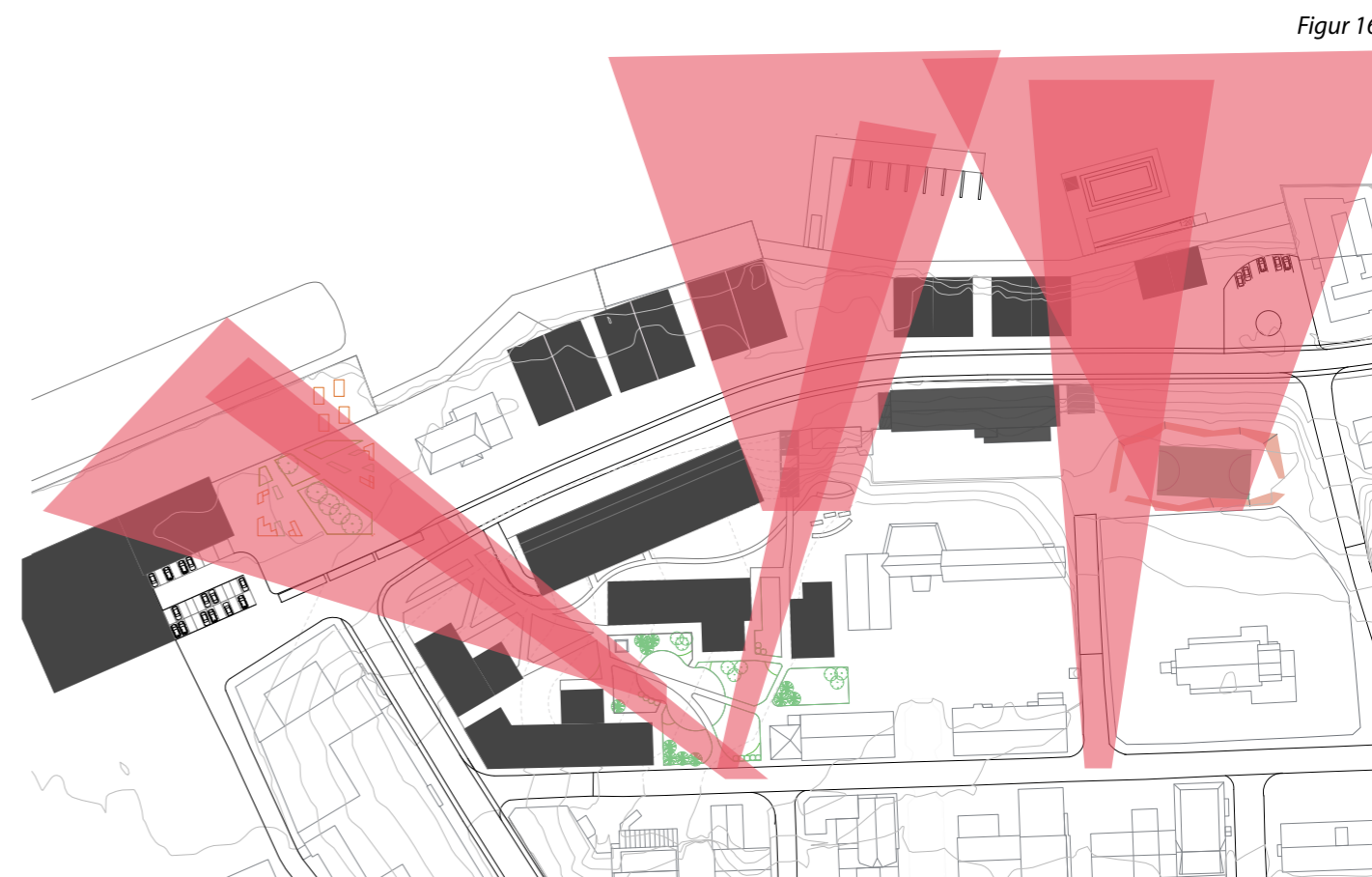
Med dette utformingsforslaget er sikten til sjøen i fokus. Sikten skal forsterke de viktige aksene mellom sentrum og sjøen, samt bidra til en bedre orientering og oversikt. Gjennom plassering av nye bygg og valg av plassering til de nye fokusområdene, har man oppnådd enten bedre eller nye viktige sikt- og utsiktspunkt som skal bidra til bedre koplinger mellom sentrum og sjøen.

UTSIKTEN

Området utsikten er et eksempel på et område som har oppnådd ny verdi gjennom utforming og fokus på utsikten herifra.



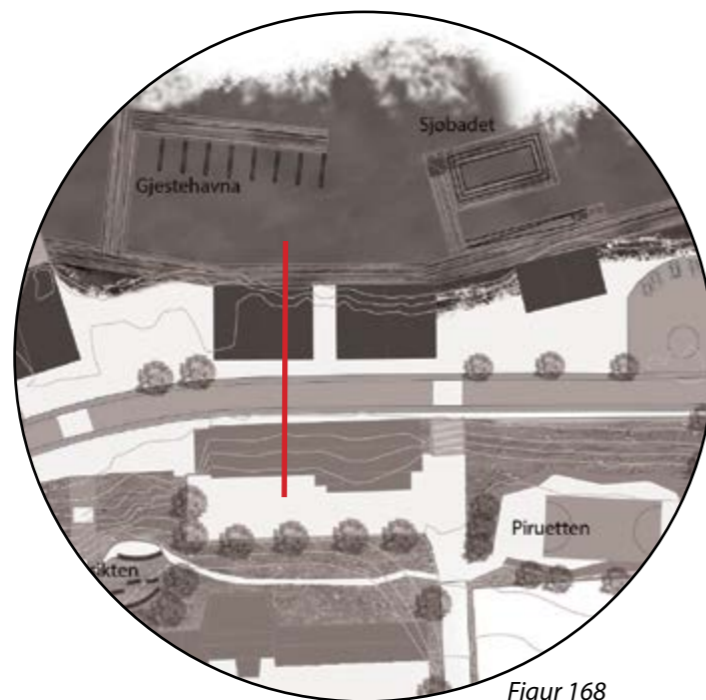
Figur 165



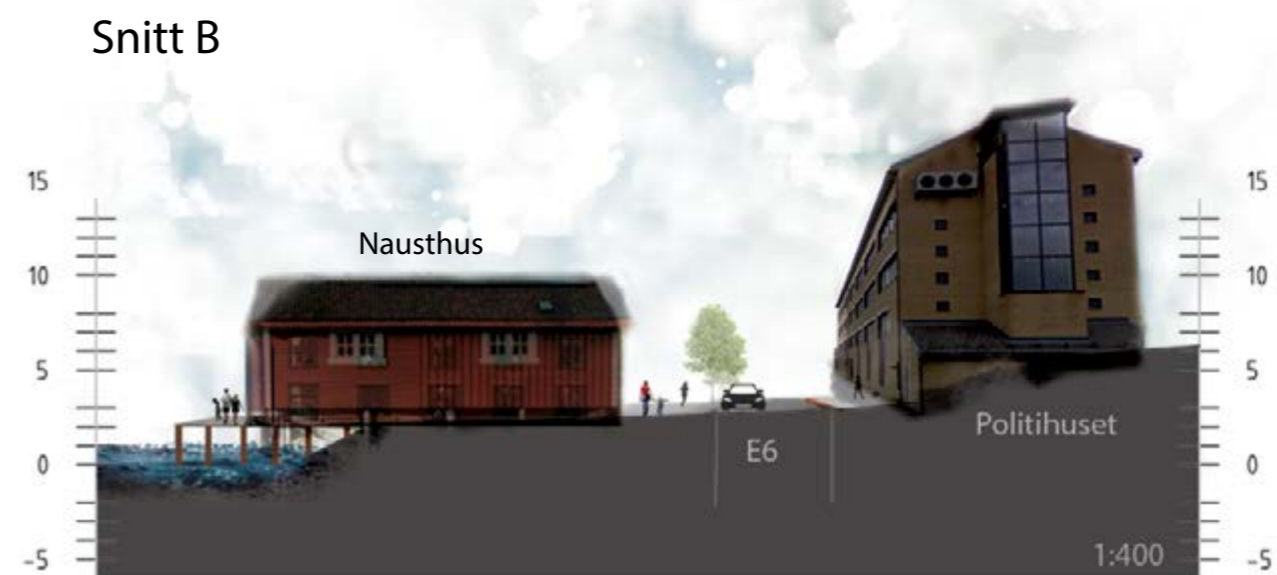
Figur 166



Figur 167: Brygga og sjøbadet, sett vestover mot hurtigrutekaia.



Figur 168



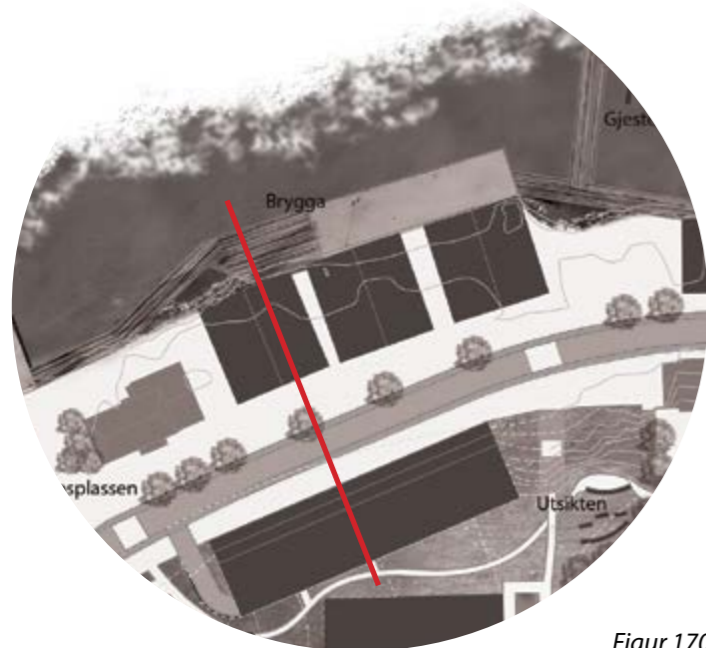
Figur 169

På grunn av den store plassen i dagens havneområde, gir dette mulighet for gode og store fotgjenger-arealer. Naustene er plassert delvis på, eller tett inntil bryggene på påler. Denne plasseringen skaper store og gode rom på sørsiden av naustene som er beregnet for fotgjengere. Her vil man kunne ha plass til uteservering i sola. Rommet som dannes på bryggen - mellom naustene og vannet er mindre og mer intimt. Når midnattsola kommer inn fra nord om sommeren (se sol- og skyggeanalyser for nytt forslag s. 29) vil det være fint å sitte på bryggekannten, eller på en av uteserveringene om været tillater dette.

Naustene, som er plassert i overgangen mellom land og sjø, er plassert nokså tett for å skape de interessante gløttene imellom. Dette skal bidra til å trigge nysgjerrigheten til forbipasserende, som kanskje blir fristet til å bevege seg ut på brygga. Dette med inspirasjon fra Fjordgata i Trondheim.

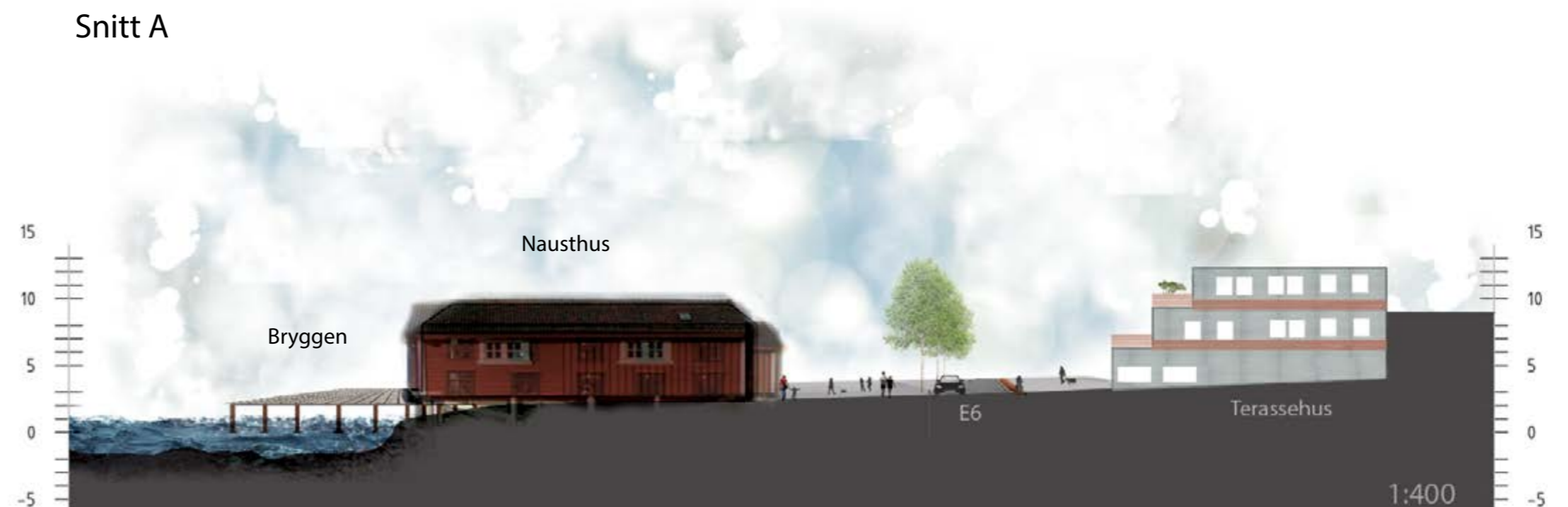
Trerekkene langs E6 er plassert her med tanke på en antatt fartsdempende virkning, og fungerer som et romskapende element som er med på å definere gangarealene. De er plassert med såpass store mellomrom at de ikke danner en vegg mellom gata og gangarealene. De bidrar også med en estetisk kvalitet til rommet.

