

Hei sensor i LAA325!

Som du vet har vi arbeidet med temaet byen og fjorden. Analysedelen vår fikk du presentert i kortversion på midtveisgjennomgangen den 13.mai. Dersom du trenger en oppfriskning vil vi anbefale å ta en titt i analysedelen. Den starter på side 10. Dersom du har dette friskt i minnet kan du gå rett til analysesammendraget på side 102-103, etterfulgt av del 2 med byplan og detaljering.

God lesing!

P.s. Dersom du leser på skjerm, beklager vi at filen kan være tung.

Med vennlig hilsen
Gruppe 1, Byen og fjorden



BYEN OG FJORDEN

Inger Beate Arnevik, Prathepa Kirubaharan, Ida Romslo,
Signe Egeland Sanda, Tonje Cecilie Stordalen & Stine Svanemyr

FORORD

Denne oppgaven er skrevet i forbindelse med kurset LAA325 - Planlegging og utforming av gater og byrom ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). Oppgaven tilsvarer 15 studiepoeng.

Gjennom dette faget har vi blitt mer oppmerksomme på den strukturelle funksjonen av gater og byrom i bybildet. Videre finner vi det utfordrende og interessant at flere kommuners visjoner og mål kan være vanskelige å oversette til fysisk form. Målet med denne oppgaven er at den skal være et realistisk innspill til fremtidig strukturering av Kirkenes by, forankret i kommunes lokale og regionale mål, med den hensikt å skape en levkraftig by både funksjonsmessig og visuelt sett.

Vi vil gjerne takke hovedansvarlig for kurset, Professor Einar Lilleby, og medvirkende forelesere, Ingun Bruskeland Amundsen og Ola Asbjørn Bettum. Takk for god hjelp og veiledning i forbindelse med utviklingen av denne oppgaven.

En spesiell takk rettes også til Kirkenes kommune og spesielt Bente Jorid Evjen for uvurderlig hjelp og smittende entusiasme.

God lesing.

Inger Beate, Prathepa, Ida, Signe, Tonje og Stine
Ås, våren 2016.

SAMMENDRAG

Denne prosjekteringsoppgaven tar for seg bystrukturering og utvikling av Kirkenes' sentrums-kjerne i et tidsperspektiv på 50 år, og fokuserer spesielt på hvordan byen og fjorden kan knyttes sammen. I forbindelse med dette har vi avdekket og lokalisert flere utfordringer som Kirkenes står overfor.

For det første er byen i sin hovedsak lite tilrettelagt for gående, syklende og "sparkende" og primært utformet på bilens premisser. Foruten å gå på bekostning av menneskelig utfoldelse i byen, bidrar bilkulturen til svekket folkehelse og økte klimagassutslipp. Bilen som fremkomstmiddel har muliggjort lav og utflytende arealutnyttelse. Dette er en trend man ønsker å snu nasjonalt, og nasjonal fortettingsstrategi ser derfor mot en tettere strukturert bykjerne som er bedre tilrettelagt for myke trafikanter.

For det andre er Kirkenes, både på grunn av dens beliggenhet og på grunn av Hurtigrutens reiserute, et mye besøkt turistmål. En relokalisering av hurtigrutekaia vil blåse nytt liv i bykjernen, og er dessuten en mye hyggeligere velkomst for tilreisende turister. En slik omstrukturering vil samtidig gjøre sjøfronten mer tilgjengelig for Kirkenes' innbyggere.

For det tredje er befolkningstallet i Kirkenes, et tettsted som skal fungere som en by, ikke tilstrekkelig

for at bylivets karakter og funksjoner skal fungere optimalt. Det hjelper heller ikke Kirkenes at det er 5 km til to andre, store tettsteder - Bjørnevatn og Hesseng. Kommunen planlegger for en befolkningsvekst og Kirkenes har potensial til, og bør ta, en stor del av denne befolkningsøkningen. Dette krever likevel at det tilrettelegges for at en tilflytting kan skje - både rent praktisk ved at boligbehovet dekkes, men også ved at byen i seg selv er forlokkende.

Med utgangspunkt i disse utfordringene har vi formulert problemstillingen: "Hvordan skape et tryggere, mer tiltrekningskraftig og bedre tilgjengelig Kirkenes sentrum som tilrettelegger for økt tilhørighetsfølelse gjennom å styrke forbindelsen mellom byen og fjorden?"

Med utgangspunkt i kommunens egne mål og visjoner er det utviklet en byplan med tilhørende strategier.

Grepene er oppsummert i

- 1) et nytt BYTUN
- 2) en grønn ALLMENNING
- 3) en ny BRYGGEGATE (som er en omstrukturering av E6 langs fjorden).

Sammen vil disse tre grepene oppfylle potensialet til forbindelsen mellom byen og fjorden.

INNHOLDSFORTEGNELSE

INTRODUKSJON

Oppgavens oppbygning	6
Introduksjon til Kirkenes	7
Kommunens ønsker	8

DE FIRE T'ENE

TRYGGHET	10
ANALYSER OG FUNN	
Introduksjon til tema	12
Differensiering	13
Funn 1: Utflytende parkeringsområder	14
Funn 2: Manglende tverrforbindelser	20
Funn 3: Et sentrum på bilens premisser	22
GREP	
Oppgradert gatestrek	24
Almenning	26
Ren gang- og sykkelforbindelse	28

TILTREKNINGSKREFTER

ANALYSER OG FUNN	32
Hva mener vi med tiltrekningskrefter?	34
Programmering	36
Brukere	40
Møtesteder	41
Handel	44
Å bo i byen	46
Stedsidentitet og kultur	48
Hurtigruten	50
Klima	58
Solstudie	60
Sammendrag og anbefalinger	62
GREP	
Fire overordnede grep som vil styrke sentrum som tiltrekningskraft	64

TILGJENGELIGHET

ANALYSER OG FUNN	66
Introduksjon	68
Siktlinjer	70
Byrom og manglende funksjoner	71
Mulighetsstudie- torplassering	72
Torgscenarier	74
Forbindelse- gågate og torget	76
Svak forbindelse mot fjord	78
Ønsket strømning	80
Parkeringssituasjon i transformasjonsområder	81
Grønn forbindelse	84
Sammendrag og anbefalinger	86

GREP

Tre hovedgrep for å styrke forbindelsen mellom byen og fjorden	88
--	----

TILHØRIGHET

ANALYSER, FUNN OG GREP	90
Introduksjon	92
Historisk kontekst	94
Å videreutvikle og styrke byens omdømme	100

ANALYSESAMMENDRAG

102

PROSJEKTERING	
BYPLAN	104
INTRODUKSJON	106
UTVIKLINGSPRINSIPPER	
Fortetting	108
Funksjoner	109
Trafikk	110
Grønnstruktur	111
Utvikling av gatenettet	112
Sammenlagt utvikling av gatenettet	114
PRINSIPPSNITT	
Kirkegata	117
Pasvikveien	118
Toklebakken	119
OPPSUMMERING	
En byplan i utvikling og våre detaljområder	120
DETALJERING	122
MASTERPLAN	124
BYTUNET	126
ALLMENNINGEN	134
BRYGGEGATA	144
PRINSIPPER	
Skilting og informering	154
Materialvalg	156
Belysning - det nordiske lyset	158
Arrangement og kulturliv	160
AVSLUTNING	
GJENNOMFØRING	166
REFLEKSJON	168
LITTERATURLISTE	170
FIGURLISTE	171

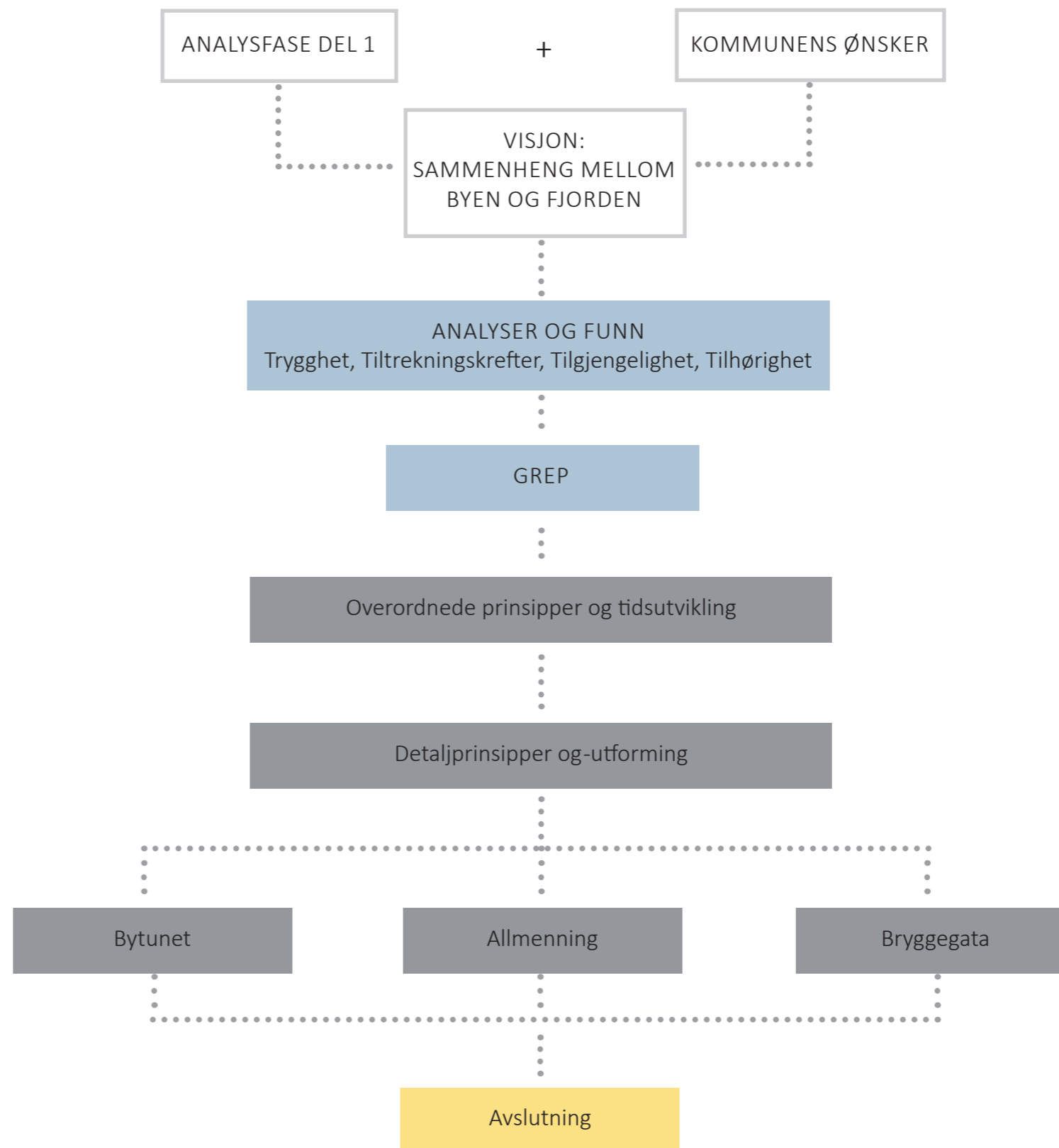


OPPGAVENS OPPBYGNING

Kirkenes sentrum kan ved første øyekast oppfattes som et enkelt caseområde, men en stor utfordring ligger i at de fysiske strukturene ikke er dimensjonert for folkemassen og bruken av byen. Vi har utført analyser av dagens situasjon for å komme fram til overordnede grep som kan forbedre denne situasjonen basert på kommunens egne visjoner og mål og funn fra fase 1.

Dette gjorde at vi så et stor potensial i forholdet mellom byen og fjorden og det er dette vi har arbeidet videre med.

Vi har utformet overordnede prinsipper og sett på tidsutviklingen av grepene vi foreslår. Dette har ledet til detaljprinsipper og detaljutforming av tre hovedområder; bytunet, allmenningen og Bryggegata.





KIRKENES

Sør-Varanger ligger i sørøstre delen av Finnmark fylke og grenser til Russland i øst og Finland i sørvest. Kommunen består av tettstedene Kirkenes, Hesseng, Sandnes, Bjørnevatn, Jarfjord, Svanvik, Skogfoss, Vaggatem, Neiden, Bugøyfjord og Bugøynes.

Kirkenes er et kommunens administrasjonssenter og har, pr. 1 januar 2015, 3.590 innbyggere (Statistisk sentralbyrå 2015a). Kirkenes fikk bystatus i 1998.

Til tross for at tettstedet er kommunens administrasjonssenter fungerer ikke Kirkenes i dag som et samlingspunkt for overnevnte tettsteder. Dette skyldes til dels byens geografiske beliggenhet. Byen er et geografisk midtpunkt, men det er svært lange avstander mellom tettstedene i fylket. Tettstedet Kirkenes har spredt seg ut fra der 'Kirka på neset' ble bygget i 1862. Historisk sett har havna vært et viktig ankomstområde og har i senere tid vært nært knyttet til byens industri og økonomiske situasjon. I praksis betyr dette at havna og fjorden har liten kontakt med bykjernen og omkringliggende boligområder. Her ser vi et utnyttet potensial og vi ønsker derfor å arbeide videre med forholdet mellom "Byen og Fjorden".

KOMMUNENS ØNSKER

I arbeidet med å planlegge og utforme gater og byrom i Kirkenes har det vært gjennomgående viktig for oss at forslagene vi legger frem er realistiske. Derfor har vi utviklet oppgaven med utgangspunkt i analysene fra fase 1 og kommunens egne ønsker og tanker. Ønskene og tankene er hentet fra kommuneplanens samfunnsdel og fra diskusjoner med Bente Jorid Evjen og kommunens øvrige ansatte. Ut fra dette har vi oppsummert kommunens ønsker i sju punkter og kategorisert dem under T'er vi mener uttrykker ønskene til kommunen.

Problemstilling:

Hvordan skape et tryggere, mer tiltrekningskraftig og bedre tilgjengelig Kirkenes sentrum som tilrettelegger for økt tilhørighetsfølelse gjennom å styrke forbindelsen mellom byen og fjorden?



TRYGGHET

- 1. Å gjøre byen bedre for gående og syklende**
- 2. Å begrense bilens dominans i sentrum**



TILTREKNINGSKREFTER

- 3. Gjøre byen attraktiv for ulike aldersgrupper**
- 4. Skape liv uavhengig av årstid**



TILGJENGELIGHET

5. Å forbinde fjorden, gågata og torget



TILHØRIGHET

**6. Forskjønne i lys av den historiske konteksten
7. Å videreutvikle og styrke byens omdømme**

Neste kapittel vil ta for seg disse T'ene med den hensikt å løse kommunens ønsker fysisk i bystrukturen.

Hver T-del er strukturert inn i

- 1) Analyser og funn
- 2) Grep

som sammen danner grunnlaget for en mulig løsning av den fysiske situasjonen i Kirkenes sentrum.



TRYGGHET

1. Gjøre byen bedre for gående og syklende
2. Begrense bilens dominans i sentrum

TILTREKNINGS-
KREFTER

TILGJENGELIGHET

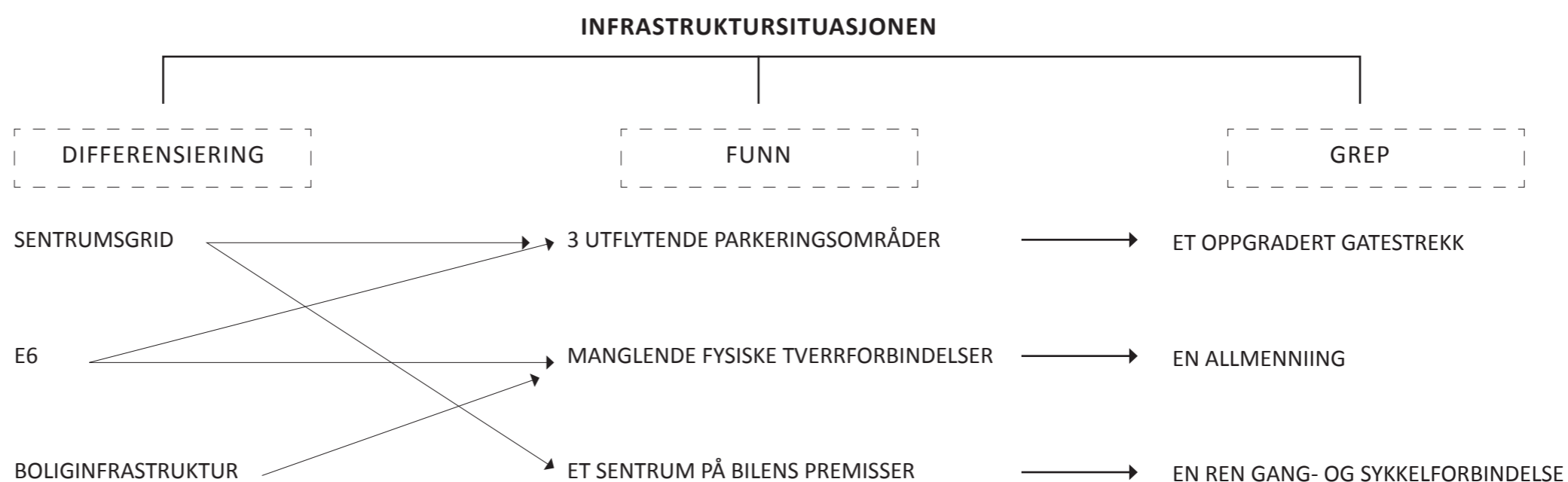
TILHØRIGHET





TRYGGHET

INTRODUKSJON TIL TEMA



Delmål TRYGGHET, i dette tilfellet forstått som:

- Å legge bedre til rette for gående og syklende
- Å minke bilens innpass og utfoldelsesmulighet

For å kunne oppfylle dette, har vi måttet se på infrastruktursituasjonen i Kirkenes sentrum. Vi har sett på

- Hva den består av (differensiering)
- Hvilke utfordringer som er knyttet til den (funn)
- Hvordan den kan bedres til fordel for gående og syklende (grep)

TRYGGHET DIFFERENSIERING






Selve sentrumskjernen i Kirkenes utgjøres av en rutenettstruktur som stammer fra før krigen. Mesteparten av handel og tjenestefunksjonene er lokalisert her, men ikke alt. Også utenfor rutenettet ligger det funksjoner som må forstås som en del av sentrum. Infrastruktursituasjonen her er dog en annen.



I vest og nord utgjøres infrastrukturen av E6, som også er hovedinnfartsveien til byen. I øst og sør utgjøres infrastrukturen av et vei- og gatenett tilknyttet boligområder. De ulike infrastrukturtypene gir ulike utfordringer i forhold til gående og syklende og det har derfor vært nødvendig å differensiere dem. I tillegg skal vi se at det oppstår utfordringer der ulike infrastrukturtyper møter hverandre.



Sentrumsgridet omslutes altså av E6 på to sider (inkludert sjøsiden) og boliginfrastruktur på to sider.

-  Sentrumsgrid
-  E6
-  Boliginfrastruktur

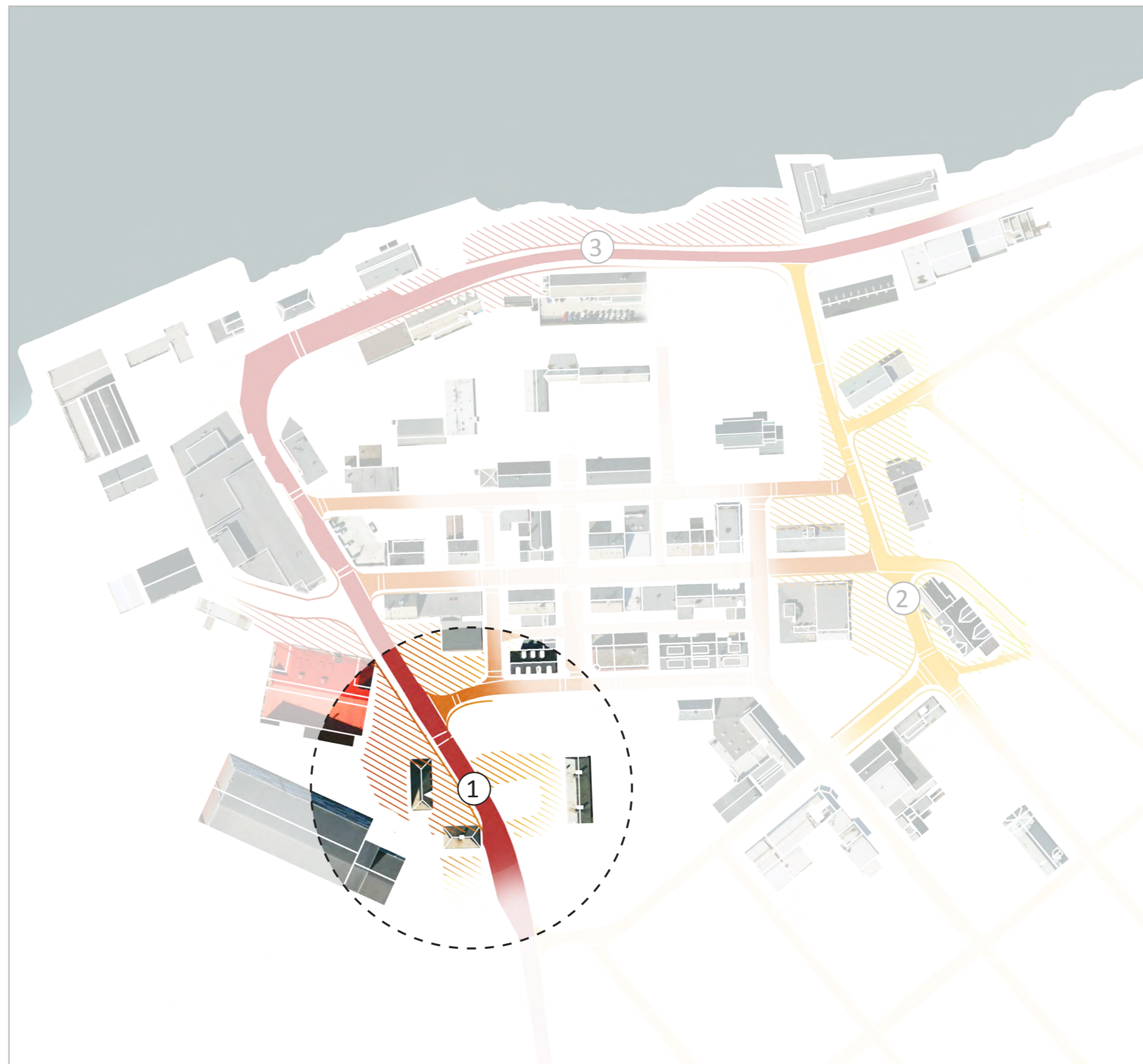
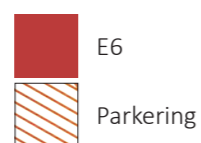


TRYGGHET

FUNN 1

UTFLYTENDE PARKERINGSOMRÅDER

Hvis man ankommer Kirkenes med bil uten å være kjent kan det være vanskelig å forstå når sentrum egentlig starter. Enten du kommer via E6 eller via Parkveien vil du kunne oppleve sentrumsavgrensningen som diffus. I E6-tilfellet skyldes dette at du kommer inn via et historisk område som minner lite om by. Ved første øyekast virker dette som et lite sentrumsnært område da arealutnyttelsen er lav og bygningene gammeldagse og tilsynelatende tilfeldig plasserte. Sannheten er at E6 går rett gjennom et tun utgjort av de historiske AS Sydvarangerbygningene. Rundt selve administrasjonsbygningen ligger Beherens plass, en grønn lunge som alltid har vært park- dette for å understreke Sydvarangers sterke posisjon i Kirkenes. Men på tross av all historikken fremstår altså dette området i dag som diffust. Den lave arealutnyttelsen gjør at infrastrukturen blir utflytende og restarealer blir til parkeringsplasser. For innbyggerne selv er ikke sentrumsavgrensningen noe å stille spørsmålstegn ved, selvfølgelig. Men det er grunn til å tro at slik utflytende infrastruktur og lav arealutnyttelse bidrar til at de lokale her holder høy fart, noe som ikke er kurrant i en sentrumssituasjon.





Grå arealer ved hovedinnferdselen fra sør.



Google street view Storgata



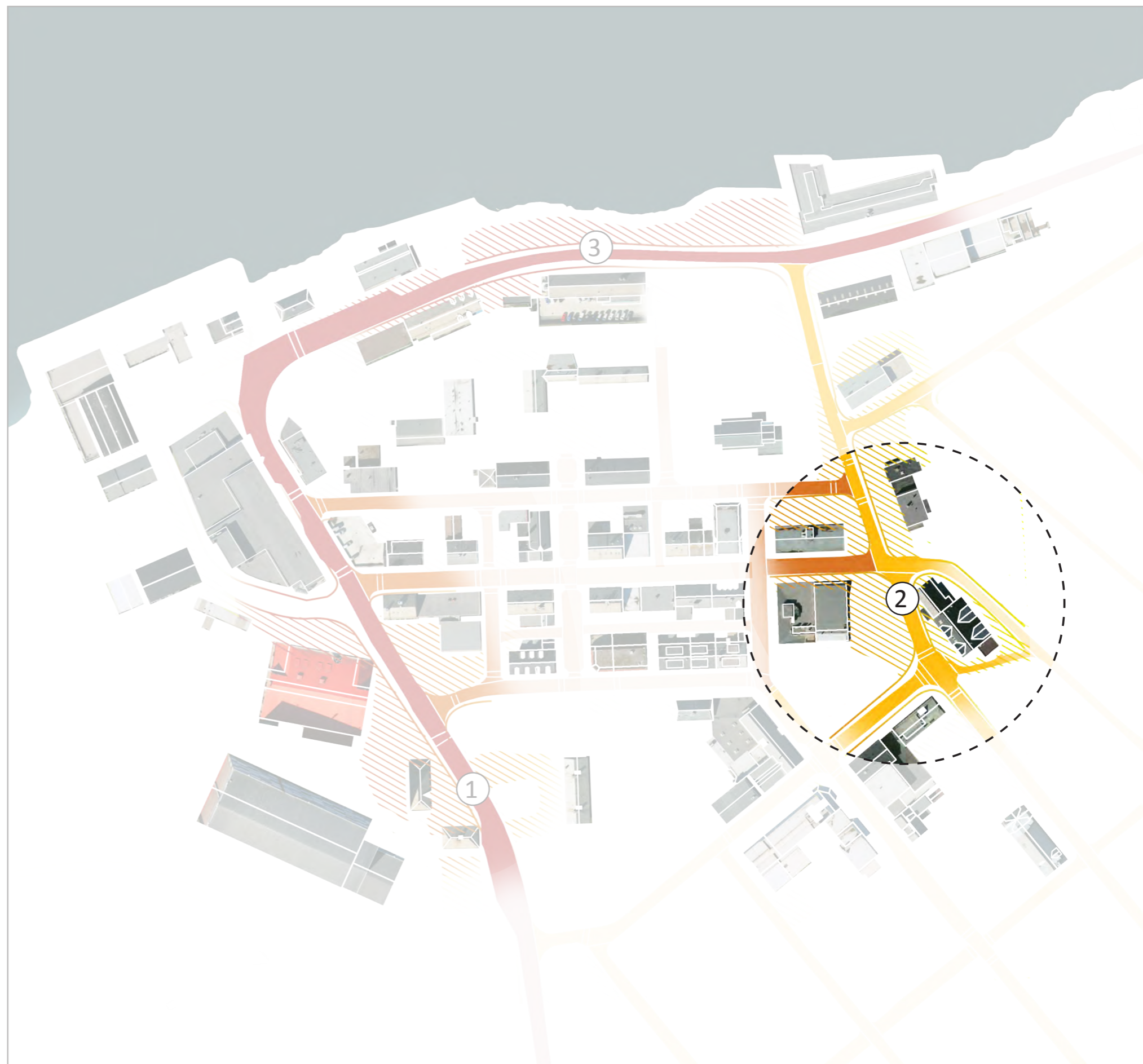
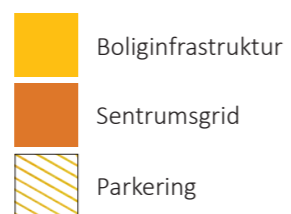
Google street view Storgata



TRYGGHET FUNN 1

UTFLYTENDE PARKERINGSOMRÅDER

Langs Parkveien i øst er arealutnyttelsen høyere og bygningene minner mer om et sentrum. Likevel er det utflytende infrastruktur som møter deg også her. Bygningene forholder seg ikke til veien og omvendt, og restarealer har blitt til parkeringsplasser. Ekstra synd er det at folketorget ligger her, midt i asfaltjungelen med parkering på to av fire sider. Den utflytende infrastrukturen her kan ha sammenheng med at dette er et krysningsområde mellom sentrumsgrid og boliginfrastruktur.





Grå arealer ved hovedinnferdselen fra boligområdene.



Google street view Parkveien



Google street view Parkveien

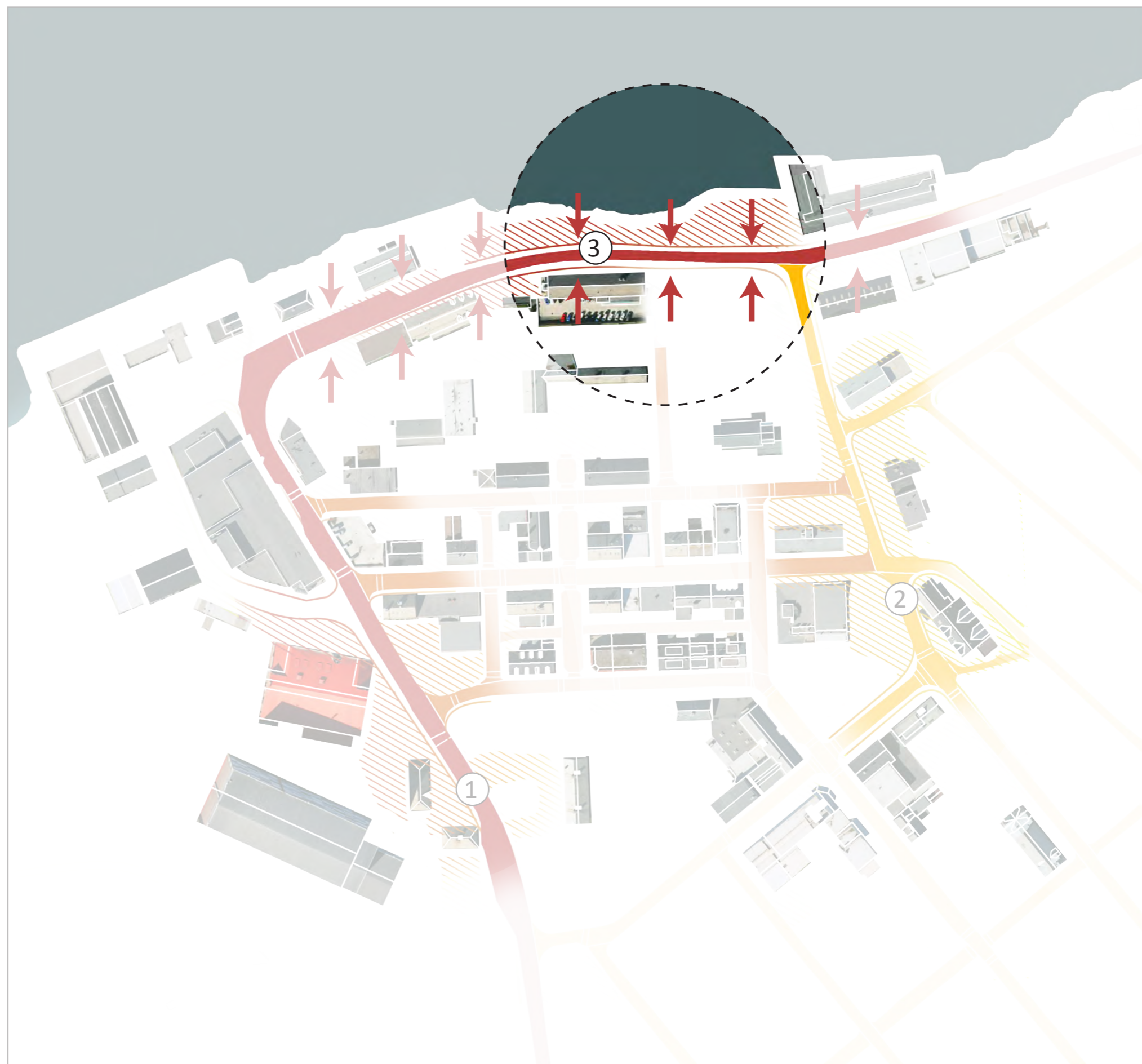
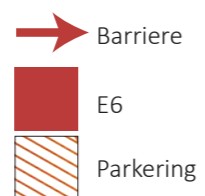


TRYGGHET

FUNN 1

UTFLYTENDE PARKERINGSOMRÅDER

Også langs sjøfronten er det stort forbedringspotensial knyttet til infrastrukturen. Kombinasjonen av vei i størrelsesorden Europaveg og smalt landstykke på sjøsiden av veien gjør sjøfronten lite aktuell som oppholdssted men tydeligvis svært aktuell som parkeringsplass. Slik bør det ikke være. Innbyggerne bør ha rett på en godt tilgjengelig sjøfront og turistene kommer til Norge nettopp på grunn av blant annet vår lange sjøfront og vakre fjorder. Dersom det smale landstykket skal kunne tas i bruk til rekreative formål kan ikke E6 ligge som den barrieren den utgjør i dag. E6's lokalisering langs sjøfronten skyldes at den skal ut til Hurtigrutekaia. Lokaliseringen av anløpskaia for Hurtigruta vil bli sett nærmere på under punktet om TILTREKNINGSKREFTER. Et eventuelt skifte av anløpskai vil kunne skape en helt annen situasjon langs sjøfronten.





Grå arealer ved havna.



Google street view Johan Knudtzens gate



Google street view Johan Knudtzens gate



TRYGGHET FUNN 2

MANGLENDE TVERRFORBINDELSER.

Vi skal se at det er mangel på gode fysiske forbindelser mellom by og fjord. Det kan kanskje høres rart ut å drøfte tverrforbindelser ned til fjorden så lenge E6 utgjør den barrieren som den gjør, men for oss er det likevel aktuelt å ta tak i dette da en eventuell ny lokalisering av Hurtigrute-kaia vil føre til en helt annen situasjon her nede slik at deler av sjøfronten både kan og bør utvikles for rekreative formål.

