

# STORE LILLE KIRKENES

ET MULIGHETSSTUDIE FOR BYUTVIKLING I KIRKENES FREM MOT 2040.



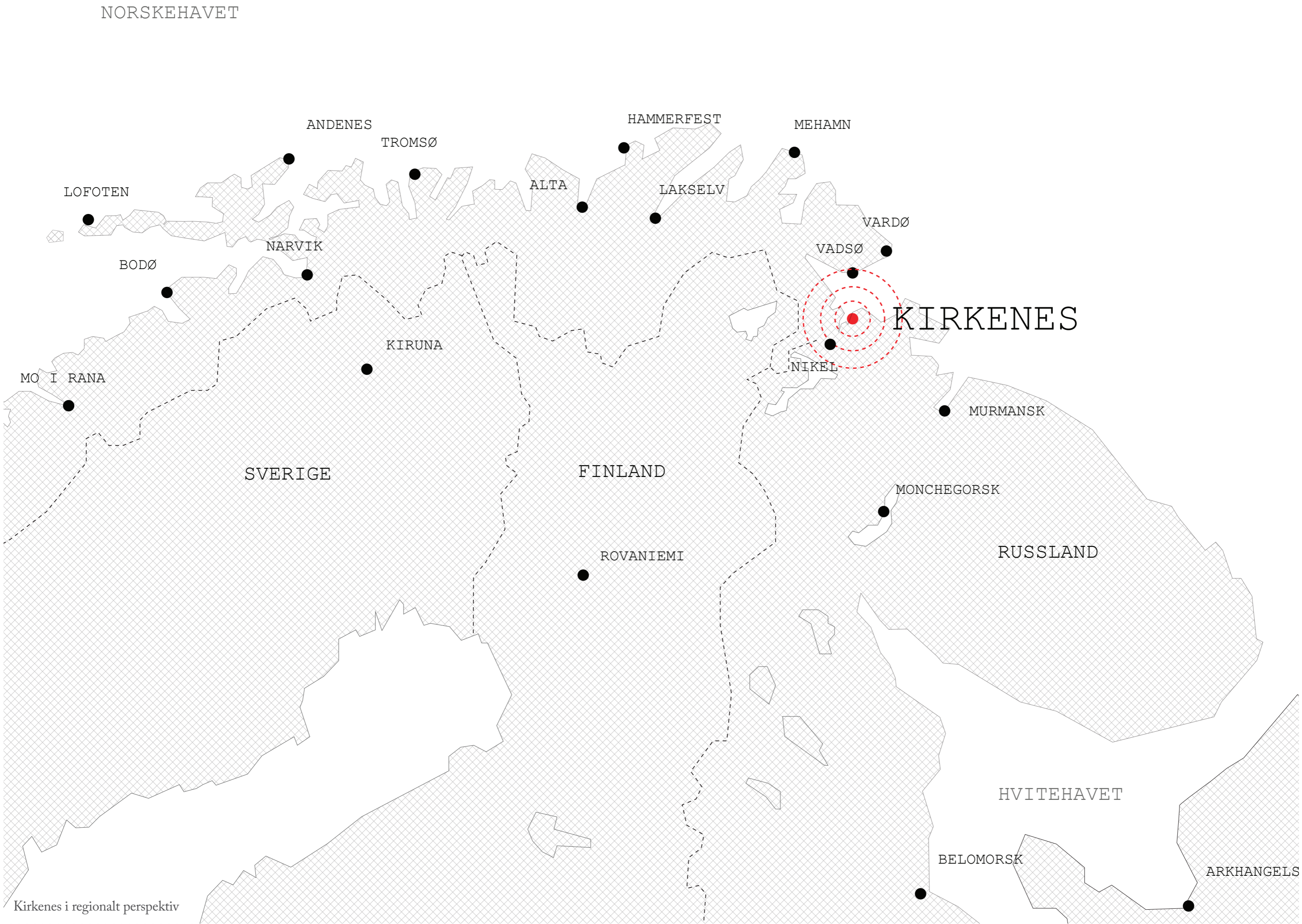
Et mulighetsstudie for byutvikling i Kirkenes frem mot 2040.

Av Randi Austlid Fjeldtvedt og Tuva Margrethe Skaret

Oppgaven er et studie i hvordan man kan planlegge for en by i rask utvikling og med en usikker fremtid.



KONTEKST



Kirkenes i regionalt perspektiv





Kirkenes sentrum i dag

INTRODUKSJON TIL OPPGAVEN

## BAKGRUNN

Kirkenes ble tuftet på og bygget opp av gruvevirksomhet. AS Syd- Varanger startet opp i 1906, og satte fart på utviklingen av byen. På noen få år flyttet flere tusen mennesker til Kirkenes. Gruvedriften har vært pådriver for byutvikling helt siden oppstarten, og har i perioder vært en sterkere aktør for byutvikling enn kommunen selv.

Kirkenes er historisk sett et multietnisk område, befolket av samer, finner, nordmenn og russere. Før 2. verdenskrig var det meste av arkitekturen i Kirkenes trehusbebyggelse med spor av både finsk og russisk byggeskikk.

Under 2. verdenskrig var Kirkenes en viktig forsyningshavn og flybase, og ble dermed også et bombemål. Etter krigen sto det igjen knapt 20 hus i byen, som før hadde huset rundt 10 000 mennesker. Gjenoppbyggingen ble gjort etter “De brente steders regulering”, og boligene ble reist innenfor samme grid som arbeiderboligene før krigen hadde fulgt. Syd- Varanger gruveselskap gikk etter krigen inn i sin beste periode, og Kirkenes ble utvidet med infrastruktur, boliger, og sykehus.

Etter krigen gikk byen inn i sin beste periode og innbyggertallet nådde igjen 10 000. På 80- tallet begynte nedtrappingen av hjørnesteinsbedriften, og i 1996 la AS Syd- Varanger ned driften. I perioden før fikk byen store omstillingsmidler. Disse ble brukt til å etablere Prestøya industriområde øst i byen, og Kimek, det store skipsverftet på vestsiden av sentrum. Byen kom seg også gjennom krisen hjulpet av etablering av store offentlige arbeidsplasser og økende handel med Russland.

I 2009 åpnet AS Sydvaranger driften igjen, og i dag er fremtidsoptimismen stor. Økende handel med russerne og turisme knyttet til hurtigruta bidrar til større mangfold i næringsgrunnlaget. Havbruk og servicenæringen er også viktige næringsveier. Men ennå er kommunen selv den største arbeidsgiveren.

Innbyggertallet i Sør- Varanger kommune rundet 10 000 igjen i 2013. Kirkenes opplever stor økonomisk vekst og i prinsippet har kommunen negativ arbeidsledighet. Som andre i landsdelen sliter kommunen med å tiltrekke seg kompetent arbeidskraft og nye innbyggere.

Kirkenes er nå i vekst. Tilgang på ressurser i Barentshavet, mineralfunn og mulighet er for transport over nordlige sjørute til Asia kan skape større vekst i byen og regionen. Nærheten til Russland gjør situasjonen ytterligere spennende. Om veksten kommer og når det skjer er vanskelig å fastsette, noe som gir en ekstra dimensjon til det å planlegge for fremtiden.

Dette synes vi er interessant. Byens plassering og potensiale gir oss et spennende og utfordrende grunnlag for læring.

Oppgaven dreier seg om å arbeide med byens form og å undersøke hvordan man kan håndtere langsiktig arbeid for en situasjon i endring. Vi ville utforske hvordan en kan utvikle en by med en uavklart fremtid, og mener Kirkenes som sted har utfordret oss på dette punktet. Vi ville også skape nye innspill til byutviklingsdebatten i Kirkenes.