Se også snitt (figur 251, s 82).



Figur 170

Snitt A



Figur 171

Dampskipsplassen



HAVNEOMRÅDET

Dampskipsplassen

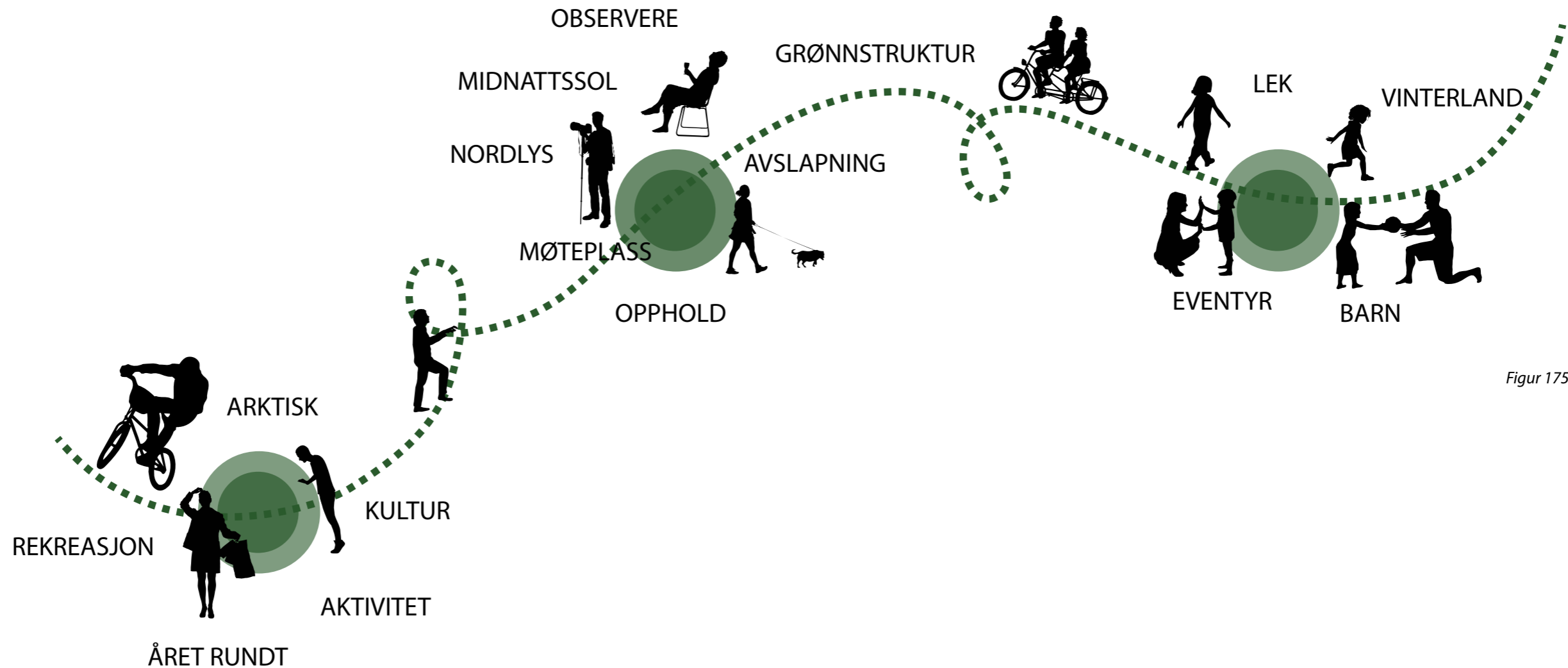


Figur 173: Når man ankommer Kirkenes med Hurtigruta er dette hva som møter deg. Her ser man Dampskipsplassen og bystien opp mot sentrum.

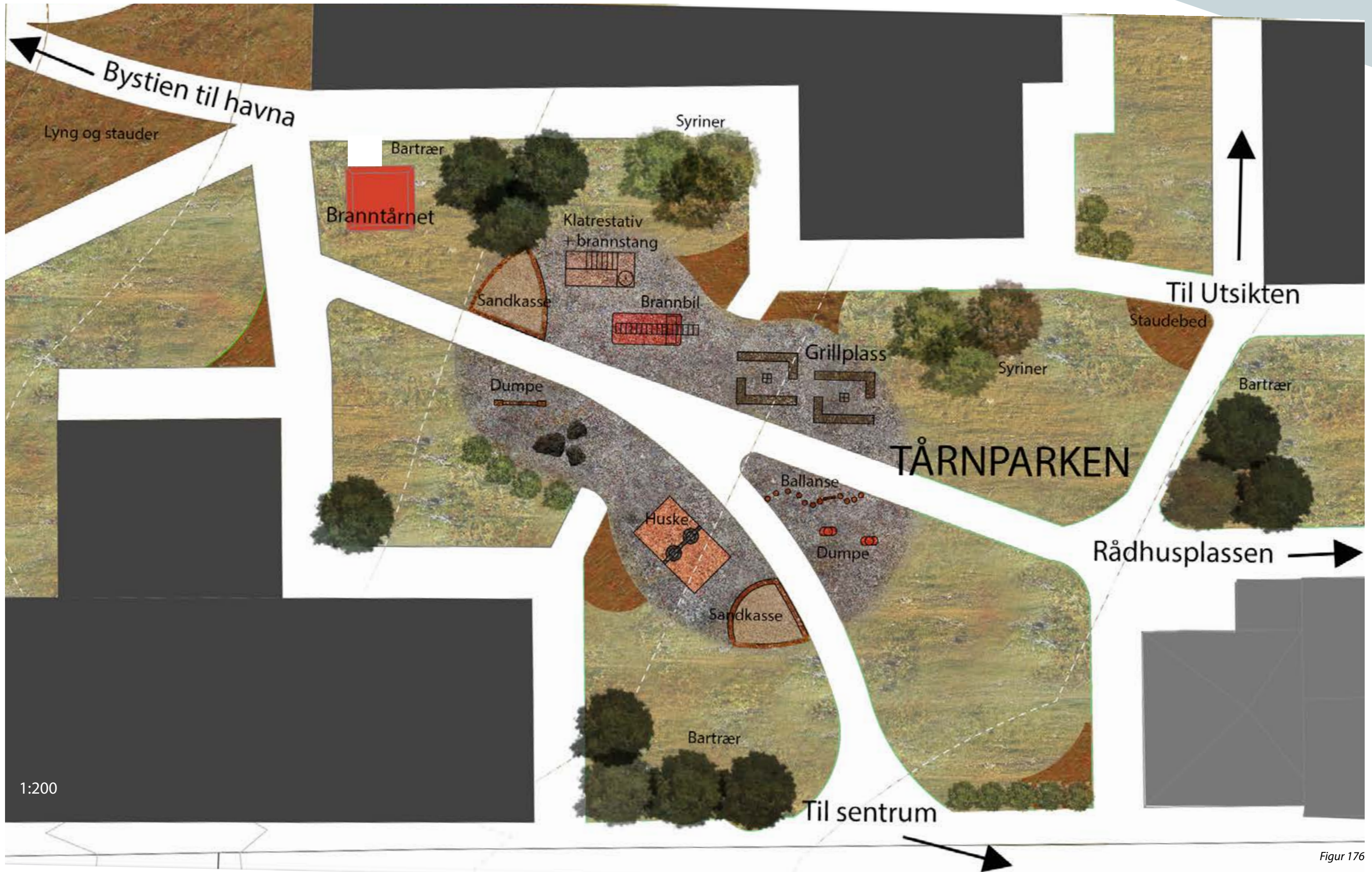


Figur 174: Sett vestover mot Dampskipsplassen. Amfi på venstre side. Denne stemningsillustrasjonen viser utformingen av E6 fra vei til gate. Illustrasjonen viser også en avsatt akse for mulig fremtidig kobling til Kimekområdet.

Hovedtanken bak programmeringen av fokusområdene på Rådhusplatået var å skape et sted for opphold og lek. Et sted der barn og voksne trives året rundt. Utformingen er laget med tanke på å skape urbane møteplasser for byens befolkning. Områdene er også en del av de viktige aksene som leder en fra havna til sentrum, og blir på denne måten også sentrale for turistene som kommer med Hurtigruten.



Figur 175



Figur 176

Tårnparken

Fokus for området har vært barn og aktivitet. Sammen med dette skal vegetasjon og utforming skape et område som ikke bare oppmunter til opphold men som også er inbydende å ferdes gjennom. En rampe fra Tårnparken og ned til havna gjør aksen universelt utformet. Plassen er tilrettelagt for grilling og bål. Noen elementer på plassen, feks. er inspirert av det at det tidligere har vært en brannstasjon her. Brannbilen på lekeplassen er en gammel brannbil som står parkert i byen i dag.



Figur 177: En plass for lek og samling



Figur 178

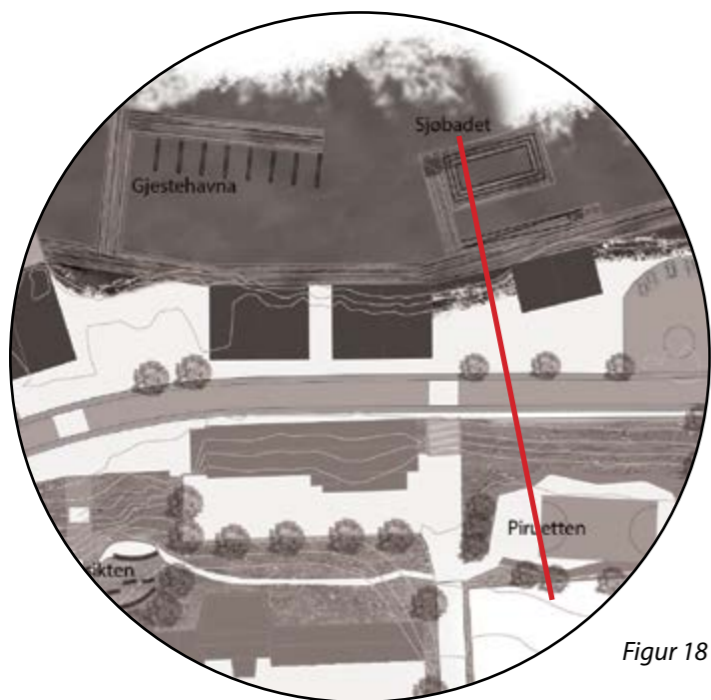


Figur 179: Her begynner bystien inn mot sentrum



Figur 180: På vei til Hurtigruten. Dagens høydepunkt!

Piruetten



Figur 181



Figur182

Figur 183



Utsikten



Figur 184 Det skal plasseres kikkerter på Utsikten som gir en mulighet til å se utover havet og fjellene. Her kan man følge med på Hurtigrutens innseiling til Kirkenes.

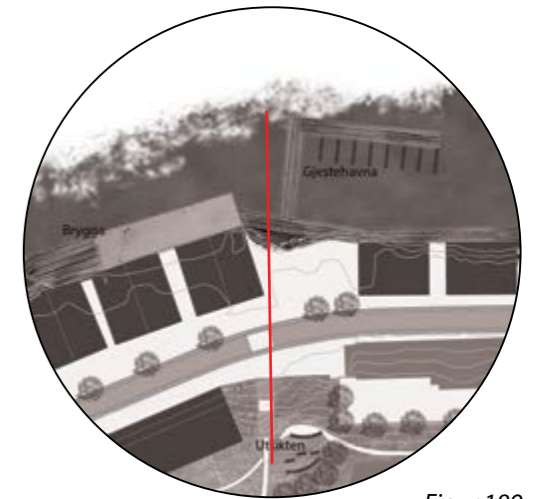


Figur 186



Figur 187

Snitt D



Figur 189



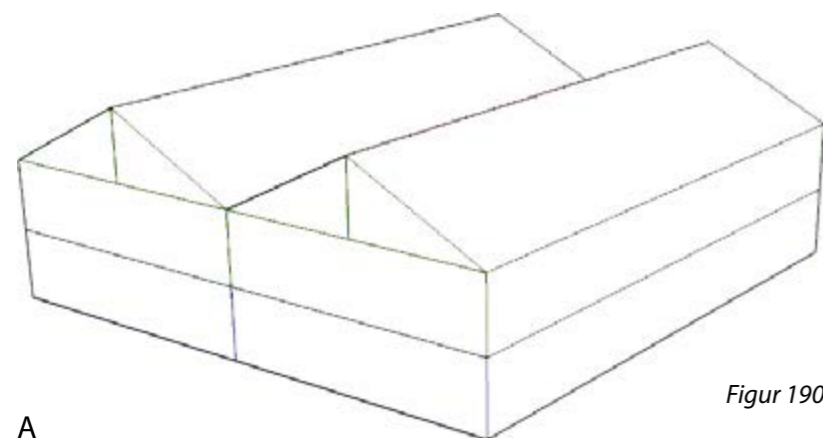
Figur 185

I det følgende vises det en overordnet programmering av de nye bygningen. Vi har ikke sett det hensiktsmessig å gå i detalj i denne oppgaven. Programmeringen viser først og fremst hovedfunksjonene i hver bygning. Det vil være opp til kommunen eller eiendomsutviklere å undersøke dette nærmere. Det er ikke foretatt konkrete befaringer i de byggene som besluttes og rives. Derfor baseres rivingsforslagene hovedsakelig på opplevelser under befaring, samt bilder av byggene gjennom Google Street View.