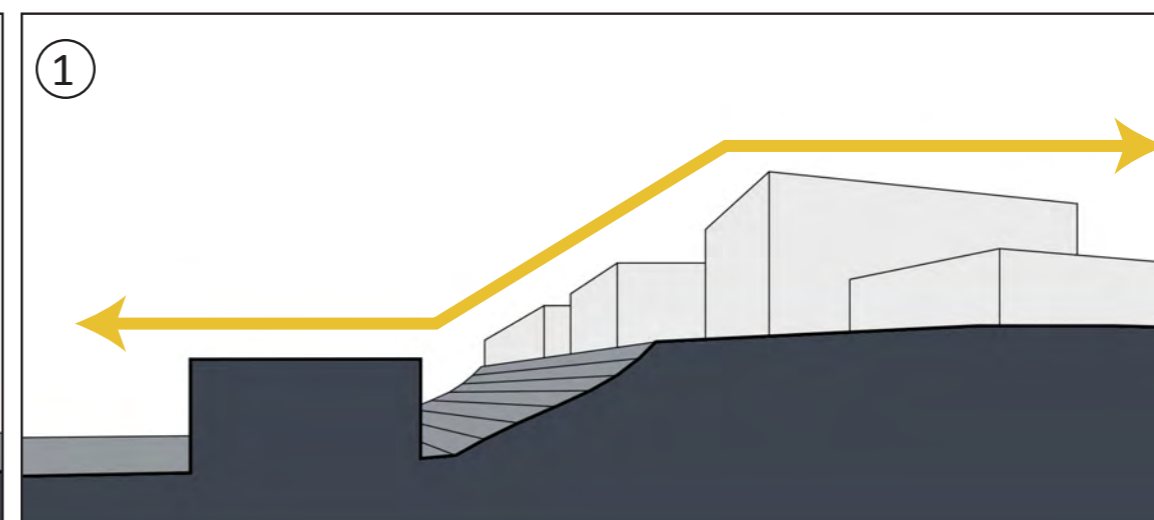
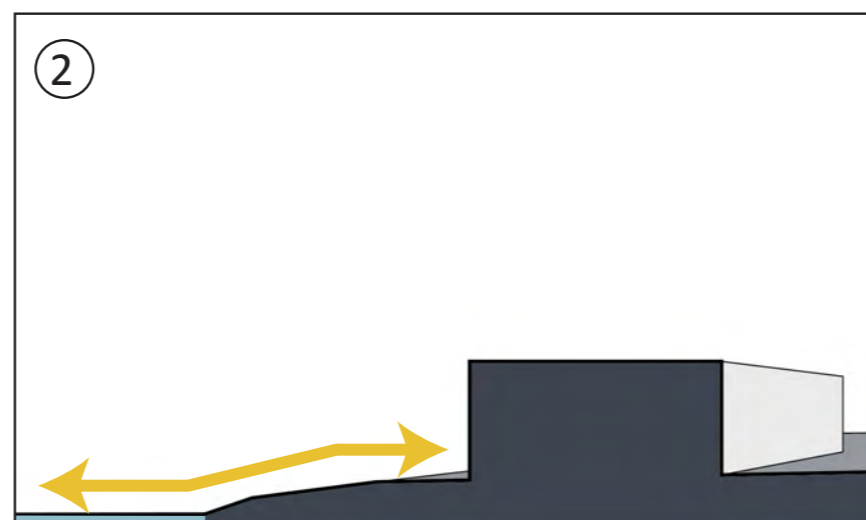
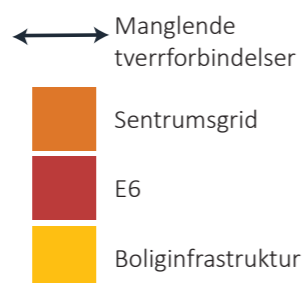
Vi må skille mellom to ulike former for tverrforbindelser når vi snakker om byen og fjorden i Kirkenes-sammenheng. Dette har med topografi å gjøre:

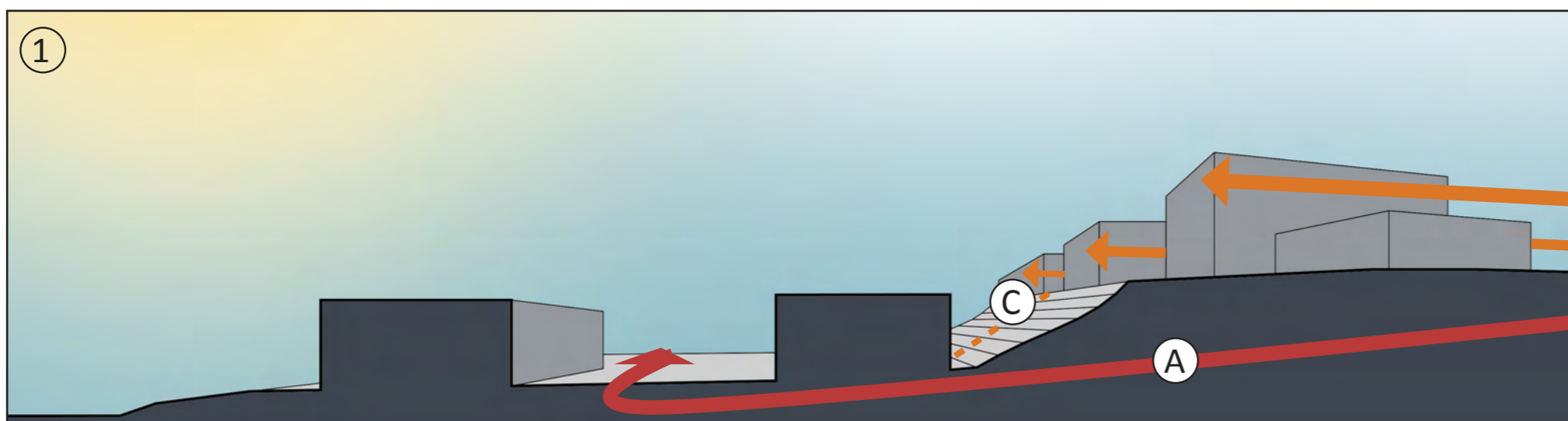
①

Den ene typen tverrforbindelse er den som tar deg ned fra sentrumsnivå til fjordnivå. Denne typen forbindelse er utfordrende fordi sentrum på fjordsiden avgrenses av en bratt rygg.

②

Den andre typen tverrforbindelse er den som tar deg over veien nede på fjordnivå og fysisk bort til vannkanten. Den første typen tverrforbindelse eksisterer delvis, den andre ikke.





①

Tverrforbindelsen mellom sentrumsnivå og fjordnivå er tilstede i form av både E6 (A) og Meieribakken (B) (forlengelsen av Parkveien), som går ned langs hver sin side av ryggen. Utfordringen er knyttet til måten de gjør det på. De er strukturer først og fremst for bil, ikke for gående. Fra sentrumsgridet finnes det riktignok også én tverrforbindelse (C), her i form av trapp. Denne er dog heller ikke optimal og begrenser seg.

Ingen av de nevnte forbindelsene tar deg videre over veien og bort til fjorden på en god måte. Enten mangler det fotgjengerfelt eller så er det lite tilrettelagt. Har du likevel kommet deg over veien og bort til fjorden vil du måtte balansere ned en steinhelling hvis du skal kunne ta på vannet. En opplagt grunn til dette er E6en, som har gjort sjøfronten lite attraktiv som oppholdssted slik den er utformet nå.

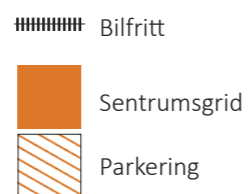


TRYGGHET FUNN 3

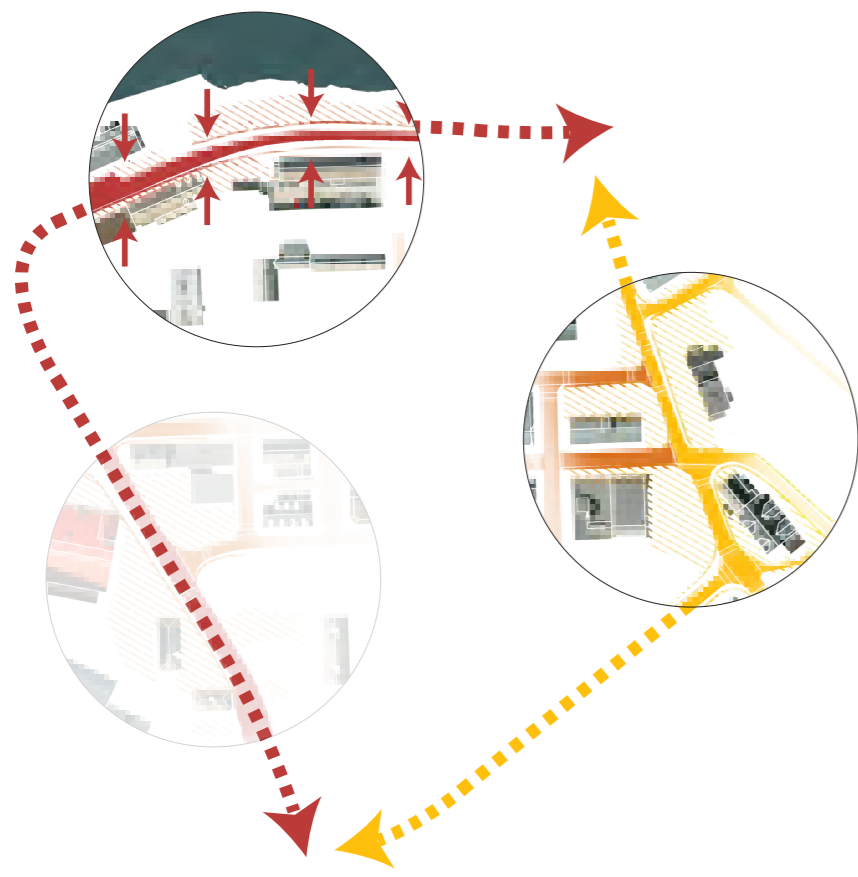
ET SENTRUM PÅ BILENS PREMISER

Sentrumsgridet i Kirkenes er som gatesituasjonen i små sentrum flest- det er bil i de fleste gater, men til gjengjeld fortau og gangfelt for gående. Ingen sykkelfelt. Kun ett strekk er forbeholdt gående - halve Dr Wesselsgate har blitt offisiell gågate, og veistumpen Hans Kirkegaards gate har i det minste blitt avstengt for biltrafikk.

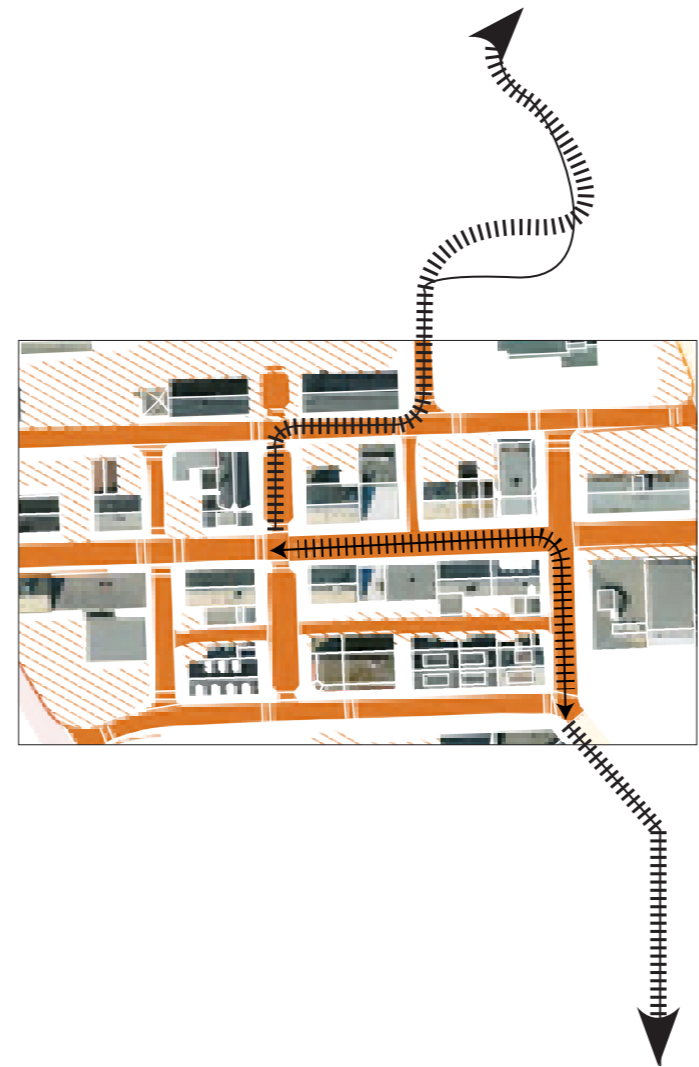
Enorme arealer brukes som parkeringsplasser. Dette fordi det er et bilbasert samfunn, fordi det ikke finnes noen restriksjoner på parkering, og fordi det ikke er andre ting som foregår på disse arealene.



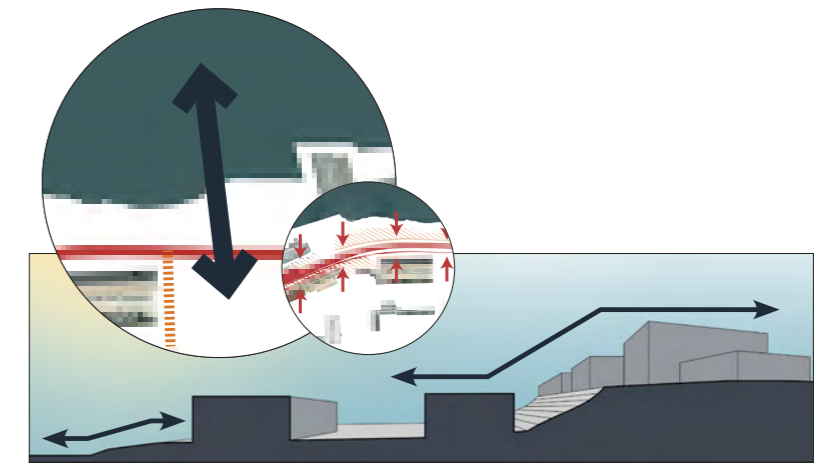
TRYGGHET
FUNN: OPPSUMMERING



Tre utflytende områder - vi fokuserer videre på to av dem. Her bør det "ryddes opp".



Et sentrum på bilens premisser. Det bør tilrettelegges bedre for gående og syklende.



Mangel på gode fysiske tverrforbindelser mellom by og fjord. Stort potensial for forbedring.



TRYGGHET

GREP 1

FOR Å LØSE UTFORDRINGEN MED UTFLYTENDE PARKERINGSOMRÅDER, FORESLÅR VI ET OPPGRADERT GATESTREKK.



Her ser vi hvor mye parkering det er (de skraverte områdene) sammenlignet med gangareal (grønt). Vi ser hvordan fortauet er oppstykket og ufullstendig.



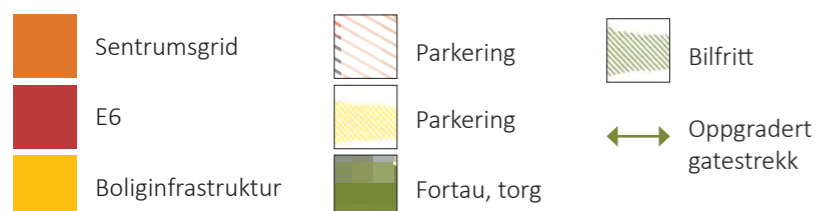
Her har vi snudd om på situasjonen og ser det slik det kanskje burde vært.



Vi foreslår å oppgradere dette gatestrekket på den måten at veibanen blir snevret inn og mer definert, slik at syklister og gående skal få mer plass og kontinuerlige strukturer i motsetning til tidligere.

En ny brygge vil ligge parallelt langs sjøfronten.

Gatetverrsnittet skal forbli bredt, men brukerforholdet skal altså endres. De skraverte områdene viser at det er god plass å ta av.





.....Smalt, oppstykket fortau

.....Bred veibane som stedvis flyter ut i parkeringsplass



.....Bredt kontinuerlig fortau på solsiden

.....Sykkelfet

.....Mindre og mer definert veibane

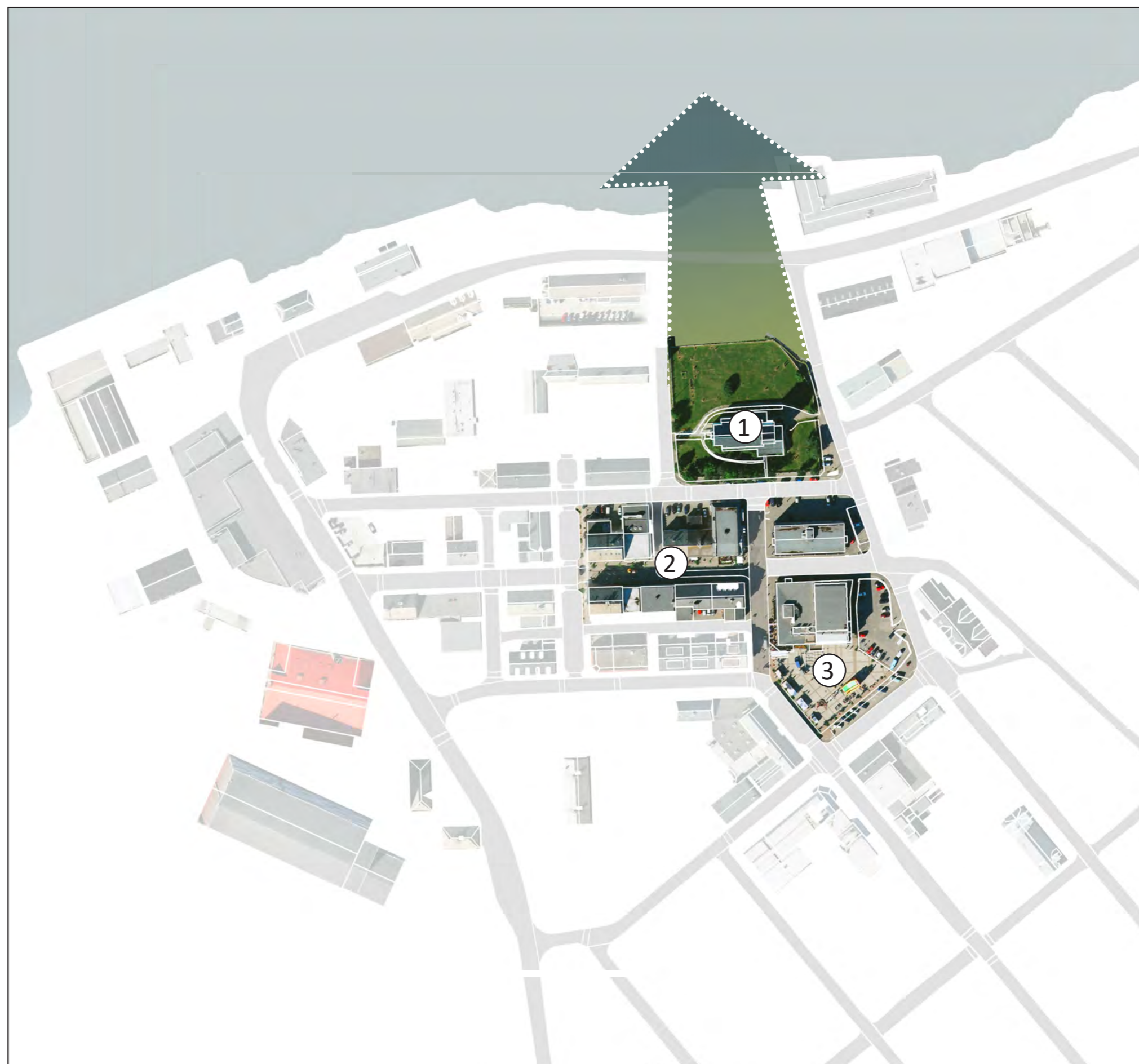


TRYGGHET

GREP 2

FOR Å LØSE UTFORDRINGEN MED MANGLENDE FYSISKE TVERRFORBINDELSER MELLOM BY OG FJORD, FORESLÅR VI EN ALLMENNING

Terrenget gjør det utfordrende å forbinde by og fjord, men ikke umulig. Vi foreslår en solid tverrforbindelse i form av en allmenning øst i sentrum. Kombinasjonen av ikke altfor bratt terreng, masse dårlig utnyttet areal, gode solforhold og utsikt, gjør at vi ser stort potensial her. Allmenningen ligger som en forlengelse av den potensielt vitale delen av byen (gågate og torg), samtidig som den ligger der sentrum grenser til bolibebyggelse. Kirkeparken bevares, men blir del av et større grøntområde der den nye delen er tenkt som rekreasjonsområde. Allmenningen strekker seg over veien og ender på brygga ved sjøfronten.



- ① Kirken
- ② Gågata
- ③ Eksisterende torg



Ny brygge skal legge tilrette for opphold langs sjøfronten

Allmenningen er fysisk hierarkisk overlegen veien

Grønt rekreasjonsområde med sol og fjordutsikt



TRYGGHET

GREP 3

FOR Å LØSE UTFORDRINGEN MED ET SENTRUM PÅ BILENS PREMISSE FORESLÅR VI EN REN GANG- OG SYKKELFORBINDELSE.

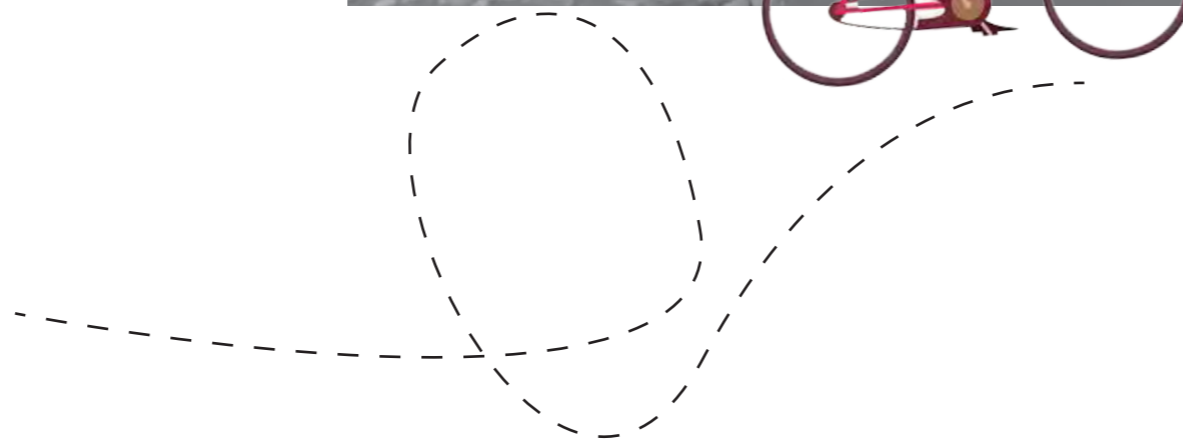
Analysen av infrastrukturesituasjonen i sentrumskjernen viser et sentrum på bilens premisser. Dette ønsker vi å gjøre noe med. Med utgangspunkt i de allerede bilfrie gatene foreslår vi en ny ren gang- og sykkelforbindelse. Før vi utdyper det vil vi si noe om hvordan vi har grepet an det å tilrettelegge for myke trafikanter.

Når vi lager gang- og sykkelveier så er ikke dette først og fremst for de som allerede går og sykler. Når vi lager gang- og sykkelveier så er det med tanke på de mange som ikke går eller sykler. Målet er at de som ikke gjør dette skal begynne med det. Det handler derfor ikke bare om at sykkelfeltene fysisk må være tilstede. Det handler om å forstå hvordan man kan få folk til å trives med å sykle. For å øke antall gående og syklende må vi øke gleden ved å gå og å sykle!

Så, hvordan gjør vi det trivelig å gå og å sykle? Ikke bare må det føles trafikkmessig trygt. Man må oppleve noe, se og bli sett, det må være en berikelse.



Google street view Johan Knudtzens gate



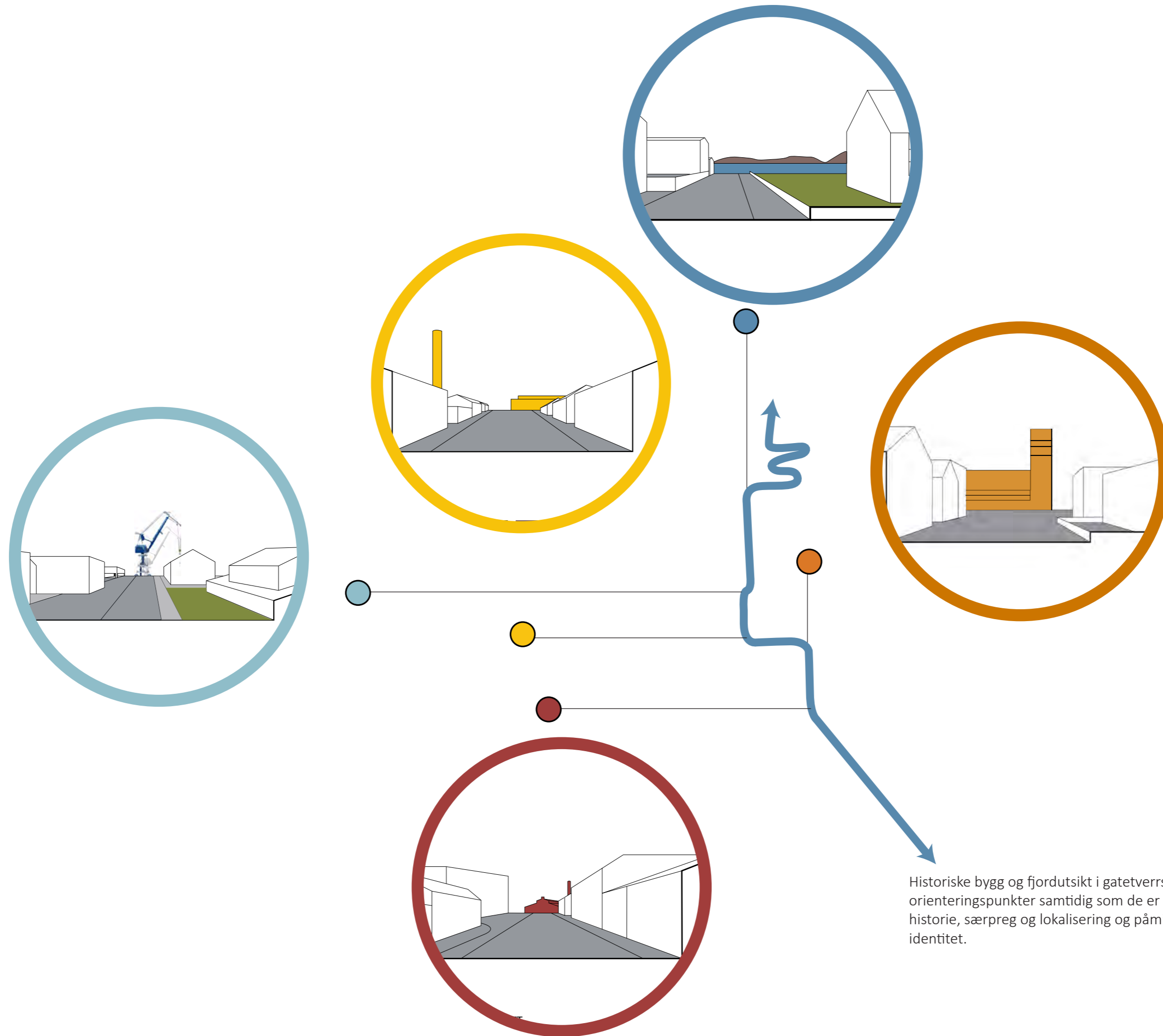


Vår sykkel- og gangforbindelse går fra boligområdet på Myra, forbi Hotellparken, forbi folketorget, gjennom gågata, forbi Kirkeparken og ned til Sjøfronten.

- Sykkel- og gangforbindelse
- Dampsentralen
- Kirken
- Amfi
- Kran
- Fjorden



Med andre ord - der det skjer!



Historiske bygg og fjordutsikt i gatetverrsnittene fungerer som orienteringspunkter samtidig som de er beretninger om byens historie, særpreg og lokalisering og påminner meg om byens identitet.



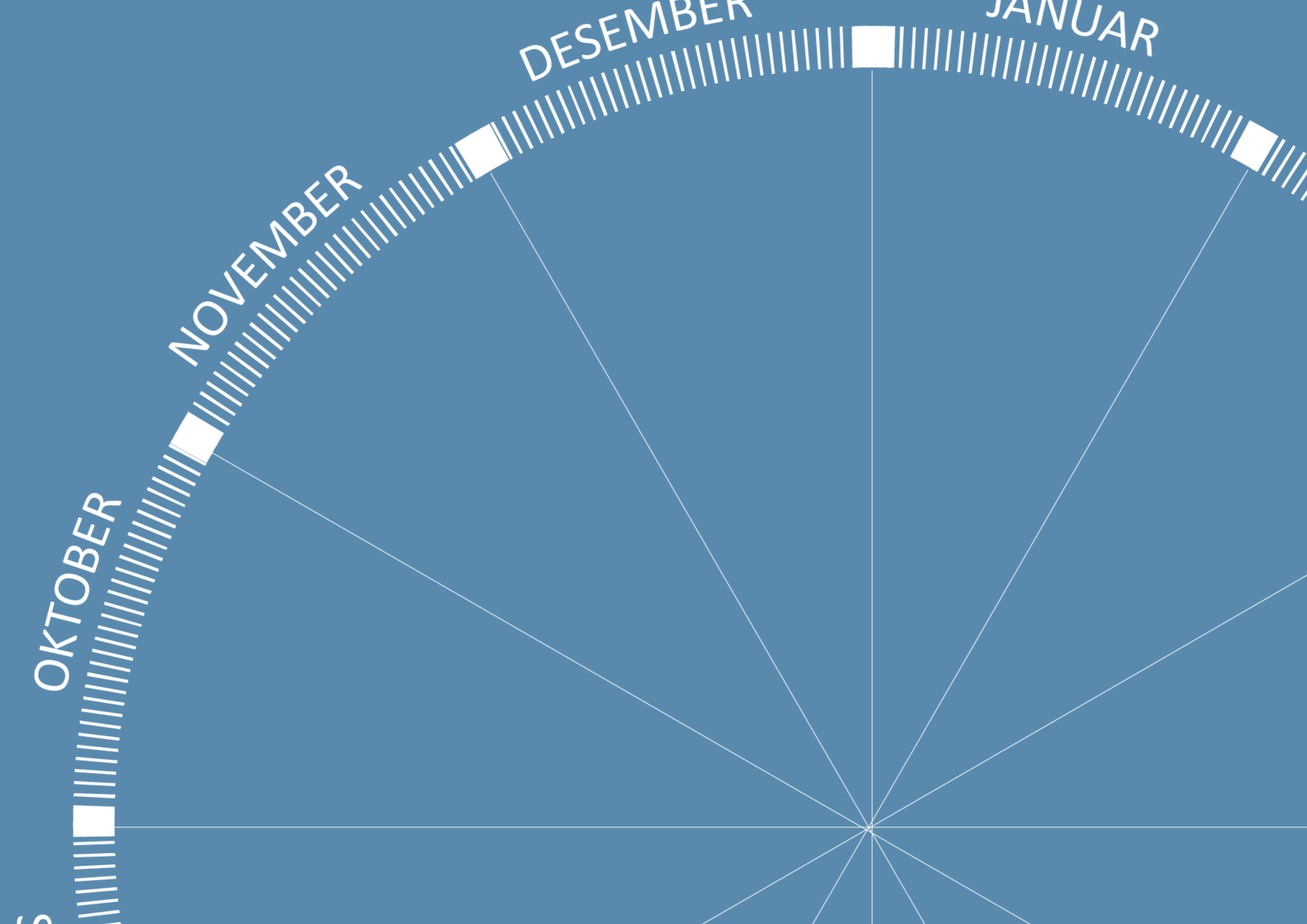
TRYGGHET

**TILTREKNINGS-
KREFTER**

- 3. Gjøre byen attraktiv for ulike aldersgrupper
- 4. Skape liv uavhengig av årstid

TILGJENGELIGHET

TILHØRIGHET





INTRODUKSJON

HVA MENER VI MED TILTREKNINGSKREFTER?

HVA MENER VI MED TILTREKNINGSKREFTER?

Tiltrekningskrefter tolker vi som en appellerende kraft som gjør at man velger å oppsøke et sted fremfor et annet. Disse kreftene vil si en draging, eller et formål; det må være et tilbud som er attraktivt for den som eventuelt reiser hit.

Tilbudet kan være i form av arbeidsplasser, handel, eller kultur. Fomålet trenger derimot ikke være noe man skal gjøre, men noe som appellerer mer generelt - et sted for fellesskap og liv.

To av kommunenes ønsker for Kirkenes kan tenkes plassert under kategorien *tiltrekningskrefter*:

4. Å gjøre byen mer attraktiv for flere aldersgrupper
5. Å skape liv uavhengig av årstid

Altså; liv i byen for alle gjennom hele året

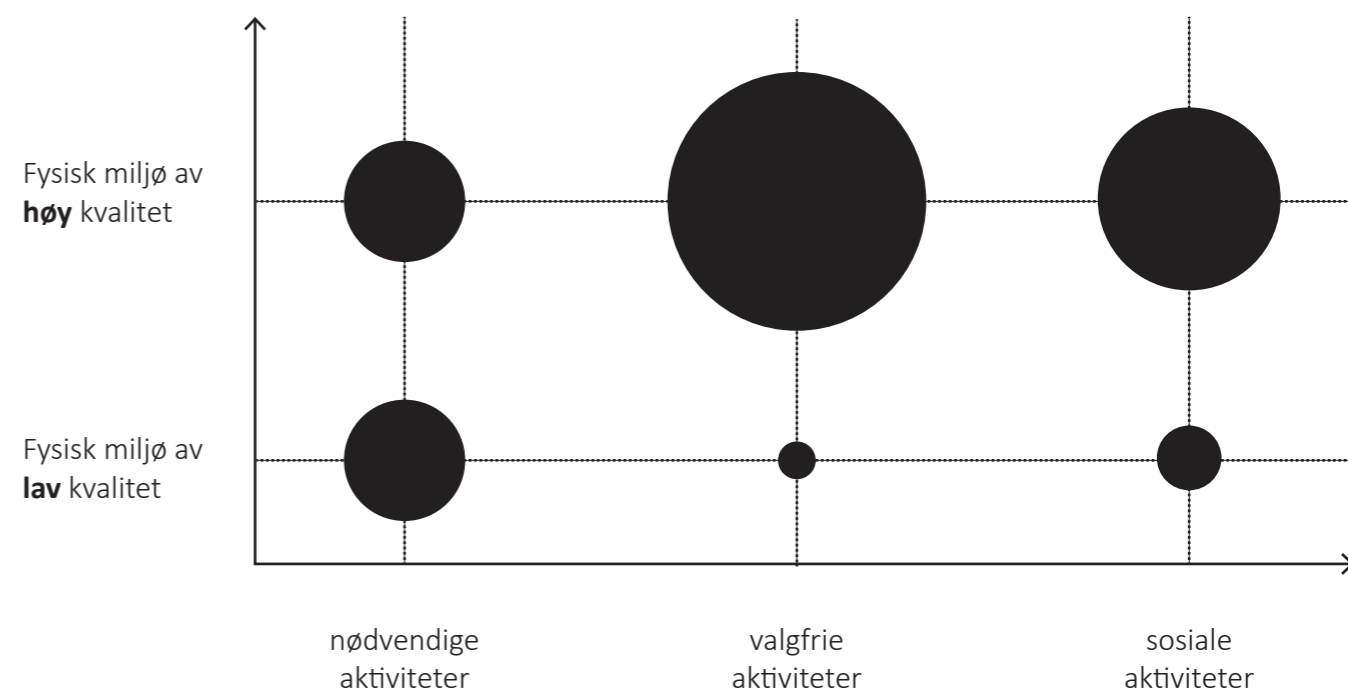
HVORDAN TOLKER VI OPPGAVENE TIL KOMMUNEN?