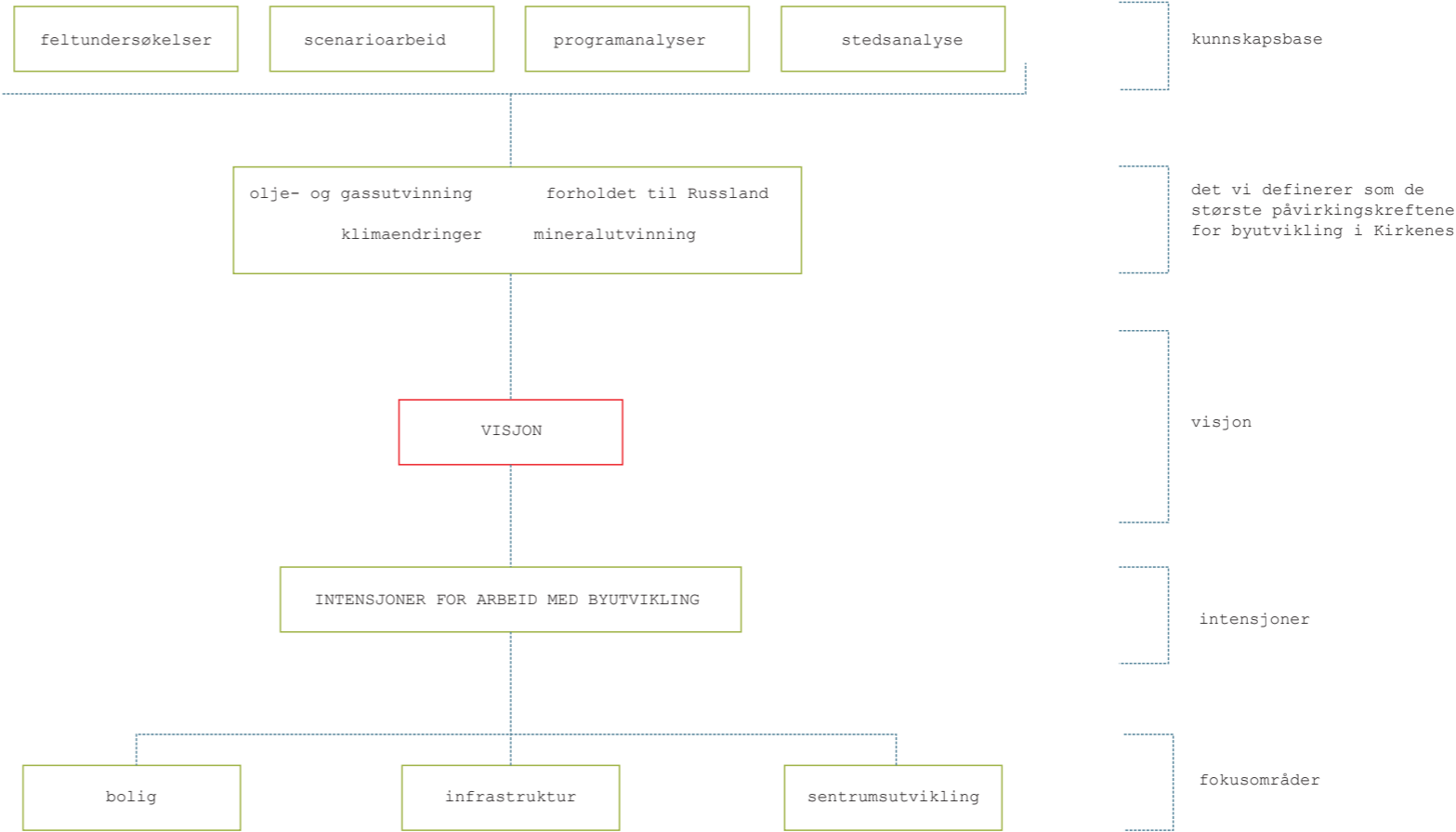




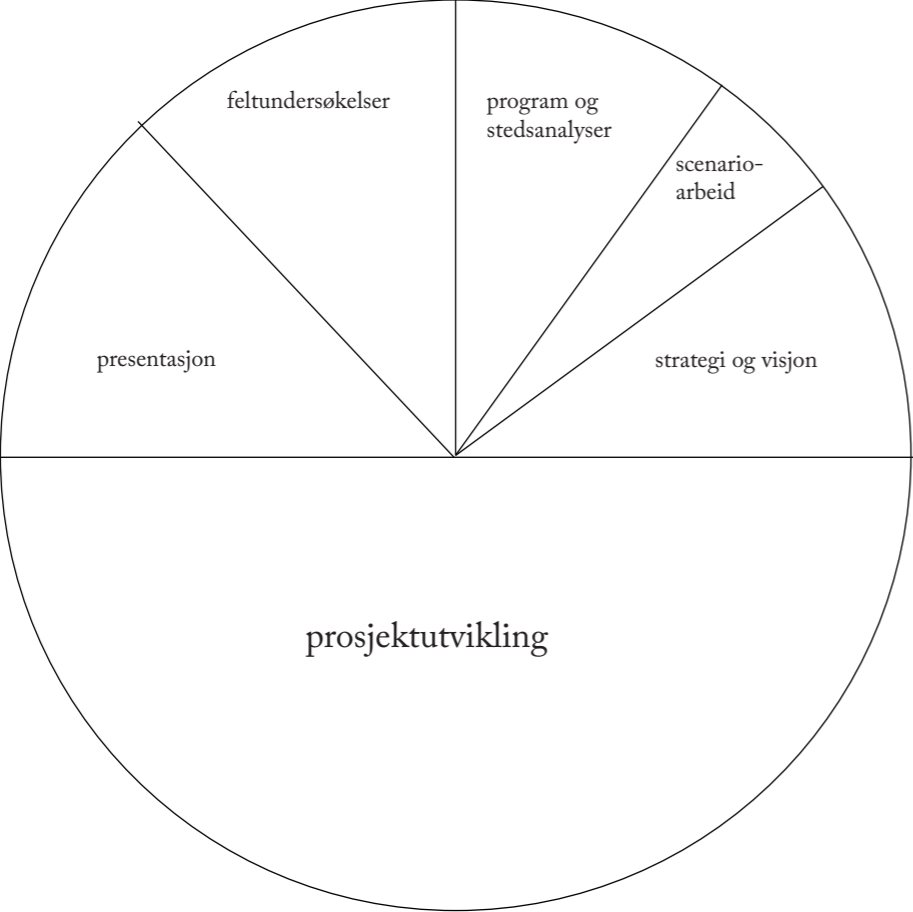
# INNEDELING AV OPPGAVEN

Vi har valgt å sette av mye tid i oppgaven vår på å gjøre analyser og undersøkelser som har gitt oss bakgrunnen for en visjon og en strategi for byutvikling. Analysene ligger vedlagt som egne PDF-er og vi vil henvise til disse underveis. Konklusjonene fra alle analysene vi har gjort ligger samlet i heftet “ Strategi og visjon”.

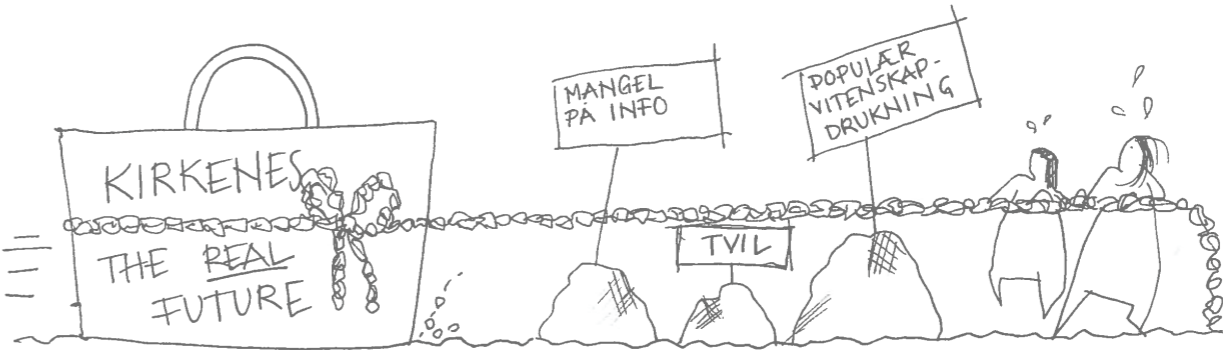
I denne PDF-en fokuserer vi på å fortelle historien om prosjektet fra visjon og strategi til arbeid med byform. Vi har satt opp pdf-en og plansjen slik at relevante analyser blir presenterte underveis, for å vise bakgrunnen for valgene vi har tatt.



Prosess fra analyser og undersøkelser til arbeid med byform



Tidsbruk





## V I S J O N

“Store lille Kirkenes” er visjon for en robust by der nye byutviklingsgrep bygger på studier av hva fremtiden kan bringe.

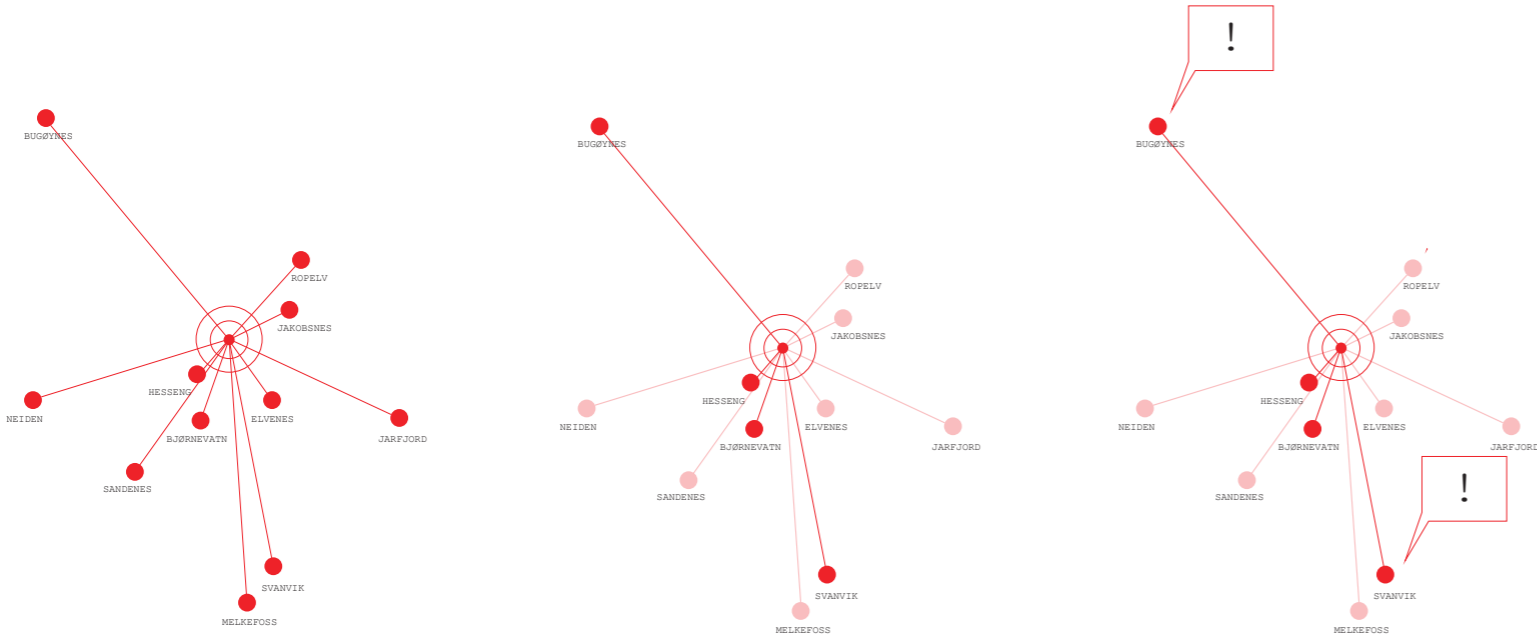
“Store lille Kirkenes” er en havneby der de store tunge industrihavnene ligger utenfor sentrum. Sjøkanten i sentrum deles mellom kommersiell og industriell utnyttelse og brukes aktivt av næringslivet. I “Store lille Kirkenes” er det sjøkanten som binder byen sammen og som legger tilrette for at byen kan vokse. Derfor er sjøkanten et sted med mye aktivitet, et spennende og viktig sted både for byens innbyggere, besøkende og for næringslivet.

Byens posisjon i forhold til transportruter og ressursutvinning gjør at det er lønnsomt å etablere ny næring i området rundt. Kirkenes er et sterkt sentrum i Sør-Varanger kommune, og er godt forbundet med tettstedene rundt. I distriktet forvaltes ressursene i regionen og disse formidles til verden gjennom sjøkanten i Kirkenes. Hovednæringene er gruve-og skipsindustri, men andre næringer som grensehandel, turisme, arktisk jordbruk og havbruk gir også viktige bidrag til næringslivet. I “Store lille Kirkenes” utvikles kunnskap som gjør næringslivet og ressursutnyttelsen robust for fremtiden. Kunnskapen har ringvirkninger for industrien og næringslivet også utenfor Kirkenes. Flere mennesker flytter til Kirkenes for å bære frem utviklingen. De blir møtt med gode etableringsmuligheter, i kort avstand til både arbeidsplasser, by og uberørt natur. Det spesielle klimaet og nøye tilrettelegging gjør at de fleste velger å bruke spark og sykkel i stedet for bil store deler av året. Nye og gamle områder av byen bindes sammen av ferdeslsårer og gode uterom med muligheter for variert bruk gjennom året. Å være “nær alt” er en stor kvalitet ved det å bo i Kirkenes.

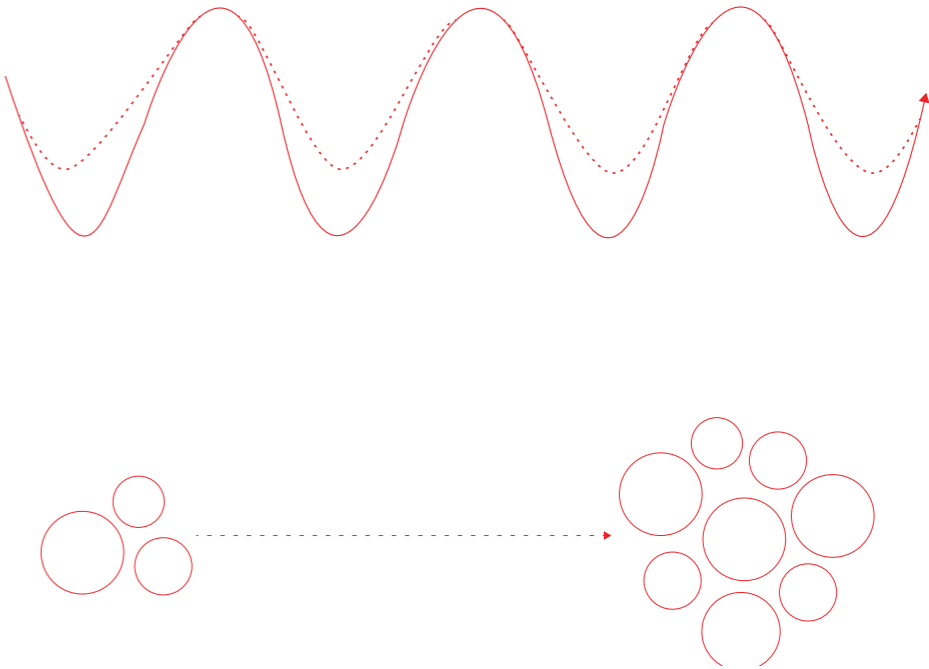
## I N T E N S J O N E R

Underveis i arbeidet definerte vi intensjoner for arbeidet med byutvikling. Intensjonene er basert på hva vi synes kunne være mest interessant å undersøke i konteksten slik vi forstod den. En fullstendig tekst om intensjonene kan leses i “Strategi og visjon” heftet.