Vi har valgt å forholde oss til den bygningshøyden som idag finnes i sentrum. Dette er primært for å unngå skape for høye bygninger som hindrer for viktig sikt mot havna.

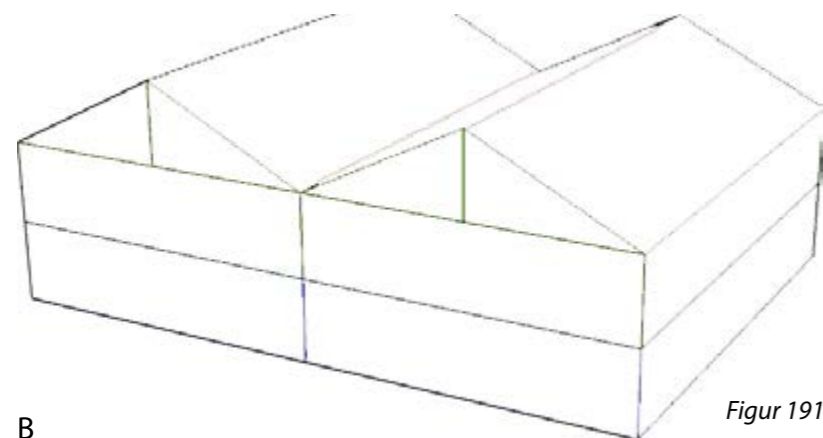
Mange av bygningene i oppgaveområdet vårt er bygget på 50- og 60-tallet og bærer preg av dårlig vedlikehold. I forbindelse med fortetting og utvikling i sentrum vil det derfor være naturlig å rive noen bygningsmasser med tanke på å opprettholde en fremtidig akseptabel boligstandard med hensyn til blant annet universell utforming osv.

I forbindelse med nybygg vil man også ha mulighet til å planlegge



Figur 190

A



Figur 191

B

for P-kjeller flere steder. Parkering under bakken vil frigi mye verdifullt uteareal med og gi bedre estetisk kvalitet.

Enkelte bygg fremstår idag som midlertidige. Langsmed sjøen finner man blant annet brakkebygg. Byggene gir en opplevelse av lav estetisk kvalitet. Dette er synd i et byutviklingsområdet med stort potensiale. Dagens plassering av bygninger fremstår også som noe fragmenterte, og tomtene oppfattes som dårlig utnyttet. Ved oppføring av boliger bør man planlegge for en mer helhetlig stil enn hva som finnes idag.

Det er ønskelig å tilrettelegge for funksjonsblanding i forbindelse med nye bygg i sentrum. Foretninger og serveringssteder i 1 etasjene vil gi aktive fasader og potensielle aktiviteter i gatebildet. Slike aktiviteter er positivt for bymiljøet (Gehl, 2007). En allsidig funksjonsblanding vil også generere mer liv og ivareta et større publikumstilbud gjennom større deler av døgnet (Boligprosjekters betydning for byliv, 2016).

I tillegg bør det sees på mulighet for generasjonsblanding. Det sees på som et gode at folk fra ulike samfunnslag bor sammen. Gode uterom i forbindelse med boligene vil trekke folk ut av leiligheten. Jo oftere

NAUST

Vi foreslår ny naustlignende bebyggelse langs havna. Bebyggelsen skal være i menneskelig skala for å skape trivelige og koselige plasser i nærheten til sjøen. Bygningsstrukturen er tett for å skape spennende gløtt ut mot sjøen. På den måten vil de også kunne skjærme mot vind. På utsiden vil det bli en offentlig brygge som gir gode turmuligheter. Naustene vil også kunne gi assosiasjoner til andre attraktive kystbyer.

Vi velger å gruppere naustene to og to for bedre utnyttelse av plassen, for at bebyggelsen skal virke mer sammenhengende og for at byggets funksjoner kan få større frihet innvendig. Fra utsiden ser det ut som to naust, men på innsiden er det et sammenhengende bygg.

To ulike størrelser:
 25m x 24m (Grunnflate 600 m²) Total BRA 1800 m²
 18m x 24m (Grunnflate 432 m²) Total BRA 1296 m²

- 1. etg: Servering og foretningvirksomhet
- 2. etg: Bolig
- Loft: Bolig

Antall boliger i store naust: ca 8 boliger
 Antall boliger i små naust: ca 6 boliger

beboerne oppholder seg i uterommene, desto mere møtes de (Gehl, 2007). Dette kan virke miljøskapende, og på sikt kan det kanskje være identitetsskapende. Eldre, unge og barnefamilier bør fint kunne bo sammen så lenge man planlegger godt.

Som nevnt tidligere forutsetter vi at Kimek på sikt vil flytte fra dagens lokalisering og innta seg plass i forbindelse med kommende industriområde på Tømmerneset. Eiendommen til dagens Kimek er meget verdifull med tanke på fremtidig byutvikling. Noen av bygningene vi foreslår her vil derfor være plassert på Kimeks tomt.

Det handler om å tørre å fortette, og med god planlegging vil fortetting unngå å gå på bekostning av verdifulle uterom i en tett by.



Figur 192



Figur 193: Inspirasjonsbilde fra Bodø (hutigruten.no)



Figur 194



Figur 195: Brakker tilhørende Kimek (Google Street View)



Figur 196: Bygges om til godslager for Hurtigruten og utvides noe (Google Street View)

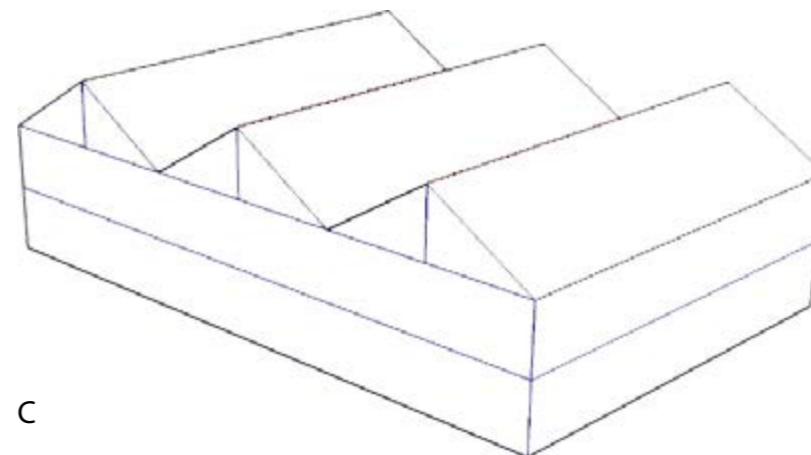


Figur 197: Sjømannsklubben skal rives (Google Street View)

Det bygges ny passasjerterminal for Hurtigruten på plassen der Sjømannsklubben står idag.

Størrelse:
30m x 19,5m (Grunnflate 585 m²)
Total BRA: 1755 m²

- 1. etg: Ventehall for passasjerer
- 2. etg: Kontorer Hurtigruten, Norlines
- Loft: Lager/kontor



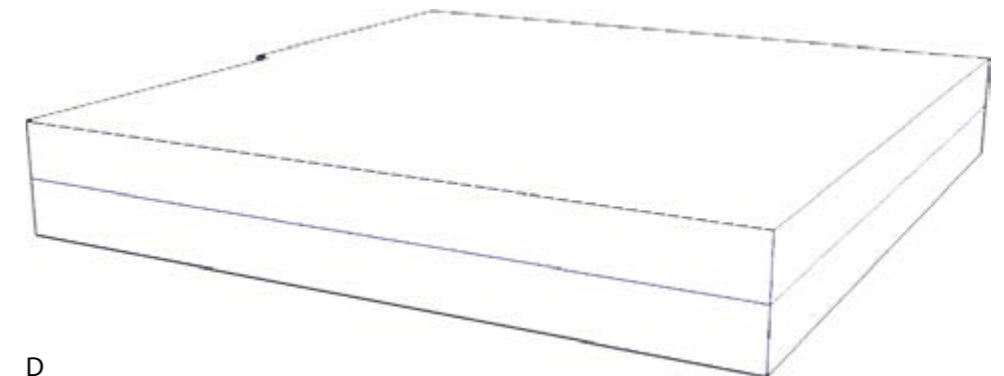
C

Figur198

Eksisterende bygg utvides til lagerbygg for Nor Lines. Det er kun gods fra Hurtigruten som lagres her. Nor Lines godstrafikk fra andre båter lagres på dagen lokalisering.

Størrelse:
41m x 40m (Grunnflate 1640 m²)
Total BRA: 1640

- 1. etg: Lager (tørr, kjø, frys)



D

Figur 199



Figur 200



Figur 201: Kirkenes møbler og Fargekilden(Google Street View)

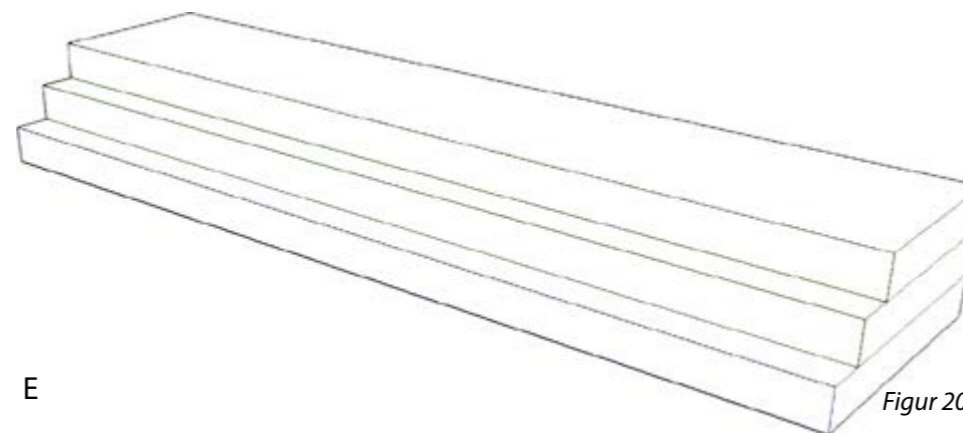


Figur 202: (Google Street View)

Byggene som idag huser Fargekilden og Kirkenes møbler erstattes med en ny terrassebygning som bygges inn i terrenget. På den måten kan terrenget utnyttes til å skape trinnfri adkomst til 1 og 3. etg. I tillegg vil terrassehuset unngå skjerme for utsikten til bygget bak. Det utformes P-kjeller under/i bakant.

Størrelse:
73m x 20m
Total BRA 3723 m²

1 etg. (Grunnflate 1460 m²): Foretningslokaler
2 etg. (Grunnflate 1241 m²): Ca 16-17 større boliger
3 etg. (Grunnflate 1022 m²): Ca 16-17 mindre boliger



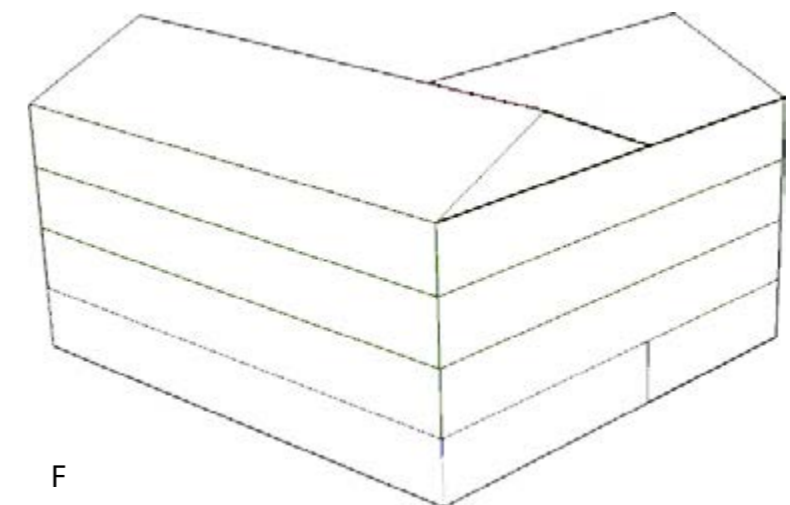
E

Figur 203

Bygget erstattes med nytt bygg.