I *Livet mellom husene* (2010) deler Gehl aktiviteten i byrommene inn i nødvendige aktiviteter og valgfrie aktiviteter.

De nødvendige aktivitetene er aktiviteter med et mål som man mer eller mindre må utføre: dra på arbeid eller skole, vente på bussen, bringe varer osv. Disse aktivitetene foregår under alle forhold.

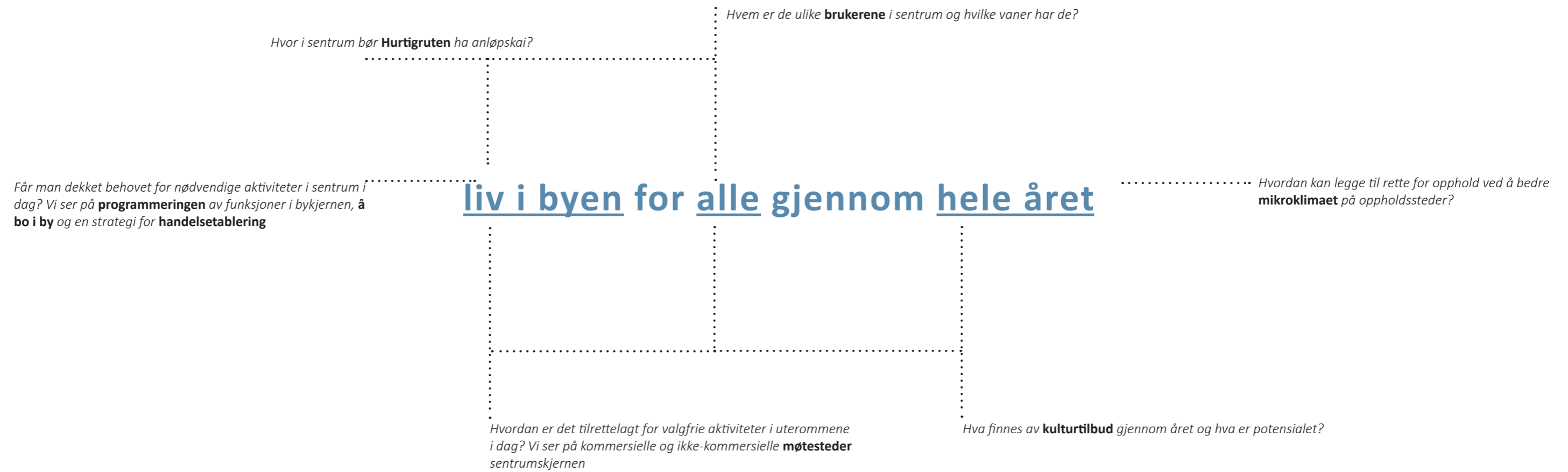
Med valgfrie aktiviteter mener Gehl rekreative aktiviteter som man har lyst til å gjøre: å spasere, stå eller sitte for å se på andre mennesker eller utsikten, nyte været eller å leke. Dette forutsetter at forholdene er lagt til rette for eksempel ved tilrettelegging med benker og kanter og at været er godt. (Gehl 2010, s. 30-32)

Når både de valgfrie aktivitetene og de nødvendige aktivitetene er lagt til rette for i byen øker mengden av de sosiale aktivitetene. Det er da naboer møter hverandre tilfeldig i gata, man blir publikum til en gatekonsert eller har en samtale med en fremmed. Dette kan man tenke på som det etterlengtede bylivet.



Figur 1: Figuren viser at når uteromskvaliteten økes, spesielt de valgfrie aktivitetene, øker også de sosiale aktivitetene. Figur basert på grafisk fremstilling i *Livet mellom husene*.

For å oppfylle kommunens ønsker må vi derfor legge forholdene til rette for at nødvendige aktiviteter kan foregå i sentrum, så vel som at det inviteres til opphold i uterommene. Vi velger derfor å se videre på:





ANALYSER PROGRAMMERING

HVA MENER VI MED PROGRAMMERING?

Programmering av funksjoner i bygningene er viktig for byens liv fordi det som foregår i bygningene er med på å påvirke hvor aktiv gaten er til forskjellige tider av døgnet.

Jane Jacobs påpekte nettopp dette i *The Death and Life of Great American Cities* (1965). Ved å blande funksjoner i bygningene og sørge for at bebyggelsen orienterer seg mot gata med åpne fasader og klare skiller mellom det private og offentlige, vil gata ha "flere øyne" som kan følge med. Dette forhindrer at gaten blir oppfattet som øde og utrygg (Jacobs 1965, s. 44-46).

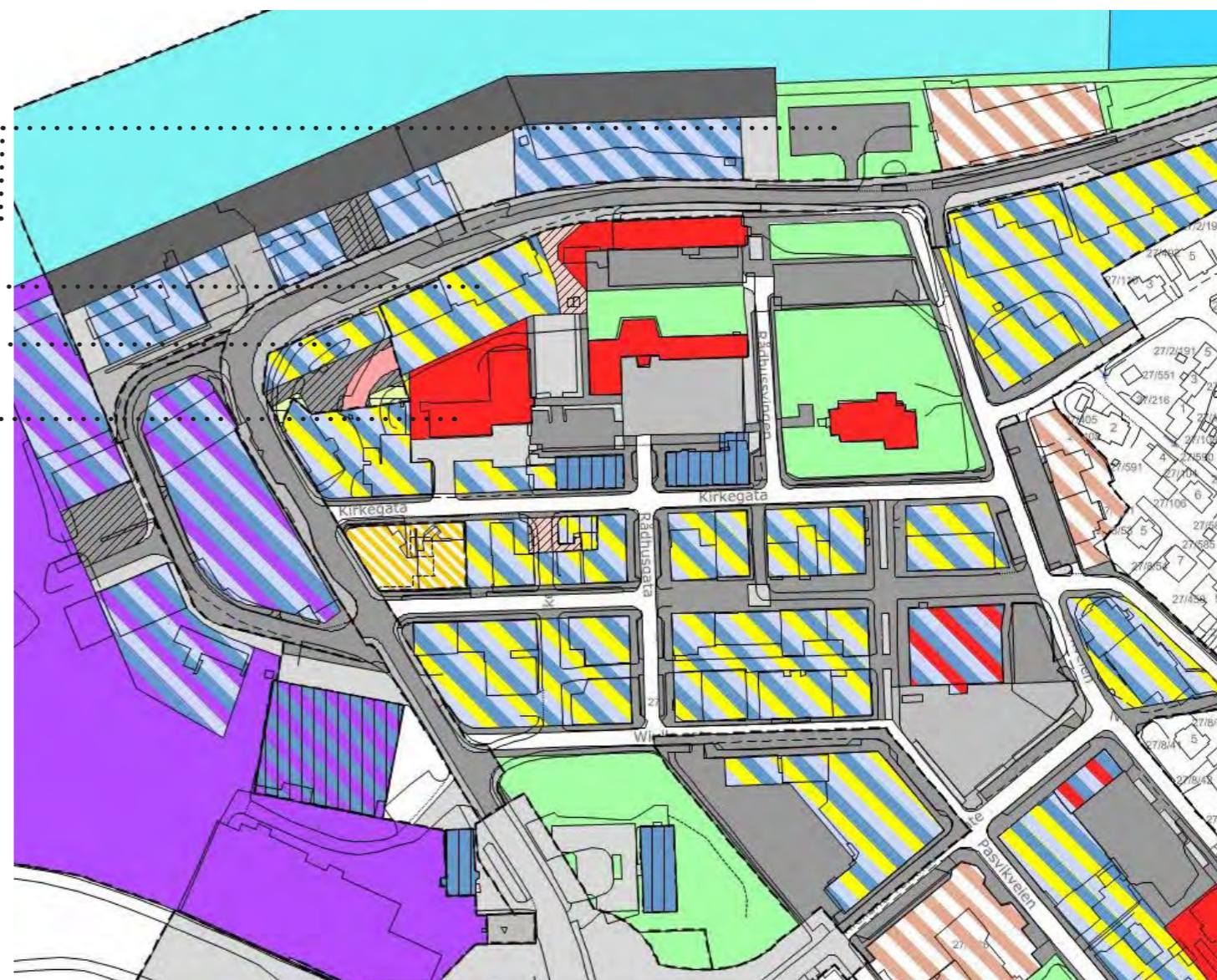
"Rett" miks av funksjoner vil også ha økonomiske fordeler for servicetjenester i området. I et homogent distrikt vil det meste være stengt store deler av døgnet. Ved å blande kontorer, tjenester og bolig vil de som jobber og bor i området benytte seg av de ulike tjenestene. Det har også vist seg at ved å sette bolig og arbeid sammen kan man produsere mer liv enn summen av det de to klarer å generere alene. Restauranter og andre tjenester får de som bor i områdene ut i gatene på kveldstid, men trekker også til seg folk fra andre områder som ønsker variasjon fra eget nabolag. Dette gir handelsstanden tilgang på flere og mer heterogene kunder som igjen øker livet og levedyktigheten til nye forretninger (Jacobs, 1965 s. 199-200)

REGULERINGSPLANEN

Reguleringsplanen for sentrum viser eksisterende og nye funksjoner i bygninger, samt grønnstruktur. Det er regulert til blandet formål store deler av sentrum. Det skal blant annet bygges langs E6 ved fjorden.

- En av de beste tomtene ned mot sjøen skal fortsette som parkering
- Bolig holder seg på innsiden av E6
- Nytt bebyggelses-område med blandet funksjon
- Utvidelse av "brannstasjonen" med offentlige tjenester

	Bolig
	Kontor
	Offentlig
	Tjeneste/forretning
	Industri
	Hotell



Figur 2: Dagens reguleringsplan av Kirkenes sentrum

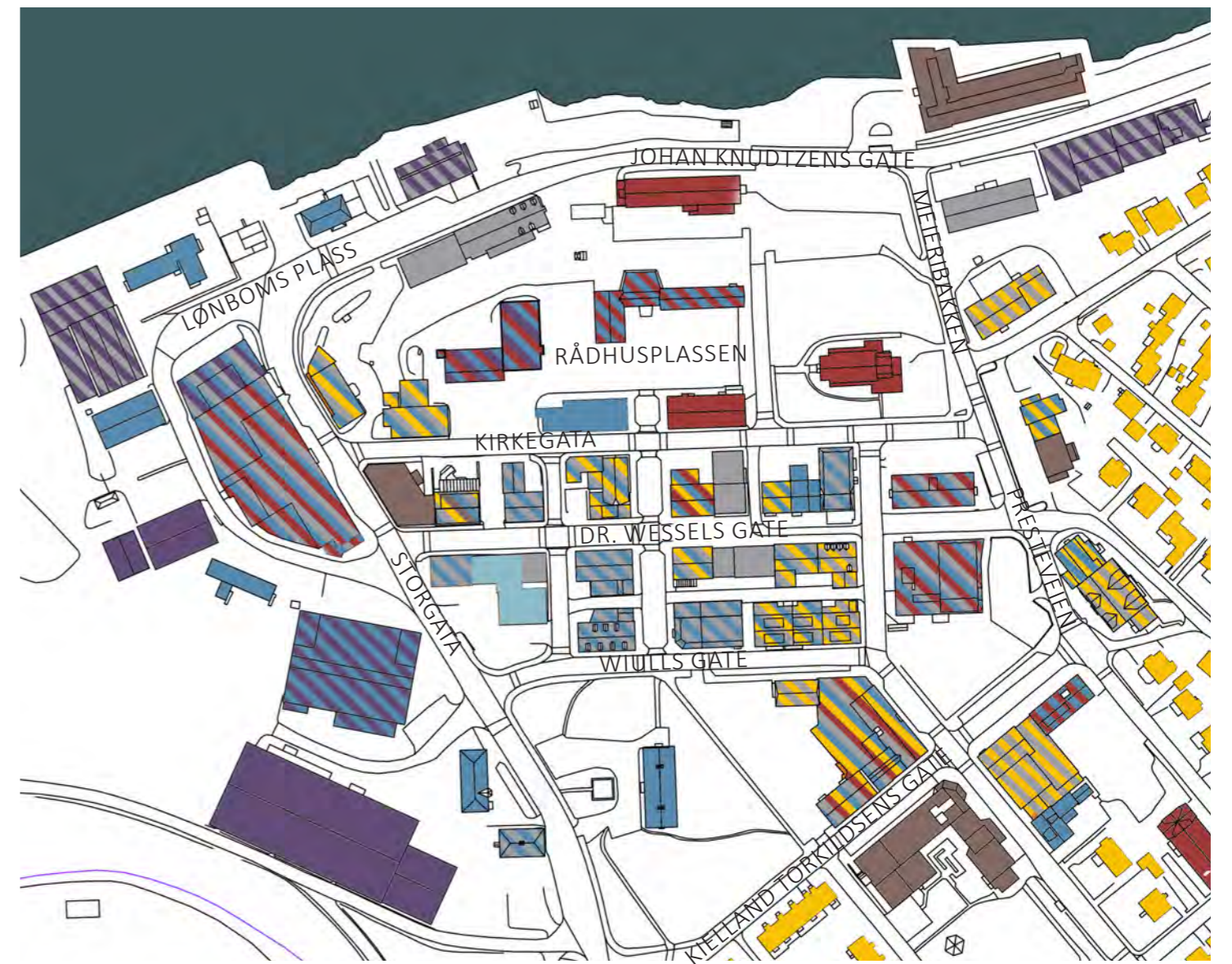
FAKTISKE FUNKSJONER I BYGG

Kartet viser de faktiske funksjonene i dagens bebyggelse. Det er blant annet ikke like mye boliger i bygningene som det er regulert til. Langs Dr. Wessels gate ser det ut til å være mest variasjon mellom funksjonene.

På neste side er det sett på de ulike sentrumsgatene, og antall "øyne på gaten" til enhver tid. Da ser vi godt at Dr. Wessels gate er den gata med mest aktivitet og best blanding av funksjoner.

De tre punktene under ser vi på som mest kritiske når det kommer til programmeringen i sentrum av Kirkenes:

1. Det er liten tetthet av boliger i sentrumskjernen, kanskje bortsett fra i Dr. Wessels gate.
2. Flere steder, blant annet langs E6 og Presteveien, "flyter" bygningene vekk fra veien. En oppstramning av gatene ved hjelp av bygninger vil gi en skala som oppfordrer til lav fart på trafikk og dermed gjør byen mer gåvennlig. Dette vil også bedre arealutnyttelsen og gi plass til blant annet flere boliger.
3. Langs fjorden er det helt "dødt" om natten. Kommunen har regulert til en fortsettelse av blanding av kontor og forretninger. Det er viktig å bestemme hva slags kontorer og forretninger som skal få være på disse stedene. Utformingen og plasseringen av bygningene (sikt, størrelse...) vil avgjøre om området oppfattes som lagerområde eller som en del av bykjernen.



Faktisk bygningsbruk i dag





Hva skjer hvor og til hvilken tid?

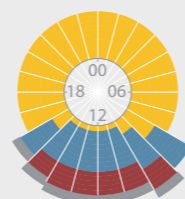
Rosene på høyre side viser "øyne på gaten" til enhver tid. Fargene refererer til de ulike funksjonene i gata og tykkelsen angir mengden av den gitte funksjonen. Rosen leses som en klokke hvor man ser hvor "aktiv" gaten er til alle døgnets tider.

Vi ser at flere av gatene er aktive på dagtid, men grunnet begrensede åpningstider og lav boligandel blir gata øde om natten.

RÅDHUSPLASSEN

På Rådhusplassen er det i dag parkering.

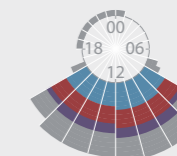
I enden av plassen er det et bygg med blandet funksjon som har noen leiligheter, men vi ser at dette er en del av sentrumskjernen som "dør" på kveldstid.



Figur 3

E6 - LØNBOMS Plass OG JOHAN KNUDTZENS GATE

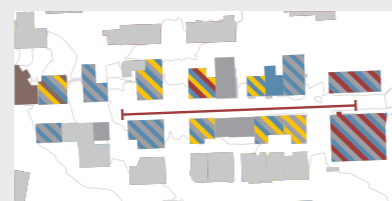
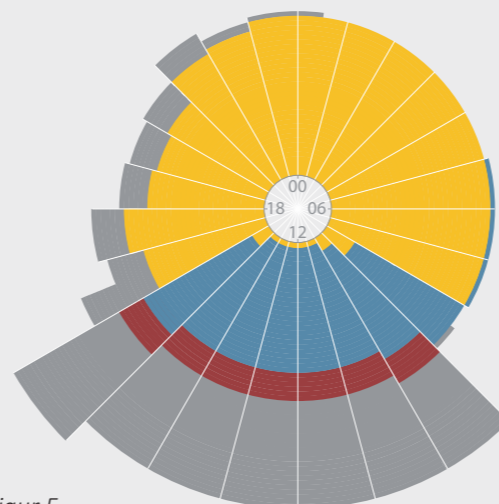
Langs E6 ved fjorden kan man oppleve området som svært øde på natten da det ikke er noen boliger her. Det eneste livet langs gata på kvelden er Havna Pub. Langs veien er det spredte brakker og bygninger med kontorer og forretninger. Forretningene er blant annet utsalg av maleutstyr og et møbelutsalg.



Figur 4

DR. WESSELS GATE

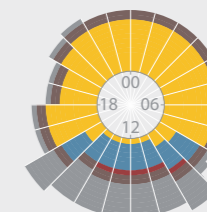
Kanskje den mest "fungerende" gata da det er mange som bor her, og gata har flere restauranter som holder åpent på kvelden.



Figur 5

MEIERIBAKKEN - PRESTEVEIEN

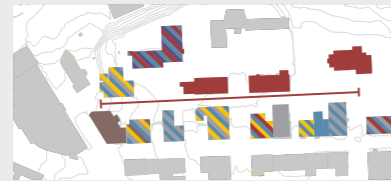
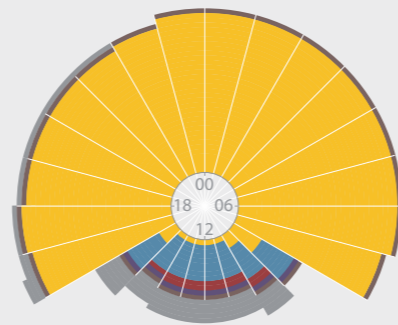
Fra fjorden opp Meieribakken til Presteveien er det en relativt god miks av boliger, forretninger, kontorer og overnattingssteder, men dårlig arealutnyttelse gir for liten tetthet til at gata oppleves som livlig. Bygningene forholder seg ikke til gata.



Figur 6

KIRKEGATA

Kirkegata har også et stort antall boliger (utsikt fra boliger med adresse i Dr. Wessels gate). Det er også relativt god blanding mellom kontorer, offentlige institusjoner og forretninger. Likevel bærer gaten preg av å være baksiden av både Dr. Wessels gate og Rådhusplassen og har dermed få aktive fasader.

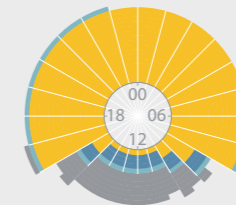


Figur 7

WIULLS GATE

I Wiulls gate er det færre boliger i bygningene enn det er i Dr. Wessels gate og Kirkegata. Gata flyter også litt ut i parken og parkeringen i sør.

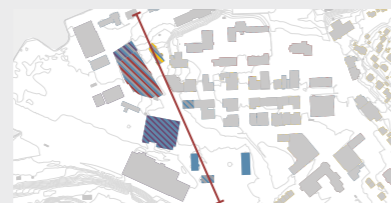
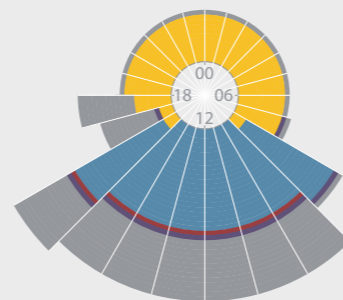
Med unntak av bensinstasjonen holder ingen forretninger i gata åpent på kvelden.



Figur 8

E6 - STORGATA

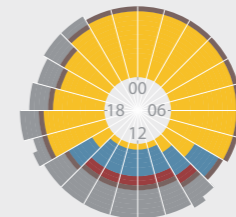
I følge "klokka" er Storgata en svært aktiv gate på dagtid, men de aller fleste forretningene er inne på Amfi kjøpesenter, og generer derfor ikke liv på gatenivå. Ettersom kun en bygning inneholder boliger er det få øyne på gata på kveldstid, med unntak av Rallarn Pub som holder døgnåpent.



Figur 9

KIELLAND TORKILDSENS GATE

I Kielland Torkildsens gate finner vi både boliger, hotell, kontorer, forretninger og kulturtilbud (kino, bowling og ungdomsklubb). Dette gjør at gata fremstår som aktiv gjennom hele døgnet. På kartet under ser man derimot at bolig og tjenester ligger i hver sin ende av gata.

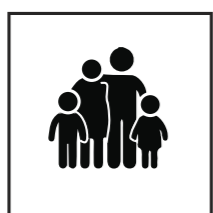


Figur 10



ANALYSER BRUKERE

FAMILIEN



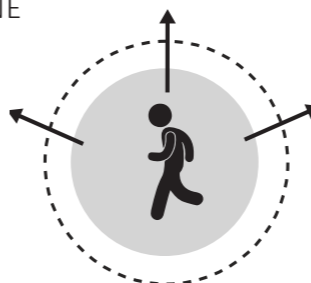
Familiens aktivitet holder seg for det meste innenfor husets fire vegger sammenliknet med de andre brukergruppene. Familien tar for seg både barn og voksne som en enhet. Vi har valgt å ikke ha barn som en egen brukergruppe da mye av aktivitetene som barn gjør blir fulgt av voksne. Det er også viktig å se på familien som en enhet da de gjør mye sammen. Aktivitetene på kveldstid er ofte organisert.

PENJONISTEN



Pensjonisten bruker mye tid i hjemmet, men søker ut mot sentrum for å oppleve spenning i hverdagen. Pensjonistene kan både være enslige eller i par. De har fri store deler av dagen og trenger nærhet til mange av aktivitetene og de hverdagslige gjøremålene.

UNGE/VOKSNE

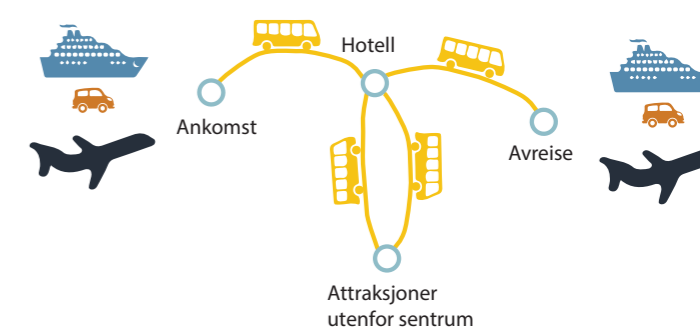
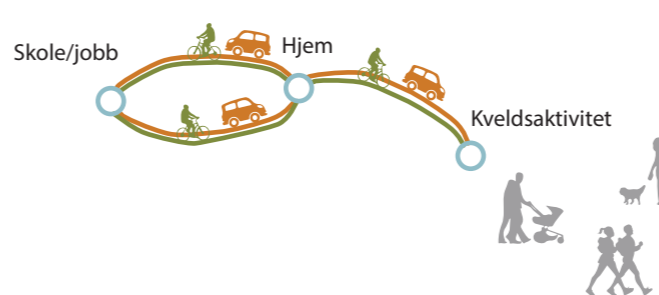
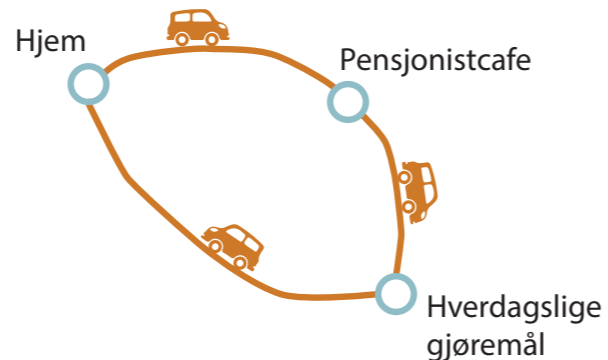
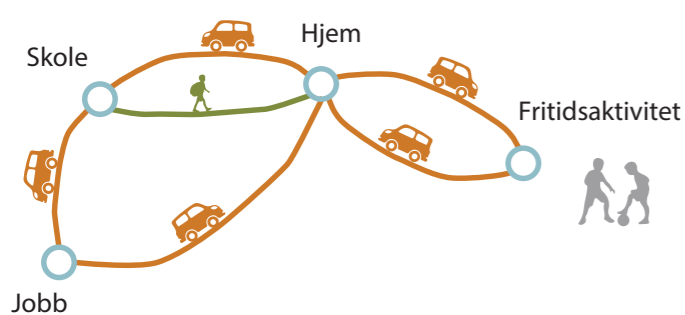


De unge/voksne er for det meste aktive og friske og søker ut for skole eller jobb på dagen og kulturtilbud på kvelden. Denne brukergruppa kan både være par og enslige i alderen 16-67. Denne gruppen trenger mer stimuli av kulturelle tilbud og muligheter for sosialisering i nærheten til hjemmet.

TURISTEN



Turisten kommer utenfra, men ønsker å oppleve spenning innenfor sentrum. I dag er det flere utføringar knyttet til turistene i Kirkenes. Blant annet legger Hurtigruta til utenfor sentrumskjernen og det er behov for å benytte bil for å nå mange av turistattraksjonene. Dette fører til at brukergruppene ikke oppholder seg så mye i sentrum. Dette er en gruppe som kan være viktig for bylivet, men også en brukergruppe som krever stimuli kort tid etter ankomst for at de skal bli interessert i å oppholde seg i sentrum.



ANALYSER



MØTESTEDER

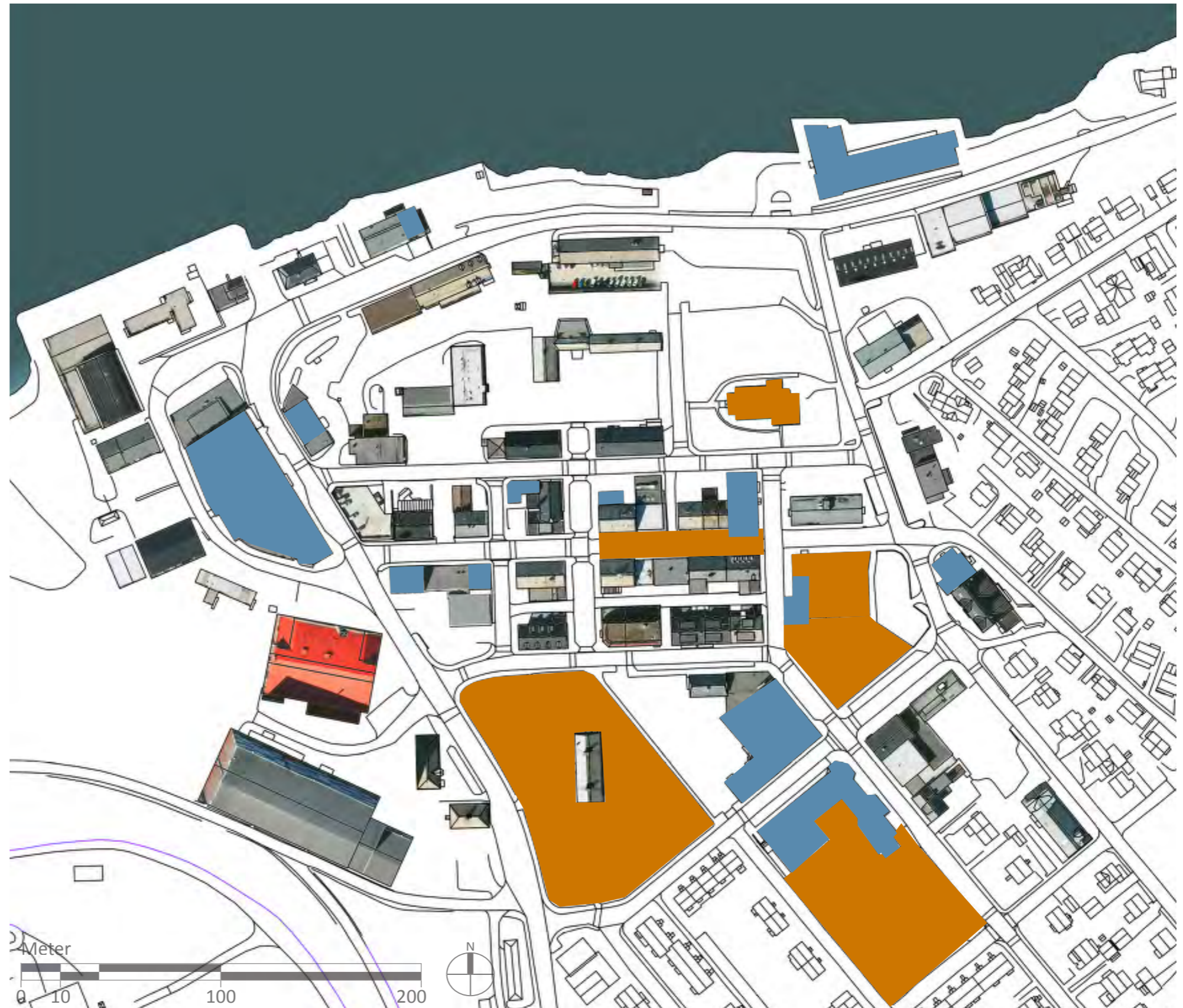
KOMMERSIELLE OG IKKE-KOMMERSIELLE MØTESTEDER

I dag foregår en stor andel av hverdagslivet i privateide soner (eneboliger, private hager, privat biltransport og i lukkede kontorer). Dette resulterer i at en stor andel av hverdagslivet er planlagt og lite varierende. Byrommet, derimot, byr på det motsatte med sin uforutsigbare karakter for møter og hendelser. Her kan du møte både kjente og fremmede. Dagens fortettningsnorm resulterer i mer arealeffektive boliger, og derfor øker kravet og behovet for gode møteplasser utenfor hjemmet.

Kommersielle arenaer begrenser adgang og utfoldelsesmuligheter for alle grupper i samfunnet. Byrommet, som ikke-kommersiell møteplass, gjør at alle grupper i samfunnet kan møtes ansikt til ansikt uansett alder, inntekt, status, religion eller etnisk bakgrunn. Dette øker opplevelsen av trygghet og fortrolighet mellom innbyggerene (Gehl 2010, s. 37-39).

I Kirkenes møtes befolkningen både på kommersielle og ikke-kommersielle møteplasser. På de neste to sidene illustreres de viktigste møteplassene i sentrum i dag. Torget er i dag det mest fungerende ikke-kommersielle møtestedet fordi parkene ikke er godt nok tilrettelagt for møter. Gågata baserer seg i stor grad på kommersiell virksomhet. For å øke attraktiviteten til de ikke-kommersielle møteplassene bør det tilrettelegges bedre og inviteres til mer aktivitet i gatene og parkene i forhold til slik det er i dag.

 *Kommersielle møtesteder*
 *Ikke-kommersielle møtesteder*





Figur 11

Møteplass

GÅGATA

Gågata er i seg selv ikke-kommersiell, men den baserer seg på at folk handler i butikker og restauranter i gaten rundt. Åpningstidene varierer for butikkene og restaurantene, men østlige del av gata er mest livlig om kvelden. Det finnes noen benker å sitte på langs selve gågata, men det er ikke lagt til rette for annen aktivitet for de som ikke ønsker å kjøpe noe. I dag er det ingen spesielle tilbud som appellerer til turistene så de regnes derfor ikke som hovedbrukere av gågata.

Grad av kommersialisme



Brukstid

9-23

Hovedbrukere



Figur 12

Møteplass

KIRKA

Kirka er et ikke-kommersielt møtested, men brukes for spesielle anledninger eller av spesielt interesserte.

Grad av kommersialisme



Brukstid

24t (kontor 9-14)

Hovedbrukere



Figur 13

Møteplass

HOTELL OG RESTAURANTER

Turisten er hovedbruker av hotellene i sentrum, men også familier og unge bruker blant annet restauranten i Thon som møtested. Andre restauranter som er spredt rundt om i sentrum har samme funksjon. Alle baserer seg helt på kommersialisme.

Grad av kommersialisme



Brukstid

8-24

Hovedbrukere





Google street view

AMFI

Amfi fungerer godt som møtested innenfor åpningstiden, og er appellerende som møtested i dårlig vær. Det baserer seg derimot fullstendig på kommersielle tjenester. Ved å utforme inngangspartiet og E6 samt ved å programmere området utenfor annerledes kan fasaden virke mindre avvisende, E6 bli en mindre fysisk barriere og brukerne av kjøpesenteret kan bli fristet til å benytte seg av flere tilbud i byen.

Grad av kommersialisme



Brukstid

9-19

Hovedbrukere



Google street view

Møteplass

SENTRUMSPARKENE

Ved sentrumsparkene menes Kirkegården, Behrens plass og Hotellparken. Parkene er ikke-kommersielle og kan brukes av store deler av befolkningen. I Hotellparken er det flere benker å sitte på samt en liten paviljong. De andre to parkene mangler dette, noe som kan være årsaken til hvorfor de blir lite brukt.

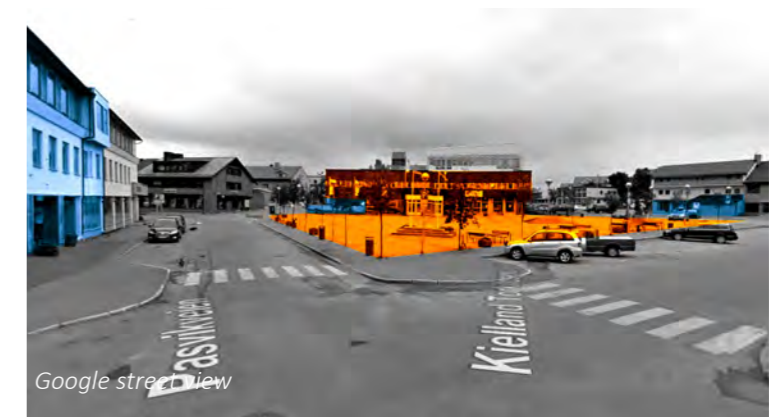
Grad av kommersialisme



Brukstid

8-23

Hovedbrukere



Google street view

Møteplass

TORGET

Torget er i seg selv ikke-kommersielt, og det er en blanding av kommersielle og ikke-kommersielle tilbud i bygningene som omkranser torget. Blant kommersielle møtesteder er kino, bowling, ungdomsklubb, kafe med uteservering og Pensjonisten. Samfunnshuset ligger i direkte kontakt med torget og her kan man blant annet benytte biblioteket. På selve torget er det flere steder å sitte på benker og kanter og det er også to statuer og blomsterkasser. På torget samles befolkningen til ulike arrangementer og det holdes "russermarked" annenhver torsdag.