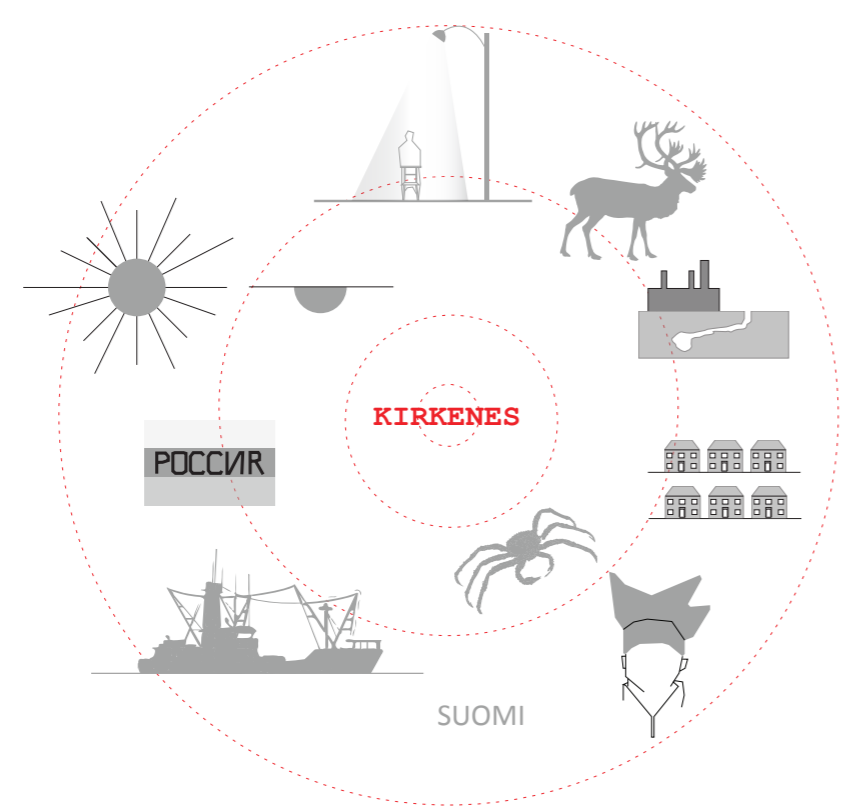
TA ET STANDPUNKT TIL HVORDAN KIRKENES  
FORHOLDER SEG TETTSTEDENE I SØR-  
VARANGER



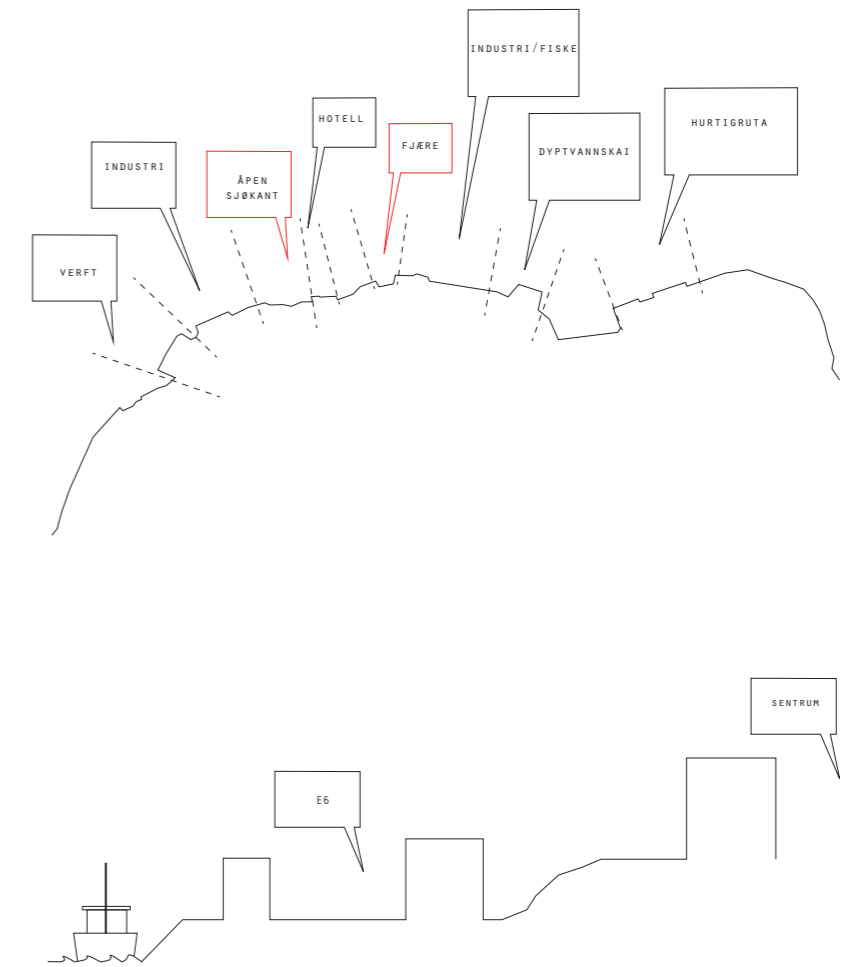
LEGG TIL RETTE FOR AT LOKALT  
NÆRINGSLIV UTVIKLES OG FÅR STØRRE  
DIVERSITET.



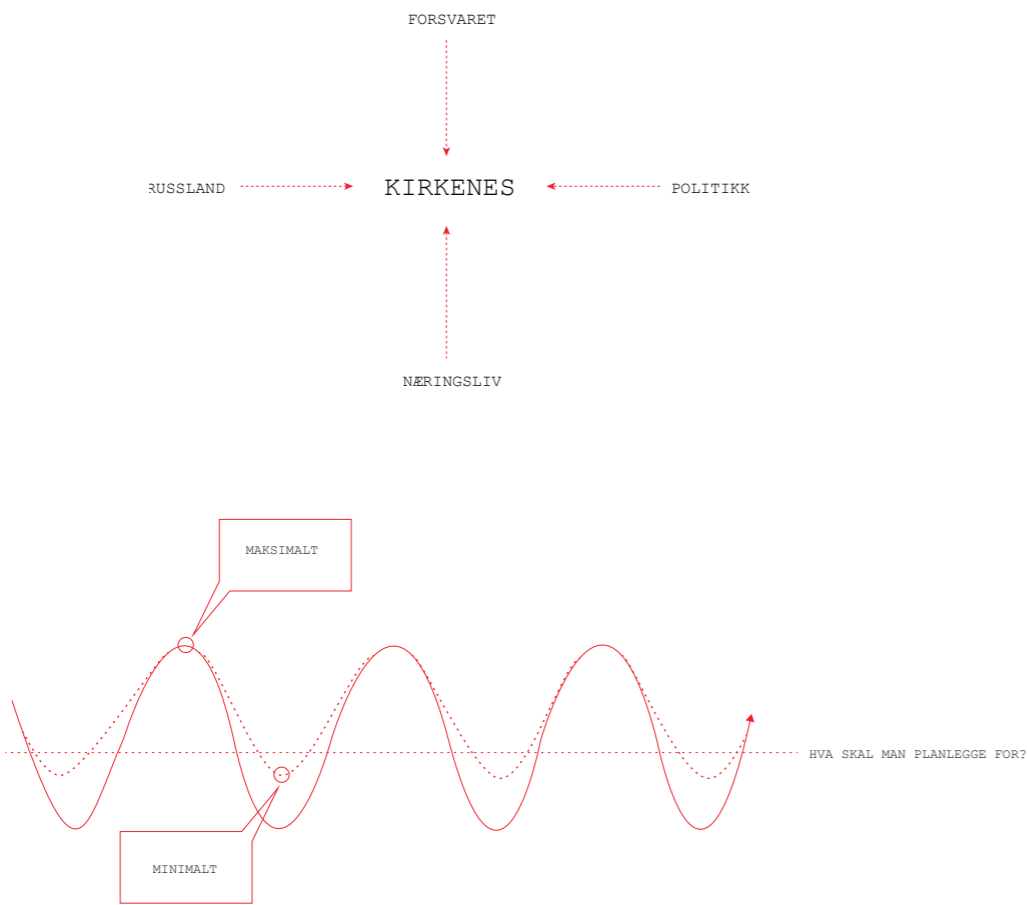
UNDERSØKE OG FORSTERKE STEDETS  
KVALITETER



REDEFINERE SJØKANTENS ROLLE I BYEN.