Total BRA 2325 m²

1 etg./sokkeletasje	(Grunnflate 465 m ²): Bod/lager/foretninger mot gateplan
2 etg.	(Grunnflate 465 m ²): 6-7 boliger
3 etg.	(Grunnflate 465 m ²): 6-7 boliger
4 etg.	(Grunnflate 465 m ²): 6-7 boliger
Loft	(Grunnflate 465 m ²): Bolig/boder



F

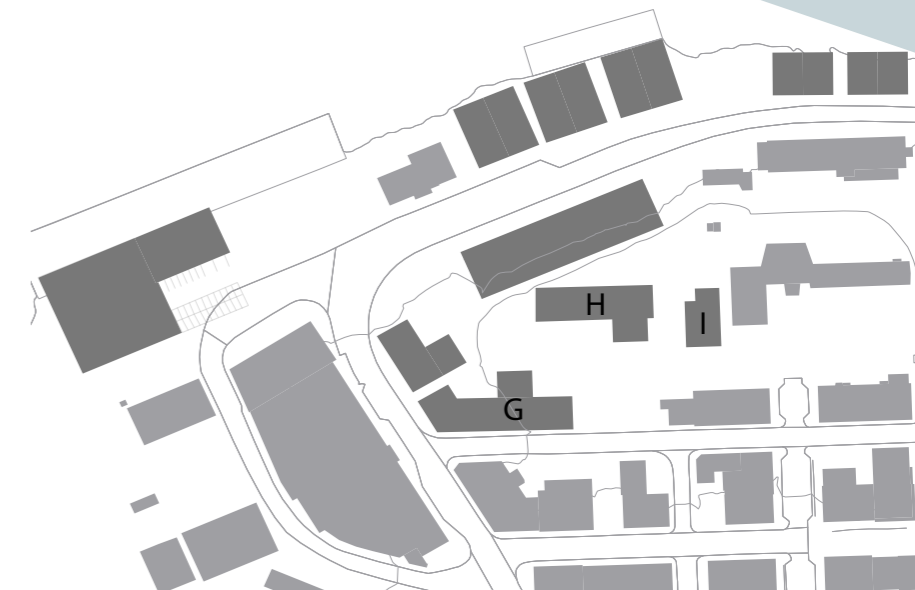
Figur 204



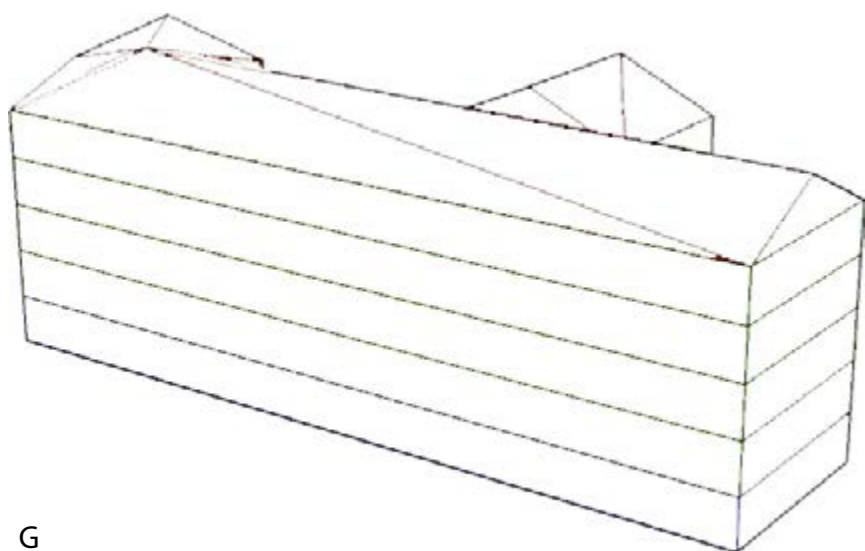
Figur 205: Rens og vask (Google Street View)



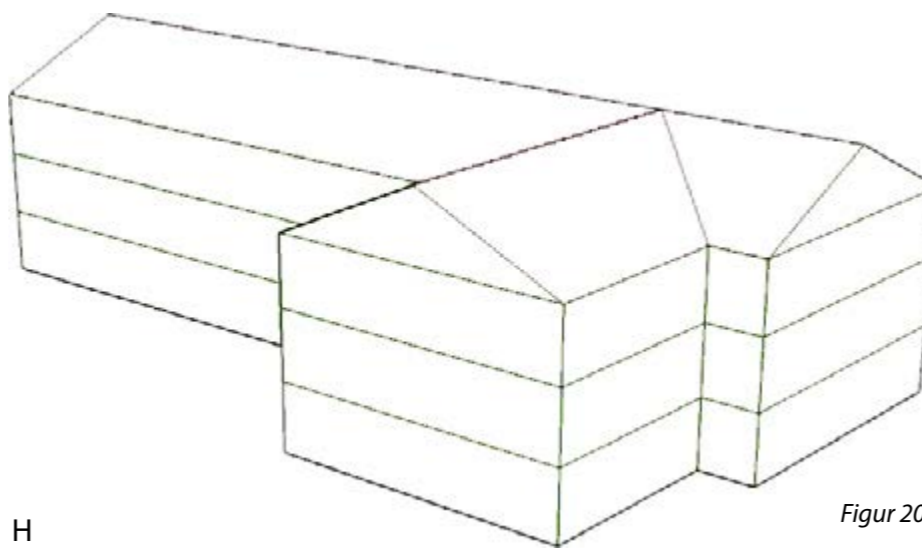
Figur 206: Bygningen og garasjene rives. Branntårnet beholdes i videre utforming (Google Street View)



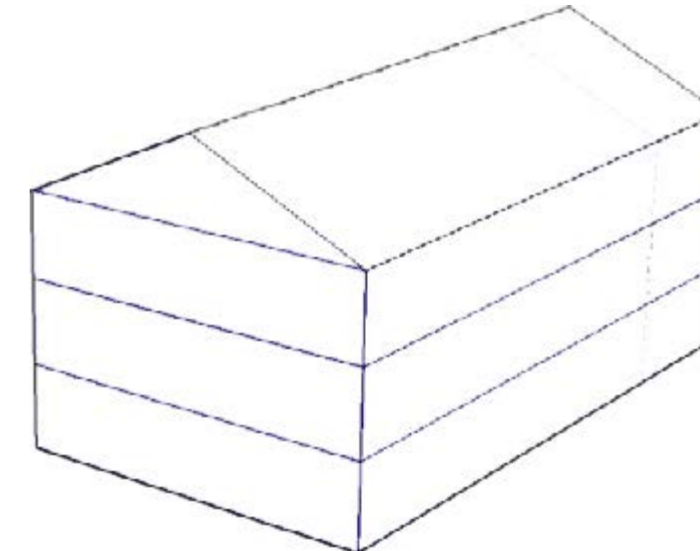
Figur 207



Figur 208



Figur 209



Figur 210

Bygningen erstatter tilholdsstedet til bla Rens & vask ANS. Det vil være muligheter for nye vaskerilokaler i 1 etg/sokkeletasjen.

Størrelse:
57m x 23m
Total BRA 5238 m2

- 1 etg. /sokkeletasje (Grunnflate 873 m2): Foretningslokaler
- 2 etg. (Grunnflate 873 m2): Ca 12-15 boliger
- 3 etg. (Grunnflate 873 m2): Ca 12-15 boliger
- 4 etg. (Grunnflate 873 m2): Ca 12-15 boliger
- 5 etg. (Grunnflate 873 m2): Ca 12-15 boliger
- Loftsleiligheter (Grunnflate 873 m2): Bolig/fellesareal

Bygget som erstatter gamle brannstasjonen er større og skal huse boliger. Utforminge tar hensyn til siktlinjer og fysiske akser mot havet. Utsikkeren i bygger danner en vinkel som er uteromsdannende. Nordover har beboerne god utsikt fra 2 etg. og oppover, over terrassehuset (bygg E forrige side). Det utformes P-kjeller under med innkjøring fra bygg E.

Størrelse:
43m x 22m
Total BRA 2780 m2

- 1 etg. (Grunnflate 695 m2): Ca10 - 12 boliger
- 2 etg. (Grunnflate 695m2): Ca10 - 12 boliger
- 3 etg. (Grunnflate 695 m2): Ca10 - 12 boliger
- Loftsleiligheter (Grunnflate 695 m2): Bolig/fellesareal

Virksomheten i gamle brannstasjonen flyttes inn i dette bygget.

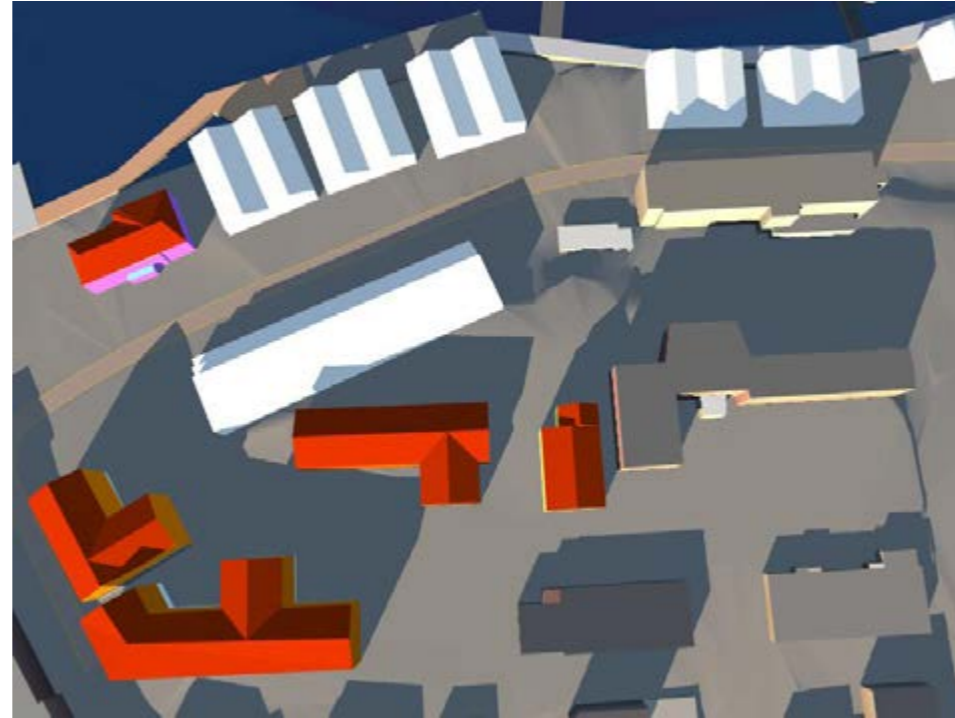
Størrelse:
23m x 13m
Total BRA 1108 m2

- 1 etg. (Grunnflate 277 m2): Kontorer/diverse
- 2 etg. (Grunnflate 277 m2): Kontorer/diverse
- 3 etg. (Grunnflate 277 m2): Kontorer/diverse
- Loft (Grunnflate 277 m2): Kontorer/lager