Grad av kommersialisme



Brukstid

7-22

Hovedbrukere





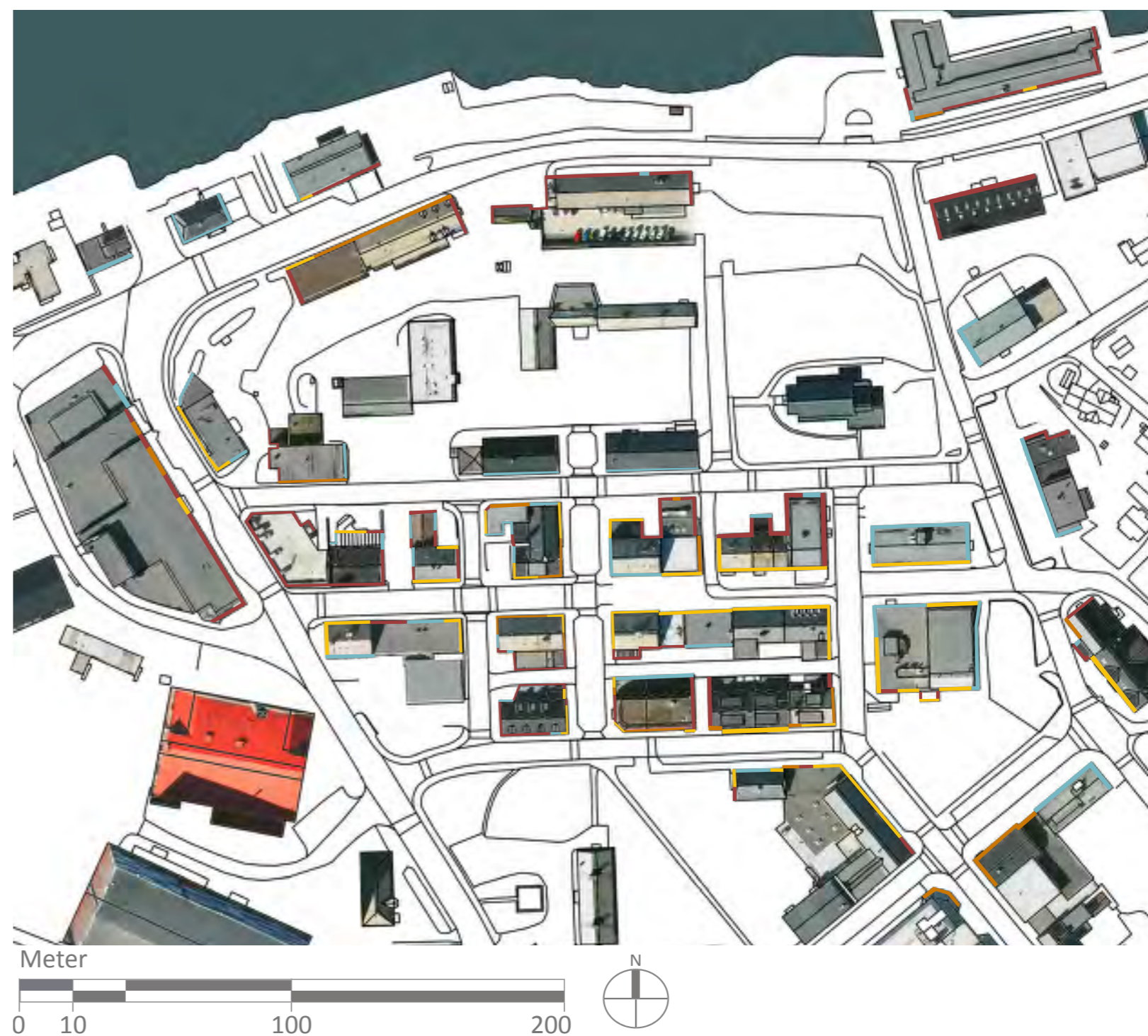
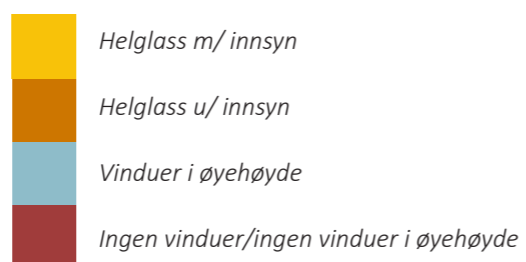
ANALYSER

HANDEL

HANDEL SOM BYLIVSGENERATOR

Fra oppgave 1 i dette kurset ble det gjort en analyse på opplevd aktive fasader i Kirkenes sentrum der det ble brukt en forenkling av Gehl sin metode for aktive fasader. Det benyttes en tretrinnskala for å se på bruk og vurdere byens fasader i første etasje. Siden analysen så på opplevelsen av fasaden hadde parkerte biler og parkeringsplasser noe å si for om fasaden opplevdes aktiv eller stengt. Fordi vi ønsker å jobbe mer med hvordan sentrum kan gjøres mer tiltrekkende var vi interessert i å lage en mer detaljert analyse for å finne ut hvordan fasadene vender seg ut mot gatene i dag. Om man har mulighet for innsyn har man mulighet til å se hva som skjer og få en kjapp oversikt. Det vil føles mer trygt for de som beveger seg i gata om det er noen som oppdager om det skulle skje noe ubehagelig.

Vi har delt fasadene inn i fire ulike kategorier. Helglass med innsyn er typisk for butikkfasader i handlegater. Dette er noe vi gjerne vil ha mer av i områder der det er mye handel og vi ønsker mer aktivitet. Den andre kategorien er helglass uten innsyn. denne kategorien benyttes mye i kontorlokaler der man ønsker at folk skal komme inn, men hvor det også er viktig at man ikke har fullt innsyn. Et eksempel kan være bankvirksomhet. Slike virksomheter har ofte frosted glassflate eller har persienner og gardiner som hindrer innsyn. Den nest siste kategorien tar for seg vinduer i øyehøyde noe som ofte er knyttet til kontorvirksomhet eller boliger. Siste kategori er fasader uten vinduer eller fasader hvor det ikke er noen vinduer i øyehøyde.





Analysen viser at gågata hovedsaklig har fasader av helglass med innsyn, og at AMFI og byggene i nedre del av sentrum er preget av få inviterende fasader.

HVA KAN HANDLEGATENE TILBY SOM IKKE KJØPESENTERNE HAR?

- Mulighet for å nyte fint vær
- Sitte ute på cafe
- Mulighet til å bruke området hele døgnet
- Flerfunksjonelle lokaler
- Mer kultur- og utelivsbaserte bedrifter

I det videre arbeidet er det viktig å programmere gode møteplasser og områder som er inviterende. Vi har derfor utarbeidet en handelstrategi for hvordan handelsgatene skal programmeres. Strategien sier noe om hva som kan gjøres for at det kan bli flere aktiviteter til flere tider av døgnet, hvordan man kan gjøre gater til et oppholdsareal og møtested og hvordan butikkene i sentrum burde forholde seg til kjøpesenterne. Disse gatene er områder som både er kommersielle og ikke-kommersielle. Derfor er de også viktige arenaer for spontane møter og aktiviteter gjennom hele døgnet.

HANDELSSTRATEGI:

1. Like åpningstider

2. Mulighet for å ha lengre åpningstider for å øke bruken på kveldstid. Om det ikke er mulig hver dag kan man velge ut noen dager hvor butikkene holder åpent lenger.

3. Organisere arrangementer knyttet til butikkene. Eksempler på dette kan være bokbad i bokhandelen, foredrag med idrettsutøvere eller om jakt og fiske i sportsforretninger eller intimkonsert på cafeer eller restauranter.

4. Ha flerfunksjonelle lokaler som kan brukes av lag og foreninger som møteplasser utenom åpningstid.

5. Trekke butikker og cafeer ut i gata

6. Om man skal ha butikk eller kontorlokale i viktige handlegater må det være krav om helglass med en viss innsynsmulighet.

7. Et mer nisje-preget tilbud enn på sentrene. Med nisje- preg mener vi små og lokale butikker fremfor kjedebutikker.

8. Tilrettelegge for ikke-kommersielt opphold i handelsgatene. Dette kan gjøres ved å plassere ut benker, lekestativ eller midlertidige installasjoner.



ANALYSER

Å BO I BYEN

HVORFOR BO I BYEN?

En tett by med korte avstander mellom destinasjoner skaper en lavere terskel for å gå og sykle til ærender. En tettere by er derfor miljøvennlig og kan bidra til bedre fysisk helse blant befolkningen. I tillegg gjør økt tetthet og en god blanding av funksjoner at gatene føles tryggere og livligere (Berge et al. 2012, s. 45-51).

Sør-Varanger kommune sier i sin visjon at de ønsker en økning på 2000 innbyggere innen utgangen av 2025 (Sør-Varanger kommune 2014, s. 9). Kan denne veksten skje i Kirkenes sentrum?

I Kirkenes, som mange andre steder, viser prognosene at befolkningen vil bestå av en stor andel eldre de neste årene. I 2014 bestod 13 % av befolkningen av eldre over 67 år. Statistisk Sentralbyrå framskriver at denne andelen vil øke til 18,1 % i 2030 (Kommuneprofilen, 2016a). Fordi de fleste eldre enten bor i par eller alene er det i utgangspunktet mulighet for at mange av disse kan bo tett i byen. I følge rapporten Fremtidige boligbehov bor de fleste, på vei til pensjonsalder, i dag i enebolig. Det som skal til for at de vil flytte i leilighet er at denne leiligheten vil kunne tilby mange av de samme kvalitetene som eneboligen har. Det vil si flere soverom, balkong og parkering (Ruud et al. 2013). Det må da enten bygges slike boliger, eller så må den eldre befolkningen få en holdsningsendring med tanke på å bo i by.

I tillegg til å planlegge for at eldre skal kunne bo i by vil andre enslige, par og opptil middels store familier ha potensial til å flytte til byen om det er lagt til rette for det. Det vil si leiligheter av ulik størrelse, men også til ulik pris. I dag er kvadratmeterprisene for enebolig

i Sør-Varanger lave i forhold til resten av landet (Statistisk sentralbyrå 2015b), og mange velger da å bo utenfor sentrum. Det er derfor viktig at sentrum kan tilby billige alternativer. I praksis vil dette si å gjenbruke flere av de gamle bygningene uten å endre stort mer enn fasadene.

KAN BOLIGBEHOVET DEKKES I SENTRUM?

Med utgangspunkt i tabeller for aldersfremskrivning 2020-2040 (Kommuneprofilen 2016a), sivilstand (Kommuneprofilen 2016b) og husholdninger med barn (Kommuneprofilen 2016c) fra Statistisk sentralbyrå har vi laget et overslag på antall og type bolig det vil være behov for innen 2025 om vi skal nå kommunens visjon om 12 000 innbyggere innen 2025.

Det trengs 1777 nye innbyggere innen 2025. Etter å ha sett på liknende leiligheter i området har vi også laget en anbefaling på størrelsen. Det er verdt å merke seg at det skiller mellom to-roms leiligheter for unge og eldre fordi eldre som nevnt ønsker kvaliteter som minner om å bo i enebolig og derfor er villige til å betale for bedre plass. Vi har gått ut ifra 2-roms på 45 m² (for unge) og 60 m² (for eldre) slik at en slik overgang er mer sannsynlig.

Vi har også antatt at de husholdningene som krever fire eller flere soverom vil bosette seg i enebolig og at dette vil resultere i et større behov for leiligheter for eldre i byen. Derfor erstattes tallene for fem- og seksroms med flere toroms for eldre. Antatt boligbehov i sentrum vises i figurene til høyre på denne siden. Vi ser av kartet på neste side at mange områder i sentrum i dag er uprogramerte og dermed har potensial til å bli fortettet.

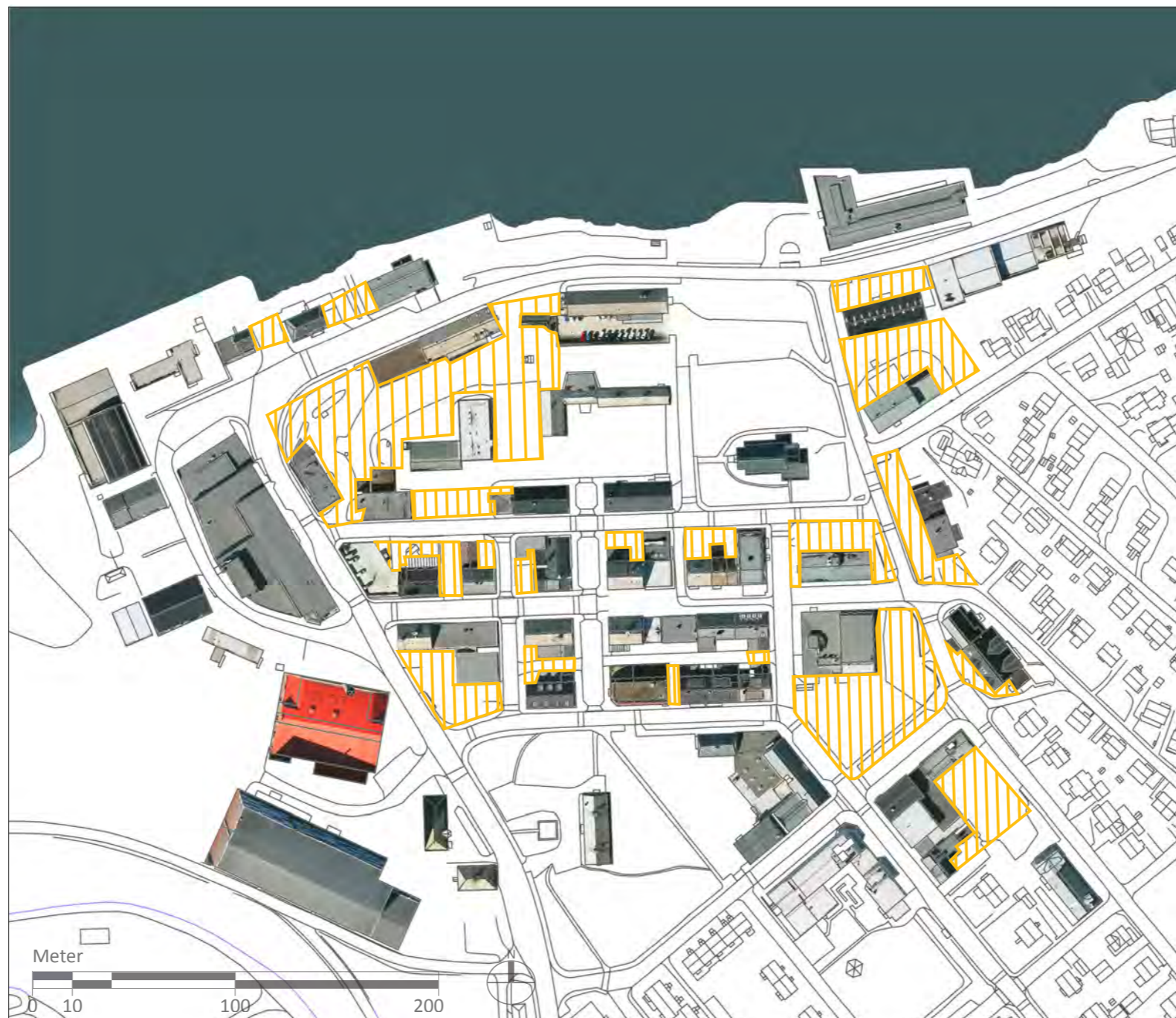


Figurene viser grovt beregnet boligfordelingsbehovet til Sør-Varanger for en vekst på 2000 innbyggere frem mot 2025

Boligfordelingsbehovet krever et areal på 47 330 m². Bygger man i høyden blir grunnflaten betydelig mindre.

For dekke fremtidig boligbehov trengs det følgende grunnflate angitt i etasjehøyder:

- 1 etg. totalt 47 300 m² i grunnflate.
- 2 etg. totalt 23 700 m² i grunnflate.
- 3 etg. totalt 15 800 m² i grunnflate.
- 4 etg. totalt 11 850 m² i grunnflate.
- 5 etg. totalt 9 500 m² i grunnflate.
- 6 etg. totalt 7 900 m² i grunnflate.



Infillområder i byen: De gule områdene viser steder hvor det kan foretas bygging for å stramme opp gatene. Torget er tatt med fordi vi kan vurdere å flytte det. Områdene tilsvarer omtrent 23 500 m². Det vil si at vi dersom all utbygging eller infill på disse arealene bygges til boligformål og konstrueres som minst to etasjer kan boligbehovet som Kirkenes kommune ønsker i teorien dekkes i sentrum. I praksis, derimot, er ikke alle disse områdene egnede til boliger, og dersom man ønsker et aktivt og livlig sentrum må første etasje inneholde forretninger, kontorer eller andre formål som genererer liv. Samtidig dekker ikke denne studien områder som KIMEK-kaia eller sykehusomta - viktige og sentrumsnære arealer som har potensial til å rendyrkes som boligområder.



ANALYSER

STEDSIDENTITET OG KULTUR

Å ha et frodig og variert kulturtilbud i byen er et viktig element for å tiltrekke seg mennesker og dermed styrke bylivet. Å delta, enten som arrangør eller tilskuer, gir en tilknytning til samfunnet og er med på å definere den kollektive identiteten.

Etter intervjuer i gatene under befaringer i august og januar kom det frem at det mange likte med Kirkenes er nettopp menneskene: at mange kjenner mange og at de samtidig er åpne for nye mennesker i byen.

Sør-Varanger har allerede flere årlige arrangementer i form av markeder og festivaler som er arrangert i Kirkenes. Likevel ser vi av kalenderen at det er store opphold mellom det som skjer på vinteren og høsten, med unntak av det månedlige "russermarkedet."

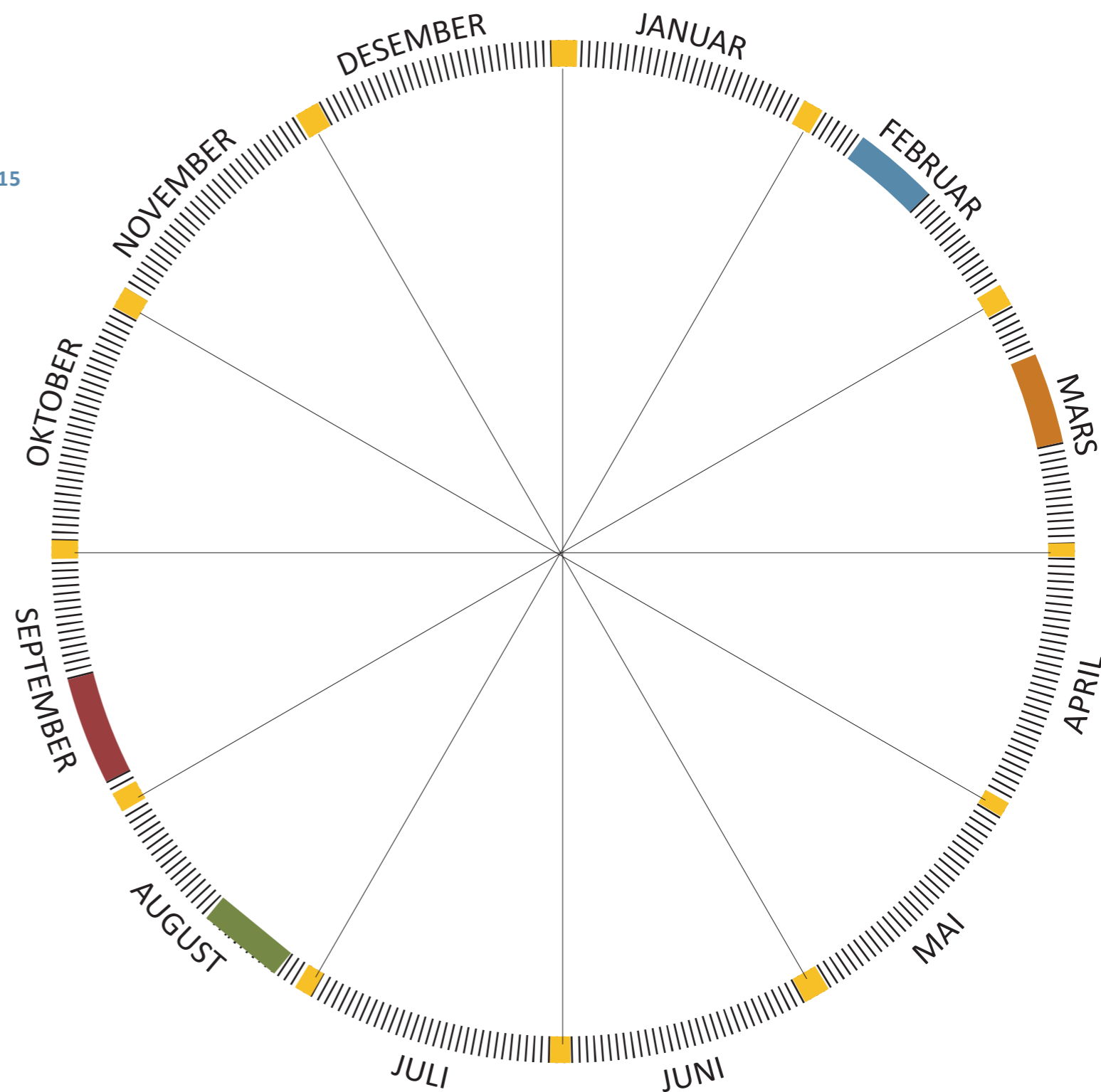
Å øke hyppigheten og spekteret av kulturarrangementer slik at det er noe for alle brukergrupper, både ute og inne, vil styrke den kollektive identiteten og følelsen av tilhørighet i Kirkenes. Eksempler knyttet til kultur som er kommet frem i intervjuene er blant annet basar, friluftslivsaktiviteter, konserthus og moské.



KIRKENESDAGENE
3.-7. AUGUST 2016

Konserter, aktiviteter, torgboder,
kulturelle foredrag, mat.

" Vi trives her" - Damer på torget, august 2015





Figur 16

BARENTS SPEKTAKEL
10.-14. FEBRUAR 2016

Alt foregår i sentrum og på barneskolene.



Figur 15

GRENSELØSFESTIVALEN
2.-3. SEPTEMBER 2016

Musikkfestival. Foregår i Barentshallene,
Hesseng.



Figur 17

RUSSEMARKEDET
SISTE TORSDAG I MND

Russermarked
Russere har torgboder på torget hvor det
selges russervarer.



Figur 18

FINNMARKSLØPET
5.-12. MARS 2016

Løpet snur på torget i Kirkenes.



ANALYSER HURTIGRUTEN

KVALITETER OG MULIGHETER VED HURTIGRUTEN.

Hurtigruten har i dag anløp i Nor Lines Kirkenes AS sin havn rett nord for Prestebukta, en drøy kilometer i luftlinje fra sentrum. Som en viktig transportåre for både gods og persontrafikk har Hurtigruta mange muligheter og kvaliteter knyttet til seg. Det er imidlertid en utfordring at anløpskaia er lokalisert i utkanten av boligområder og lang fra det vi definerer som sentrum. Det er derfor nærliggende å se på om det er forsvarlig å flytte anløpet for Hurtigruten til en mer sentrumsnær plassering. Vi har vlagt å fokusere på tre hovedkategorier vi mener bør legge grunnlaget for argumentasjonen omkring en potensiell skifte i anløpskai. 1) Den gående brukeren, 2) Bil- og varetransportbasert bruk, og 3) Huritgrutens anløpstid.





DEN GÅENDE BRUKEREN

Det har de siste tiårene blitt mer populært å benytte Hurtigruta som cruiseformål og til persontrafikk enn tidligere og det er primært "turisme-trafikken i forbindelse med anløp av Hurtigruten som kan ha stor betydning for sentrumslivet i Kirkenes. Derfor refererer "den gående brukeren" primært til turistene som reiser med Hurtigruten, men ansatte på skip som ligger til kai er også en viktig brukergruppe.

Ved å tilrettelegge for et mer sentrumsnært anløpsområde vil den gående brukeren få flere valgmuligheter og oppleve seg mer velkommen i Kirkenes by.

Bør anløpskai for Hurtigruten flyttes nærmere sentrum?



BIL- OG VARETRANSPORTBASERT BRUK

Ved opprettelsen av ekspressruten i 1892 hadde selskapet et fokus på godstransport og spesielt postforsendelse - en funksjon som fortsatt er svært viktig i dag.

I Kirkenes er det primært mat- og dagligvarer samt postforsendelser som skal lastes av. Disse varene bør, med fordel lastes av i nærheten av destinasjonspunkt. Samtidig kan det diskuteres om en sentrumsnær plassering er utløsende faktor for at en slik last skal være mest produktiv. Det er nærliggende å si at plassbehovene er mest førende for denne effektiviteten, men at en sentrumsnær plassering kan være et pluss.

Bør anløpskai for Hurtigruten flyttes nærmere sentrum?



HURTIGRUTAS ANLØPSTID

Hurtigruten har en relativt kort anløpstid i Kirkenes havn i dag. Med ankomst 09:00 og avgang 12:30 ligger skipet til kai totalt 3,5 timer.

Dette setter restriksjoner for spesielt turismeindustrien da man med dagens plassering gjør seg svært avhengig av bussbruk for å oppleve Kirkenes. Det tar en voksen person om lag 30 minutter å gå inn til sentrum fra dagens anløpskai. Med en mer sentrumsnær plassering kan turister og andre besøkende få et mer intuitivt og raskt møte med Kirkenes som by og destinasjon samt at næring i byen vil få mer nytte av Hurtigruteanløp.

Bør anløpskai for Hurtigruten flyttes nærmere sentrum?



Det er ønskelig fra kommunen sin side å bytte anløpskai for Hurtigruten og føre den tilbake til kaia ved Lønboms plass som historisk sett har vært en svært viktig folkeplass. Med utgangspunkt i de tre kategoriene vi har definert er det også tydelig at kvalitetene og mulighetene ved hurtigruteanløp kommer bedre til sin rett ved en mer sentrumsnær plassering for anløp.

Dette krever imidlertid at man overveier hvilke muligheter og begrensninger som foreligger i forbindelse med et slikt skifte.



NY ANLØPSKAI - BELIGGENHET OG KRAV.

Dagens havn er en flerbrukshavn med to anløpskaier på henholdsvis 120m og 100m med bådes innen- og utendørslagringskapasitet på 7000 m². Havna er ISPS-klarert og har bussoppstilling for 10 busser.

Last og oppbevaring er to funksjoner som kan ta mye plass på landsiden i forbindelse med anløp. For Hurtigruten omfatter cargoen i stor grad mat- og dagligvarer samt personbiltransport- varer som ikke har store plassbehov for å bli lastet av og på.

ISPS-reglementet ble implementert i Kirkenes havn i 2006 (Nor Lines Kirkenes AS, u.å.). Dette er et internasjonalt reglement som angir sikkerhetssoner og overvåkningsgrad av havner med internasjonal skipstrafikk. Hurtigruten ASA har imidlertid ingen internasjonale seilaser og dersom dagens havn fortsetter å betjene den tunge skipsindustrien vil det ikke være nødvendig å anlegge ISPS-gjerder på den sentrumsnære kaia. Det kan likevel være fornuftig å planlegge for dette.

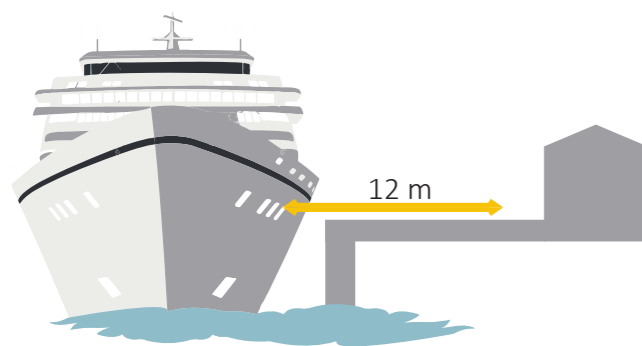
Kaistørrelse. Hurtigruten ASA innehar totalt 14 skip som varierer i størrelse fra 138,5 m (MS Finnmarken) til 108,6 m (MS Vesterålen). Dagens havn har kaistørrelser som kan betjene alle flåtens skip.

Kaiutforming. Dagens skip benytter, nesten utelukkende, sidepropeller og turbiner for å navigere inn mot, og ut fra, kaier ved anløp. Dette betyr at kraften som utøves mot kaifronten er så sterk at for å konstruere en kai som er bestandig vil betong være det beste valget. På landsiden må det være minimum 12 meter fri bredde for å sikre av- og pålastningssoner samt en eventuell fremtidig ISPS-sone.

Bussoppstillingen som er ved dagens havn er, i forhold til antall passasjerer per rute, dramatisk overdrevet. Ved å flytte anløpet nærmere sentrum kan man også neddimensjonere antallet noe da det er sannsynlig at flere turister da ønsker å gå til hotell og overnattingssteder.

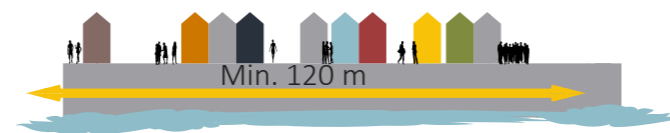


HURTIGRUTE-LAST



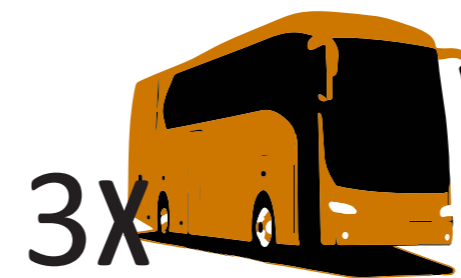
- 12 meter fri bredde på landsiden
- Nærhet til næringsaktører
- God veiforbindelse

TEKNISKE KRAV



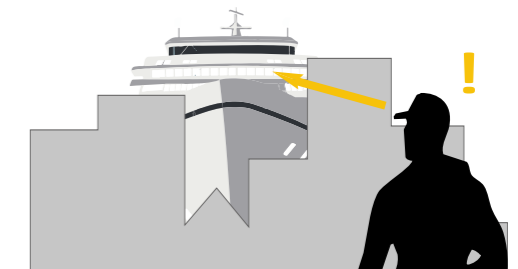
- Minimum 120 m lang
- Betongkonstruksjon
- Tåle belastning av tungtrafikk

DIMENSJONERT BUSSEBEHOV



- 3 bussoppstillingsplasser
- Lett tilgjengelig fra anløpskai
- Gjerne i nærhet av sentrum for å stimulere besøkende til å gå

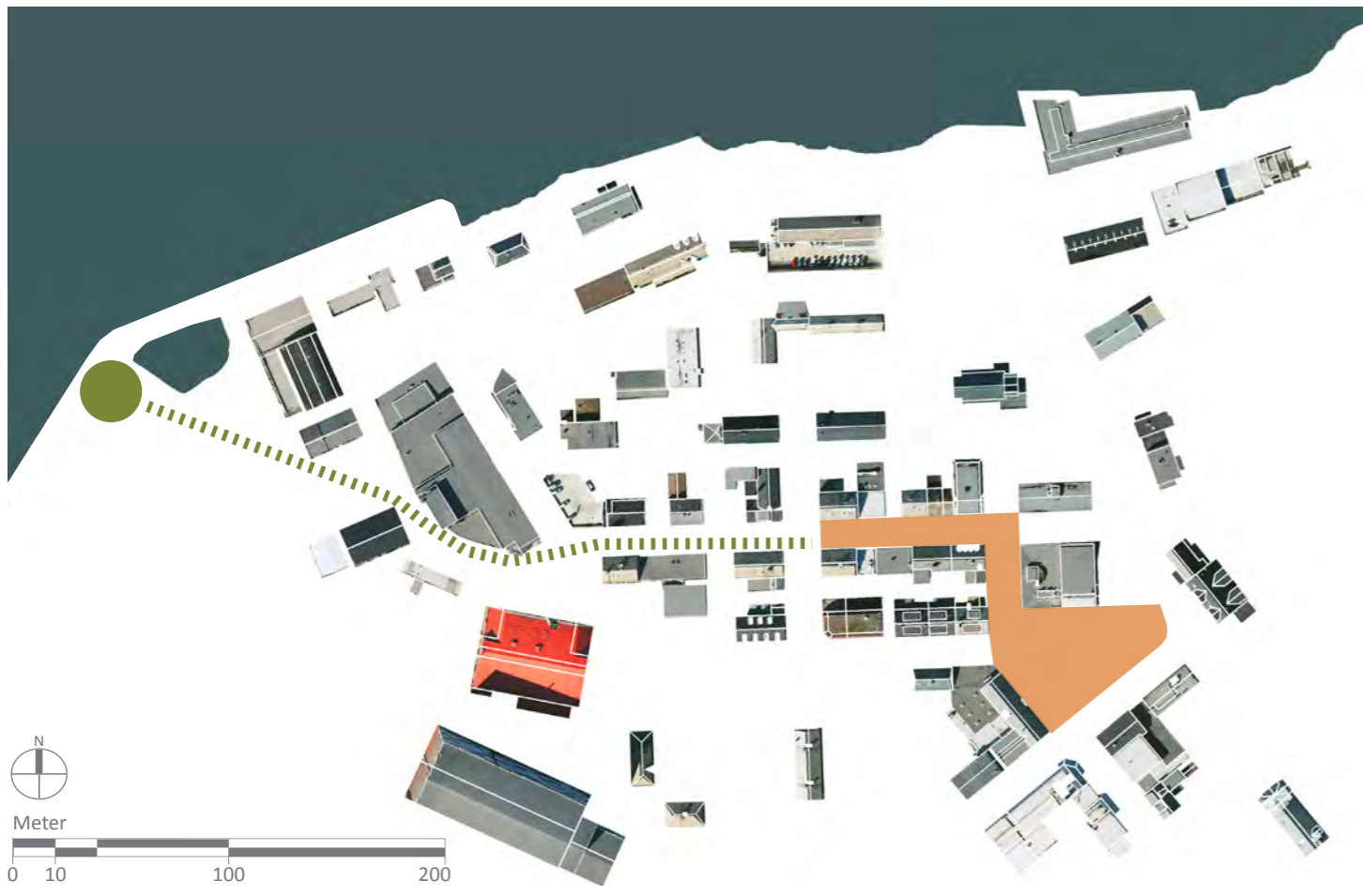
TILGJENGELIG



- Visuelt synlig fra sentrum
- Gode fysiske forbindelser
- Høy nærhet til sentrum
- Flerbrukskai som stimulerer til bruk uten anløp



1 KIMEK-KAIA



- | | | |
|-----------------|--|--|
| Lastemuligheter | | Avstand å gå: 327 m |
| Tekniske krav | | Opplevelser på veien: Dampskipsentralen, utkikk til Behrens plass. |
| Bussopstilling | | |
| Tilgjengelighet | | |
- + Tilfredstiller tekniske krav
 - + Binder sammen industri og turisme
 - + God plass til å øke busskapasiteten ved behov
 - ÷ Lengst å gå
 - ÷ Lite intuitiv bevegelsesbane
 - ÷ Lite visuell og fysisk forbindelse med sentrum
 - ÷ Krever mye tilrettelegging for gående og syklende
 - ÷ Forutsetter at Kimek AS gir opp store arealer

Teknisk og indentitetsmessig sterk, men visuelt utilgjengelig og langt å gå.