JOBBE MED MIDLERTIDIGHETEN I SAMFUNNET  
SOM ET REDSKAP FOR TYPOLOGIUTVIKLING



SE PÅ HVORDAN KIRKENES KAN KNYTTES  
PÅ VERDEN



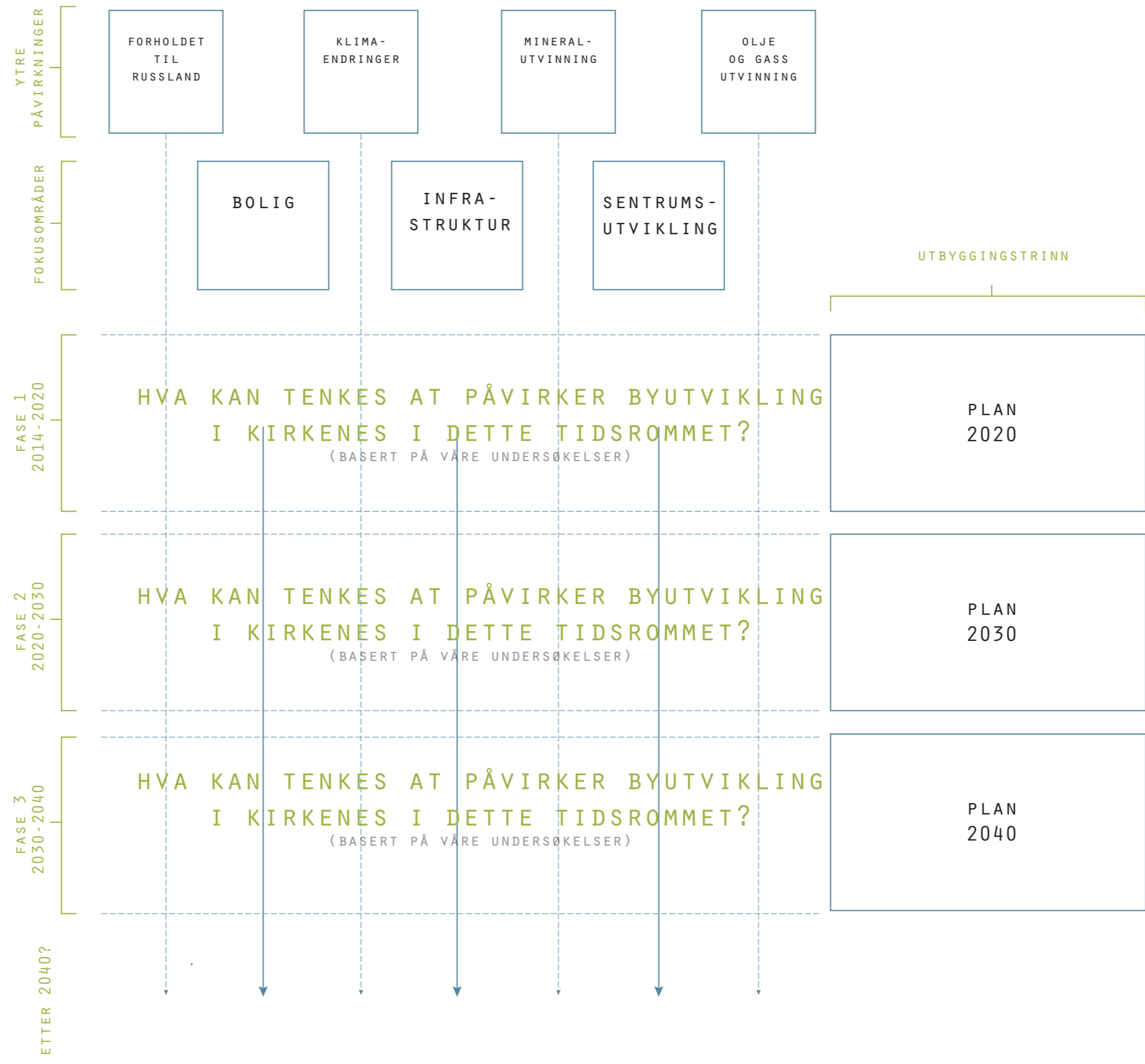
# STRATEGI

Strategien vi har foreslått for byutvikling i Kirkenes baserer seg på studier av globale, regionale og lokale påvirkningskrefter. Etter de innledende undersøkelsene etablerte vi en visjon som gir en retning utviklingen styres mot. Samtidig med å jobbe med strategi har vi undersøkt hvordan ulike områder i byen kan tenkes utviklet, og hvilke formål de kan være egnet til. Dette arbeidet vi med innledningsvis i programanalysen. Å planlegge for hvordan en by kan se ut i 2040 når premissene er såpass usikre som i Kirkenes har gjort at vi måtte dele strategien opp i flere *faser*.

Vi har et ønske om å se hvilke premisser den usikre fremtiden i ytterste konsekvens kan gi for byutvikling i Kirkenes. Dette tror vi er verdifullt for å skape et innspill til byutviklingsdebatten. Samtidig ønsker vi å legge opp strategien slik at byens utvikling ikke hemmes om noen av premissene faller bort. Strategien tar for seg de ytre påvirkningskreftene som kan påvirke byutviklingen, og fokusområdene vi har undersøkt på bakgrunn av visjonen.

En strategi for å utvikle en robust by må være en robust strategi, som tåler at premissene for utvikling endres. I fasene har vi satt opp et konstruert hendelsesforløp som gir premisser for byutvikling. Disse fasene representerer også et gitt tidsrom. Vi har valgt 2014- 2020, 2020-2030 og 2030-2040, fordi dagens bilde av situasjonen forteller oss at mye av det usikre som kan påvirke byutvikling i Kirkenes kan skje innenfor tidsrommet 2014-2040.

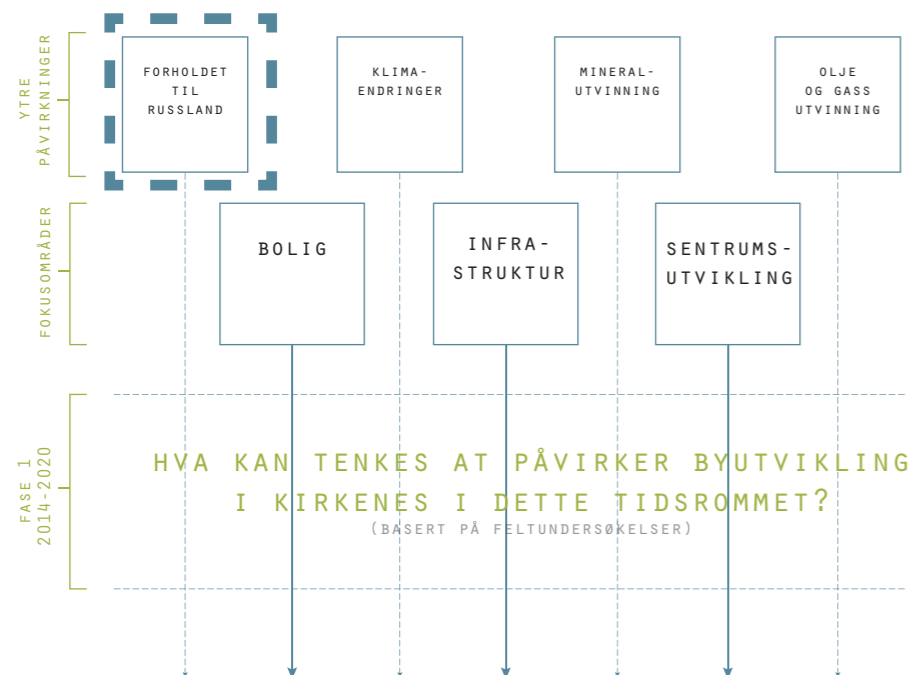
Fasene kan derfor leses som et tidsrom men også et bilde av hvordan byen kan forholde seg til premissene som foreligger i hver fase.





## STØRSTE PÅVIRKNINGSKREFTER

Basert på analysematerialet definerte vi det vi kaller “største påvirkningskrefter” for byutvikling i Kirkenes. Disse har vi tatt med oss inn i strategien som premissgivere, for å se hvordan de kan påvirke stedsutviklingen i Kirkenes. Undersøkelsene som ledet oss til disse konklusjonene kan leses i “feltundersøkelser” og “scenario”- heftene.



## FORHOLDET TIL RUSSLAND

Forbindelsene mellom Norge og Russland går langt tilbake i tid. Fra 1740 var Pomorhandelen med bytte og etterhvert handel med kornprodukter fra Russland mot fisk fra Nord-Norge. Barentssamarbeidet ble etablert i 1993, og har vært et viktig fundament for grensekryssende samarbeid.

I Kirkenes finner vi russiske spor blant annet i skiltingen, og varehuset Spareland med russisk tittel.

Grensen mellom Russland og Norge er 196 km lang, og er bemannet med ca 230 vakter på hver sin side av grensen. På norsk side er det Garnisonen i Sør-Varanger (Forsvaret) som vokter grensen.



I Kirkenes bor det i dag rundt 4 % russere.



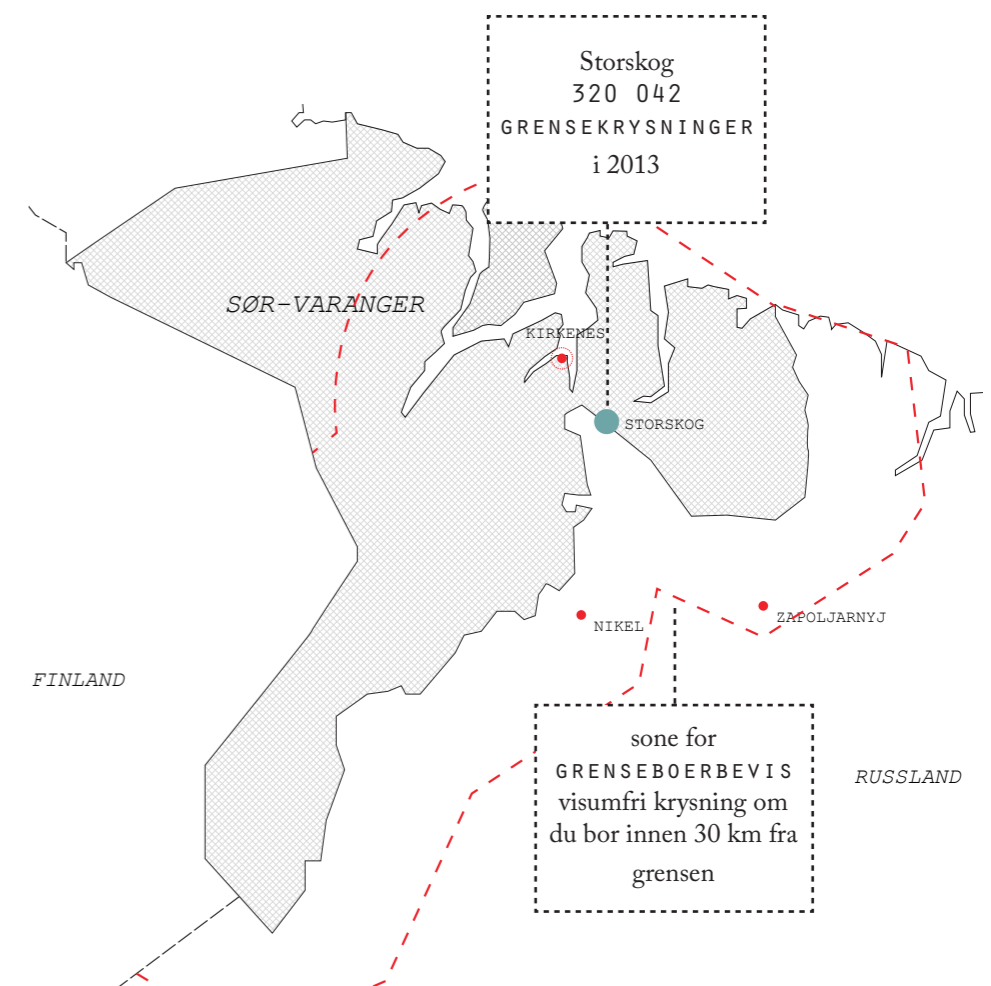
Mange russere og nordmenn gifter seg, derfor er det er mange tospråklige barn i Sør-Varanger.