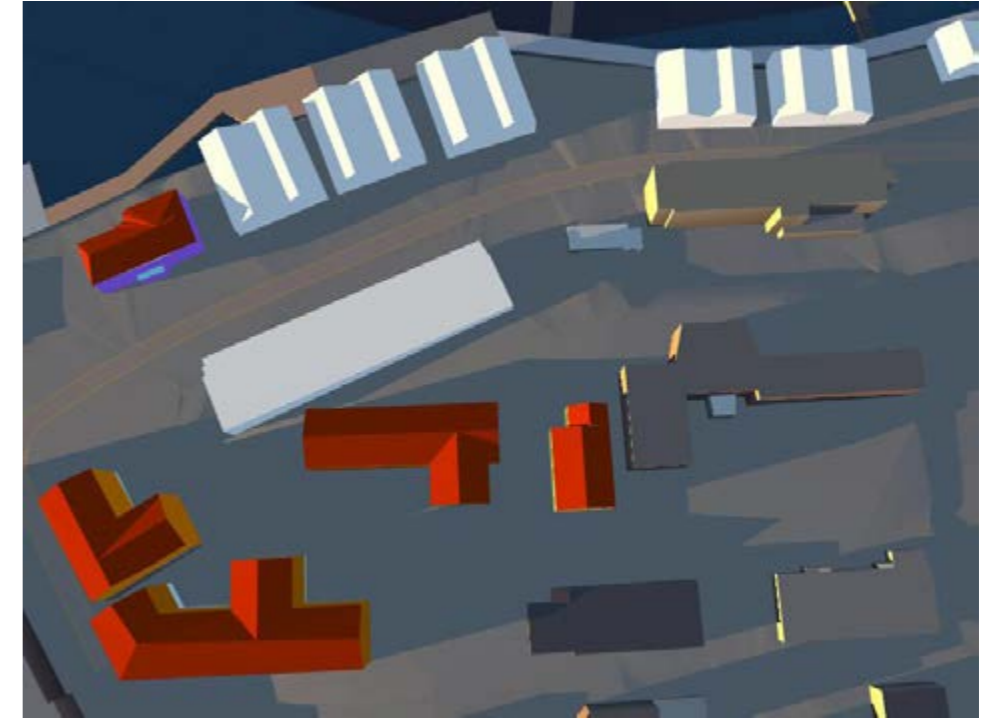
- i forbindelse med nye bygg og byrom



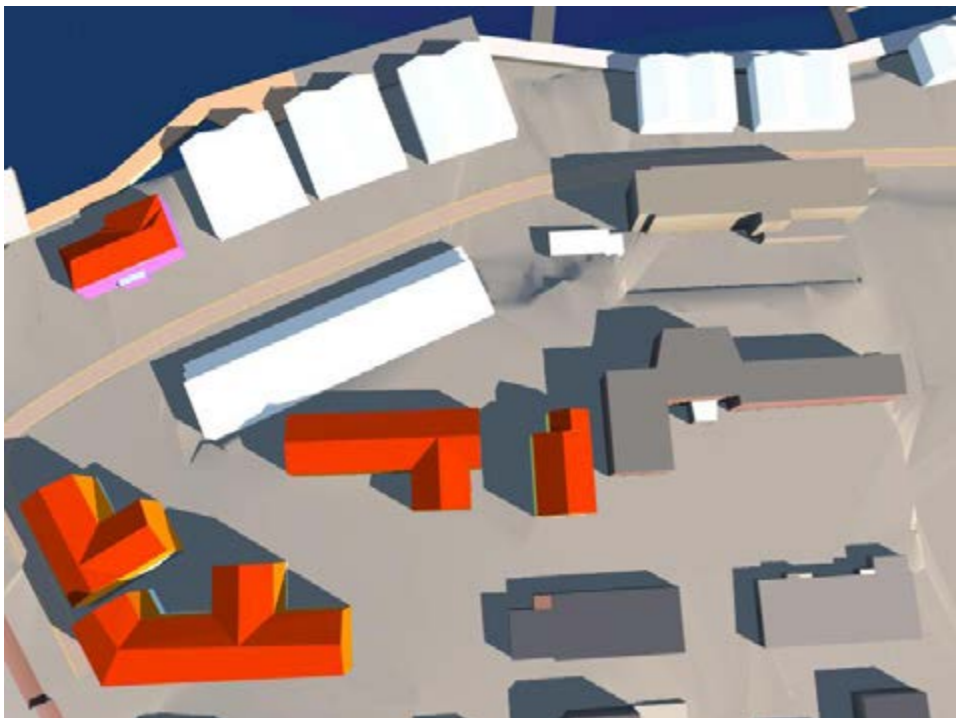
Figur 211: 31. mars kl 09.00



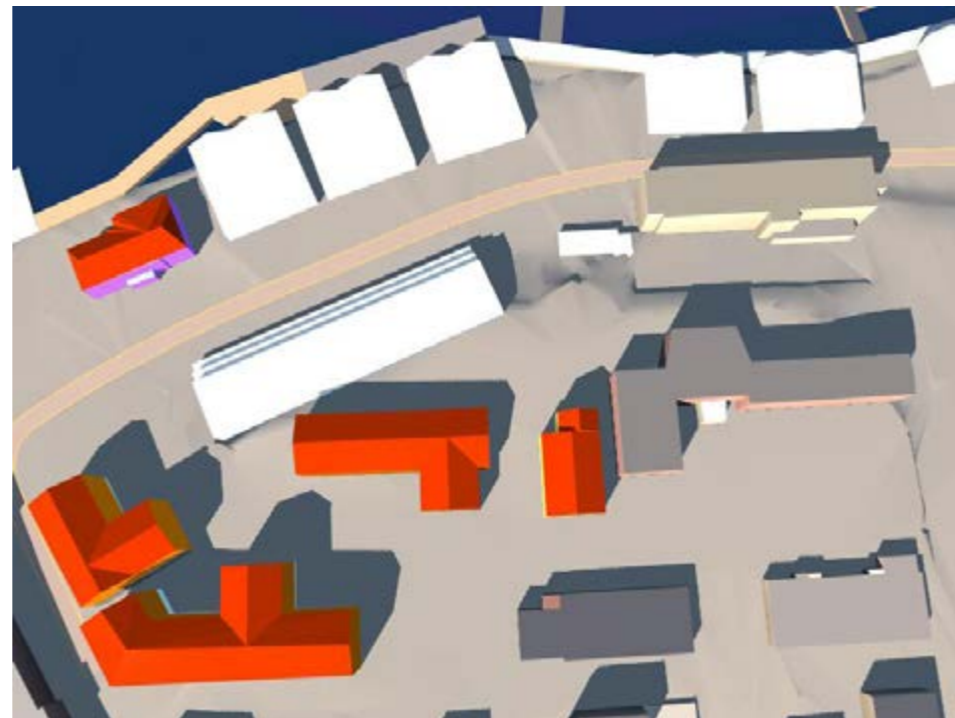
Figur 212: 31. mars kl 14.00



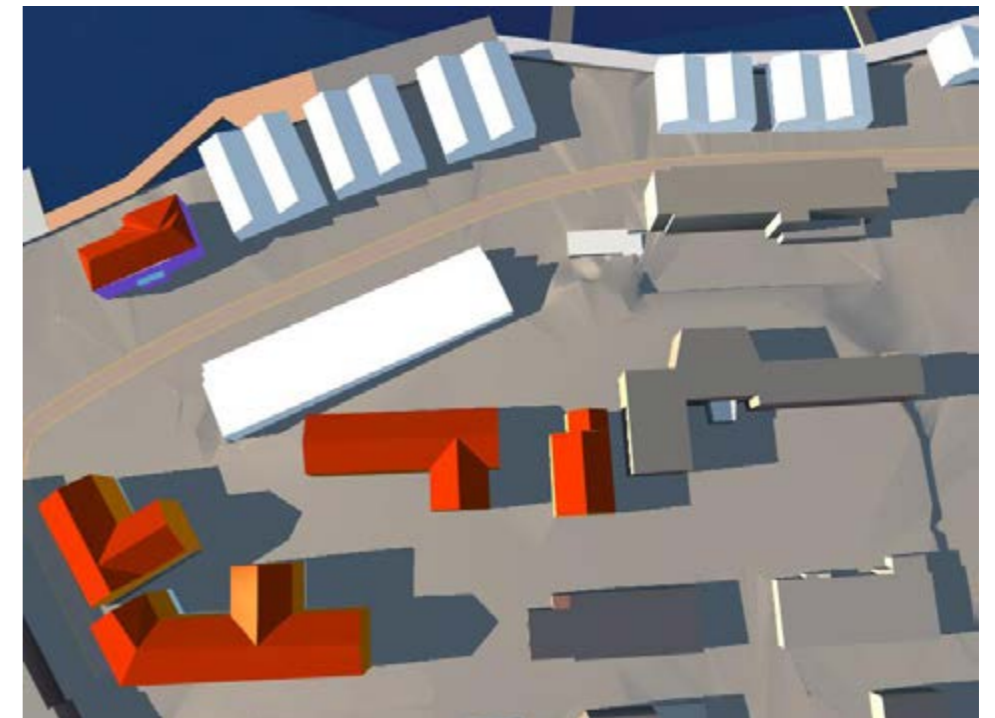
Figur 213: 31. mars kl 17.30



Figur 214: 14. juni kl 09.00



Figur 215: 14. juni kl 14.00



Figur 216: 14. juni kl 17.00

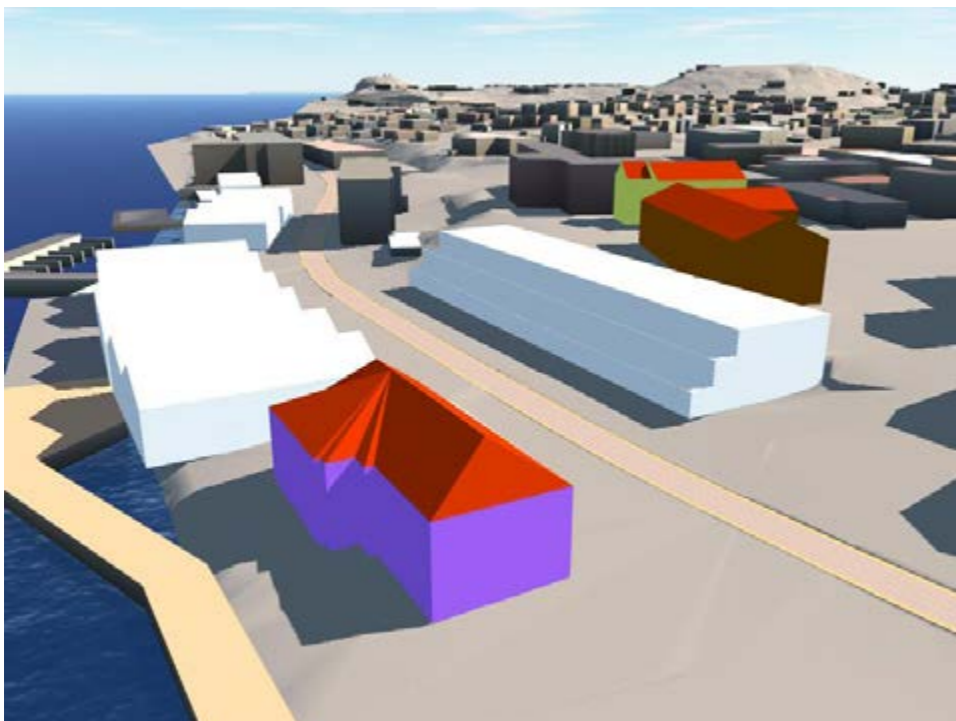
- i forbindelse med nye bygg og byrom



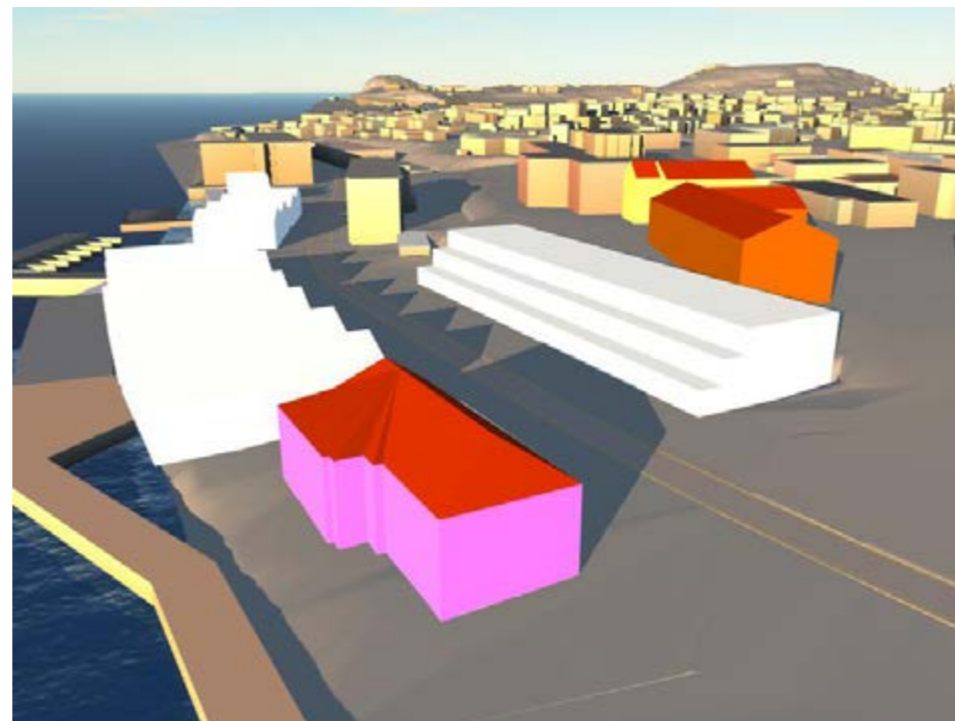
Figur 217: 3 oktober kl 09.00



Figur 218: 3 oktober kl 14.00



Figur 219: 30. juni kl 12.00



Figur 220: 30. juni kl 20.00

På sommeren er havneområdet et fint sted med tanke på solforhold. Sola står høyt på himmelen, og selv om brygga er nordvendt vil ikke naustene lage spesielt lange skygger på grunn av lav høyde. På ettermiddagen vil brygga ligge i sol, mens det dannes relativt lange skygger på E6-siden av byggene. Langs de aktive fasadene i 1.etasje på nauthusene ser vi for oss at det vil bli mulig å flytte fasiliteter som bord og stoler utifra hvilken side solen står på. En cafe kan for eksempel ha uteservering på begge sider av huset.

På vinteren er Kirkenes mørklagt store deler av døgnet. Difor er det viktig med belysning. I lysplanen nedafor er det illustrert kor det bør vere belysning. Dei store lysdottane er lysmaster medan dei små er pullert. Alle lyskjeldene bør bere LED, for å spare på energiforbruket.

I gatene med bilveg skal det vere høge lysmaster (figur 222), medan i lysmastene på andre plassar der ein vil ha oversikt kan ha lågare lyspunkthøgde (figur 224).

Lysmastene på Piruetten kan ha RGB-styring slik at ein kan bestemme kva farge belysninga skal ha. Ein kan til dømes ha kvitt, neddempa lys når det er nordlys på himmelen, og når det ikkje er nordlys, kan lysmastene imitere nordlyset sitt fargespel.

På promenaden kan det vere pullertbelysning langs den kanten som vender mot land (figur 225). Pullertane kan òg brukast nedover langs Bystien og vidare på Dampskipsplassen, og frå Tårnparken og forbi Utsikten. Fordelen med å bruke pullert her er at stien ein går på blir opplyst utan at lyskjelda lysforureiner. Det vil sei at ein ikkje blir blenda, og ein kan då sjå på tildømes nordlys med mindre forstyringar.

Kyrkja og branntårnet er to bygningar som er verdt å belyse. Til det kan ein bruke lyskastarar, som lyser opp veggene (figur 221). Armaturane må plasserast slik at dei ikkje lyser inn i vindaugene på nabohus.



Figur 221: Inspirasjon til fasadebelysning av Kirkenes kirke



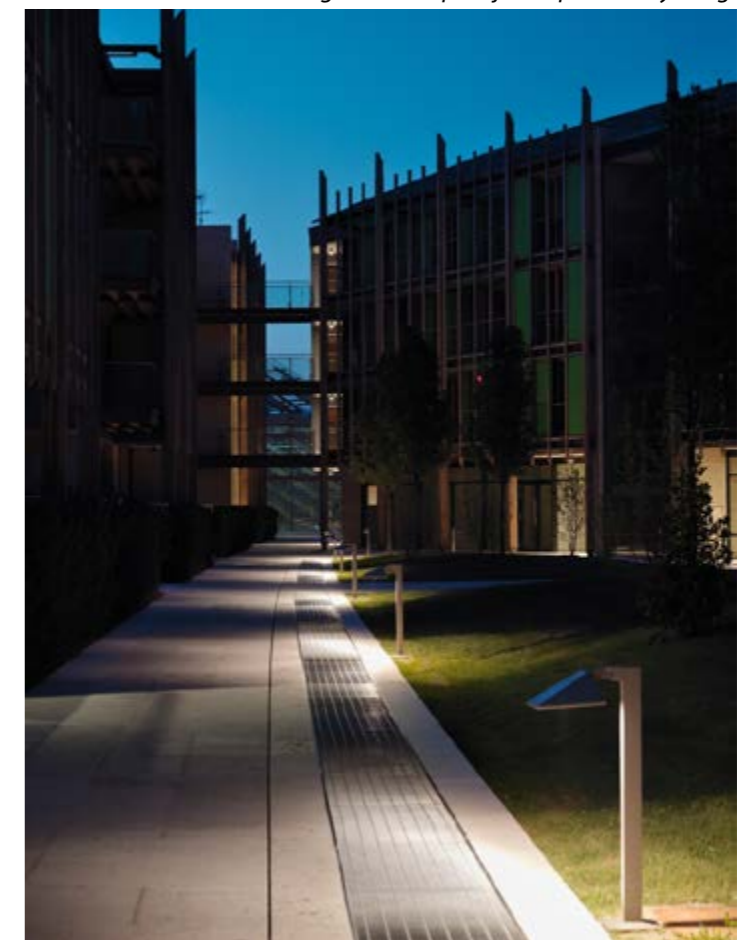
Figur 222: Inspirasjon til gatebelysning langs E6

Figur 223: Lysplan



Figur 225: Inspirasjon til pullertbelysning.