2 KAIA VED LØNBOMS PLASS



- | | | |
|-----------------|--|---|
| Lastemuligheter | | Avstand å gå: 289 m |
| Tekniske krav | | Opplevelser på veien: Bylivet i forlengelsen av gågata, russerbåtene. |
| Bussopstilling | | |
| Tilgjengelighet | | |
- + Tilfredstiller tekniske krav
 - + Skaper visuell forbindelse til sentrum
 - + God fysisk og visuell forbindelse
 - + "Stjeler" mindre areal fra Kimek AS
 - + Nokså intuitiv bevegelsesbane
 - + Området har allerede et industrielt preg
 - ÷ Smal kaifront vanskeligjør fremtidig oppføring av ISPS-soner
 - ÷ Stor høydeforskjell mellom fjordnivå og sentrumsnivå
 - ÷ Krever tilrettelegging for gående og syklende

En spennende forbindelse mellom byliv og industri. Synlig fra byen.



Lastemuligheter	
Tekniske krav	
Bussoppstilling	
Tilgjengelighet	

Avstand å gå: 261 m

Opplevelser på veien: Passering mellom kirkeparken og rådhuset.

- + God visuell forbindelse, potensiale for god fysisk forbindelse
- + Intuitiv bevegelsesbane
- + "Stjeler" ikke areal fra industrien i området
- + Høy nærhet til Thon Hotel
- ÷ Tilfredstiller ikke tekniske krav
- ÷ Krever mye ressurser og tid
- ÷ Binder arealer og vanskeliggjør et aktivt og estetisk vakkert "bryggetorg"
- ÷ Vil være en hindring for havnepromenaden og en visuell forstyrrelse for det beste stedet å se nordlyset i sentrum.

En tilgjengelig folkekai, men behov for store og kostbare moderasjoner.

OPPSUMMERING/KONKLUSJON

Målet med å flytte Hurtigruten er å dra nytte av den kontinuerlige turist- strømmen som kommer ved anløpskaia for å aktivere sentrum i en sterkere grad. Samtidig vil dette gi de tilreisende en bedre tilgjengelighet til byen enn slik situasjonen er i dag.

Det er et ønske om å gjøre dette til så lav kostnad som mulig. Like fullt som den på en effektiv måte skal løse de tekniske kravene som stilles, som bussoppstilling og god tilgjengelighet.

Kaia ved Lønboms plass og kaia ved KIMEK har den fordelen at plassen allerede har et industrielt preg og tilfredstiller de tekniske kravene. Disse alternativene for plassering vil derfor bli et billigere alternativ enn brygge- kaia.

Både brygge-kaia og kaia ved Lønboms plass vil sikre en bedre fysisk og visuell forbindelse med byen enn hva kaia ved KIMEK vil gjøre. At forbindelsen er god er svært vesentlig for at anløpskaia skal bidra til mer liv i byen.

Når det gjelder den visuelle støyen som følger med anløpskaia, vil den ved brygge-kaia være en større "forurensing" enn ved de to andre alternativene. Dette fordi den delen av havnepromenaden er best egnet for å observere nordlys og har også den tetteste forbindelsen med fjorden. Vi har også et ønske om at sikten fra kirka ned mot fjorden holdes fri for å skape en tettere forbindelse mellom byen og fjorden.

Med grunnlag i dette er det plassering 2- Kaia ved Lønboms plass som i størst grad oppfyller kravene som stilles, og det blir derfor et naturlig valg at det er dette alternativet som vi vil utforske videre.



KAIA VED LØNBOMS PLASS



Med tanke på *av- og pålasting* vil denne kaia fungere godt for Hurtigrutens bruk. Kaia har på det minste 17 meter fri bredde, noe som i framtiden også kan muliggjøre oppføring av ISPS-gjerder dersom dette skulle bli nødvendig.

Selv om anløpet her vil komme i utkanten av sentrumet er *forbindelsen til næringsdrivende* fremdeles svært sterk fordi *veiforbindelsen* er god.

I alt er kaia et svært godt alternativ med tanke på disse kriteriene.



Kaia ved Lønboms Plass er en kai utført i *helbetong*, noe som gjør at det ikke er behov for moderasjoner av kaia i en ren *teknisk forstand*. I tillegg måler kaistrekket totalt *185 m*, noe som gjør at alle skip i Hurtigruten ASA sin flåte har mulighet til å legge til her.

De siste årene har kaia blitt brukt både til å fortøye russerbåter og til å losse av og på gods. Den har blitt utsatt for mye tungtrafikk. *Belastningsmessig* er det derfor ikke behov for å gjøre store moderasjoner.

Generelt tilsyn og vedlikehold vil bli nødvendig, men med tanke på satte kriterier er dette kaistrekket et kostnadseffektivt valg.



Mulighet 1: Bussoppstilling ved Sjøsentret.

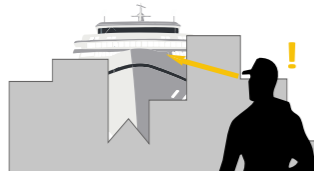


Mulighet 2: Bussoppstilling i Johan Knudtzens gate.

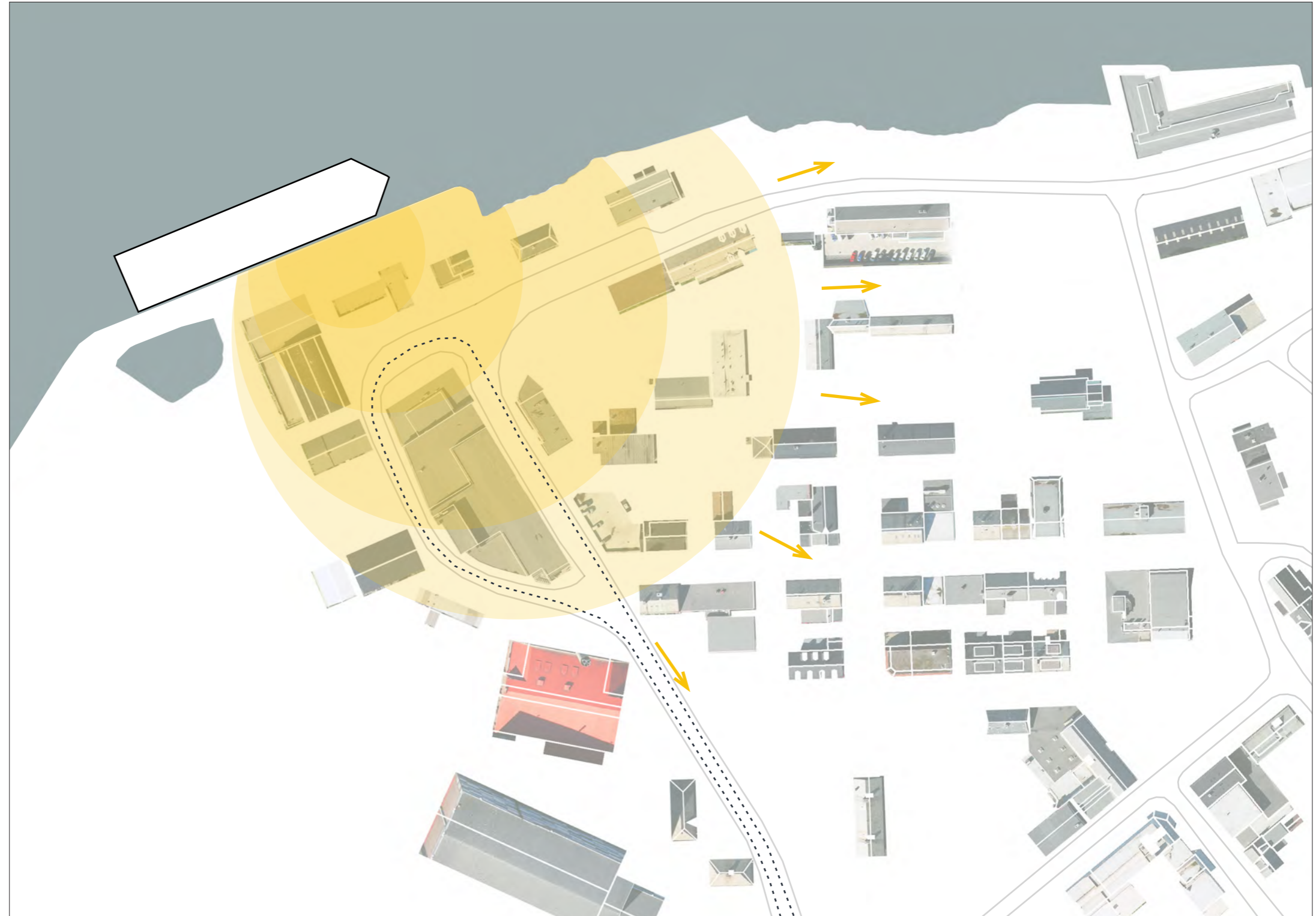


Mulighet 1: Bussoppstilling nord for AMFI.

Flere muligheter for bussoppstilling har blitt vurdert, og vi har kommet fram til at mulighet 3 er den beste løsningen for Kirkenes. Her vil det meste at trafikken holdes utenom selve sentrumskjernen, men bussoppstillingen har likevel høy nærhet til både handel på AMFI, byen, fjorden og Hurtigruten. Turister kommer så tett på byen at de som ønsker å gå fint kan gjøre dette. Ellers vil ikke denne typen bussutforming generere trafikk som er til utilbørlig trengsel for bylivet i et fremtidig perspektiv.



Da kaia bare ligger 290 meter i gåavstand fra sentrum er den effektive tilgjengeligheten svært høy. Det vil likevel bli nødvendig å sikre den visuelle forbindelsen til sentrumsfunksjoner og jobbe godt med underordnede fysiske forbindelser opp mot sentrum.



Løsningsforslaget er at Hurtigruten ved Lønboms plass kobles på bussruten som ikke vil gå innom sentrum. Fra Hurtigrutekaia kan besøkende velge å gå fremfor å ta buss. Det skal arbeides aktivt med å bedre den fysiske forbindelsen til kaia. Mer om dette under punktet TILGJENGELIGHET.





ANALYSER

KLIMA

Å BYGGE MED VÆRET

Kirkenes ligger 69,73 grader nord, og dette medfører selvfølgelig at klimaet er relativt kaldt gjennom året. Gjennomsnittstemperaturen har ligget mellom 0 og +2 grader i normalperioden 1971- 2000 (Senorge, u.å.). Makroklimaet kan vi ikke endre på kort tid, men hvordan man tilrettelegger for sol og le kan planlegges, og er kanskje den viktigste forutsetningen for byliv på et sted som dette.

Ved å ha bedring av mikroklimaet i tankene under planlegging av gater og byrom kan man sørge for gode plasser med sol som også er skjermet mot vind. Ved å tilrettelegge for aktivitet eller oppvarming i byrommene vil også toleransen for å være utendørs øke.

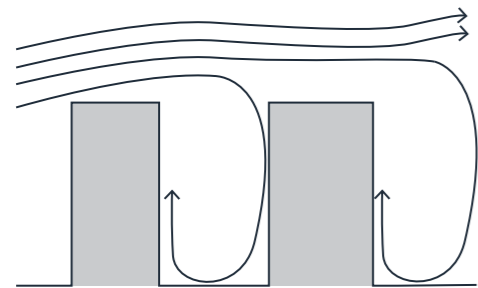
I Kirkenes er også brukstiden og retningen på sola svært forskjellig fra sommer til vinter og det bør tilrettelegges for gode oppholdsplasser under de få soltimene på høsten og våren samt for midnattssola på sommeren.

**“ Det er helt likegyldigt, om temperaturen er -10 eller +25 grader celsius. Når der er sol og svag vind, er det en god dag på skandinaviske breddegrader”
- Gehl 2010, s. 179**

Figur 19: På høyre side viser vi tiltak for å bedre mikroklimaet i Kirkenes (Gehl 2010, s. 178-185)

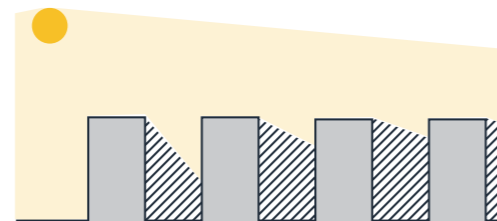
IKKE SÅNN:

HØYE FRITTSTÅENDE BYGNINGER



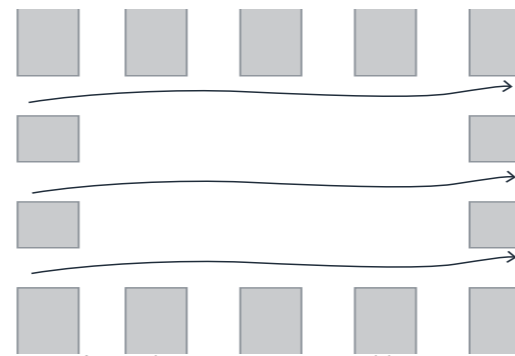
Bygninger på 30-40 meters høyde fanger de hurtige vindene, og over- og undertrykk rundt husene gjør at vindhastigheten ved foten av høyhusene kan bli opptil fire ganger sterkere enn vindhastigheten i det omkringliggende åpne landskapet.

HØYE BYGNINGER MED FLATE TAK



Lav sol gir lange skygger og om man bygger høyt eller tett har solen vanskelig for å slippe ned på gateplan.

STORE ÅPNE PlassER



Store åpne plasser og rette gater blir som vindtunneller, og virker avkjølede.

SLETTE OVERFLATER



Åpne og slette gater gir lite le for vinden.

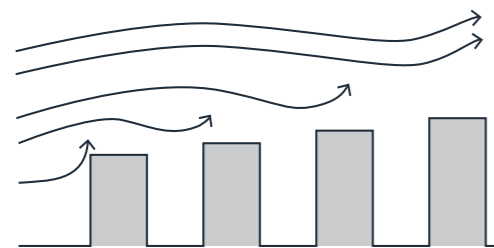
STERILE UTEROM



Sterile uterom frister ikke til opphold, kun gjennomfart.

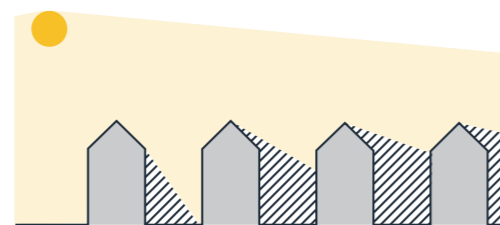
SÅNN:

SMÅ TETTE BYGNINGER



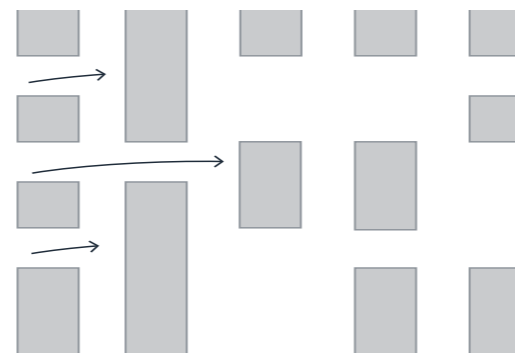
Vindhastigheten reduseres ved friksjon av "knudrete" overflate på landskapet. Dette kan oppnås med terreng, beplantninger og lave tettliggende hus, eventuelt ved terrassering av bygningene. Vindene ledes da over bebyggelsen, og det blir nesten vindstille mellom husene.

SKRÅTAK ELLER TILBAKETRUKNE ETASJER



Skrå tak eller tilbaketrukkede etasjer vil slippe mer sol ned på gatenivå.

SMÅ PlassER



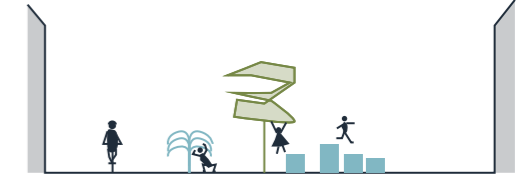
På mindre plasser med vegetasjon bremses vindhastigheten betraktelig. "Klyngestruktur" eller bygninger som bryter med gateretningen vil forhindre vindtunneller.

INNRAMMING MED VEGETASJON



Vegetasjon i ulike sjikt kan ramme inn et lite område og gjøre det nesten vindstille. Man kan også bruke glassvegger og varmelamper rundt serveringssteder.

TILRETTELLEGGING FOR AKTIVITET



Uterom hvor det er tilrettelagt for ulike typer lek og bevegelse gjør at folk som bruker dem holder seg i aktivitet og derved sikres komfort selv i relativt kaldt vær.



ANALYSER SOLSTUDIE

Kartene viser skygger ved fire ulike tidspunkt på døgnet ved vårjevndøgn, sommersolhverv, og vintersolhverv. De gule sirklene angir steder med sol.

21. MARS

00:00



06:00



12:00



18:00



21. JUNI

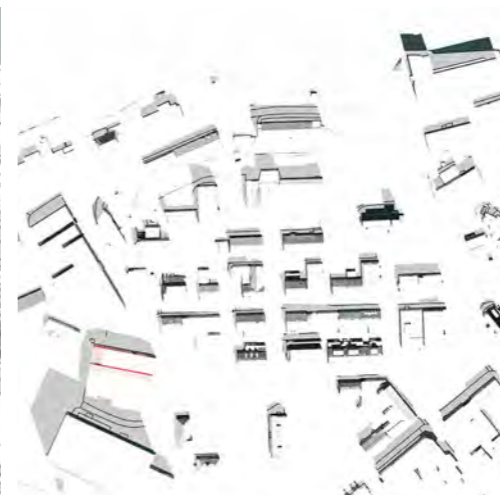
00:00



06:00



12:00



18:00



21. DESEMBER

00:00



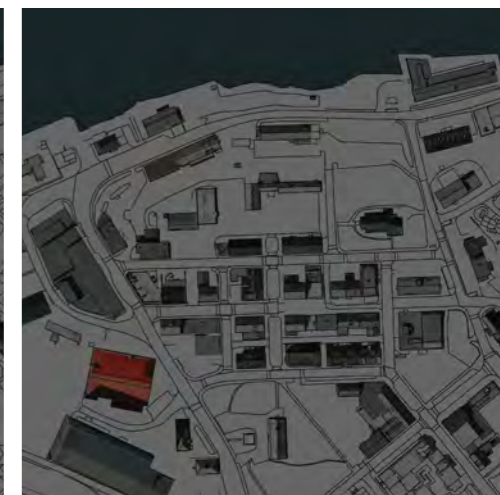
06:00



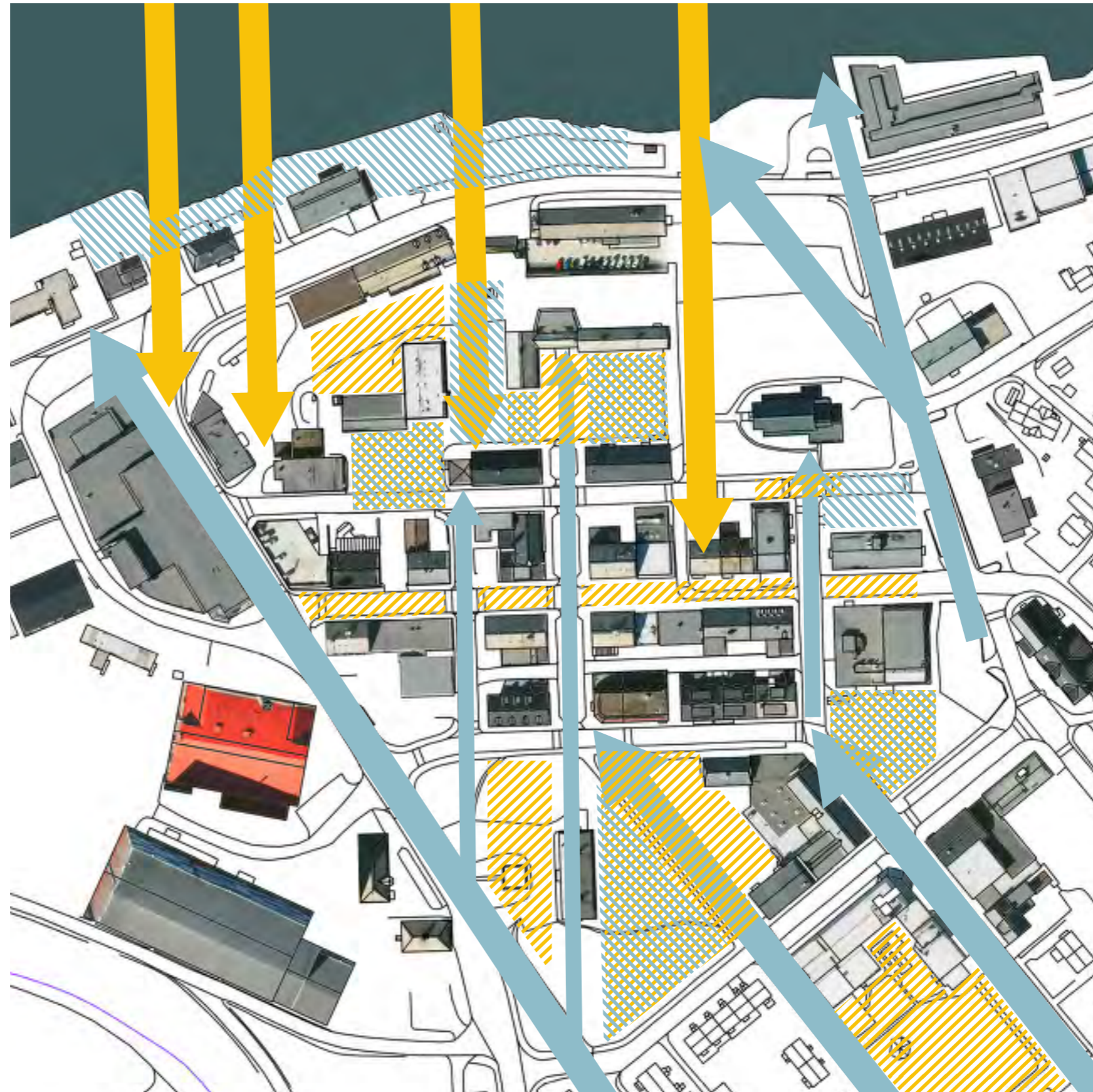
12:00







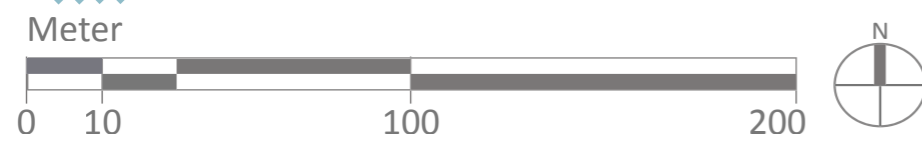
18:00



Om sommeren kommer det sterkest vind fra nord.
 Om vinteren kommer vinden fra sør og sør-øst.
 Skravuren viser gode plasser for opphold på vinteren
 og sommeren med tanke på solinnstrømning og
 vindretning.






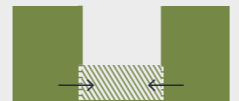
-  hovedretninger vind, sommer
-  hovedretning vind, vinter
-  oppholdsplasser i sol med vindskjerming, sommer
-  oppholdsplasser i sol med vindskjerming, vinter





FUNN

SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER

TEMA	UTFORDRINGER	GREP
PROGRAMMERING	<p>Blandingen av funksjoner er i dag ikke like blandet som det er regulert til. Dr. Wessels gate er den mest fungerende gata mens det ellers er lite boliger i kjernen og dermed få "øyne på gata" på kveldstid. Dette er mest problematisk langs E6 Storgata og langs fjorden, samt på Rådhusplassen.</p>	 <p>Flere boliger må inn i sentrum slik at overlevelsesnivåen øker for eksisterende forretninger og serveringssteder i området samtidig som det øker muligheten for nye typer forretninger og serveringssteder.</p>
BRUKERE	<p>Brukerne har ulike krav til aktivisering i sentrumskjernen. Felles for mange er tilrettelegging for arbeid, skole og fritidsaktiviteter og attraksjoner nært sentrum slik at man velger å gå eller sykle og dermed blant annet er med på å styrke bylivet.</p>	 <p>Tilrettelegge for at alle behovene til de ulike brukergruppene kan dekkes innenfor sentrumskjernen. Med kort avstand mellom målpunkt vil flere velge å gå eller sykle.</p>
MØTESTEDER	<p>Mange av dagens møtesteder er helt eller delvis forbundet med kommersialisme eller de mangler programmering slik at de blir attraktive.</p>	 <p>Parker, plasser og gater må tilrettelegges for aktivitet slik at de ikke-kommersielle møtestedene blir attraktive for alle brukere.</p>
HANDEL	<p>Detaljhandel i gatene i sentrumskjernen konkurrerer med Amfi og handelsparken grunnet lik handelsprofil.</p>	 <p>Nisje-butikker som skiller seg fra butikkene på sentrene. Like åpningstider og utvalgte dager med forlenget åpningstid. Synlige butikker og kafeer, som vil si helglass i første etasje, varer og servering trekkes ut i gata og arrangementer i butikkene. Lokalene må være flerfunksjonelle som øker bruken på kveldstid. Det trengs også ikke-kommersiell tilrettelegging i handlegatene som benker, lekeelementer eller midlertidige intstallasjoner.</p>

TEMA

UTFORDRINGER

GREP

Å BO I BY

Med en svært ambisiøs visjon om 12 000 innbyggere innen 2026 er det behov for flere nye boliger samt en endring i holdningen om å bo i leilighet fremfor enebolig. Dette gjelder spesielt den eldre befolkningen.



For å nå visjonen vil man trenge 356 toroms for unge, 262 toroms for eldre, 102 treroms og 70 fireroms leiligheter. Dette tilsvarer et areal på 47 330 m². Bygger man med fem etasjer blir grunnflaten 9 466m².

KULTURTLBUD

Potensial ikke utnyttet godt nok for å tiltrekke seg alle brukergruppene.



Det er rom for å videreutvikle kulturkalenderen for å dekke "hull" gjennom året slik at det er kulturaktiviteter på sommer, høst, vinter og vår.

HURTIGRUTEN

Valg av anløpskai for Hurtigruten må fylle krav om hurtigrute-last, tekniske krav, bussbehov og tilgjengelighet til byen.



Den beste løsningen er vurdert til å bli anløpet ved Lønboms plass. Dette hovedsakelig på grunn av mulighet til best programmering for alle brukere langs sjøfronten og av økonomiske årsaker.

KLIMA

Utfordringen er å bygge i by med hensikt å bedre mikroklima.

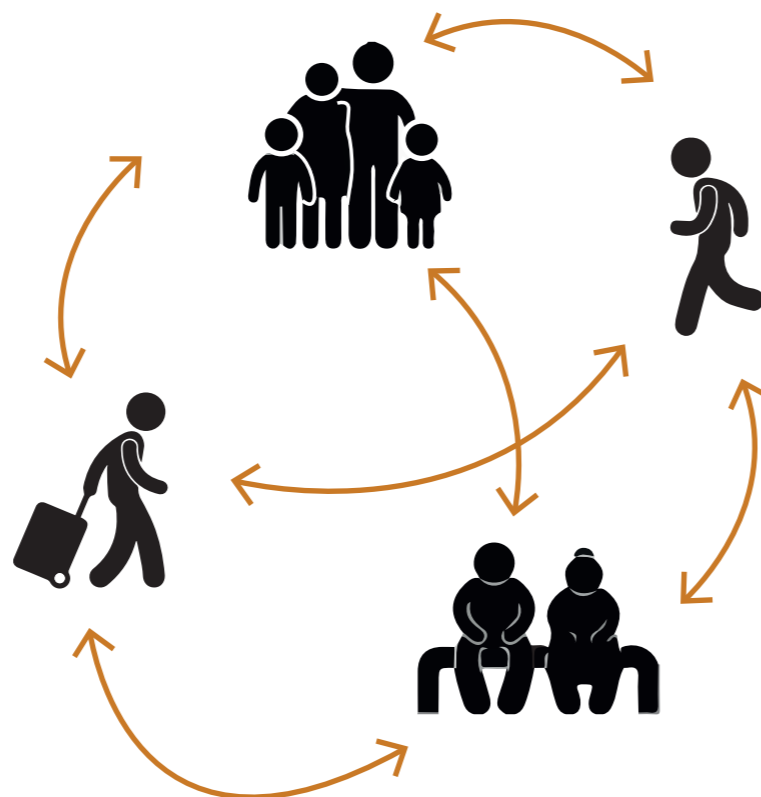


- Tett/lav bebyggelse med skrå tak for best sol- og vindforhold.
- Små lukkede byrom fremfor store.
- Vegetasjon og innstallasjoner i gatene og på plassene for å skjerme mot vind og oppfordre til aktivitet.



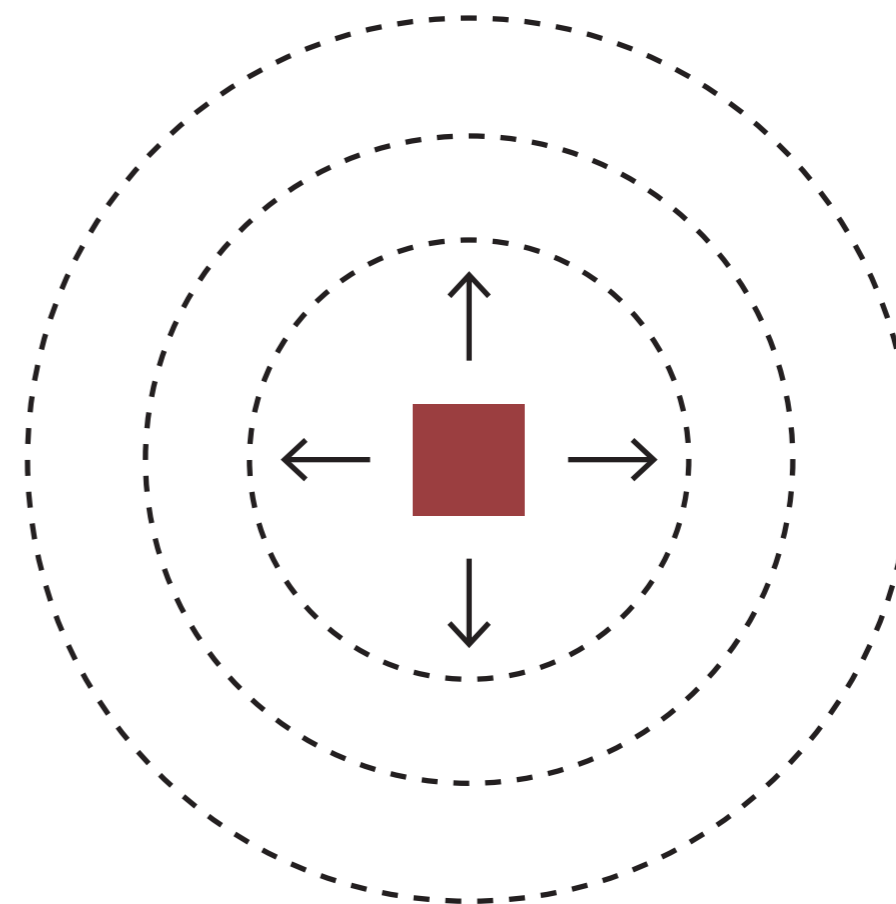
GREP

FIRE OVERORDNEDE GREP SOM VIL STYRKE
SENTRUM SOM TILTREKNINGSKRAFT



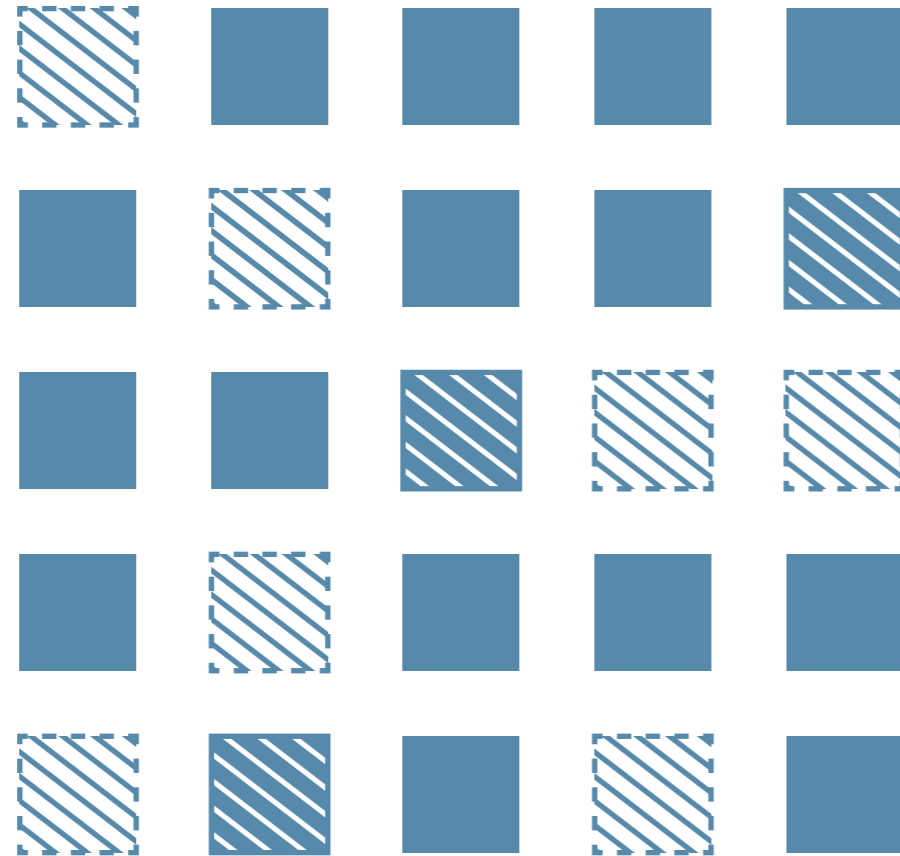
JOBBE, LEVE, BO

- Tilrettelegge for at boligbehov dekkes for alle brukergrupper innenfor sentrumskjernen. Dette vil styrke overlevelsesevnen til tjenester i sentrum ved at flere bruker dem.
- Nærhet til arbeid, skole og fritidsaktiviteter. Med kort avstand mellom målpunkt vil flere velge å gå eller sykle.
- Parker, plasser og gater må tilrettelegges for aktivitet slik at de ikke-kommersielle møteplassene blir attraktive for alle brukerne. Slik møtes alle brukergrupper ansikt til ansikt, som igjen vil øke samholdet i samfunnet.
- Ved å øke kulturtilbudene gjennom året vil sentrum bli mer attraktivt for alle brukergruppene.
- Flytte anløpskaia for Hurtigruten til Lønboms plass.