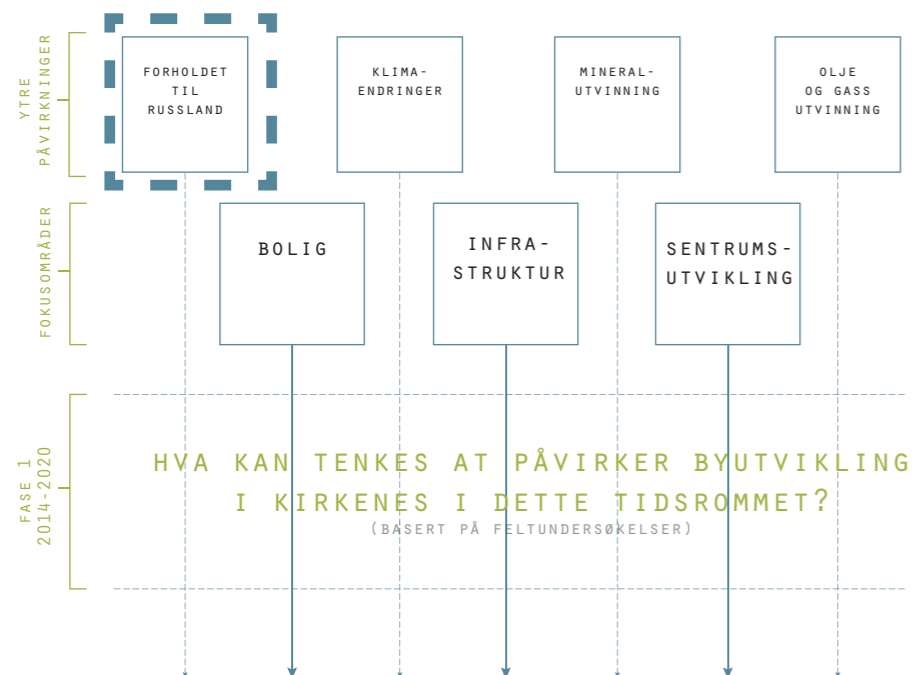


“Ivan- handel”  
Russerne kommer til Kirkenes for å handle klær og matvarer som bleier, kaffe og syltetøy.



Garnisonen i Sør-Varanger vokter den 196 km lange grensen mot Russland. Hver 6. måned ankommer ca. 400 nye vernepliktige.

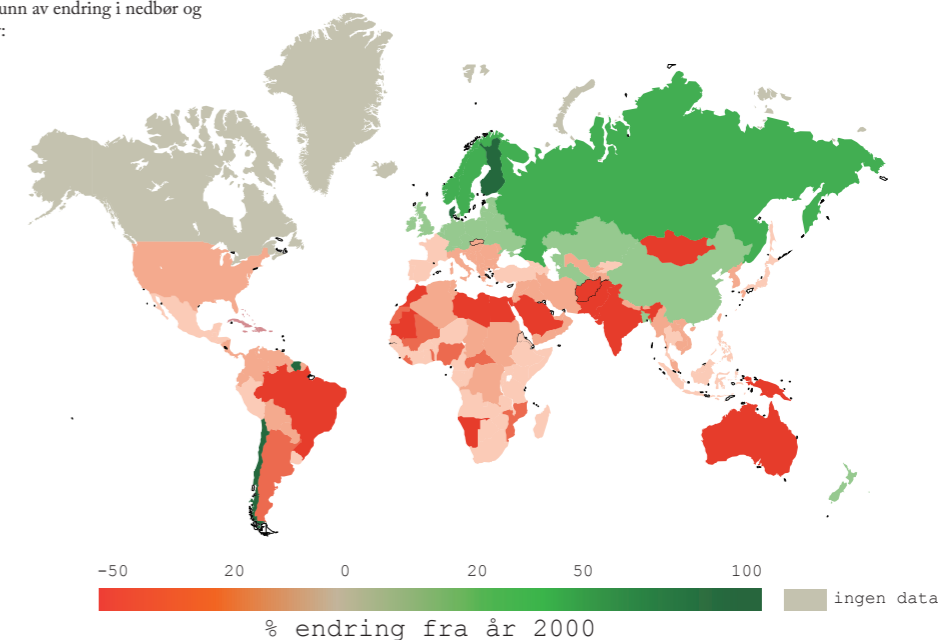




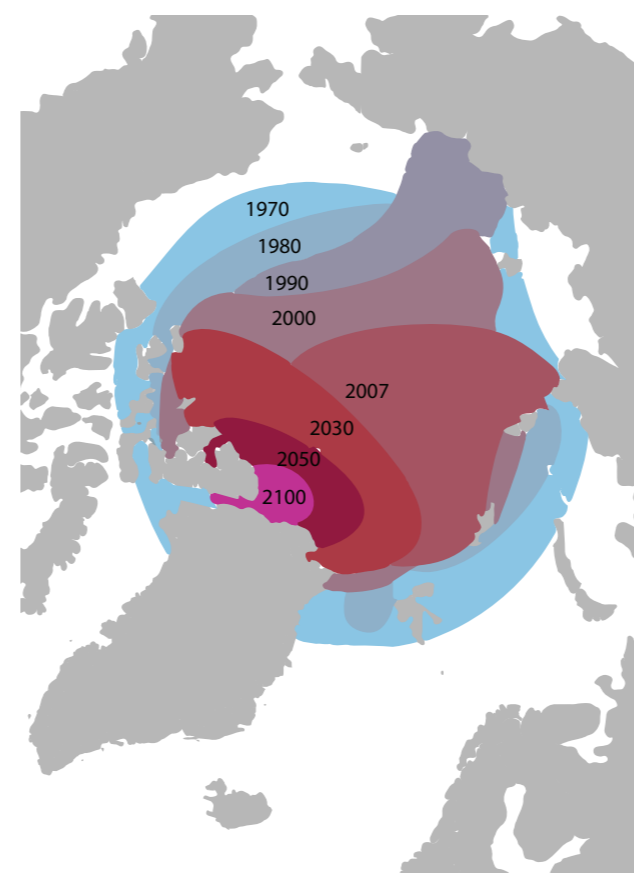
## KLIMAENDRINGER

Etterhvert som temperaturen på jorden stiger, vil polisen smelte. Varmen gjør også at nye arter som er klimatilpasset varmere strøk, kan bevege seg med klimaendringene nordover. Dette vil skape endringer og forflytninger av eksisterende flora og fauna i nordområdene. Samtidig som endringen skaper store problemer vil også nye arter og næringsveier bli tilgjengelig i nord.

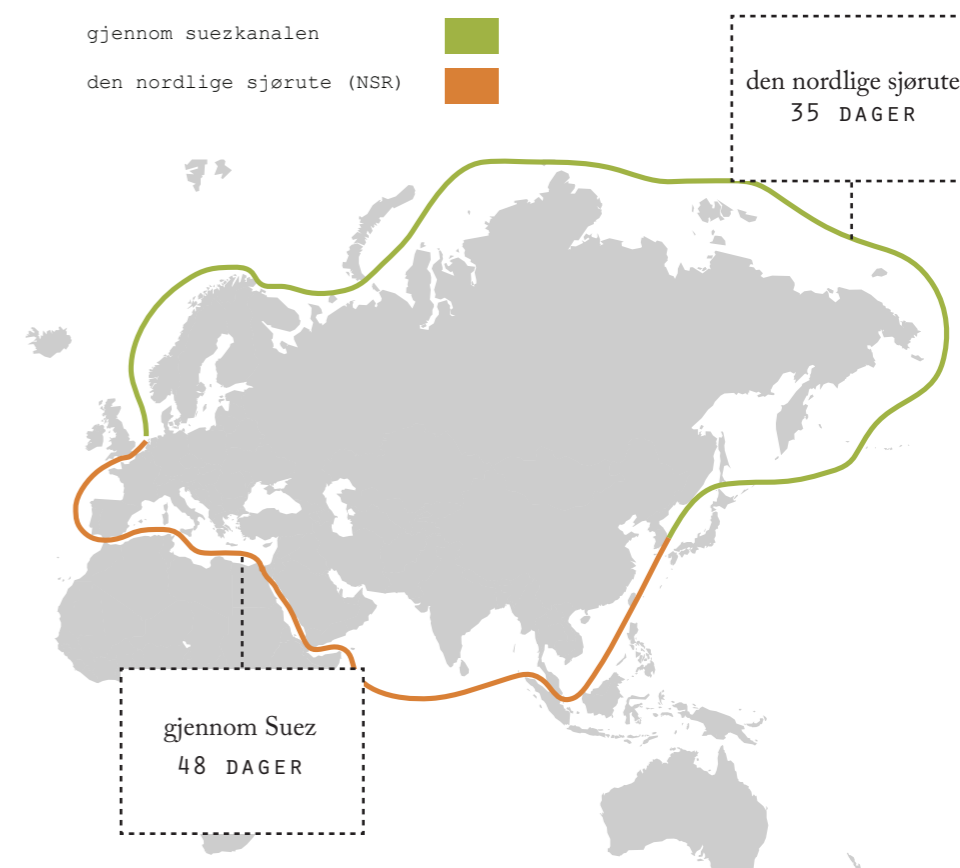
Modellert endring i matproduksjon i 2050 på grunn av endring i nedbør og temperatur:

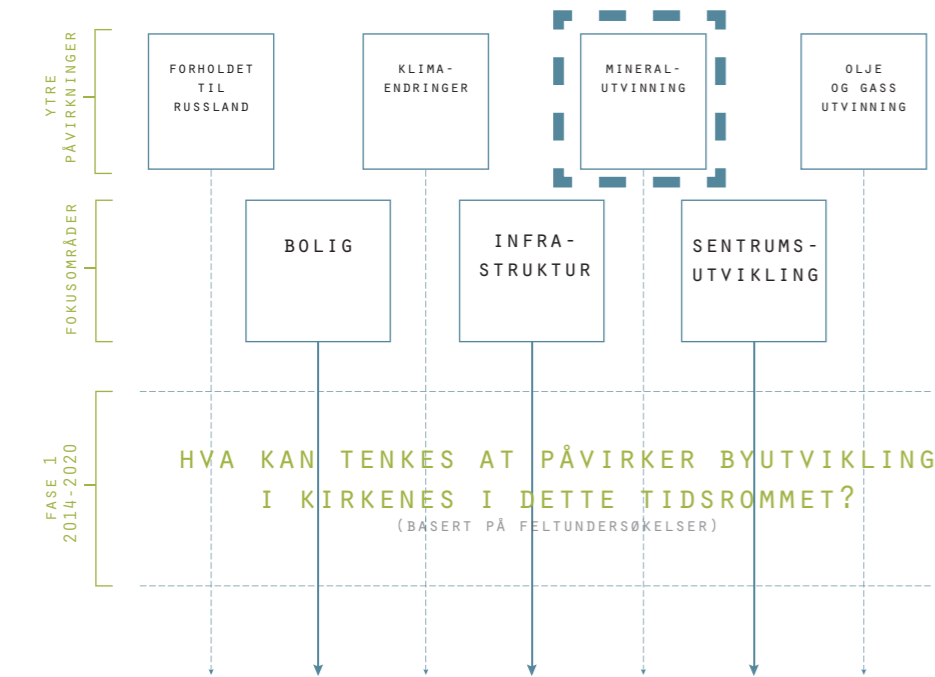


Om polisen smelter til det nivået illustrert under, kan nordøstpassasjen over Russland bli isfri hele året, og kan utnyttes til full kapasitet. Det betyr store logistikk og tilretteleggingsoppgaver langs hele ruten, samt behov for store omlastningsterminaler.



Estimert smelting av polis i Arktis.