Figur 224: Inspirasjon til lågare mastebelysning i byrom



Moglegheiter for beplantning i Kirkenes

Kirkenes sentrum kan somme stader opplevast som grått, som om sommaren står i kontrast mot den grønne naturen rundt. For å auke trivselen i byen vil me tilføye fleire tre og grønne areal.

Det kan vere fint å få til eit større mangfald av tre og buskar i sentrum. Ein kan til dømes plante enkelte typar gråor, hegg, selje og syrin. Det kan òg vere fint med fleire vintergrønne plantar sidan sommaren i Kirkenes er så kort og lauvtreea er nakne store delar av året. Det kan vere til dømes einer, gran og furu som finnast både som krypende markdekkarar, som buskar og som små og store tre.

Dersom ein vil bruke staudar, er det beste å sjå på kva som allereie fins i dei private hagane, og kanskje til og med ta stiklingar og røter derifrå. Andre staudar som kan egne seg godt er ulike typar kaprifol, spiraea, ridderspore, løytnantshjarte, daglije, humle, iris, pionar og fjellflokk. Av bærbuskar finnast ulike sortar rips og solbær som eignar seg i Finnmark.

Ein må hugse på å sjå etter plantar for herdigheits-sone 7 og 8 (H7 og H8), og at frøkjelda er høveleg for Kirkenes, i tillegg til veksekrava.

Forslag til ny beplantning

Me har laga eit forslag til kva som kan plantast på dei nye områda. I dei to nye småparkane føresler me tre, buskar og staudebed. Om vinteren vil grønne bartre gi litt farge i dei små parkane, medan om sommaren vil det bløme i raudt, rosa, lilla og kvitt.

I bakken ved rampa føresler me lyng og staudar som dekker botn og som vil gi eit fint og variert fargespel både sommar og haust. Bergknapp og raudsildre kan plantast på steinane i beda i grunn grusjord som leggst naturleg i sprekkar i steinane. Lyngen plantast tuevis med kubjelle i mellom. Buskfuru plantast gruppevis mellom beda.

Alle lyngplantane fins allereie i Finnmarksområdet, og me forventar difor at dei vil trivast her. Lyngen bør hentast frå naturen og plantast av lokal ekspertise. Intensjonen er å skape eit "røft" og samtidig naturleg uttrykk som passar til Kirkenes sin identitet.

Det er krevjande å plante nær kysten og saltet kan vere ei belastning for mange plantar. Difor bør det plantast fleire artar i lyngbakken ig staudebeda for å teste ut kven av dei som klarer seg best. Det forven-

tast at nokre artar går ut etter kvart. Dei fleste staudane og lyngartane likar godt drenert jord og sol.

I gata ved sjøkanten føresler me ei ny lauvtrekkere. I tillegg vil me plante nye tre elles i sentrum.

Alle plantane har herdigheit 7-8.

Bileta viser plantene i samme rekkefølge som plantelista, ovanfrå og ned, og mot vanstre. Diagramet under viser forenkla eksisterande og framtidig vegetasjon.

**Forslag til artar for ny beplantning****Tre og store buskar**

Gråor	Alnus incana
Furu	Pinus sylvestris
Syrin	Syringa x prestoniae 'Elinor'

Låge buskar

Krypbuskfuru	Pinus muso ssp. mugo
Rose	Rosa acicularis 'Tove'

Staudar

Vanleg akeleie	Aquilegia vulgaris
Busknelik	Dianthus barbatus
Bondepion	Paeonia x festiva
Sylinderfloks	Phlox maculata

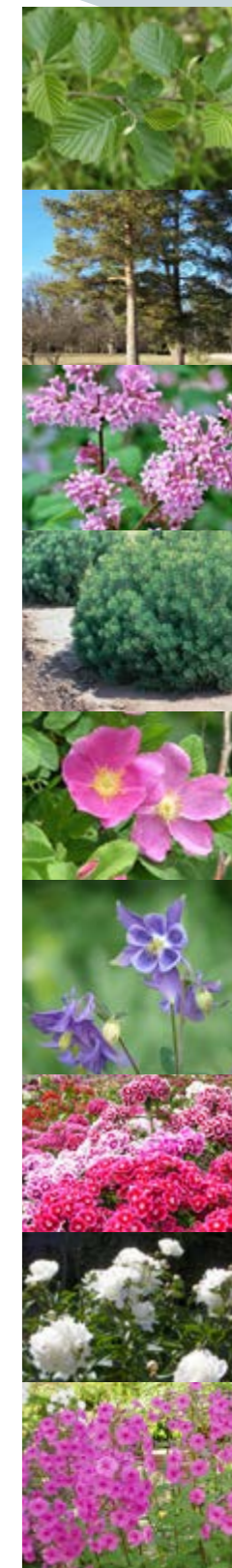
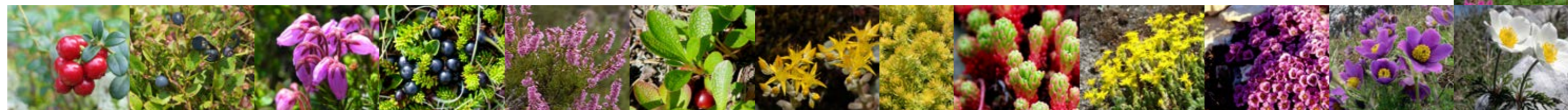
Botndekkande staudar

Alpinkubjelle	Pulsatilla alpina
Stor kubjelle	Pulsatilla vulgaris
Raudsildre	Saxifraga oppositifolia
Bitterbergknapp	Sedum acre
Lydisk bergknapp	Sedum lydium
Broddbergknapp	Sedum reflexum
Sølvbergknapp	Sedum spathulifolium

Lyng

Rypebær	Arctous alpinus
Røsslyng	Calluna vulgaris
Krekling	Empetrum nigrum
Blålyng	Phyllodoce caerulea
Blåbær	Vaccinium myrtillus
Tyttebær	Vaccinium vitis-idaea

Figur 227-248: Planteforslag



- fra veg til gate

Hva er en gate og hva er en vei?

Det å skille mellom disse to kan noen ganger være vanskelig. Det stilles forskjellige krav til planlegging og utforming av gater og veger. Valget mellom gate og veg er ikke bare et geometrisk spørsmål, men berører også arealbruk, stedsidentitet, sosialt liv og det visuelle miljø. (Tiltakskatalog, 2011)

For å kort skille mellom disse to kan man enkelt si at veien er en transportåre som forholder seg til landskapet. Gaten er derimot en kulturell og sosial arena som forholder seg til nærliggende bebyggelse som danner vegger langs gateløpet. (Statens vegvesen, 2014).

Veien har fokus på fremkommelighet og er som regel rettet mot biltrafikk. Gaten har også fokus på fremkommelighet, men i tillegg er tilgjengelighet og komfort viktig. I gater er bilene nedprioritert og gående og syklende får mer plass.

E6 er på mange måter begge deler og derfor vanskelig å definere. Den føles på mange måter som en vei. Bilene prioriteres og det er fokus på fremkommelighet. Den svinger seg rundt sentrum og danner en barriere mellom sentrum og havna. Men likevel forholder den seg til nærliggende bebyggelse langs veien. Med 50 km/t og en del trafikk er det ikke noen hyggelig opplevelse for de gående og syklende å bevege seg her.

Dette må endres. Bilene må nedprioriteres og andre alternative reise måter må få mer plass. Det som er viktig er at strekningen gjennom sentrum oppleves som en gate som er en del av byrommet. Hele området må fremstå som mer attraktivt, med gateløp som er tilrettelagt for alle trafikkantgrupper, som gir opplevelser og som genererer aktivitet.

Det er minst like viktig å tenke på sikkerhet. Med fortetting i sentrum og omplassering av Hurtigruten vil mange flere ferdes på kryss og tvers. Farthastigheten må senkes og bilistene opptre mer varsomt.

Som et resultat av vår mulighetstudie (se side 57) har vi bestemt at den beste løsningen er å senke fartsgrensen til 30 km/t fra Amfiet og til Thon hotell. Dette er strekningen innenfor vårt fokusområde i denne oppgaven, men det kan tenkes å være den første fasen i utviklingen av E6 fra vei til gate. Etter hvert kan 30-sonen utvides i takt med fokus på myke trafikanter og muligens mer boligfortetting.

Siden ÅDT ikke er høy nok til å argumentere for at hele fokusområdet blir endret til "shared space" har vi valgt å plassere brede og opphøyde gangfelt på hensiktsmessige steder i forhold til vår utforming. De skal være tydelige, i forskjellig farge og materiale enn selve kjørebane. Dette bidrar til variasjon i dekket og kan funke som en "mental fartsgrense" på bilistene. Det skal være ufarlig og innbydende å krysse gaten.

Men på grunn av bredden er overgangene mer enn kun overgangsfelt og kan derfor regnes som et slags "shared space" der både myke og harde trafikanter deler området. De myke trafikkantene skal likevel prioriteres.

Vi har også valgt å beholde gågaten som den er i dag.

Selv om en større og inviterende gågate kan være til fordel for gående og bidra til mer handel, så betyr den også forbud mot kjøring. Dette kan resultere i et rart gatehierarki andre steder i sentrum der gater stenges på u hensiktsmessige steder.



Figur 249: Inspirasjon. Opphøyde "shared space" gangfelter i et forskjellig dekke.



Figur 250

I utformingen har vi gitt de gående og syklende mer plass (se analyse av gatestruktur side 26).

Området der E6 har blitt endret fra hovedvei til samlegate er vårt fokusområde i dette prosjektet og kan tenkes som den første fasen.

Videre kan det tenkes at både sykkelfelt og fortau på begge sider utvides langs E6 etter behov.

Ved å endre deler av E6 til samlegate ser vi for oss at den ikke skal ha det "veipreget" som den har i dag, med 50 km/t, men være en sentrumsgate med smågatestein, store shared space gangfelt og ha en fartsgrense på 30 km/t.

Vi ser for oss at ved å gjøre denne strekningen mindre attraktiv som transportvei, vil bilistene kanskje heller velge å bruke fylkesvei 367 (se analyse av E6 side 25). Dette vil sannsynligvis resultere i lavere ÅDT langs E6 i sentrum.

Områder som er tilrettelagt for gående har også blitt mye større. Åpne tomme plasser har blitt erstattet med gangareal og bebyggelse, slik som hele bryggeområdet i sentrum.

Snitt A

Dette er sannsynligvis den beste løsningen. Til tross for at de brede fortauene kan deles mellom de gående og syklende, mener vi at det likevel er viktig å legge til rette for sykling slik at sykklistene får et inviterende miljø. Det å ha avgrensede områder for syklister bidrar også til økt sikkerhet ovenfor de gående, særlig med tanke på de som sykler fort.



Snitt A

Figur 251

Figur 252

Tegnforklaring

- Hovedvei
- Samlegate
- Adkomstgate
- Nye bygninger
- Tilrettelagt for gående. Fortau, gangvei, gågate etc.
- Tilrettelagt for syklende



Forslag til nytt parkeringsareal

Det overflødige parkeringsarealet som er langs sjøkanten i dag vil i dette forslaget bli erstatta med bygningar og fortau slik at det ikkje står parkerte bilar over alt. Sentrum vil då opplevast som ryddigare, og dersom folk må parkere eit stykke frå destinasjonen vil det bli meir folksamt og det er dessutan sunnare for folk å røre litt på seg.

Det er sjeldan at alle parkeringsområda som ein kan sjå i parkeringsanalysen på figur 69 blir fylt opp samtidig. Difor har me talt kor mange bilar det finnast midt på dagen på dei parkeringsområda me vil fjerne (143 stk.), og erstatta dei med to parkeringskjellarar med tilsvarande antal plassar tilsaman (figur 253).

Det er sannsynleg at parkeringsbehovet i framtida vil vere ca. det same som i dag, då eksisterande arbeidsplassar ved havna og Kimek vil bli erstatta med parkeringsbehovet til hurtigrutegjester og ansette, og nye bebuarar. Hurtigrutegjester og ansette får eitt eige parkeringsareal ved den nye hurtigruteterminalen. Denne har plass til 31 bilar inkludert 2 HC-parkeringar.

Ved å flytte noko av parkeringa under jorda, vil me kunne nytte områda over bakken til å skape eit meir fotgjengarvenleg miljø, og gjere sentrum betre estetisk.

Buss og parkeringsplass ved ny hurtigrutekai

I forbindelse med ny lokalisering av Hurtigruten er det nødvendig å ta stilling til bussløsninger. I følge en reiseleder på M/S Trollfjord har vi fått vite at de har behov for om lag 3 busser (kommunikasjon via e-post 11. mai 2016).

Løsningen har falt på gateparkering fremfor egne bussoppstillingsplasser. Dette er først og fremst fordi man på den måten kan spare plass. Siden det er snakk om kun 3 busser per dag i en gate som per dags dato har rundt 3810 i ÅDT ser vi ingen problemer med dette. Vi vet i tillegg at bussene kun blir stående 15-20 minutter i forbindelse med på- og avstigning av turister.