TORGET SOM TYNGDEPUNKT FOR BYLIV

- Ved å styrke torget og gågatens posisjon vil det kunne være konkurransedyktig som møteplass i forhold til Amfi.
- Dette kan oppnås ved å organisere butikkene slik at alle har samme åpningstid og eventuelt noen dager med forlenget åpningstid. Butikkene vil ha en mer nisje-rettet profil som skiller seg fra butikkene i kjøpesentrene.
- Torget og gågata styrkes gjennom å legge tilrette for ikke-kommersielt opphold og lek ved hjelp av sittemuligheter, lekeelementer og midlertidige installasjoner.
- Vegetasjon og aktivitet i uterommene sørger for bedre mikroklima gjennom at det gir le for vinden og opplevelse av komfort selv om det er kaldt om man holder seg i aktivitet. Slik utvides tiden på døgnet som folk oppholder seg ute og bidrar til økt byliv.



ØKE TETTHET AV BEBYGGELSE INNENFOR KJERNEN

- Sentrum skal være kompakt slik at blanding av funksjoner er mulig i hele sentrumskjernen. Dette skal gjøres ved infill blant de eksisterende bygningene og ved å bygge tettere langs gatene.
- Oppstramming ved hjelp av bygninger langs gatene gjør bilene oppmerksomme på at de kommer inn i et sentrumsområde, og er et tiltak for å senke farten på bilene. Dermed gjør det situasjonen tryggere for myke trafikkkanter.
- Ved å fortette vil man også kunne dekke det fremtidige boligbehovet.
- Det er viktig å bevare gamle bygninger for å kunne tilby leiligheter i lavere prisklasser, slik at alle brukergrupper kan få dekt sitt boligbehov.
- Ved å fortette vil man kunne gi et tilbud for flere innen gåavstand, og det vil få flere til å gå og sykle. Slik legger man til rette for spontane møter, interaksjon med nye mennesker og økt byliv.
- Fortetting gir små byrom som igjen vil bedre mikroklimaet fordi man får bedre le mot vind.



TETT/LAV OG BLANDET NY BEBYGGELSE

- For å sikre best mikroklima på gateplan skal nybygg være i tre-fem etasjer, og ha skråtak eller inntrukket toppetasje.
- Nederste etasje skal være for handel og servicetjenester, og skal ha innsyn i lokalene med store glassfasader.
- Oppover i etasjene skal det være rom for kontor og bolig for aktivitet i bygningene på ulike tider av døgnet.
- Kontorene skal være utformet slik at de kan tas i bruk av andre etter kontortid.
- Leiligheter i nybygg skal ha ulik størrelse og utforming som treffer de ulike brukergruppene. Slik kan alle brukergruppene ha tilbud om å bo i byen og de blir ikke tvunget til å flytte fra stedet når de blir eldre.



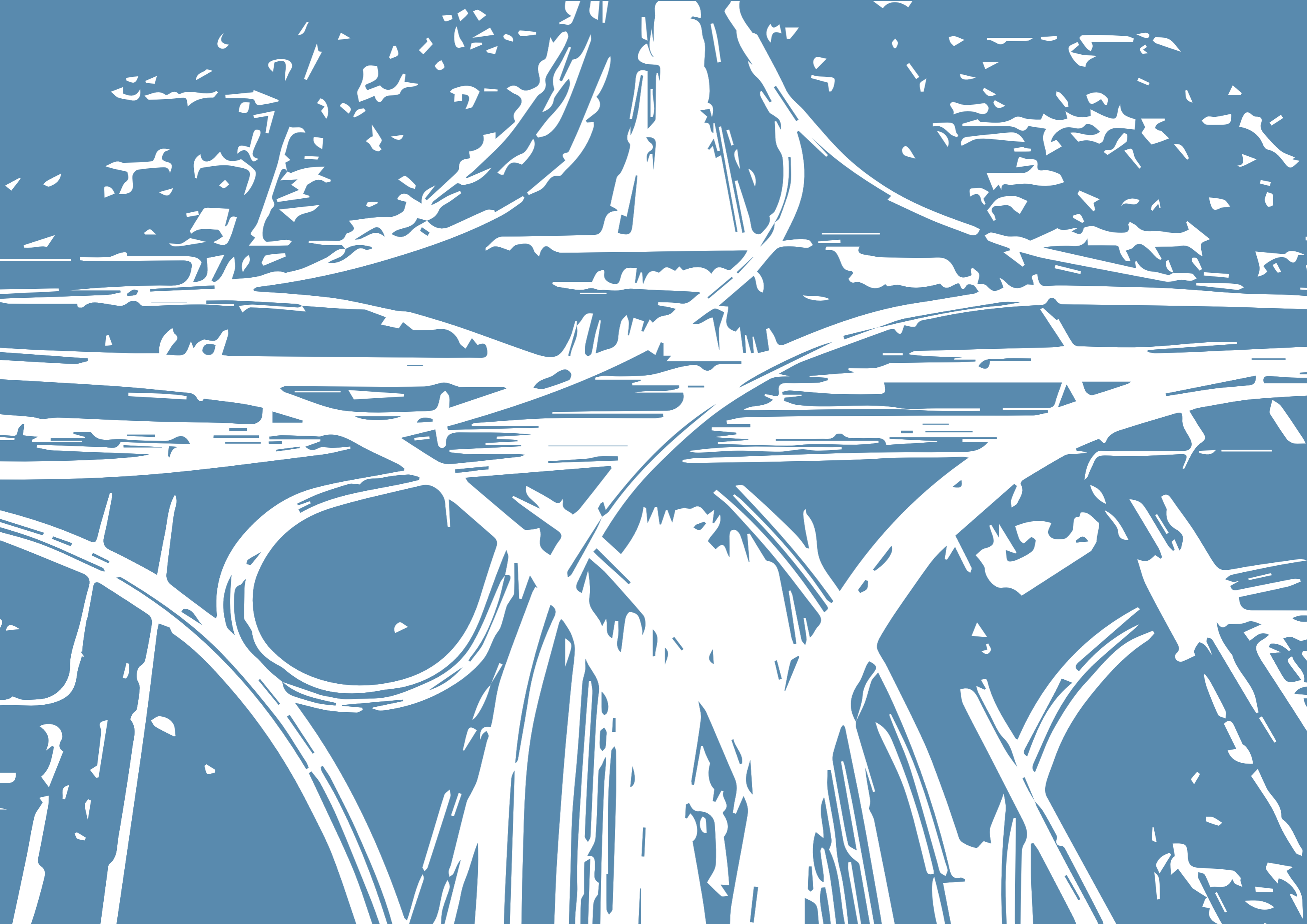
TRYGGHET

TILTREKNINGS-
KREFTER

TILGJENGELIGHET

5. Å forbinde fjorden,
gågata og torget

TILHØRIGHET





INTRODUKSJON TILGJENGELIGHET

HVA MENER VI MED TILGJENGELIGHET?

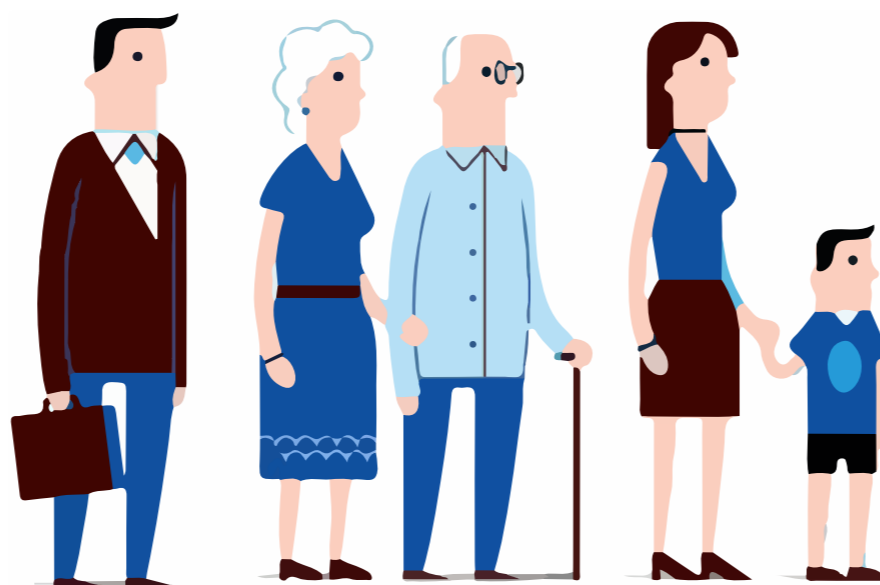
Vi forstår tilgjengelighet som muligheten til å gi byens brukere lik tilgang til alle byens funksjoner, både for den raske og den trege. Tilgjengelighet handler like mye om at menneskene som ferdes i byen tilbys valgmuligheter til å følge hovedstrukturene, snarveier eller omveier for opplevelsens skyld. Ikke bare tenker vi på den rent fysiske tilgjengeligheten, men også den følte tilgjengeligheten, her forstått som for eksempel sikt eller skilting.

Byer er sammensatte strukturer som må forstås uavhengig av om en er lommekjent eller besøkende i byen for første gang.

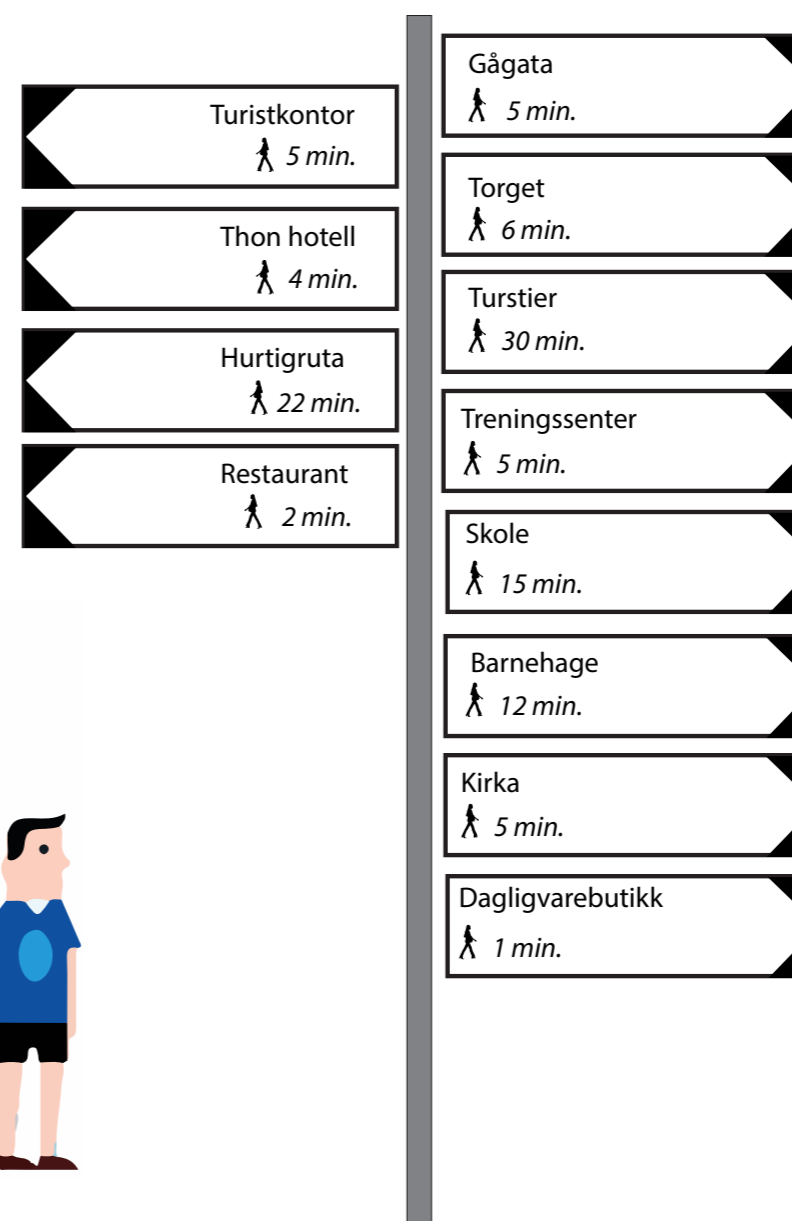
For å ikke favne for bredt har vi valgt å jobbe med tilgjengelighet ut ifra kommunens ønsker. Å øke TILGJENGELIGHETEN er derfor i tilfellet med Kirkenes forstått som "å forbinde fjorden, gågata og torget". Vi vil derfor innenfor dette delmålet jobbe med forbindelser, og utforske hvordan tydelige forbindelser kan øke lesbarheten og helhetsopplevelsen av byen.

Avstandene i dagens Kirkenes er i de fleste tilfeller korte innefor sentrumskjernen. Likevel er opplevelsen av tilgjengelighet svak og avstandene oppleves i mange tilfeller lengre enn hva de er. Mye av grunnen til dette kan ligge i at forbindelsen mellom de ulike destinasjonene i byen er uklare, og at veien mot målet ikke er et mål i seg selv.

Lønboms plass



Avstander i Kirkenes i dag.



INTRODUKSJON FORBINDELSER



Byer er komplekse systemer som skal binde de små intime rommene sammen med de store strukturene. For at en by skal være lett å orientere seg i, med klare forbindelser, er det viktig med en tydelig hierarkisk oppbygging av gatenettet. I tillegg til å ha en sterk struktur som binder byens rom og gater sammen er et homogent uttrykk med orienteringselementer, skilting og siktlinjer med på å bedre lesbarheten av bybildet (Lynch 1960).

Kirkenes sentrum er bygd opp etter et tydelig grid som i seg selv er både ryddig og lesbart. Likevel er det lite som skiller de ulike gatene fra hverandre og lite som forbinder torget, gågata og fjorden. Mye av grunnen til at disse forbindelsene er svake kan ligge i at Kirkenes mangler denne tydelige hierarkiske oppbyggingen av gatenettet samt at de ulike møteplassene ligger som separate deler i forhold til hverandre.

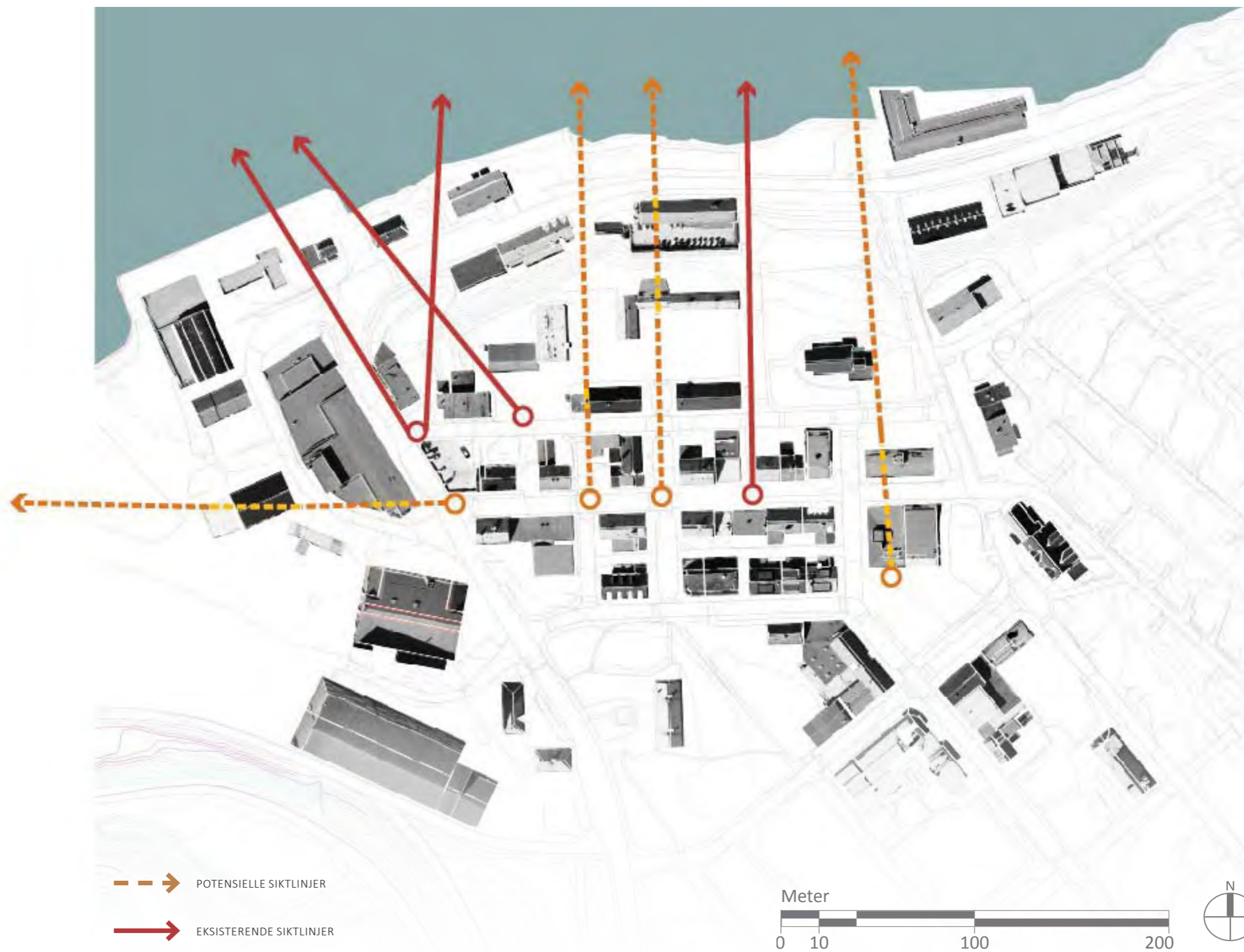


ANALYSER

SIKTLINJER

Tilgjengelighet handler om det rent fysiske, men også om følelsen av at noe er tilgjengelig. At bystrukturen i Kirkenes åpner opp for gode siktlinjer ned til fjorden er derfor med på å bedre følelsen av at fjorden er tilgjengelig fra bykjernen og motsatt.

Med denne analysen har vi sett på de eksisterende siktlinjene som vi finnes ned til fjorden samtidig som vi har utforsket eventuelt nye siktlinjer som vil bidra til å øke den følte tilgjengeligheten mellom fjorden og byen.

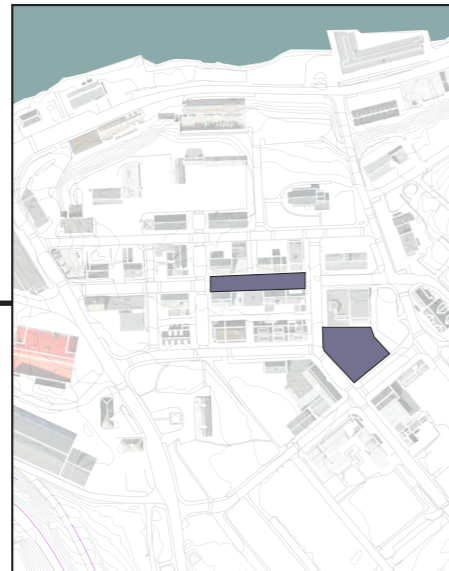


ANALYSER

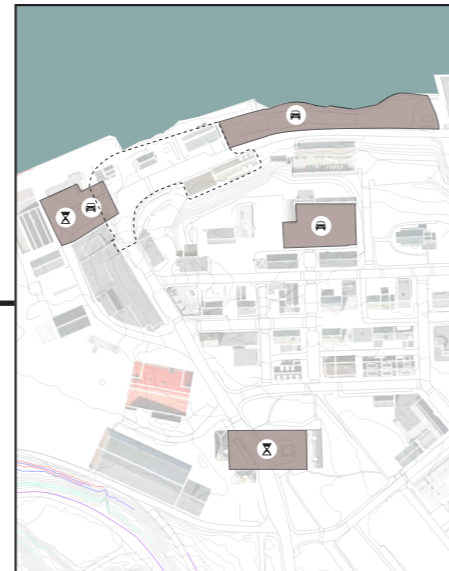
BYROM OG MANGLENDE FORBINDELSER



Grønne lunger.



Eksisterende møteplasser som kan løftes.



Potensielle møteplasser.





ANALYSER

MULIGHETSSTUDIE - TORGPLASSERING

Ut fra ønsket til kommunen om å skape en sterkere forbindelse mellom fjorden, gågata og torget har vi utforsket ulike muligheter for hvordan plassering av torget kan styrke denne forbindelsen. Dette resulterte i et mulighetsstudie hvor vi har vurdert torgets plassering etter fire kategorier: Brukervennlighet, tid, grad av forbindelse og kostnad.

BRUKERVENNLIGHET

Med brukervennlighet mener vi i hvor stor grad plasseringen oppfyller krav som universell utforming, solforhold, trygghetsfølelse og tilhørighet. I tillegg til utvalg av ulike funksjoner.

GRAD AV FORBINDELSE

Når vi snakker om grad av forbindelse har vi vurdert ut i fra blant annet siktforhold, tilgjengelighet til fjorden og lesbarhet av hovedstrukturen.

KOSTNAD

Kostnad er i denne studien forstått som hvor mye det vil koste å etablere et eventuelt nytt torg, men også kostnader knyttet til drift og vedlikehold, riving og bygging av eventuell nye bygg og infrastruktur.

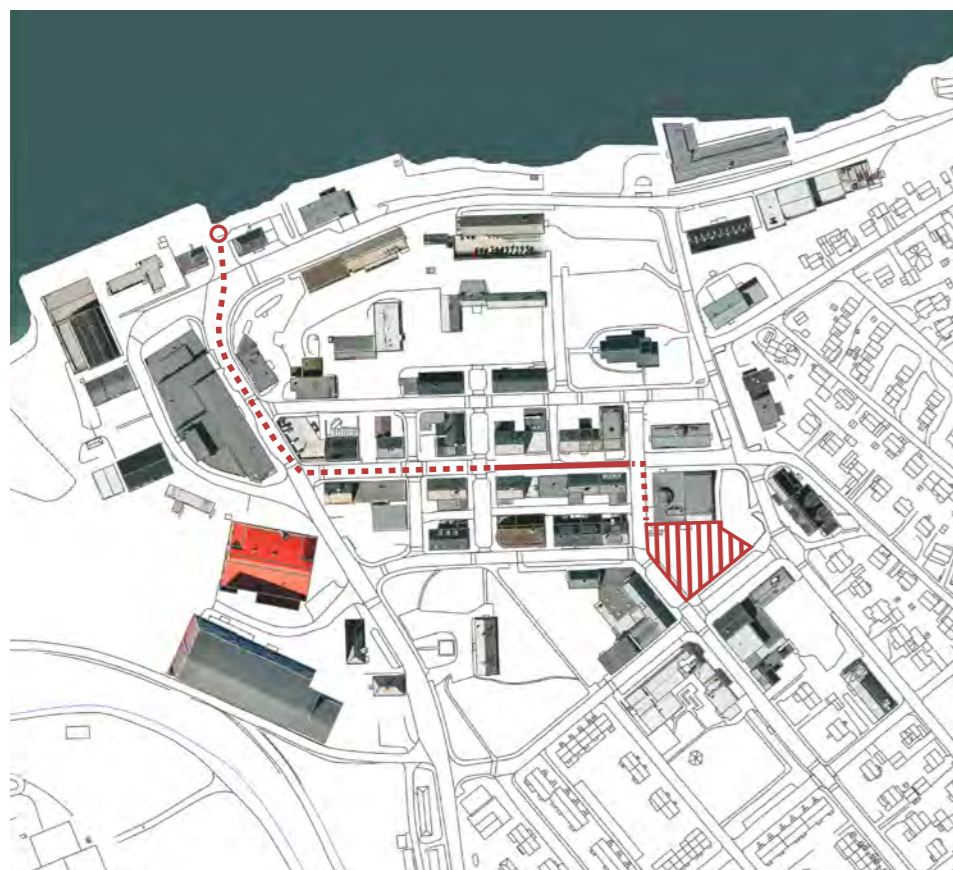
TID

Siste kategori vi har vurdert er tid. Tid i denne sammenheng forstår vi som hvor lang tid det vil ta å etablere et eventuelt nytt torg med forbindelser eller oppgradering av gamle strukturer.

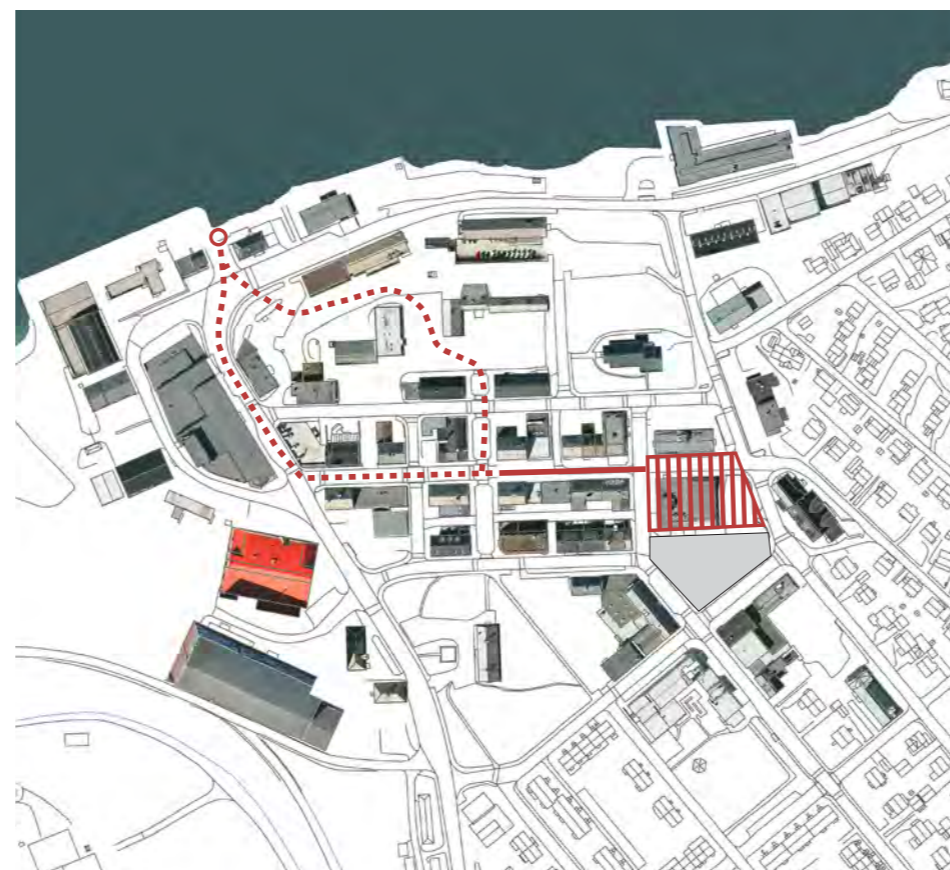
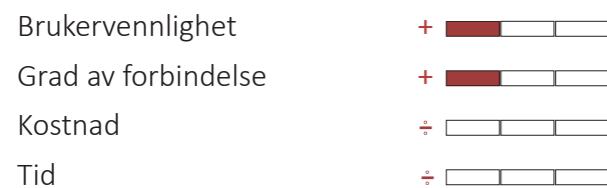
TEGNFORKLARING :

○ Forbindelse med fjord ▨ Torg

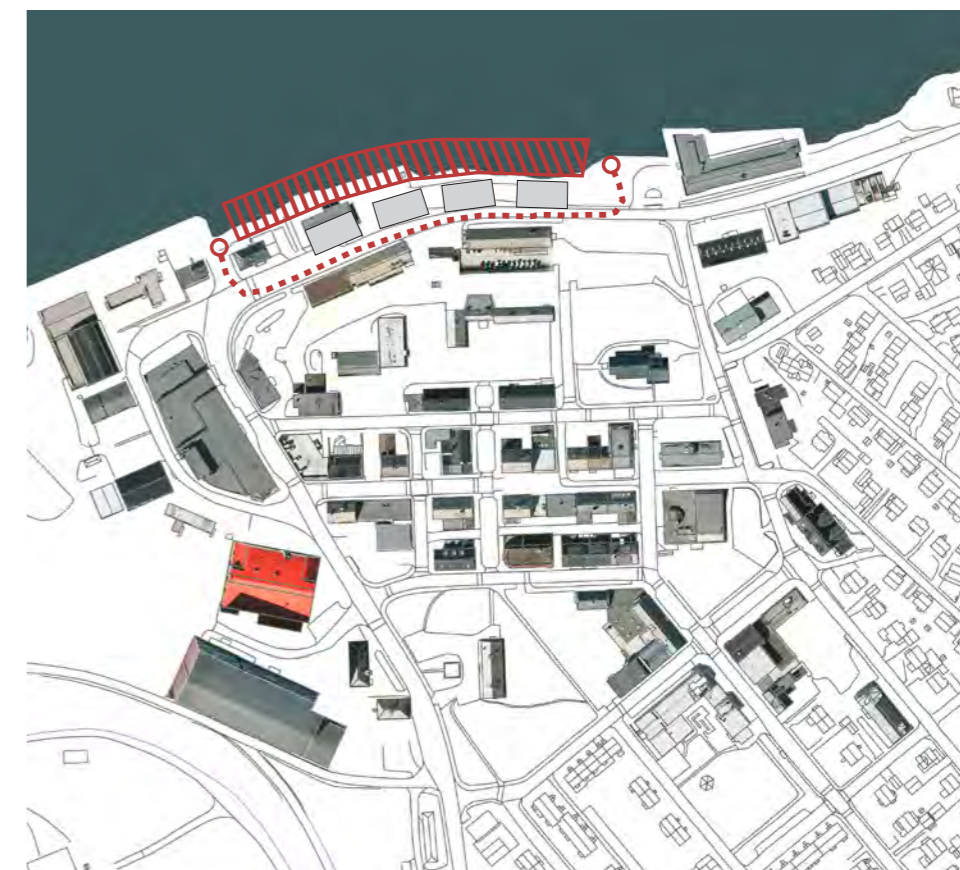
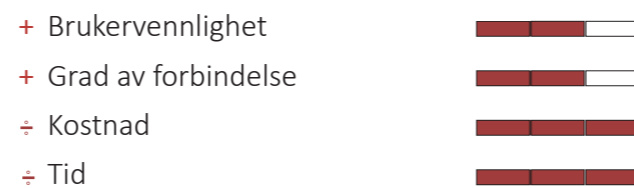
— Dagens gågate - - - Forbindelse □ Nye bygg



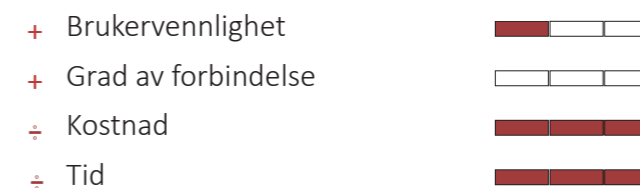
MULIGHET 0: DAGNES SITUASJON

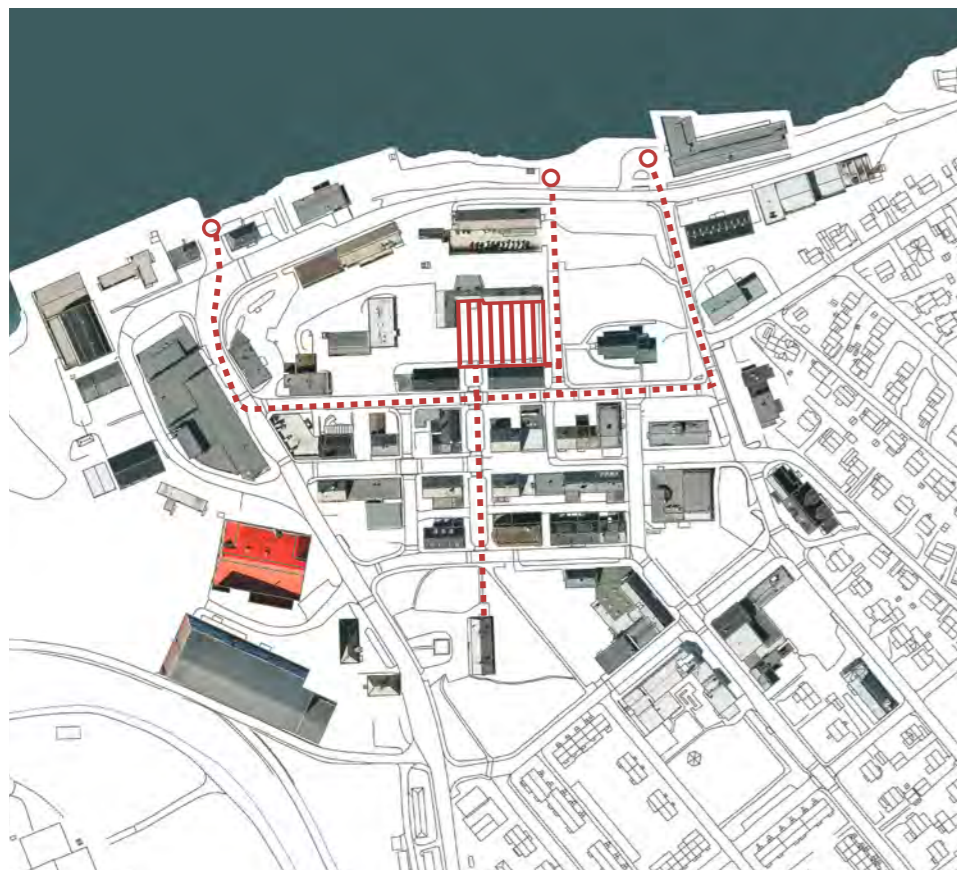


MULIGHET 1: A - B

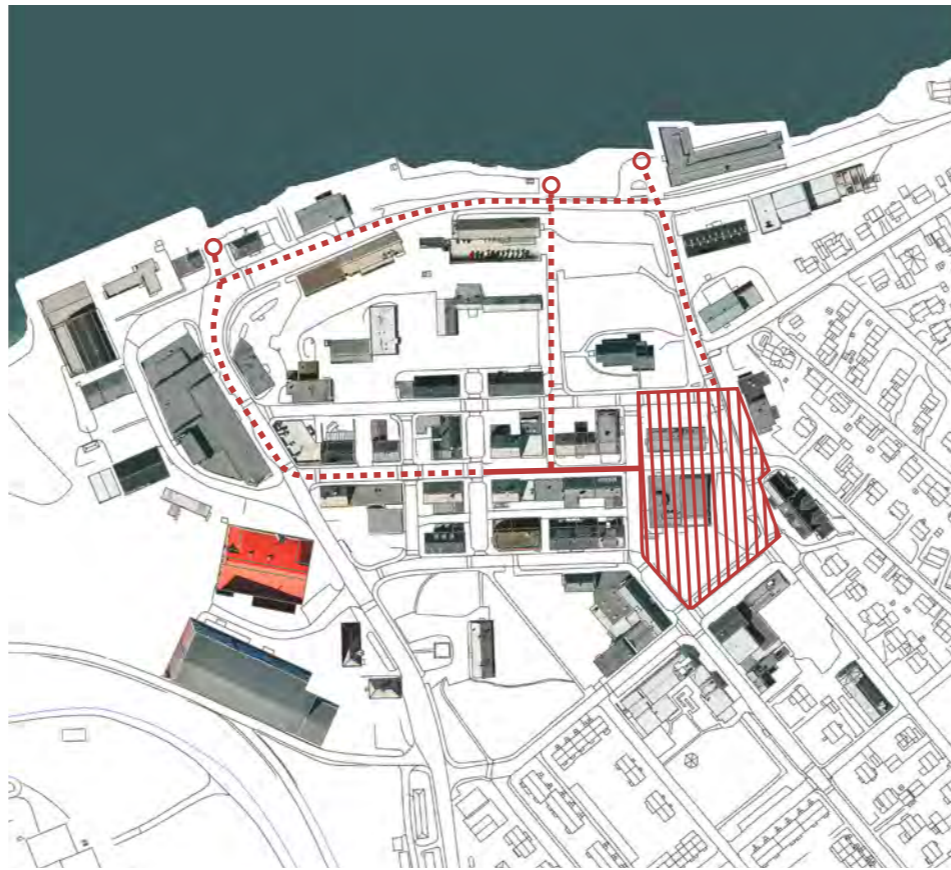
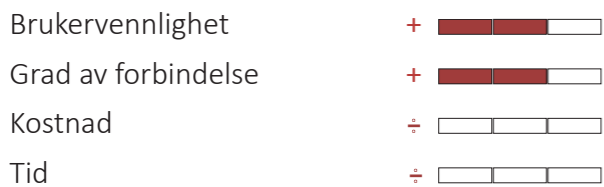


MULIGHET 2: FJORDBY

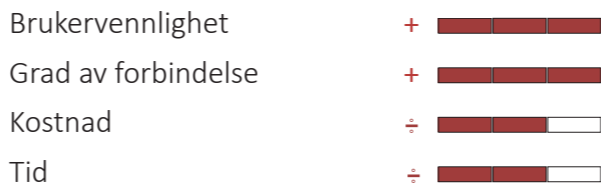




MULIGHET 3: HISTORIE BEVARER



MULIGHET 4: LOOP



DISKUSJON:

Målet med å øke tilgjengeligheten er blant annet å skape en sterkere forbindelse mellom fjorden, gågata og torget. Ut i fra denne mulighetstudien viser det seg at slik torget er plassert i dag mangler denne sterke forbindelsen med fjorden. Det er derfor grad av forbindelse og brukervennlighet som vil veie tyngst i dette tilfellet. Ut fra vurderingene vi har gjort er det mulighet nummer 4 som kommer best ut av scenarioene vi har vurdert.