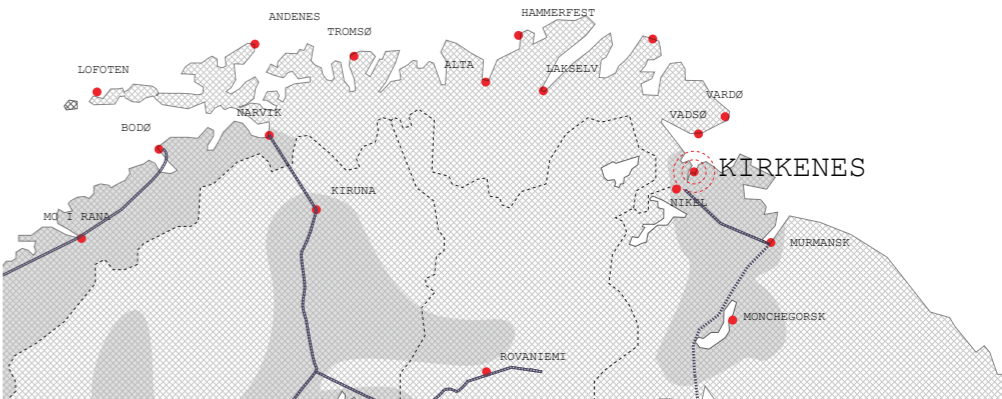




# MINERALUTVINNING

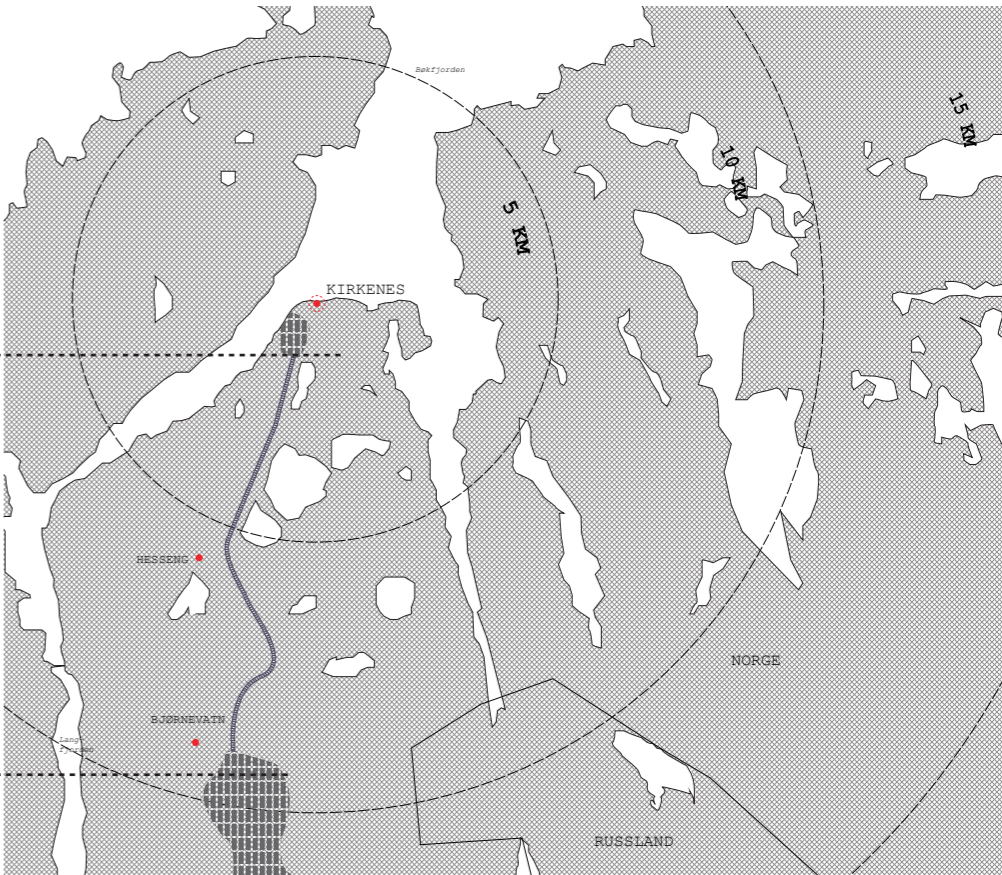
Verden har et stort behov for mineralressurser. I Nord-Europa finner vi store forekomster av mineraler og metaller i nord i Finland, Sverige, Norge og Russland, og søking etter nye forekomster økt kraftig de siste årene.

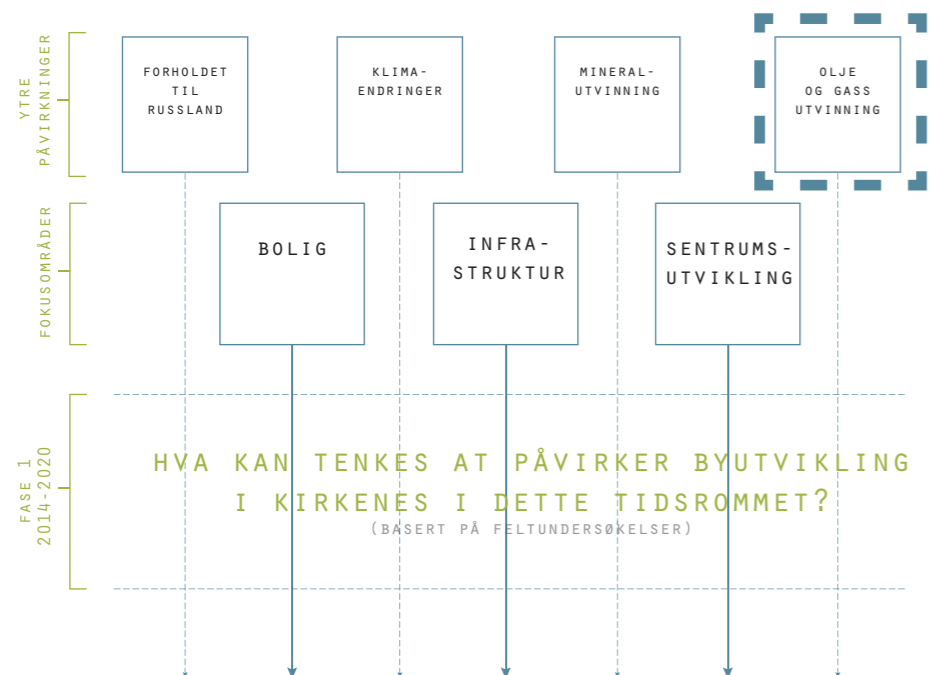
I hverken Sverige og Finland vil kapasiteten på dagens jernbaner og veiforbindelser takle store utvidelser. Aktører i Finland har sett på muligheten for å knytte seg på en isfri havn med jernbane til Kirkenes. Om en finner større verdifulle mineralforekomster i Nord- Finland, og om Nordlige sjørute blir brukt i større grad kan en jernbane mellom Rovaniemi og Kirkenes være aktuelt. Mellom Kirkenes og jernbanenettet i Russland via Nikel mangler 40 km jernbane, som kan tenkes bygd ut i forbindelse med økt behov for godstransport. Men når og om jernbaneforbindelse kommer til Kirkenes, er vanskelig å fastsette.



SYD VARANGER GRUVE AS

Mineralindustrien er sårbar for konjukturer, og verdensmarkedet avgjør om det er lønnsomt å hente ut malm fra gruvene på Bjørnevatn. Gruven var i mange år det eneste livsgrunnlaget til Kirkenes. Malmen blir brutt i Bjørnevatn og fraktet med tog til Kirkenes hvor den blir finmalt og gjort om til pellets. Gruven ned driften mellom 1997 og 2006. I dag er driften i full gang og Sydvaranger AS har søkt om å få utvide driften.

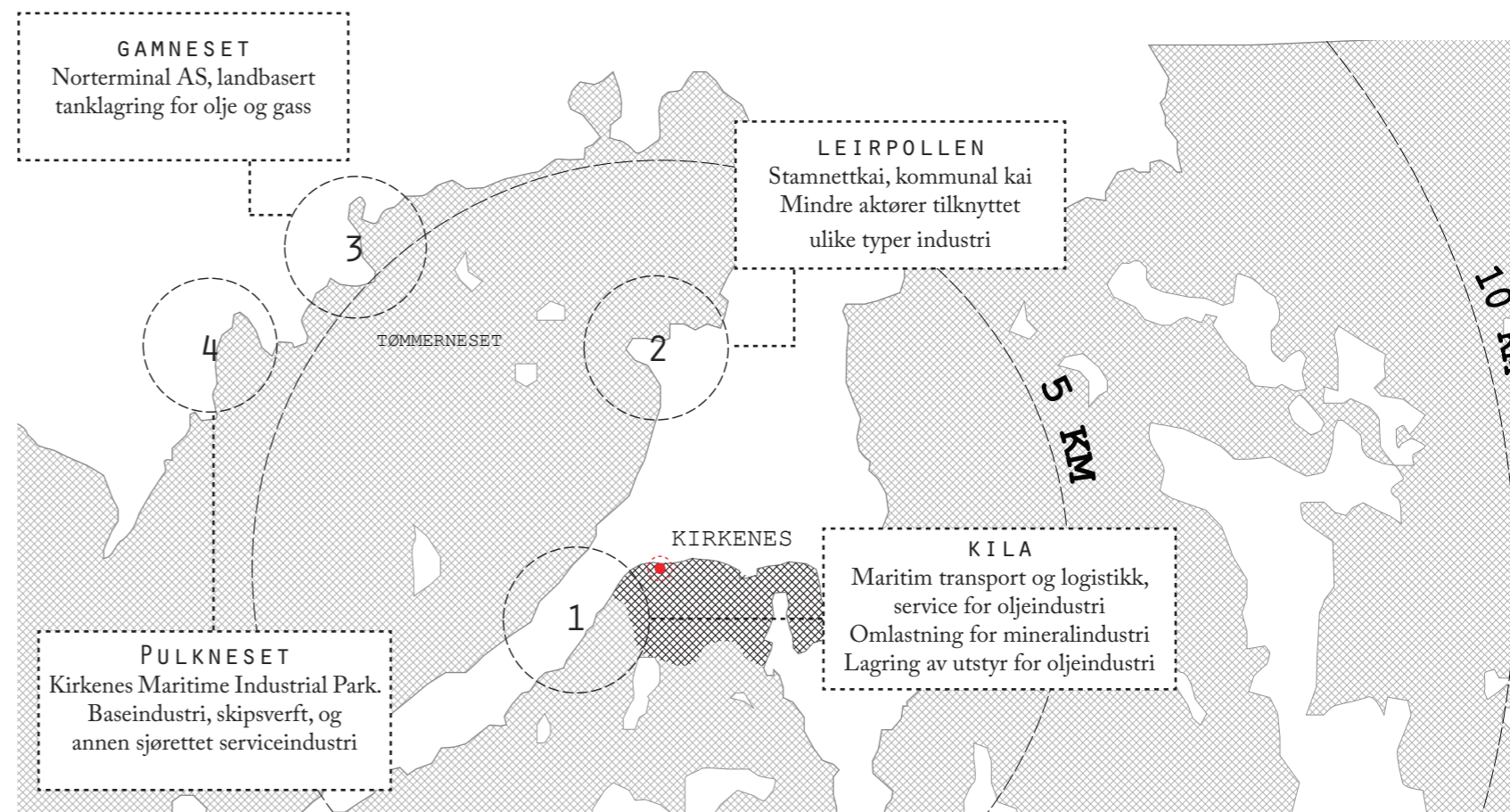




## OLJE - OG GASSUTVINNING

Etter uenighet kom delelinjen mellom Russland og Norge på plass i 2010.