Gaten er gjort noe bredere ved bussparkeringen, men det er ikke tatt høyde for egne busslommer. Primært er det plass til 3 busser, men mere parkering kan evt. store passasjermengder, kan tilgjengelig gjøres videre østover på E6. Det vil utformes med kantstein slik at nivået mellom passasjerer og busningang blir i lik høyde. Bussparkeringen er også plassert logisk og i kort avstand fra kaia slik at man enkelt kan finne frem uten å måtte lete.



Figur 253



Storgatestein

Me har valt å føreslå storgatestein i køyrebana på E6 der det er 30-sone. Dette er fordi me trur det vil bidra til at bilistane held fartsgrensa.

Asfalt

I sykkelbana langs sidene på vegen vil me at det skal vere asfalt. Både fordi me vil at det skal vere behageleg å sykle og for at det skal gjere skillet mellom sykkel- og bilveg endå tydelegare. Me vil og bruke asfalt på fortauet, for å gjere det behageleg og brukarvenleg for rullestolbrukarar og andre trillande farkostar. Fortauet skal ikkje ha ei definert grense mot nordsida av E6, men skli utover plassen.

Lyse granittheller

I gangveggar og på Dampskipsplassen vil me bruke lyse granittheller som står i kontrast med den mørkare asfalten. På Dampskipsplassen vil me bruke store heller, og i gangvegane vil me bruke mindre heller.

Grus

På leikeareala i Tårnparken vil me bruke grus. Det må velgast grus med ein viss tjukkeleik som er sertifisert som støtareal på leikeplass.

Tre

På promenaden vil me bruke impregnert treverk.

Universell utforming

Det er vanskeleg å utforme alle gangvegane for rullestol- og barnevognvenleg fordi det blir for plasskrevande å lage rampe i alle dei bratte helningane. Me har valt å heller lage rampe på den viktigaste koplinga, som er bystien som fører ein til og frå sentrum og Dampskipsplassen. Alle gangareal bortsett frå promenaden skal vere dekkja med asfalt eller granittheller som det er lett å trille på. I tillegg må andre krav til universell utforming oppfyllest, som blant anna oppmerking og handlist i trepper.



Figur 254



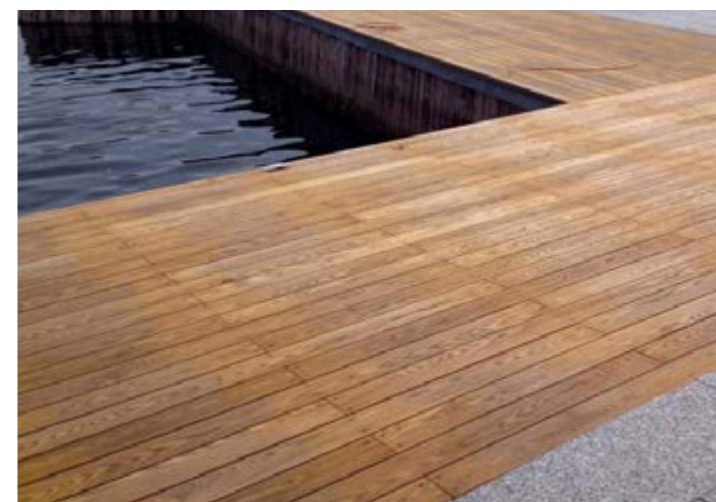
Figur 255



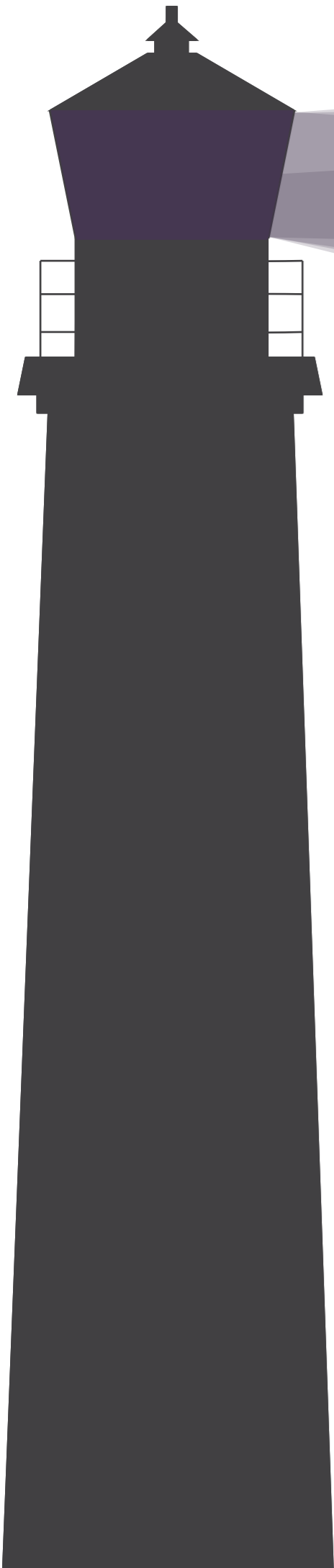
Figur 256



Figur 257



Figur 258



AVSLUTNING

Gjennomføring

Me har no sett på korleis Kirkenes sentrum kan utviklast som følgje av at Hurtigruten blir flytta til sentrum. Me meiner at vårt forslag til utforming tek omsyn til Sør-Varanger sine ynskjer og mål for framtida. Denne oppgåva tek kun føre seg ein liten del av Kirkenes, men prosjektet kan gjerne ekspanderast ved å fortsette å bruke dei same prinsippa for utforming.

Dersom dette forslaget skulle blitt realisert ei gong i framtida, vil det å gjennomføre prosjektet frå planlegging til ferdig bygd, som dei fleste store prosjekt, vere ein lang og kostbar prosess.

Det er mogleg å gjennomføre prosjektet i to etappar. Ein kan ta for seg området nord for E6 i fyste etappe, og så området sør for E6 i andre etappe. Det vil vere mykje meir attraktivt å flytte inn i leiligheitene kring *Tårnparken* dersom promenaden og området nord for E6 står klart.

Dersom kommunen vel å realisere prosjektet, så er det viktig at dei tek styring i planlegginga for at prosjektet skal kunne gjennomførast. Prosjektet er avhengig av kommunen for at samarbeid og forhandlingar i det heile skal fungere. Det er svært viktig at lokalbefolkninga får moglegheit til å ta del i planleggingsfasen, det er trass alt dei prosjektet er til for.

Denne oppgåva illustrerer konsept og grep som Sør-Varanger kommune kan nytte som inspirasjon og døme for vidare planlegging. Illustrasjonsplan og illustrasjonar viser ikkje nødvendigvis korleis Kirkenes sentrum skal blir i framtida, men korleis det kan bli.

Det er akkurat no at ein ny fase kan begynne: medverknadsfasen, fasen der folk kan sei meininga si om det som til no er produsert, og komme med nye innspel og idear. Difor vil, dersom dette prosjektet no ville bli sett i gong, sluttresultatet sannsynlegvis bli litt annleis enn det me no ser føre oss.

Etterord

Det har vore veldig spennande å arbeide med Kirkenes som prosjektområde. Finnmark er heilt unikt for oss "søringa". Det er heilt andre verdiar og ressursar å ta omsyn til der, og eit anna klima å forhalde seg til. Det at Kirkenes ligg så langt nord gjer prosjektet annleis enn alle andre prosjekt me har hatt i løpet av studietida. Difor har dette vore eit spesielt lærerikt semester.

Me håpar at Sør-Varanger kommune kan bruke dette heftet som inspirasjon for vidare planlegging. Kirkenes by har store potensiale til å bli eit fantastisk endepunkt for Hurtigruten.

Analyse Kirkenes, sommersentrum (2016), Planprogram LAA325. Studentarbeid ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

Analyse Kirkenes, vinter overordnet (2016), Planprogram LAA325. Studentarbeid ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

Gehl, J. (2007). *Livet mellom husene: udeaktiviteter og udemiljøer*. København: Arkitektens forlag. 191 s.

Gehl, J. (2010) *Cities for people*. Washington, DC: Island Press

Hansen, E & Hansen, O. B. (2007). *Trær og busker for norske hager*. Norge, Tun Forlag.

Havnebyen Kristiansund (2014), Planprogram LAA325. Studentarbeid ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata (i UTM32 Euref89, for Bergen og Kirkenes, og UTM35 Euref89 for Honningsvåg) og er lastet ned fra Norgedigitalt mai 2016.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016), *Hovedrapport, Framtidens byer 2008-2014*

Langeland, K. (2009). *Stauder i norske hager*. 2. utg. Oslo, Tun forlag. 391 s.

Lunde, A. (1979) *Sør-Varangers historie*. Kirkenes: Sør-Varanger kommune.

Meld. St. 13 (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014-2023

Mossberg, B. & Lennart, S. (2012). *Den nya nordiska floran*. Norge, Gyldendal Norsk Forlag. 928 s

Røtnes R. A. m.fl. (2016), *Boligprosjekters betydning for byliv*. Samfunnsøkonomisk analyse. Rapport nr. 27-2016

Schul, J. (2010). *Hvilken plante hvor*. 2. utg. Danmark, Cappelen Damm AS. 353 s.

Statens vegvesen (2014) *Introduksjon til gateplanlegging*. Statens vegvesens rapporter Nr. 250

Statens vegvesen (2015). KVVU: E6 Høybuktmoen-Kirkenes. Bodø: Statens vegvesen.

Sør-Varanger kommune (2008), *Boligpolitisk handlingsplan 2009-2012*

Sør-Varanger kommune (2014) *Forslag til kommunens samfunnsdel 2014-2026*

Sør-Varanger kommune (2016), *Kommunal planstrategi Sør-Varanger kommune 2016-2019*

Sør-Varanger kommune (2005), *Kommuneplan 2004-2016*

Sør-Varanger kommune (2014). *Sør-Varanger mot 2026: Forslag til kommuneplanens samfunnsdel*. Kirkenes: Sør-Varanger kommune.

Vamberg, H. mfl (2014) *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Oslo: Gehl Architects

Vareide, K. & Storm, H. (2010) *Næringsutvikling og attraktivitet i Telemark*. Telemark.

NETTSIDER

- Artsdatabanken. (u.å.) *Blåbær*. [Internett]. Tilgjengeleg frå <Lokalisert 31.05.2016 på World Wide Web: <http://data.artsdatabanken.no/Taxon/61785>> [Henta 31. mai 2016]
- Artsdatabanken. (u.å.) *Blålyng*. [Internett]. Tilgjengeleg frå <Lokalisert 31.05.2016 på World Wide Web: <http://data.artsdatabanken.no/Taxon/61766>> [Henta 31. mai 2016]
- Artsdatabanken. (u.å.) *Krekling*. [Internett]. Tilgjengeleg frå <Lokalisert 31.05.2016 på World Wide Web: <http://data.artsdatabanken.no/Taxon/61743>> [Henta 31. mai 2016]
- Artsdatabanken. (u.å.) *Rypebær*. [Internett]. Tilgjengeleg frå <<http://data.artsdatabanken.no/Taxon/61733>> [Henta 31. mai 2016]
- Artsdatabanken. (u.å.) *Røsslyng*. [Internett]. Tilgjengeleg frå <Lokalisert 31.05.2016 på World Wide Web: <http://data.artsdatabanken.no/Pages/168435>> [Henta 31. mai 2016]
- Artsdatabanken. (u.å.) *Tyttebær*. [Internett]. Tilgjengeleg frå <Lokalisert 31.05.2016 på World Wide Web: <http://data.artsdatabanken.no/Taxon/61789>> [Henta 31. mai 2016]
- Barents Watch (2015). *Nasjonal havneoversikt*. Tilgjengelig fra: https://www.barentswatch.no/havner/NOKKN_Kirkenes_Havnevesen/179 (lest 27.05.16)
- Brygge (14. februar 2009), i: *Store Norske Leksikon* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/brygge>> [Lest. 5. juni 2016]
- Google karttjenester (2016). Tilgjengelig fra: <https://www.google.no/maps/> (lest 20.05.16-27.05.16)
- Gulesider karttjenester (2016). Tilgjengelig fra: <http://kart.gulesider.no/> (lest 20.05.16-27.05.16)
- Hurtigruten (2016). *Ruteplan/Skip fra havn*. Tilgjengelig fra: <https://www.hurtigruten.no/sider/praktisk-informasjon/ruteplan/> (lest 20.05.16-27.05.16)
- Kai (14. februar 2009), i: *Store Norske Leksikon* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/kai%252Fbrygge>> [Lest. 5. juni 2016]
- Kari Bremnes (u.å.) *Hurtigrute*. [Internett]. Tilgjengeleg frå <Lokalisert 31.05.2016 på World Wide Web: <http://www.karibremnes.no/lyrics.html>> [Henta 4. juni 2016]
- Kartverket (2016), *Se eiendom*, tilgjengelig fra <http://www.seeiendom.no/> (lest 04.06.16)
- Kirkenes Handelspark (u.å), i: *Facebook* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.facebook.com/Kirkenes-handelspark-1475605376095887/>> [Lest. 29. februar 2016]
- Kirkenes (2016), i: *Wikipedia* [Internett]. Tilgjengeleg frå: <<https://no.wikipedia.org/wiki/Kirkenes>> [Henta 5. juni 2016]
- Klimasonekart (u.å), i: *E-plant Norge* [Internett]. Tilgjengelig fra: < <http://www.eplante.no/innhold/klimasonekart/>> [Lest. 24. april 2016]
- Kristiansen, B. mfl. (2011) *Hva er kvalitet? Open bekk* [Internett], Tilgjengelig fra: <<https://open.bekk.no/hva-er-kvalitet>> [Lest. 16. mai 2016]
- Norgeskart karttjenester (2016). Tilgjengelig fra: <https://www.norgeskart.no/#5/378604/7226208> (lest 20.15.16-27.05.16)
- Norges Klima (15. desember 2015), i: *Wikipedia* [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://no.wikipedia.org/wiki/Norges_klima> [Lest. 29. april 2016]
- Nøtterøy Kommune (u.å) *Veglovens avstandsbestemmelser for plassering av bygning. Nøtterøy kommune* [Internett], Tilgjengelig fra: <<http://www.notteroy.kommune.no/artikkel>> [Lest. 18. mai 2016]
- Principle (u.å), i: *Oxford Dictionaries* [Internett]. Tilgjengelig fra: < <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/principle>> [Lest. 16. mai 2016]
- Ramberg, K. B. (u.å), i: *Amfi Kirkenes*[Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.amfi.no/kjopesentre/amfi-kirkenes/>> [Lest. 29. februar 2016]
- Statistisk sentralbyrå (2015) *Befolkning og areal i tettsteder*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befteft/aar/2015-12-11?fane=tabell&sort=nummer&tabell=248688> (lest 27.05.16).