Dersom man sammenligner mulighet 4 med de andre alternativene er det tydelig at forbindelsen med fjorden og den eksisterende gågata er svært god. Som eneste muligheten med full uttelling på brukervennlighet er det derfor liten tvil om at denne muligheten stiller sterkt. Det som derimot trekker denne muligheten ned er at den vil kreve både lenger tid og kostnader enn mange av de andre mulighetene. Vi ser på dette som en stor utfordring spesielt med tanke på at kommunen ikke har mye midler tilgjengelig. Vi vil derfor gå grundigere inn i denne muligheten og utforske hvordan torget kan plasseres på en billigst mulig måte, med fokus på å ta i bruk eksisterende bygg og infrastruktur uten å måtte rive noe.



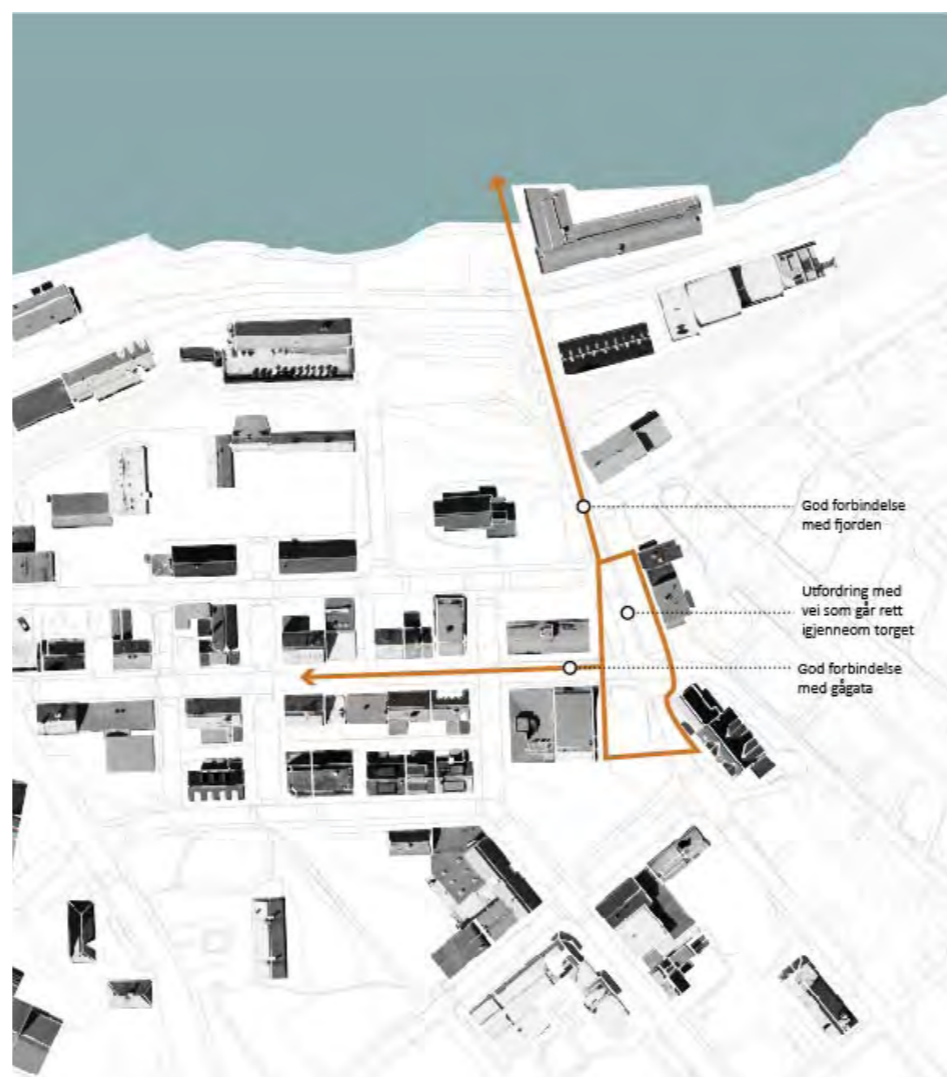
ANALYSER TORGSCENARIER

Vi vil med disse scenarioene undersøke hvilken torgplassering, innenfor mulighet 4 "loopen", som vil gi den beste forbindelsen til lavest mulig kostnad.

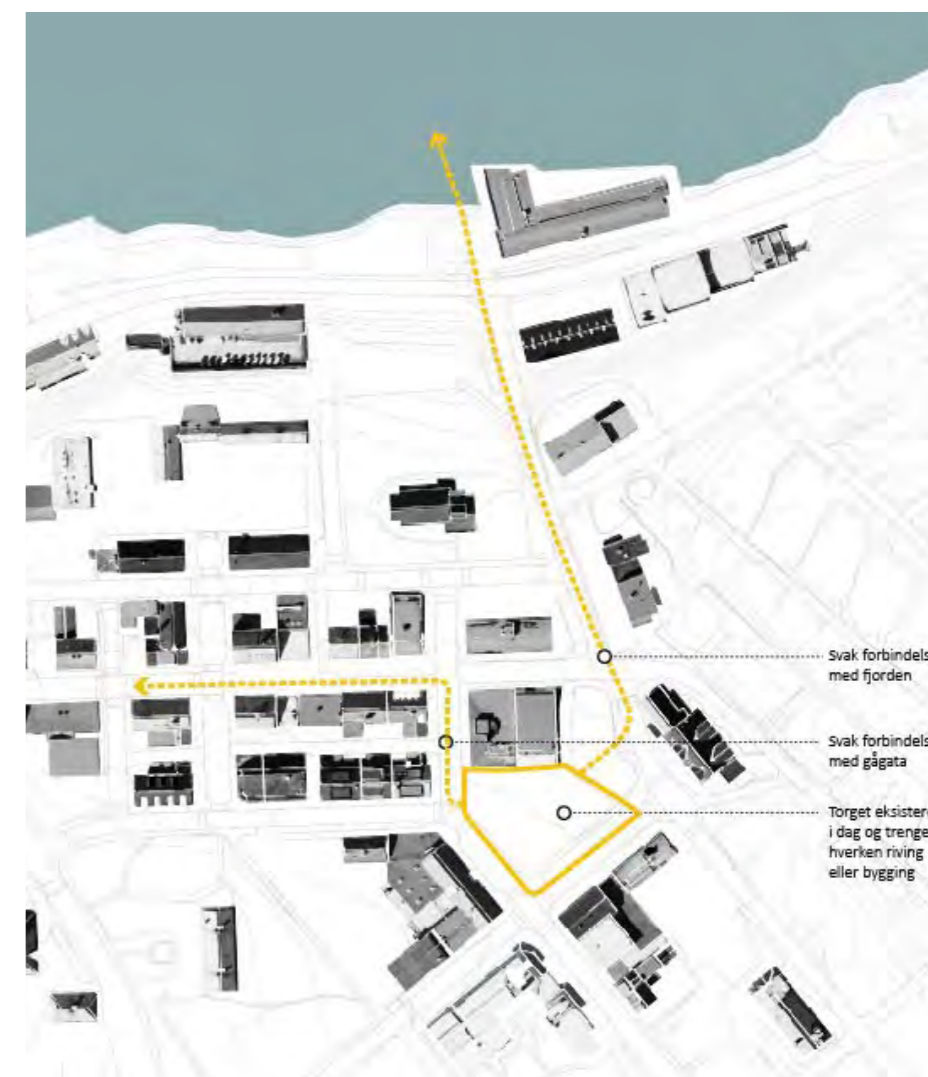
SCENARIO 1

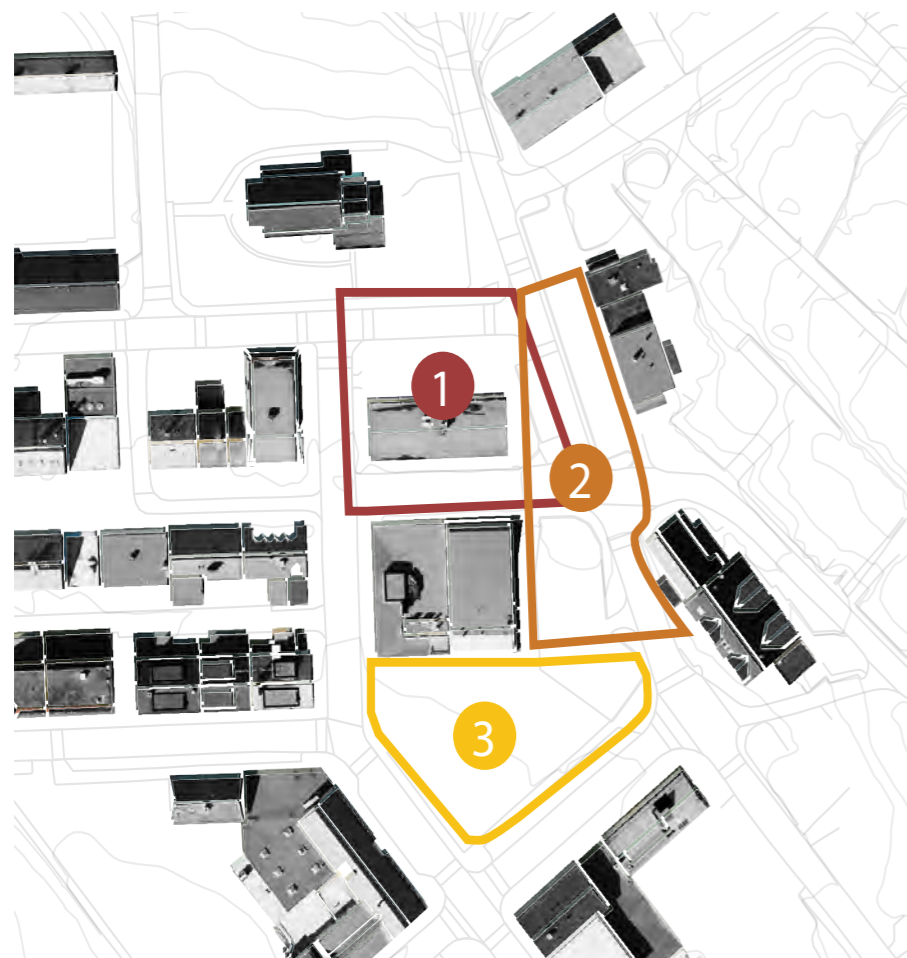


SCENARIO 2



SCENARIO 3





SCENARIO 1:

Brukervennlighet	██████████
Grad av forbindelse	██████████
Kostnad	██████████
Tid	██████████

SCENARIO 2:

Brukervennlighet	+ ██████████
Grad av forbindelse	+ ██████████
Kostnad	÷ ██████████
Tid	÷ ██████████

SCENARIO 3:

Brukervennlighet	+ ██████████
Grad av forbindelse	+ ██████████
Kostnad	÷ ██████████
Tid	÷ ██████████



OPPSUMMERING/ KONKLUSJON :

Setter vi de ulike torgscenarioene opp mot hverandre er den sterke forbindelsen mellom fjorden og gågata tydelig å se i både scenario 1 og 2. Når det kommer til brukervennligheten, som er svært vesentlig for bruken av torget, er det scenario 1 som kommer best ut.

Scenario 3 er uten tvil det minst kostbare scenarioet ettersom den eneste kostnaden torget vil kreve er en oppgradering. Scenario 1 er svært kostbart. Ikke bare vil det koste å rive det eksisterende bygget, men også etablering av ett nytt torg. Scenario 2 har en gunstig plassering og mye ligger allerede til rette for å etablere et torg her. Vi antar derfor at kostnadene i dette scenariet vil bli lavere enn i scenario 1.

I lys av disse vurderingene er det scenario 2 som kommer best ut med hensyn til forbindelse og kostnad.

Vi må derfor se denne analysen i sammenheng med andre analyser, som for eksempel vær og klima, for å være i stand til å vurdere hvilken torgplassering som vil bli den beste for Kirkenes.



ANALYSER

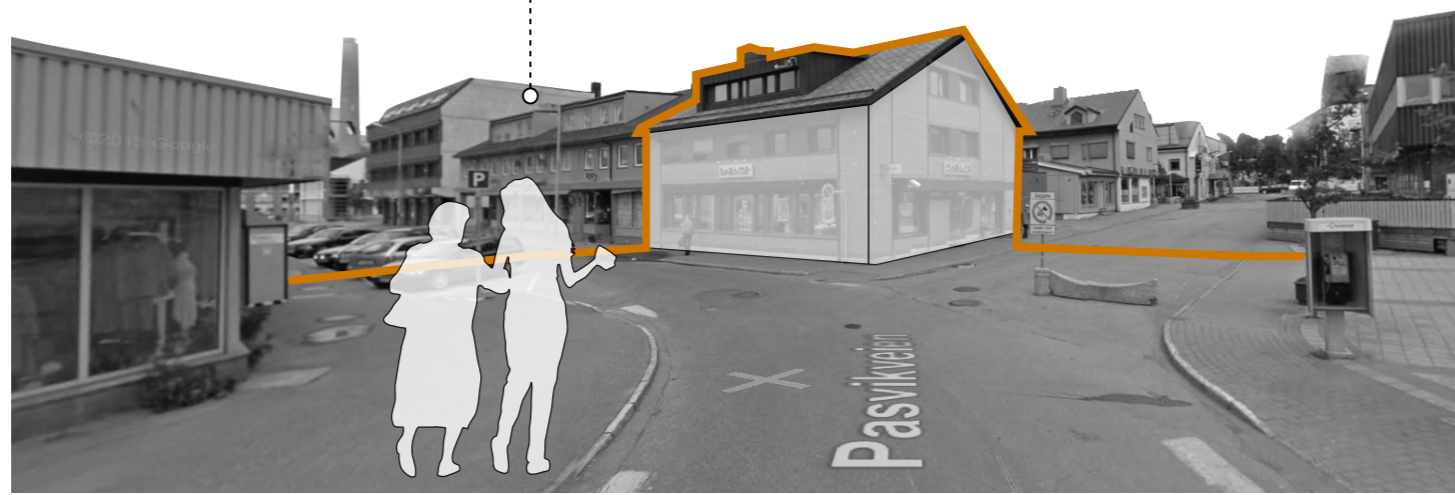
FORBINDELSE - GÅGATE OG TORGET

Slik situasjonen er i dag er forbindelsen mellom gågata og torget svak. Hadde det ikke vært for den beskjedne skiltingen kunne parallellgata til gågata vært et like logisk veivalg. Mye av grunnen til dette kan ligge i at fasadene er lite tiltalende i tillegg til den manglende direkte forbindelsen mellom de to destinasjonene.

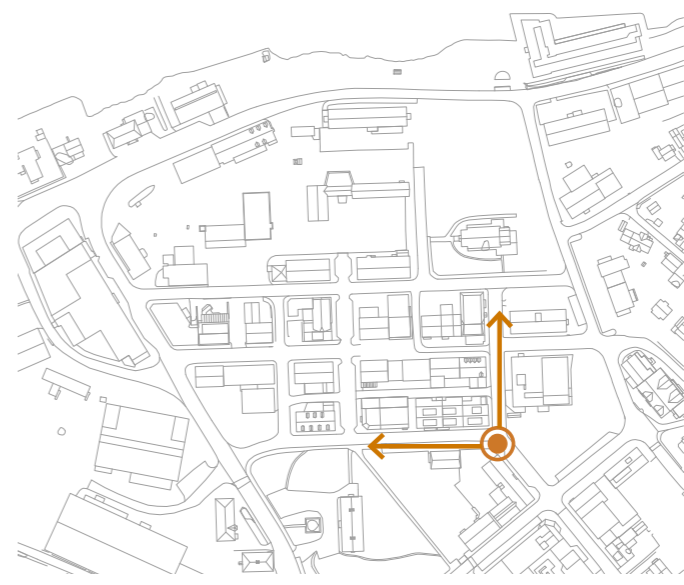


Pasvikveien
Kirkenes, Finnmark
Street View - Aug 2010

Kari og Laila ønsker å handle i gågata, men skjønner ikke hvilken vei de må gå...



Figur bearbejdet fra Google Street view



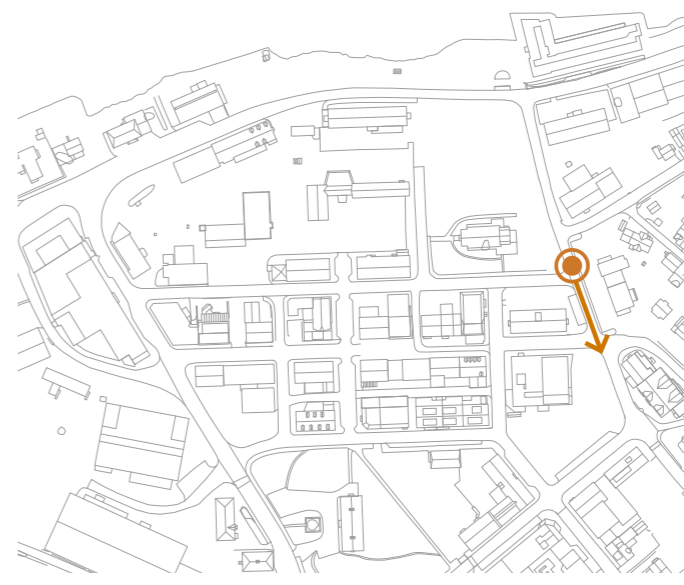
Det kan være vanskelig å finne veien til gågata fra torget. Gata som leder mot torget er lite aktiv og har mangler en indikator på hvor en skal gå for å komme til torget.

Presteveien
Kirkenes, Finnmark
Street View - Aug 2010

Lille Ola drømmer om et torg uten biler og bedre tilgjengelighet...



Figur bearbejdet fra Google Street view



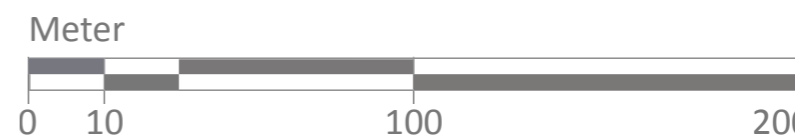
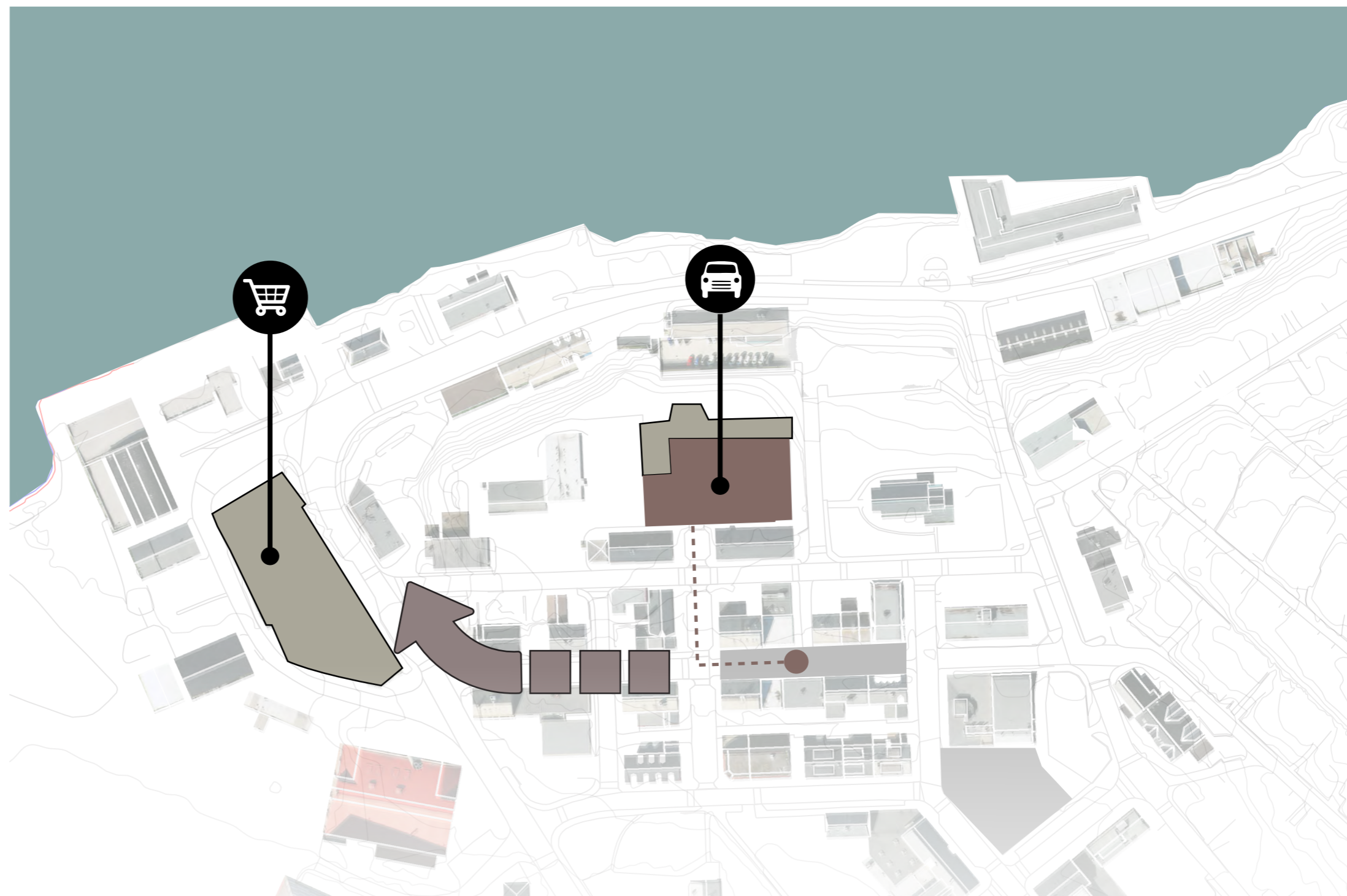
Mulig plassering av et nytt torg, med en bedre forbindelse til både gågata og fjorden.



ANALYSER

SVAK FORBINDELSE MOT FJORD

Slik strømmingene er i dag trekkes en i enden av gågata mot AMFI ettersom bygget inneholder flere tilbud og fremstår mer forlokkende enn de tilgrensende uteområder til gågata gjør. Vi anerkjenner AMFI og at kjøpesenteret er bra for handelen i Kirkenes som helhet er det lite tvil om. Likevel utfordrer AMFI resten av sentrumsområdet ved at folk trekker inn på senteret for å handle i stedet for ute i gågata. Rådhusplassen med sin sentrale og historiske plassering har ikke utnyttet sitt potensiale og brukes i dag som parkering.



Rådhusplassen, med sin historiske og sentrale plassering er et viktig byrom. Plassen er i dag en gråørken og fungerer som parkeringsplass...



Figur bearbeidet fra Google Street view

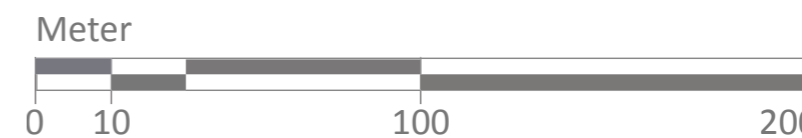
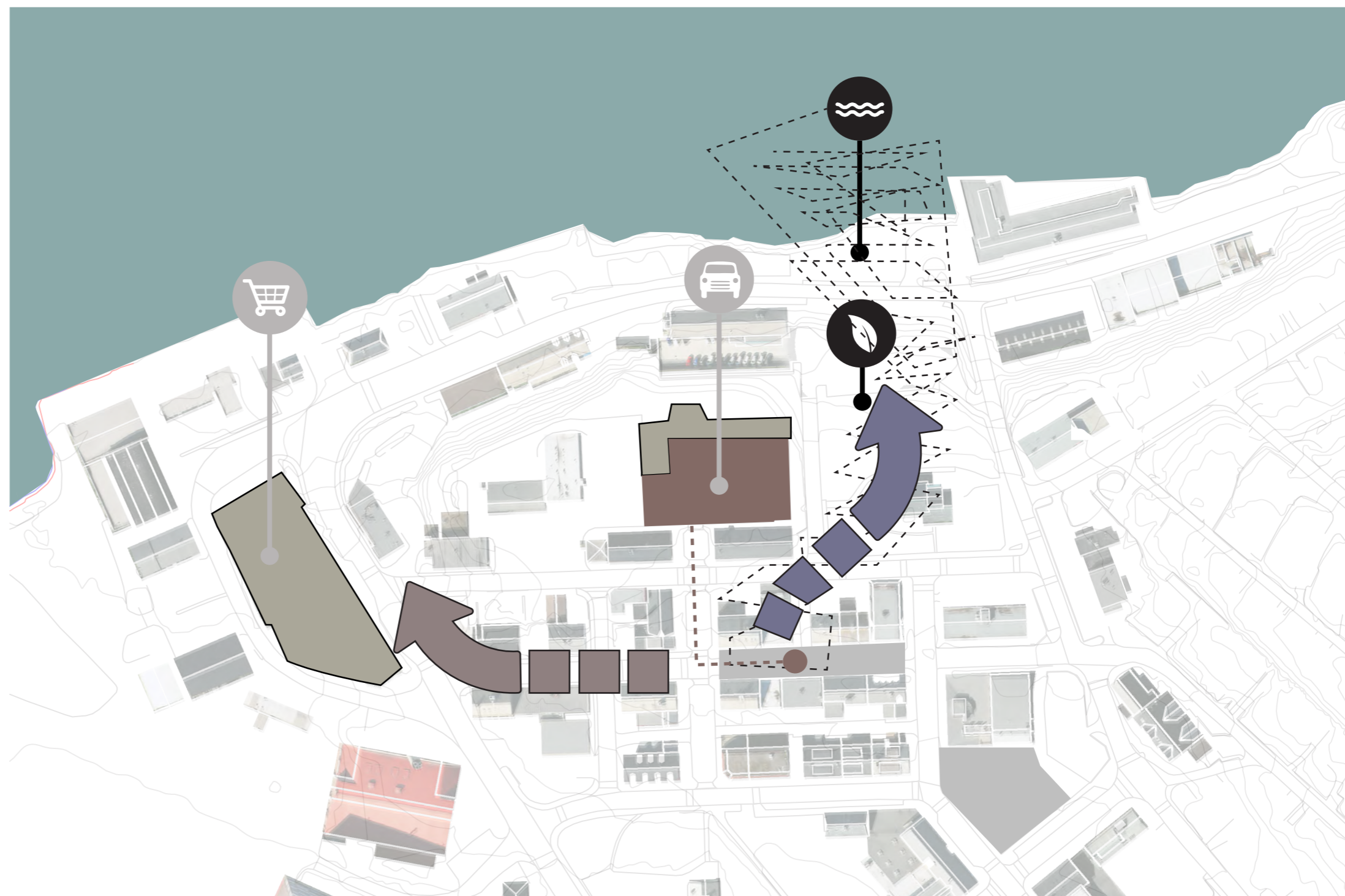


ANALYSER

ØNSKET STRØMNING

For å generere mer liv i området rundt gågata og torget ønsker vi å skape en motvekt til den strømmingen som er i dag. Mye av grunnen til dette er fordi området rundt AMFI allerede har mange planer for utvikling, men lite planer er lagt for området rundt kirka og rådhusplassen. Dette er et område som både er viktig historisk sett, men som også har en sterk forbindelse med torget og fjorden.

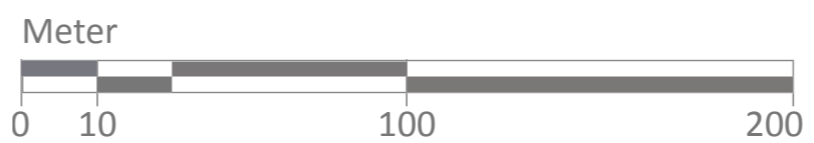
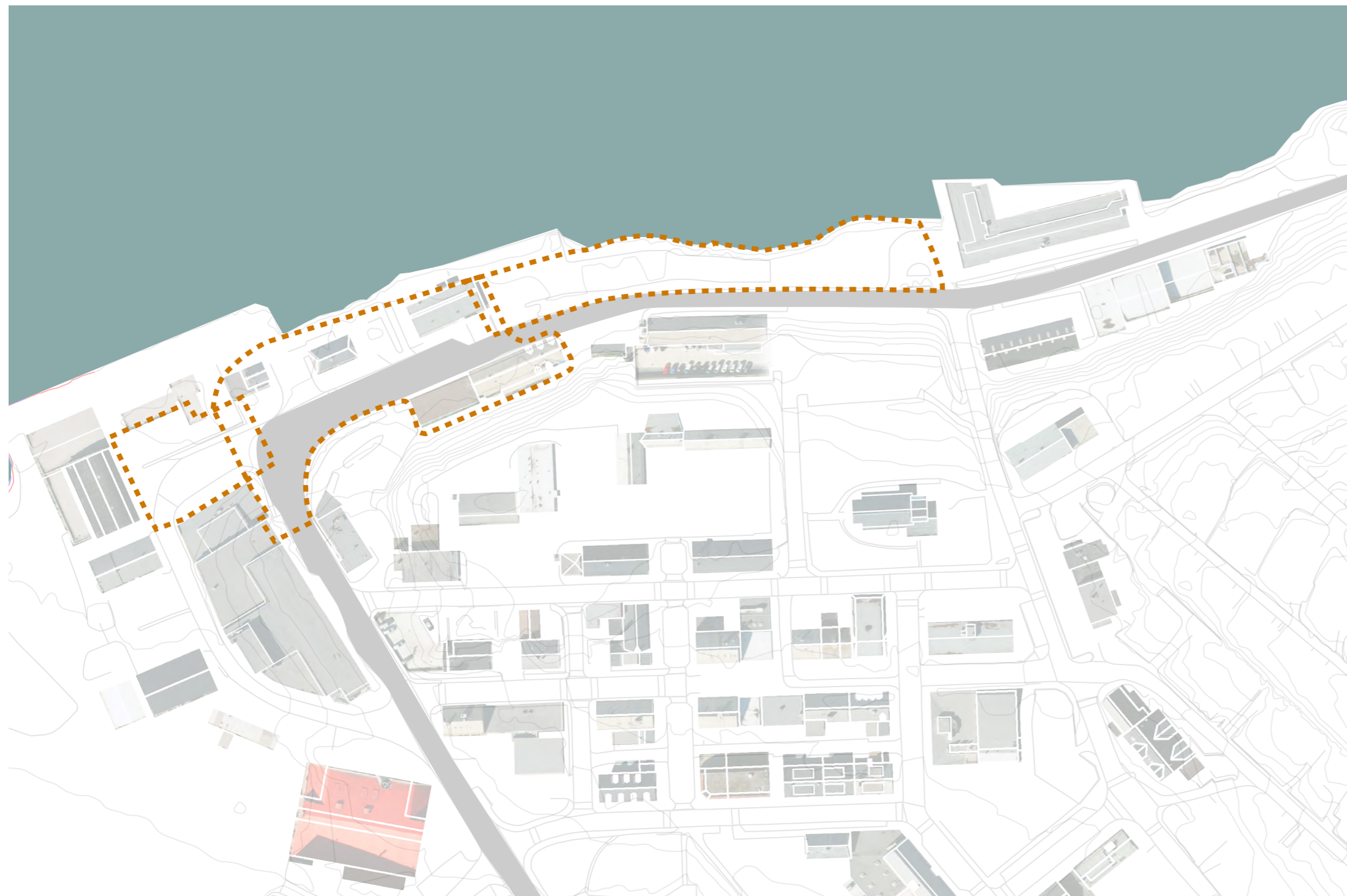
Ønsket er ikke å la nedre del av sentrum bli utkonkurrert av denne ønskede strømmingen, men at denne strømmingen på sikt vil bidra til et mer aktivt byliv enn det som er i dag.