Så langt er det funnet forekomster av olje og gass på både norsk og russisk side, og en forventer at det også kommer grenseoverskridende funn. Barentshavet er den minst utforskede delen av den norske kontinentalsokkelen og søkeaktiviteten er stigende. Spesielt i området Barentshavet sørøst ser en store muligheter for å finne olje og gass, og det er her det søkes om flest leterettigheter. Dette området ligger nært Kirkenes. Flere ulike aktører har posisjonert seg og fremlagt planer for utvikling knyttet til oljevirkksomhet i nærheten av Kirkenes. Når en eventuell utvikling kommer og i hvilket omfang, er vanskelig å si.



## FOKUSOMRÅDER

### BOLIG

Vi har jobbet mye med å undersøke ulike boligtypologier som har kvaliteter vi tror kan være med på å skape et mer variert og dekkende boligtilbud i Kirkenes. I disse undersøkelsene har vi forsøkt å definere målgruppen, et beslutningsgrunnlag for premisser, aktuelle referanser og skissert idéer til hvilke typologier som kan svare på behovene. Undersøkelsene har tatt utgangspunkt i å bruke midlertidigheten i samfunnet som et redskap for typologiutvikling. Kirkenes er et sted med stor gjennomtrekk av innbyggere. Vi har undersøkt hvordan boligtypologiene kan utformes for å bidra til at dette fenomenet i samfunnet ikke trenger å utgjøre et problem.

En stor del av diskusjonene har dreid seg om *hvor* boligutvikling skal foregå. Kommunen planlegger et nytt boligfelt rett utenfor byen, med over hundre meters høydeforskjell og knapt i gåavstand til sentrum. Her ser de for seg å bygge boliger for opp mot 2500 mennesker de kommende årene. Vi ønsket med vår undersøkelse å ta stilling til mulige alternativer for steder å bygge boliger.

Vi har i disse undersøkelsene også forsøkt å ta stilling til hvilke kvaliteter som kan trekkes frem som spesielle og attraktive ved det å bo i Kirkenes, og som kan være med på å skape gode boligsituasjoner for både nye og gamle innbyggere.

Disse undersøkelsene og prosessen er presentert i et eget hefte, “bolig”

## SJØKANT OG INFRASTRUKTUR

I disse undersøkelsene har vi forsøkt å forstå hvilke store infrastrukturelle endringer som kan tenkes å påvirke byutvikling i Kirkenes. Vi har forsøkt å se helhetlig på sjøkanten som formidler av mennesker og varer i sammenheng med infrastruktur internt i byen og eksternt i kommunen og regionen.

Det har vært viktig å forstå hvilke biter transportsystemene består av, hva som transporteres, hvor og med hva. Vi har skilt mellom forbindelser som vi ser på som usikre, som fremtidig olje-og gasstransport, og de som er sikre og eksisterende, som transport av mennesker, fisk og kongekrabbe. Det har vært vktig å forstå blant annet for å vite hva som trenger og bør få plass ved sjøkanten.

Vi har sett på hvordan to tettsteder i kommunen kan styrkes ved å etablere et nytt knutepunkt for varer og mennesker som knyttes til Kirkenes. I Kirkenes har vi undersøkt hvordan større knutepunkt for varer og mennesker kan fungere for hele kommunen og knyttes til et regionalt nettverk.

Vi vet at Kirkenes ligger strategisk til ved traséen for den nordlige sjørute. På bakgrunn av analysene forstår vi at sterke krefter ønsker å etablere et knutepunkt for omlastning av varer og olje-og gassrelaterte produkter i området rundt Kirkenes. Om dette vil skje og når er usikkert. Noe som er sikkert er at den nordlige sjørute vil bli brukt i større grad. På bakgrunn av dette har vi sett på løsninger for en sjøkant i Kirkenes som kan knytte seg på verden via NSR uten tilknytning til de større prosjektene som er usikkert om blir bygd. Vi tror at dette vil gjøre Kirkenes mer robust for endringer og for en usikker fremtid.

Vi har sett helhetlig på hvordan kommunen kan tilrettelegge for mindre bilbruk, og hvordan Kirkenes byutvikling i Kirkenes kan bidra til at mer miljøvennlige transportmidler blir et godt alternativ.

Disse undersøkelsene er presentert i et eget hefte, “infrastruktur”

## SENTRUMSUTVIKLING

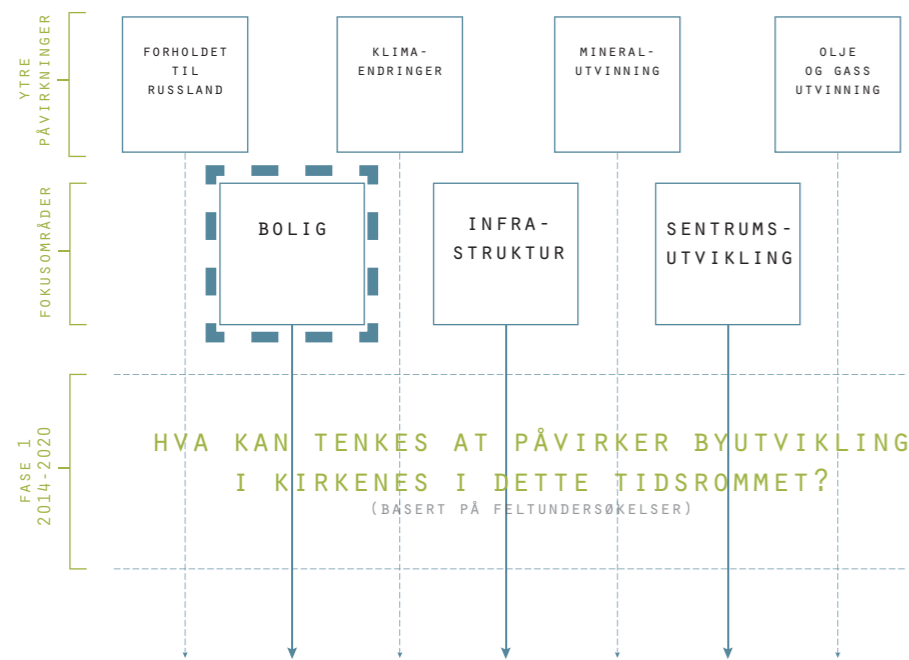
Under sentrumsutvikling har vi undersøkt flere ulike temaer. Et viktig tema har vært å studere ulike typer nye typologier som kan romme forskning, utdanning- og næringsprogram. Dette er typologier som etterlyses av etablerte institusjoner i Kirkenes. I dag finnes ingen felles platform for næringsliv, utdanning- og forskningsmiljøet. Det er også usikkert hvilke premisser fremtidig utvikling vil gi for behov for arealer til lignende formål. Lokaliseringen av næringslokaler ligger spredt i sentrum og gir varierende muligheter for synlighet og kontakt. Kommunen og næringslivet ønsker å etablere et høyskolesenter for å sikre kompetanse som regionen sårt trenger.

Vi tror at et bredere næringsgrunnlag også kan bygges gjennom lokalisering, og ved å legge til rette for sambruk og kontakt mellom næringsliv, utdannings- og forskningsmiljø. Derfor har vi undersøkt hvordan et slikt sted kan se ut i Kirkenes, hvor det kan få plass, og hvilke ringvirkninger og premisser det kan gi for videre utvikling.

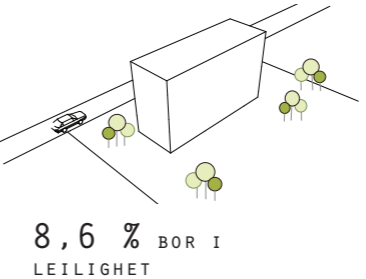
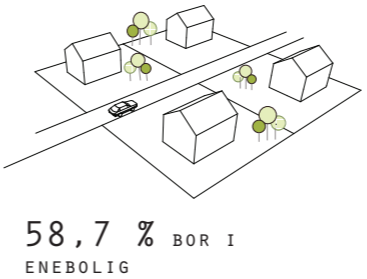
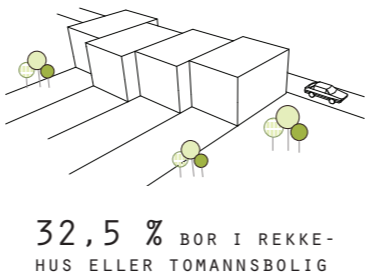
En viktig diskusjon har vært hvordan en kan forholde seg til den eksisterende bebyggelsen og eksisterende forbindelser og siktlinjer i sentrumskvartalene. Bebyggelsen i sentrum er stort sett på 3-4 etasjer, og ønskes vernet. Planer som foreligger i dag for utvikling i sentrum bryter en mulig fremtidig utvidelse av sentrum mot vest. Derfor har vi diskutert hvordan sentum kan tenkes utviklet med og uten en utvidelse mot vest. Vi har også forsøkt å ta stilling til hvilke program som ligger i sentrum og bør ligge i sentrum i forhold til i resten av byen.

Av overordnede diskusjoner har det å skape et “sterkt og levende sentrum” og hva det betyr vært viktig. Hvordan besøkende og fastboende skal oppleve å ankomme og bevege seg rundt i byen har vært viktig i forhold til denne diskusjonen.

Disse undersøkelsene er presentert i et eget hefte- “sentrumsuvikling”

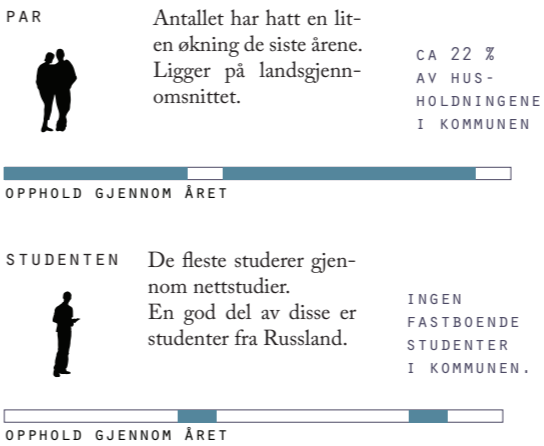
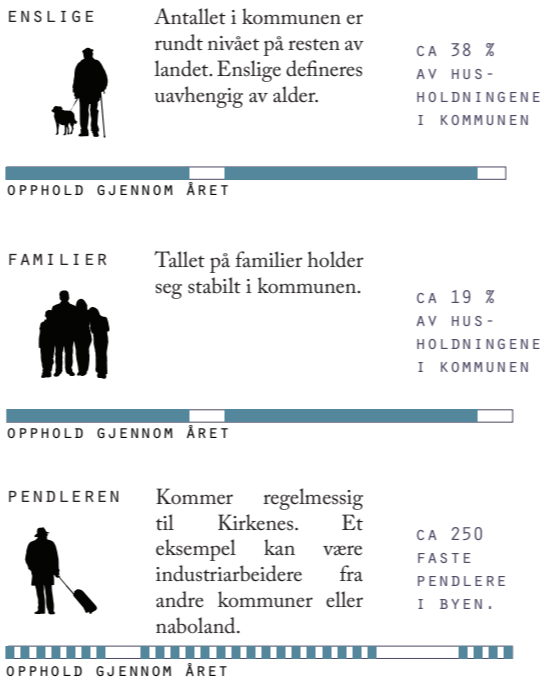
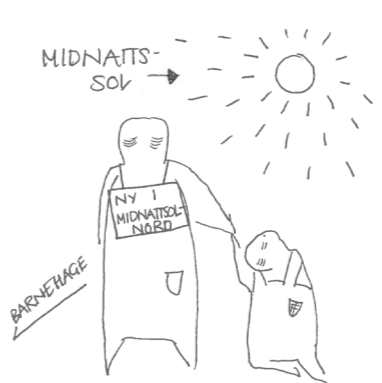