Store norske leksikon (2015), *Hurtigruta*, tilgjengelig fra: <https://snl.no/Hurtigruta> (lest 19.05.16)

Sør-Varanger kommune (2016), *Kommunens hjemmeside*, tilgjengelig fra <http://www.sor-varanger.kommune.no/> (lest i perioden mars-juni 2016)

Tiltakskatalog (2011) Formingsprinsipp for gater og veger. Tiltakskatalog [Internett], Tilgjengelig fra: <<http://www.tiltakskatalog.no/d-2-9.htm> > [Lest. 18. mai 2016]

Trellevik. A (2016) Hva nå Kirkenes? *NRK* [Internett], Tilgjengelig fra: <http://www.nrk.no/finnmark/xl/hva-na_-kirkenes_-1.12752122> [Lest. 29. februar 2016]

Universell utforming (19. mars 2016), i: *Wikipedia* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://no.wikipedia.org/wiki/Premiss>> [Lest. 16. mai 2016]

Vegkart, trafikkmengde (2016), i: *Statens vegvesen* [Internett]. Tilgjengelig fra: < <https://www.vegvesen.no/vegkart> > [Lest. 18. mai 2016]

ALLE FIGURER SOM IKKE FREMGÅR AV DENNE LISTEN ER EGENPRODUSERT AV PROSJEKTGRUPPEN SELV, HAVNELØFTET.

Figur 3: Team 2 (2016), Kirkenes vinter overordnet

Figur 4: D/S Richard With (u.å.) [digitalisert fotografi]. Tilgjengeleg frå <<http://digitaltmuseum.no/021015866125?query=richard%20with%20ds&pos=16>> [Henta 3. juni 2016].

Figur 5: Wessel, E. (u.å) Finnmarken i Kirkenes [digitalisert fotografi]. Tilgjengeleg frå: <<http://digitaltmuseum.no/021015804724?query=hurtigruten%20kirkenes&pos=0>> [Henta 3. juni 2016].

Figur 6: NRK (2011) [internett]. Tilgjengeleg frå <<https://www.google.no/search?q=hurtigruten+i+kirkenes&biw=>>> [Henta 3. juni 2016].

Figur 8-15: Hurtigruten (u.å.) [internett]. Tilgjengeleg frå <<https://www.hurtigruten.no/utflukter/#sort=recommended&asc=true>> [Henta 6. mai 2016].

Figur 44: Sør-Varanger kommune (2016), *Reguleringsplan 1997100 Kirkenes sentrum*, tilgjengelig fra: http://webhotel2.gisline.no/gislinewebinnsyn_svk/ (lest 05.06.16)

Figur 45: Digitalt museum (u.å.) [internett]. Tilgjengeleg frå <<http://digitaltmuseum.no/021015842484?query=kirkenes&pos=23>> [Henta 23. mai 2016]

Figur 60: Vegkart, trafikkmengde (2016), i: Statens vegvesen [Internett]. Tilgjengelig fra: < <https://www.vegvesen.no/vegkart>> [Lest. 18. mai 2016]

Figur 72: Forskningsdata (2015), i: Havforskningsinstituttet [Internett]. Tilgjengelig fra: < <http://www.imr.no/forskning/forskningsdata/stasjoner/view?station=Ingoy>> [Lest. 24. april 2016]

Figur 73: Klimadata, Eklima (2016), i: Meteorologisk institutt [Internett]. Tilgjengelig fra: < http://sharki.oslo.dnmi.no/portal/page?_pageid=73,39035,73_39049&_dad=portal&_schema=PORTAL> [Lest. 24. april 2016]

Figur 74: Klimadata, Eklima (2016), i: Meteorologisk institutt [Internett]. Tilgjengelig fra: < http://sharki.oslo.dnmi.no/portal/page?_pageid=73,39035,73_39049&_dad=portal&_schema=PORTAL> [Lest. 24. april 2016]

Figur 125: Ole C. Salomonsen (2014). GigaPan, *Tromsø Panorama - 52 Gigapixels*. Tilgjengelig fra: http://www.gigapan.com/gigapans?order=most_recent&categories=&since=&query=troms%C3%B8&submit=Go (lest 27.05.16)

Figur 126: Svein-Harald Robertsen. Hurtigruten. *Stamsund - essensen av Lofoten*. Tilgjengelig fra: <https://www.hurtigruten.no/havner/stamsund/#.V0mLXZGLSUK> (lest 20.05.16-20.05.16)

Figur 127: Eirik H. Urke (2011). GigaPan, *Verdens vakreste sted*. Tilgjengelig fra: http://www.gigapan.com/gigapans?order=most_recent&categories=&since=&query=stokmarknes&submit=Go (lest 20.05.16)

Figur 131: Ørjan Bertelsen. Hurtigruten. *Honningsvåg – inngangsporten til Nordkapp*. Tilgjengelig fra: <https://www.hurtigruten.no/havner/honningsvag/#.V0mL1JGLSUK> (lest 20.05.16-27.05.16)

Figur 132: S Media. Tilgjengelig fra: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/37/59/68/375968a24348a5e4ddcb401dbaff10a3.jpg> (lest 27.05.16)

Figur 133: Svein-Harald Robertsen. IFinnmark. *Klager på Hurtigruta*. Tilgjengelig fra: http://g.api.no/obscura/API/dynamic/r1/escenic/tr_1080_717_l_f/0000/archive/04607/hurtigrutem_te_i_B_4607009a.jpg?chk=1E99A0 (lest 25.05.16)

Figur 137: Bernt Nilsen (2010). GigaPan, *From the other side 2*. Tilgjengelig fra: <http://www.gigapan.com/gigapans?query=kirkenes> (lest 20.05.16)

Figur 138: Bernt Nilsen (2010). GigaPan, *From the other side 2*. Tilgjengelig fra: <http://www.gigapan.com/gigapans?query=kirkenes> (lest 20.05.16)

Figur 142: Bergen, Google Street View (lest mai-juni 2016)

Figur 144: Honningsvåg, Google Street View (lest mai-juni 2016)

Figur 146: Hurtigruten (u.å) [Internett]. Tilgjengelig fra <<https://www.hurtigruten.no/havner/bodo/#.V0SogZGLS00>>

Figur 148: Hurtigruten (u.å) [Internett]. Tilgjengelig fra <<https://www.hurtigruten.no/havner/stamsund/#.V0SkNZGLS00>>

Figur 150: Gigapan (u.å.) [Internett]. Tilgjengelig fra <<http://www.gigapan.com/gigapans/57547>>

Figur 162: Statens Vegvesen (2015) KVV:E6 Høybuktemoen-Kirkenes. Bodø: Statens Vegvesen

Figur 184: Bergen Guide (u.å.) [Internett]. Tilgjengelig fra <http://www.bergenguideservice.no/bilder/Opplevelse/floien-kikkert__550.jpg>

Figur 186: Dagen (u.å.) [Internett]. Tilgjengelig fra http://www.dagen.no/incoming/11/09/2014/113018-ygex1m-4465318125_12da11ce7f_b.jpg/ALTERNATES/FREE_960/4465318125_12da11ce7f_b.jpg

Figur 187: Wallpaper (u.å.) [Internett]. Tilgjengelig fra <http://download.1wallpaper.net/20150310/lake-trees-forest-bench-lakeside-water-reflection-scenery-nature-grass-2560x1440.jpg>

Figur 193: Hurtigruten (2015). *Bodø – mellom polarsirkelen og Lofoten*. Tilgjengelig fra: <https://www.hurtigruten.no/havner/bodo/#.V1gfzRFf3oo>

Figur 221: iGuzzini (u.å.) *Woody* [Internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.iguzzini.com/woody/>> [Henta 1. juni 2016].

Figur 222: iGuzzini (u.å.) *Argo* [Internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.iguzzini.com/argo/>> [Henta 1. juni 2016].

Figur 224: iGuzzini (u.å.) *iTeka* [Internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.iguzzini.com/iteka-floodlight-for-poles/>> [Henta 1. juni 2016].

Figur 225: iGuzzini (u.å.) *iTeka* [Internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.iguzzini.com/iteka-bollard/>> [Henta 1. juni 2016].

Figur 227: Hjelmstad, R. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <http://www.rolv.no/bilder/galleri/fjellplanter/alnu_inc.htm> [Henta 1. juni 2016]

Figur 228: Ukjent (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <<http://dc.cod.edu/horticulture-2242-pinus-sylvestris/>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 229: Ukjent (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <http://www.garden-shopping.de/shop/artikel_2305.html> [Henta 1. juni 2016]

Figur 230: Ukjent (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <<http://data.artsdatabanken.no/Taxon/61789> <http://www.megacentregroupe.com/wp-content/uploads/2016/02/pinus-mugo.jpg>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 231: Nemeč, J. J. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://www.usanpn.org/nn/Rosa_acicularis> [Henta 1. juni 2016]

Figur 232: Ukjent (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aquilegia-vulgaris-1020633.JPG>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 233: RHS (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <<https://www.rhs.org.uk/Plants/106112/i-Dianthus-barbatus>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 234: Ukjent (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <http://www.optimumgarden.com/chinese-peony-festiva-maxima/>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 235: Ukjent (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://shop.sarastro-stauden.com/products/getProduct/170/paniculata-Kirschkoenig_3> [Henta 1. juni 2016]

Figur 236: Steven, D. S. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/Pulsatilla_alpina-0201.JPG> [Henta 1. juni 2016]

Figur 237: Ukjent (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e2/Pulsatilla_vulgaris_Saarland_02.jpg> [Henta 1. juni 2016]

Figur 238: Walk, A. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a2/Saxifraga_oppositifolia_14-98-45.jpg> [Henta 1. juni 2016]

Figur 239: Brož, P. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a8/Sedum_acre_near_Rezabinec_pond_in_2011_\(1\).JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a8/Sedum_acre_near_Rezabinec_pond_in_2011_(1).JPG)> [Henta 1. juni 2016]

Figur 240: Storch, H. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/T%C3%BCrkischer_Mauerpfeffer_\(Sedum_lydium\)_5674.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/T%C3%BCrkischer_Mauerpfeffer_(Sedum_lydium)_5674.JPG)> [Henta 1. juni 2016]

Figur 241: Leitheiser, P. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/01/Sedum_Reflexum.JPG> [Henta 1. juni 2016]

Figur 242: Siegmund, W. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9e/Sedum_spathulifolium_4915.JPG> [Henta 1. juni 2016]

Figur 243: Pohjonen, V. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/80/Alpine_bearberry_in_Varrio_Nature_Reserve%2C_Finland.jpg> [Henta 1. juni 2016]

Figur 244: Ukjent. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/30/CallunaVulgaris.jpg>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 245: Quine, T. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/65/Crowberries.jpg>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 246: Rønning, A. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/Blaalyng.JPG>> [Henta 1. juni 2016]

Figur 247: Navez, B. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Vaccinium_myrtillus_02.JPG> [Henta 1. juni 2016]

Figur 248: Bergsten, J. (u.å.) [Internett]. Tilgjengeleg frå <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/76/Vaccinium_vitis-idaea_20060824_002.jpg> [Henta 1. juni 2016]

Figur 249: Chompsky (2013) Shared space. Tilgjengelig fra: <<http://www.broadsheet.ie/2013/04/29/shared-space/>> [Lest. 1. juni 2016]

Figur 254: Beer Steen (u.å) *Storgatestein Grå* [internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.beersten.no/produkter/type/C4/storgatestein-gra>> [Henta 6. juni 2016]

Figur 255: Lalak. J. (u.å) *Novy asfalt do Petrovic* [internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.panoramio.com/photo/54164274>> [Henta 6. juni 2016]

Figur 256: Beer Steen (u.å) *Heller* [internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.beersten.no/produkter/type/C7/heller-510-og-12-cm>> [Henta 6. juni 2016]

Figur 257: Amundsen Hobby (u.å) *Brun grus* [internett]. Tilgjengeleg frå <http://www.amundsenhobby.no/webshop/produkt.php?selected_id=9504&> [Henta 6. juni 2016]

Figur 258: Moelven (u.å) *Brygge i termoask* [internett]. Tilgjengeleg frå <<http://www.moelven.com/no/Produkter-og-tjenester/Wood-Prosjekt/Referanseprosjekter/Eksterior-prosjekt/Brygge>> [Henta 6. juni 2016]