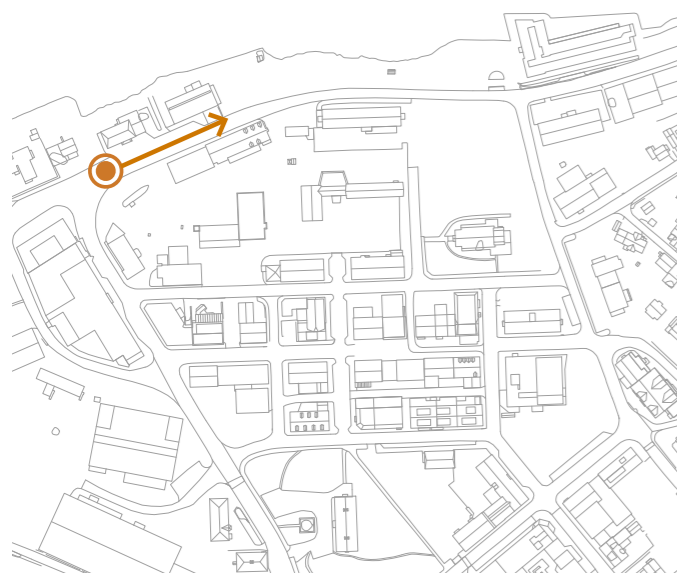


ANALYSER

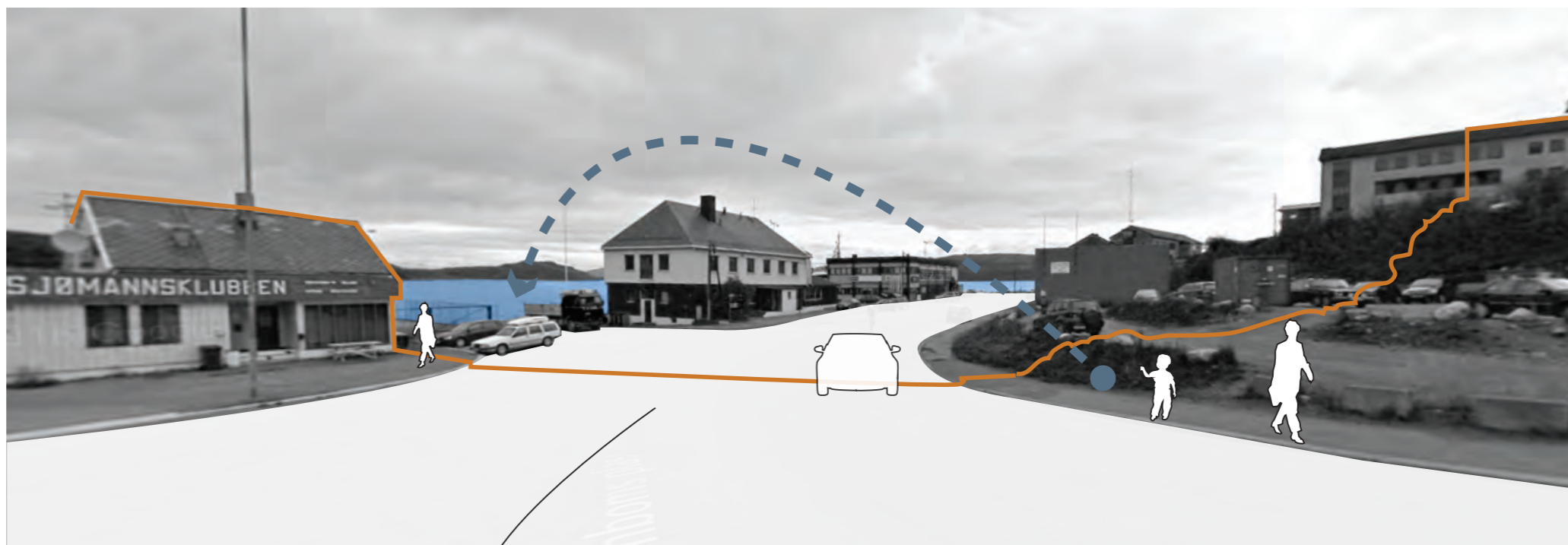
PARKERINGSSITUASJON I TRANSFORMASJONSOMRÅDER

Området nede ved havna er ett flott område med mye utviklingspotensiale. Nåværende status er at området oppleves utilgjengelig og er ett udefinert område som benyttes til parkering.

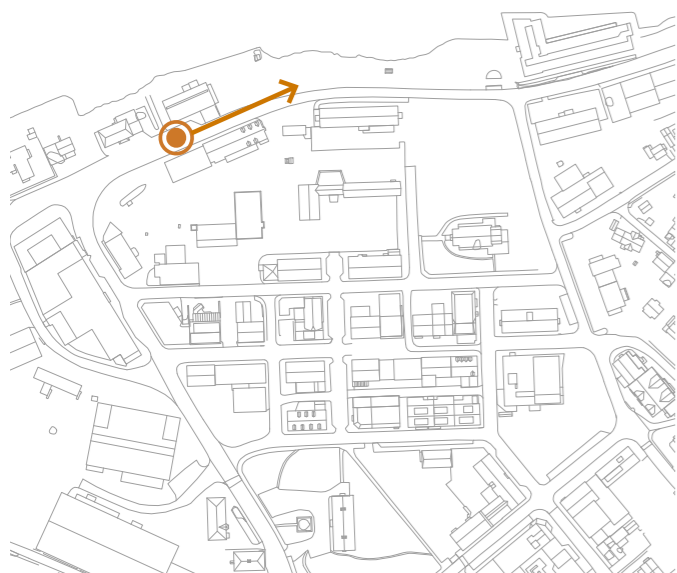




Mye plass til bilen og lite gåvennlig utforming,



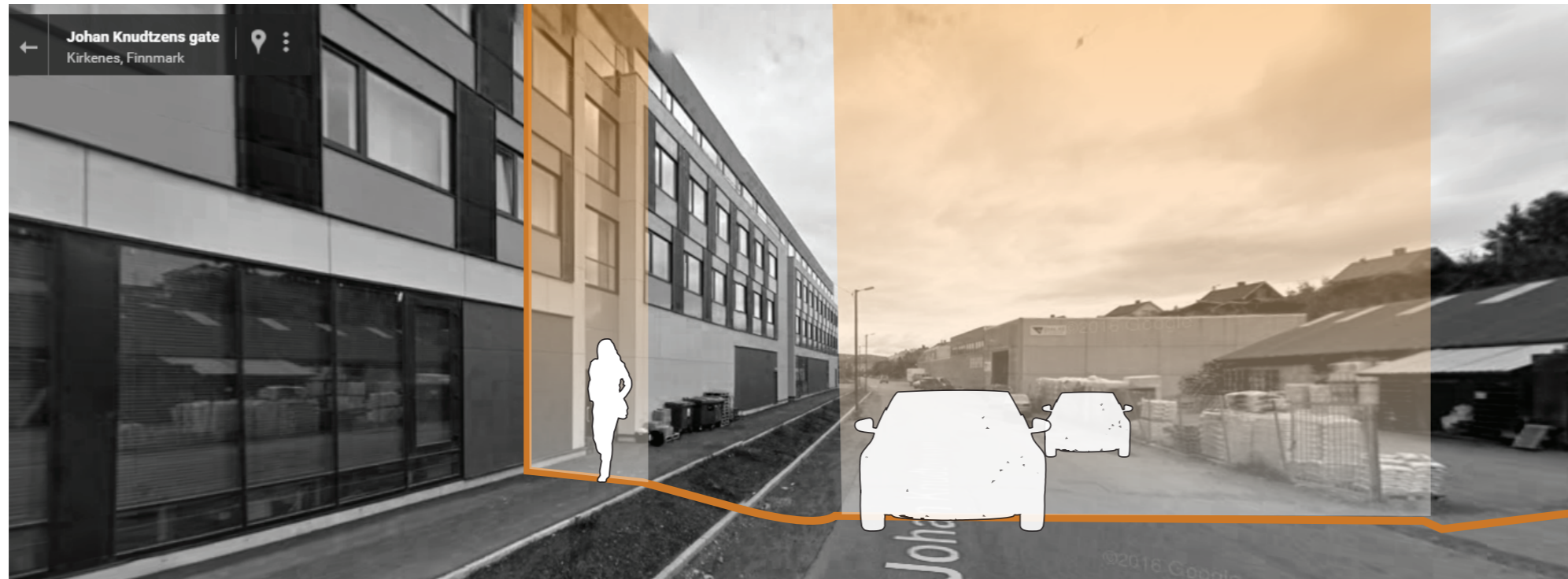
Figur bearbeidet fra Google Street view



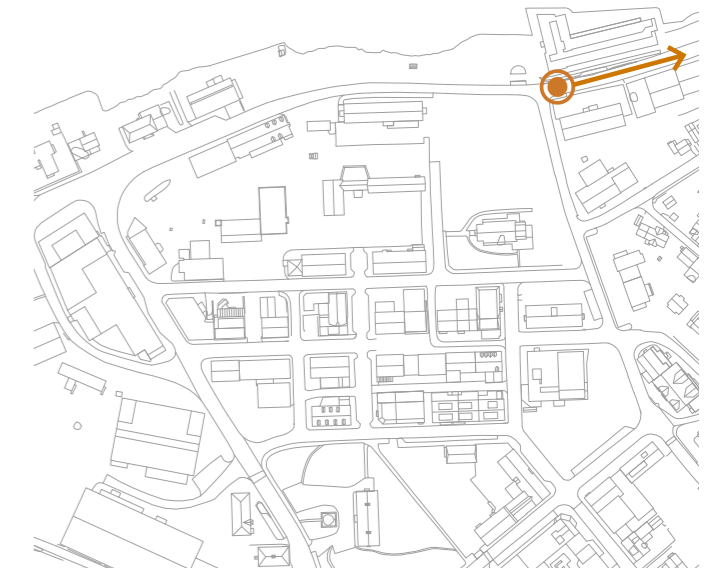
En gåtur langs havnepromenaden tillater ikke mye kontakt med havet og har et tydelig industrielt preg som ikke lokker til opphold ved havkanten.



Figur bearbeidet fra Google Street view



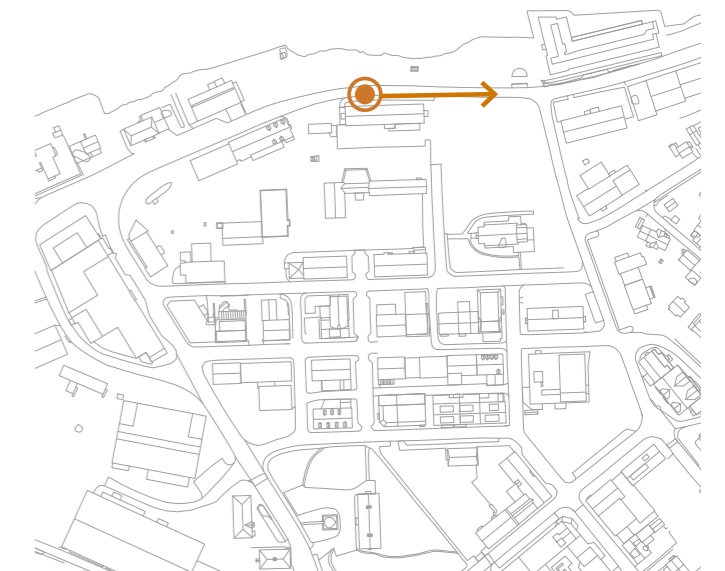
Figur bearbejdet fra Google Street view



Lite areal er satt av til fotgjengerene om en sammenligner med arealet som fritt kan disponeres av bilen.



Figur bearbejdet fra Google Street view



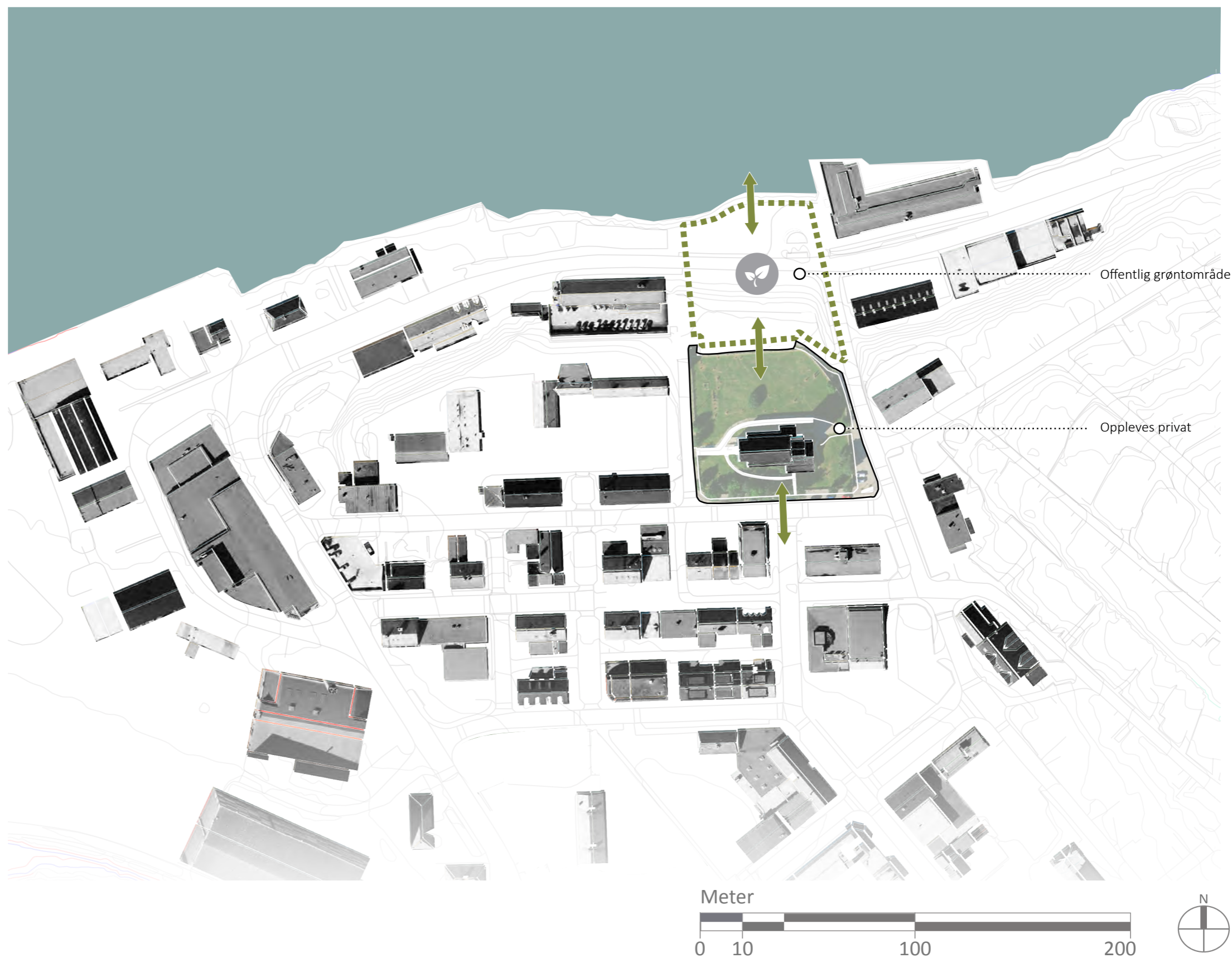
Politistasjonsbygget er et nytt bygg, men har en inadvendt fasade og lite oppmuntrer til å gå i dette området. Å krysse veien kan for småbarn være både skummelt og vanskelig.



ANALYSER

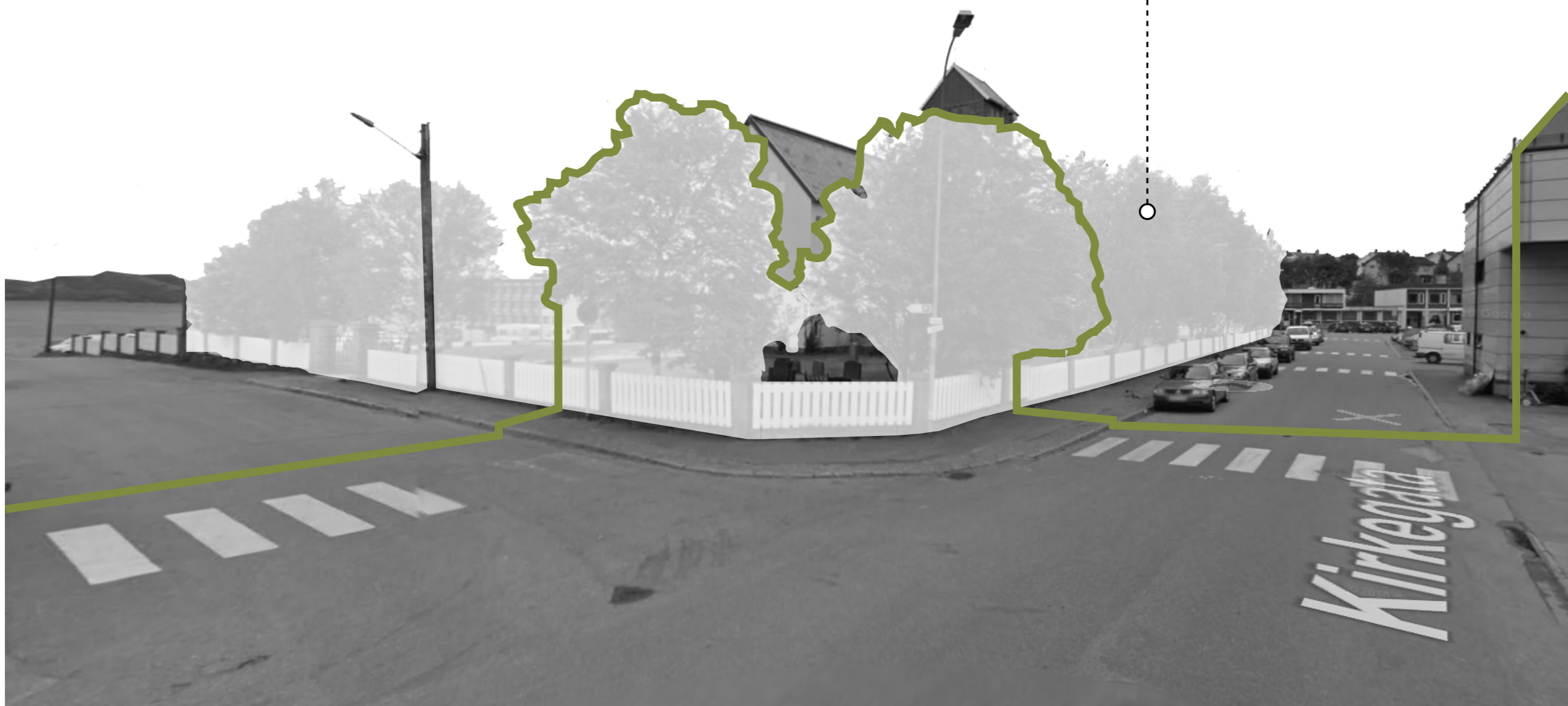
GRØNN FORBINDELSE

Når det gjelder de grønne forbindelsene i byen er kirkegården en grønn lunge sentralt plassert med tilknytning til mange av byens viktige funksjoner. Likevel oppleves kirkegården som privat og lukket. Vi ser derfor en mulighet til å skape en grønn forbindelse som knytter fjorden sammen med byen via kirkegården. Vi kaller det en grønn allmenning!



Kirkegata
Kirkenes, Finnmark
Street View - aug. 2010

Kirkegården er en sentral grønn lunge i byen, men oppleves som privat og utilgjengelig...



Figur bearbeidet fra Google Street view



FUNN

SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER

TEMA	UTFORDRING		GREP
DEN OPPLEVDE TILGJENGELIGHETEN	<p>Skiltingen i byen er stort sett lite synlig og gir ikke så mye informasjon som det potensielt kan gjøre.</p> <p>Det er flere siktlinjer i byen, men mange av dem er vanskelige å oppdage på grunn av lite tydelighet.</p>		<p>Bedre skilting og mer informasjon om avstander, tilbud i byen og retning vil være med på å øke den opplevde tilgjengeligheten.</p> <p>Åpne opp for flere nye siktlinjer i tillegg til å pleie de som allerede eksisterer.</p>
GRØNN FORBINDELSE	<p>De grønne områdene i Kirkenes sentrum ligger spredt og det mangler en sammenhengende grønn forbindelse i byen. Mange av de grønne områdene oppleves dessuten utilgjengelige.</p>		<p>Gjøre kirkegården mer åpen og tilgjengelig i tillegg til å knytte den sammen med en ny grønn allmenning ned mot fjorden.</p>
STREKNING GÅGATE - TORG	<p>Forbindelsen mellom gågata og torget mangler en tydelig og logisk forbindelse.</p>		<p>Ved å flytte torget vil forbindelsen bli mer direkte, logisk og lettere lesbar. Slik at det ikke lengre er tvil om hvilken vei en må gå når en skal til torget fra gågata og motsatt.</p>

TEMA

UTFORDRING

GREP

STREKNING HAVNEOMRÅDE

Havneområdet oppleves utilgjengelig og udefinert. Lite ved området byr til opphold og området får ikke utnyttet sitt potensiale.



Utvikle havneområdet til å bli mer gåvennlig med mer aktiviteter og at utformingen av havna bringer menneskene ned til havna og blir knyttet tettere til fjorden.

STRØMNINGER

Slik strømingene er i sentrum i dag trekkes menneskene inn på AMFI. Dette gir mindre liv i gatene.



Vi ønsker å skape en motvekt til AMFI og en ny strømning som bringer menneskene fra gågata til den grønne allmenningen og videre ned til fjorden.



GREP

TRE HOVEDGREP FOR Å STYRKE FORBINDELSEN MELLOM BYEN OG FJORDEN

For å oppsummere delmålet TILGJENGELIGHET er vi kommet frem til tre grep som skal svare på kommunens ønske om å forbinde fjorden, gågata og torget. Det første grepet er å anlegge ett nytt torg, enten alternativ 1 eller alternativ 2, med en sterkere forbindelse med gågata. Grep 2 er å bedre forbindelsen mellom byen og fjorden ved å skape en grønn allmenning fra byen og ned til havna via kirkeparken. Grep 3 er å dra bedre nytte av de flotte områdene nede ved havna ved å utvikle havneområdet til å bli mer gåvennlig og tilgjengelig område. I tillegg ønsker vi å styrke forbindelsen til den nye anløpskaia til Hurtigruten.

GREP 1



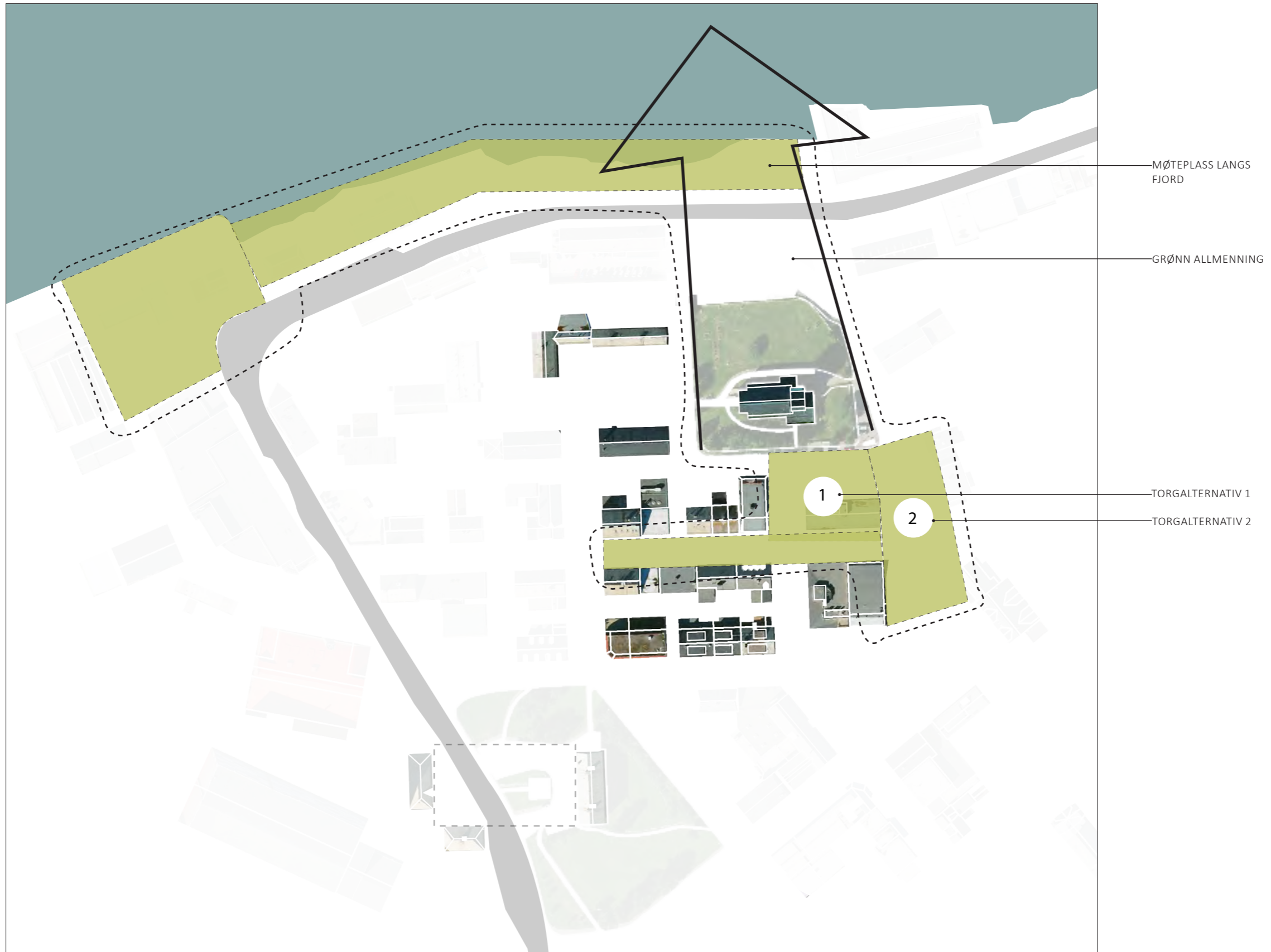
GREP 2



GREP 3



SAMLET GREP





TRYGGHET

TILTREKNINGS-
KREFTER

TILGJENGELIGHET

TILHØRIGHET

6. Forskjønne i lys
av den historiske
konteksten

7. Å videreutvikle og
styrke byens omdømme



ПОЛЯРНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ

ПОЛЯРНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК

СИБИРИК



INTRODUKSJON

TILHØRIGHET

HVA MENER VI MED TILHØRIGHET?

Hva er det som gjør at man har et spesielt bånd til byen man kommer fra? Hvorfor er noen stolte av sin hjemby mens andre ikke er det? Når vi snakker om tilhørighet i denne oppgaven refererer vi primært til følelsen av tilknytning til et sted og hvilke momenter som er gjenkjennbare og gjør at et sted klart kan skiller fra et annet.

Tilhørighet kan være knyttet til fysiske strukturer som er synlige i bybildet eller være forbundet med begivenheter eller mennesker. Vi forstår tilhørighet som en nøkkelfaktor i arbeidet med å definere en stedsidentitet- et viktig moment vi som gruppe synes er lite eller ikke synlig i Kirkenes i dag.

To av kommunens mål kan plasseres inn under denne kategorien:

6. Å forskjønne byen i lys av den historiske konteksten

7. Videreutvikle og styrke byens omdømme

Med andre ord må vi finne en måte å **markedsføre Kirkenes i lys av den historiske konteksten.**

Fordi Kirkenes har flere potensielle strukturer og begivenheter som kan benyttes til å belyse den historiske konteksten ligger hovedutfordringen i å finne ut hvilke av disse byen ønsker å satse på for å bygge sin identitet og markedsføre seg utad. I dag har Kirkenes flere likverdige, men til dels lite synlige momenter. Det trengs en opprydding og differensiering for at byens lesbarhet og forståelse skal bli tydeligere og mer attraktiv.





Basert på kommunens ønsker ser vi et behov for å fokusere på:

Hva er **den historiske konteksten**?

markedsføre Kirkenes i lys av den historiske konteksten

Hvordan kan man **markedsføre** Kirkenes slik at byen kan få økonomisk gevinst?



ANALYSER HISTORISK KONTEKST



GRUVESAMFUNNET

Industribyens spor finner vi i byplanen, med sin klare tredeling og rutenettsstruktur. Dette er typiske karaktertrekk for industribyene som utviklet seg på begynnelsen av 1900-tallet. Likevel bærer Kirkenes kanskje like sterkt preg av å være et gruvesamfunn, blant annet ved at flere ikoniske bygg, de fleste med ulik utforming, er synlige i bystrukturen. Dampsentralen, administrasjonsbygningen og infrastrukturen til gruvedriften i lia sør-vest for sentrum er alle landemerker eller bygg som skiller seg fra øvrige strukturer. Ved Behrens plass er det også konstruert en grønn lunge, som for å symbolisere AS Sydvarangers sterke posisjon i samfunnet.

Dagens usikre situasjon for fremtidig drift av AS Sydvaranger bør ikke stå i veien for at byen forskjønnes i lys av den konteksten som muliggjorde et bysamfunn. Kirkenes har nært sagt "nasjonal status" som gruvesamfunn, og de ikoniske praktbyggene som ble konstruert i forbindelse med dette bør få sin klare og rettmessige plass i den fremtidige byarkitekturen.





INTRODUKSJON

HISTORISK KONTEKST



MARITIM INDUSTRI

Barentsregionen er Europas rikeste region på naturressurser, spesielt med tanke på fiskeressurser er Barentshavet et av verdens mest produktive havområder. Det er derfor ikke overraskende at det i Kirkenes er stor bryggevirksomhet langs sjøfronten. Skipsverftet og mekaniske verksted Kimek AS disponerer store arealer vest for sentrum og russerbåtene er derfor svært synlige i bybildet. I tillegg til store arealer der krabbetegner, bøyer og andre fiske- og skipsrelaterte instrumenter oppbevares synlig har Kirkenes også egen sjømannsklubb ved Lønboms Plass. Det er ytret sterk interesse om ny stamnetterminal i området, noe som vil sette sitt preg på byen.

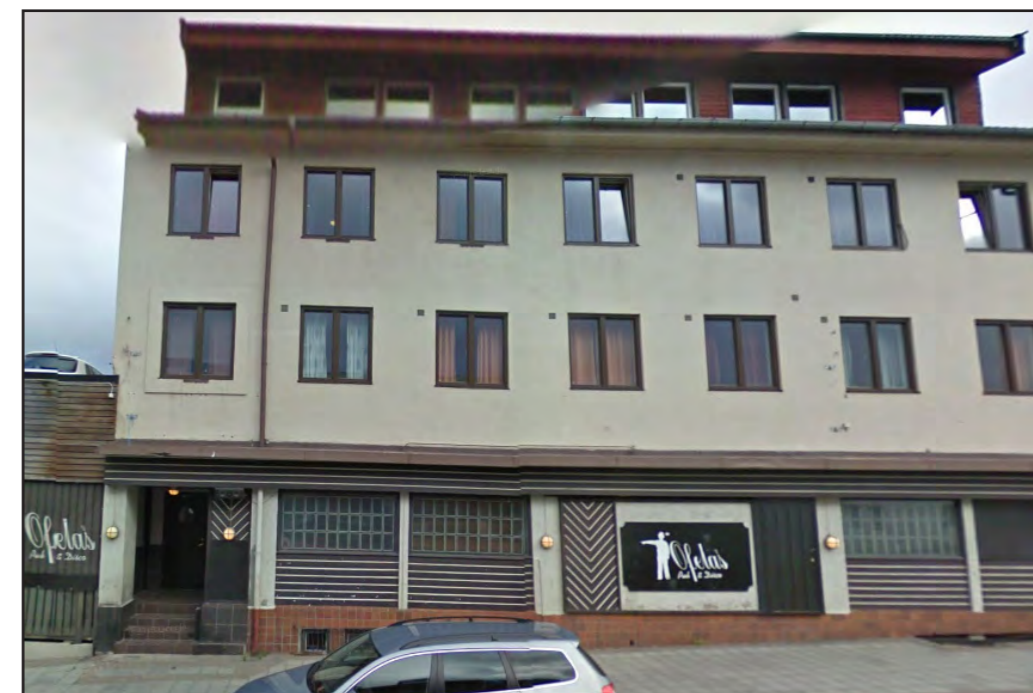
Kirkenes har mye skipsindustri som både er svært synlig i bybildet og som tar mye plass. I stedet for å gjemme denne industrien bort kan vi spille på den, og markedsføre Kirkenes i lys av det rustikke og industrielle preget. Dette kan bli et eksotisk innslag for turister som kommer til byen med Hurtigruten.



ANALYSER HISTORISK KONTEKST



Figur fra Google Street view



Figur fra Google Street view

GJENREISNINGSBY

Sentrum er oppført i perioden 1947-1960 og er bygget i karakteristisk etterkrigsarkitektur med elementer av både modernisme og funksjonalisme. Bygningene er gjennomgående i tre etasjer og har et knapt formspråk med fasade i murpuss, saltak, vindusbånd og nøytrale farger. Sentrumsstrukturen er NB-registrert og har en nasjonal verdi. Selv om mange av Kirkenes' innbyggere synes byen er stygg er dette også en viktig del av deres visuelle identitet og historiske kontekst.

Sentrumsstrukturen er av nasjonal verdi og spiller en sentral og viktig rolle i å kommunisere byens historie og identitet. Utfordringen ligger i at denne enkle arkitekturen med nøytrale farger ikke er et innslag, men utgjør hele sentrumet og mange opplever derfor sentrum som kjedelig og forutsigbart.



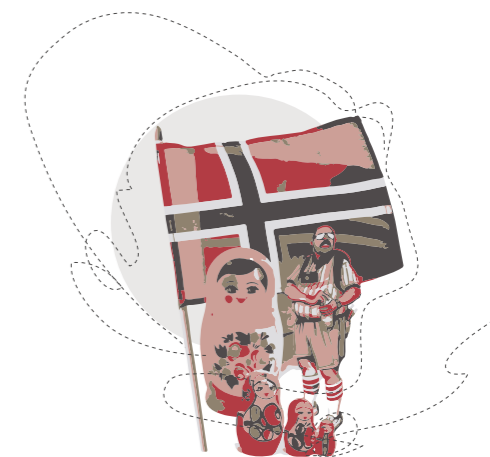
Figur fra Google Street view



Figur fra Google Maps



ANALYSER
HISTORISK KONTEKST



GRENSEBY

Byens beliggenhet tatt i betraktning er det ikke unaturlig at befolknings sammensetningen er svært multikulturell, men også historisk sett er dette et viktig moment. Lenge før geografiske grenser ble oppmålt benyttet skoltresamer områdene i dagens Norge, Finland, Sverige og Russland. Kirkenes var et såkalt fellesdistrikt, noe som også er synlig i dagens samfunn.

Denne viktige delen av historien er bevart i hverdagslivet i blant annet utformingen av gateskilt (som er tospråklige) og i form av attraksjoner, språk og kultur som nabolandsmenn tar med seg til byen. Russermarkedet som er på torget er et godt eksempel på dette. Før krigen, da store deler av byens strukturer ble ødelagt, var "grensebyen" også synlig i arkitekturen i form av blant annet løkkupler.



ANALYSER

HISTORISK KONTEKST

KAN MAN FORSKJØNNE I LYS AV DEN HISTORISKE KONTEKSTEN?

Når kommunen ønsker å forskjønne byen i lys av den historiske konteksten kan dette bety flere ting. Det å forskjønne noe kan både bety å forbedre eller raffinere noe, men kan også bety å bearbeide eller videreutvikle. Vi har tolket det dit hen at kommunen primært ønsker et fokus på hvordan byens visuelle uttrykk ser ut.

I dag er nært sagt hele Kirkenes sentrum bygd opp i karakteristisk etterkrigsarkitektur med innslag av andre mer ikoniske og eldre bygg som dampcentralen. Utfordringen er nettopp dette; at det er lite eller ingen dynamikk i det visuelle uttrykket. Sentrumet kan derfor oppfattes som kjedelig og mange synes at "byen er stygg".

På kommunens ønske om å forskjønne i lys av den historiske konteksten ser vi derfor et behov for å tilføre noe annet slik at ikke alt forblir likt. Ved å tilføre noe nytt kan dessuten den mer nøytrale etterkrigsarkitekturen komme mer til sin rett og bli satt mer pris på av innbyggere og besøkende.