# BOLIG



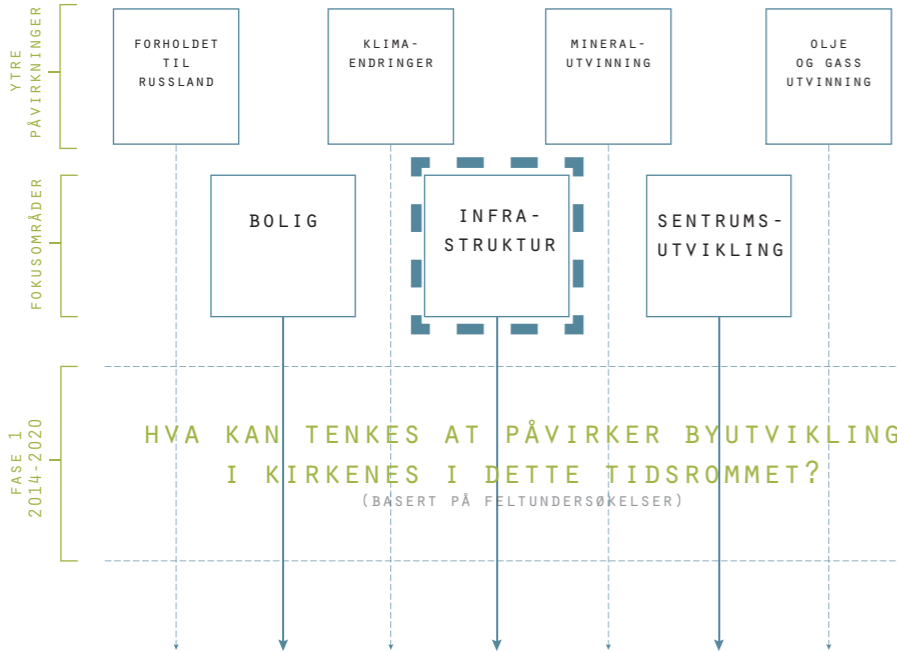
**BOLIGTILBUDET**  
Det er stor mangel på mindre boliger og leiligheter som kan passe for nyetablerte, pendlere eller de som trenger et alternativ til enebolig. Leiemarkedet er presset og det finnes få utleieboliger og leiemuligheter.

**Å BO I KIRKENES**  
De som bor i Kirkenes sier at de setter stor pris på å være “nær alt”. De opplever at byens tilbud og naturområder er lett tilgjengelige. Sentrum har små terrengforskjeller de kan sparke eller sykle hele året. Om sommeren er kirkenesværingene mye ute og det er ikke uvanlig å se en nabo gjøre hagearbeid under midnattssolen. Om vinteren foregår mye aktivitet inne de kaldeste månedene. De som har det setter pris på lune eller overbygde uterom. Senvåren oppleves som en fin tiden på året, da snøen ligger tørr og solen kommer tilbake.

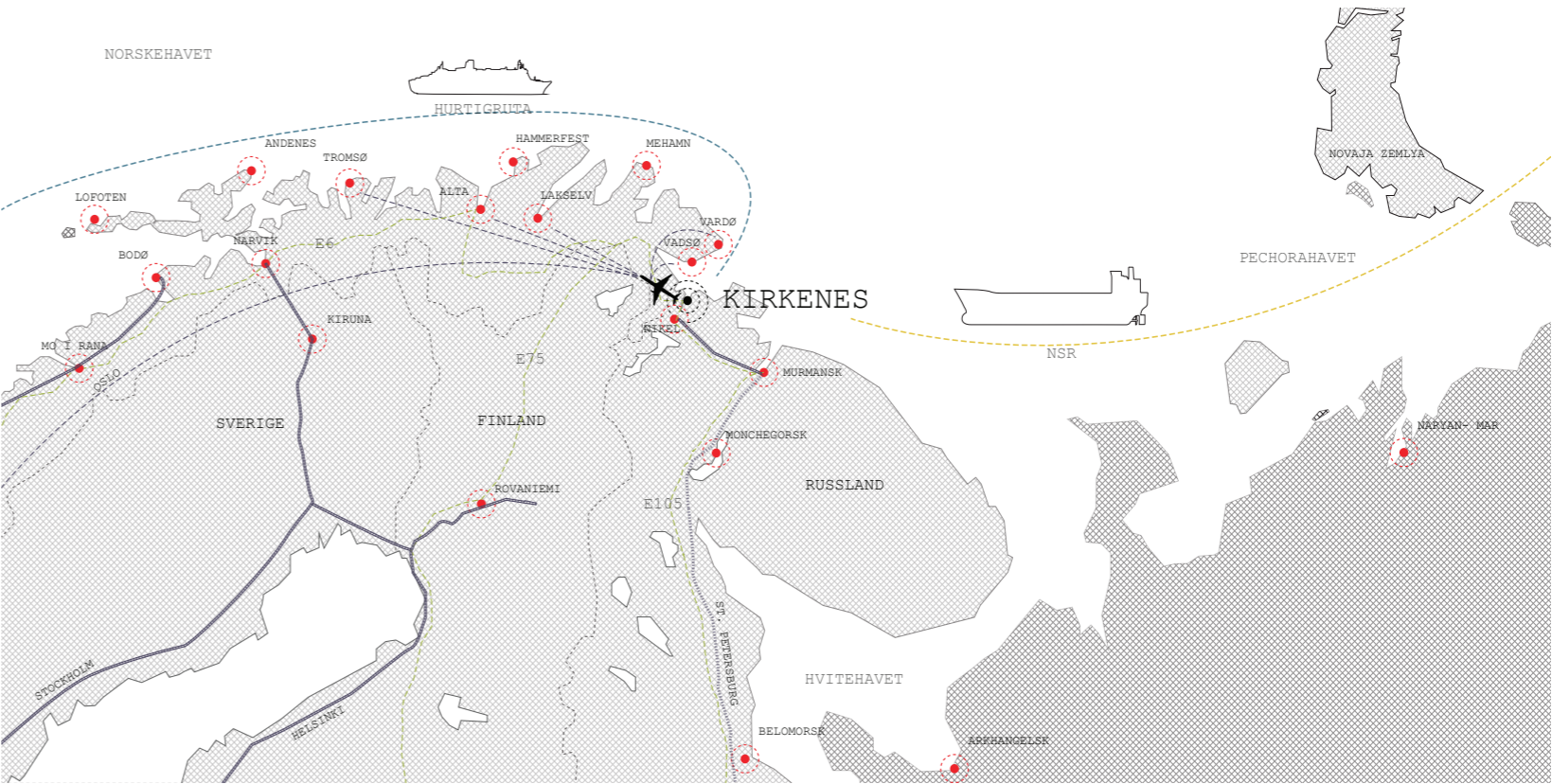


**INNBYGGERNE**  
De siste ti årene har rundt 6000 flyttet inn og like mange flyttet ut av kommunens 10000 innbyggere. Det forteller oss at mange av innbyggerne har liten grad av stedstilhørighet og høy mobilitet.

I kommunen bor mennesker fra 61 forskjellige land. På grunn av nærheten til Russland og Finland finnes mange tospråklige barn i Kirkenes. Rundt 8% av innbyggerne i kommunen er av utenlandsk opprinnelse. I 2040 vil 30% av kommunens nåværende innbyggere være over arbeidsfør alder.



# INFRASTRUKTUR

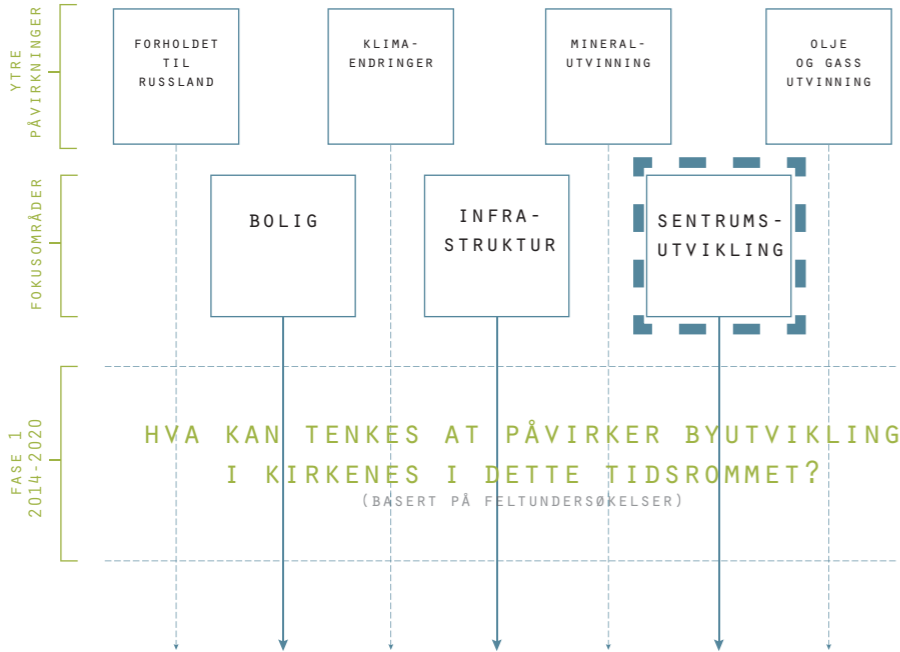


**FORBINDELSER**  
Kirkenes er knyttet sammen med resten av Norges veinett gjennom E6. Veien over grensa til Russland går via Murmansk, hvor E105 går videre sørover. I kjøreavstand tar det 3 timer å kjøre fra Kirkenes til Murmansk, og 6,5 timer å kjøre fra Kirkenes til Alta.

Kirkenes er siste stopp for Hurtigruta med ett anløp daglig. Den nordlige sjørute brukes ennå i liten grad, men det har blitt sendt godsskip med malm via NSR fra Kirkenes til Kina.

Kirkenes har storflyplass, og både SAS og Norwegian tilbyr flyreiser til og fra Høybuktnoen. Lokalflynettet er spesielt viktig da veienttet i landsdelen ikke er særlig effektivt og avstandene er store.

I Kirkenes sentrum avsluttes E6 ved Hurtigrutas terminal. Trafikkbelastningen i sentrum er størst i sentrumskvartalene og i nabolaget Solheimslia.



# SENTRUMSUTVIKLING

## SENTRUMSUTVIKLING

Syd- Varanger gruveselskap var hjørnestensbedriften i Kirkenes, noe som har styrt mye av byens utvikling. Da gruva la ned mellom 1997 og 2009 fikk småindustri og varehus lov til å etablere seg på prestøya industriområde, og Kimek skipsverft fikk etablere seg mellom sentrum og gruva. I påvente av eventuelle behov for industri knyttet til oljeutbygging, legges flere og flere varehus på prestøya. I dag ligger sentrumskvartalene tett mellom gjenreisningsboliger og industri.

## BEHOV

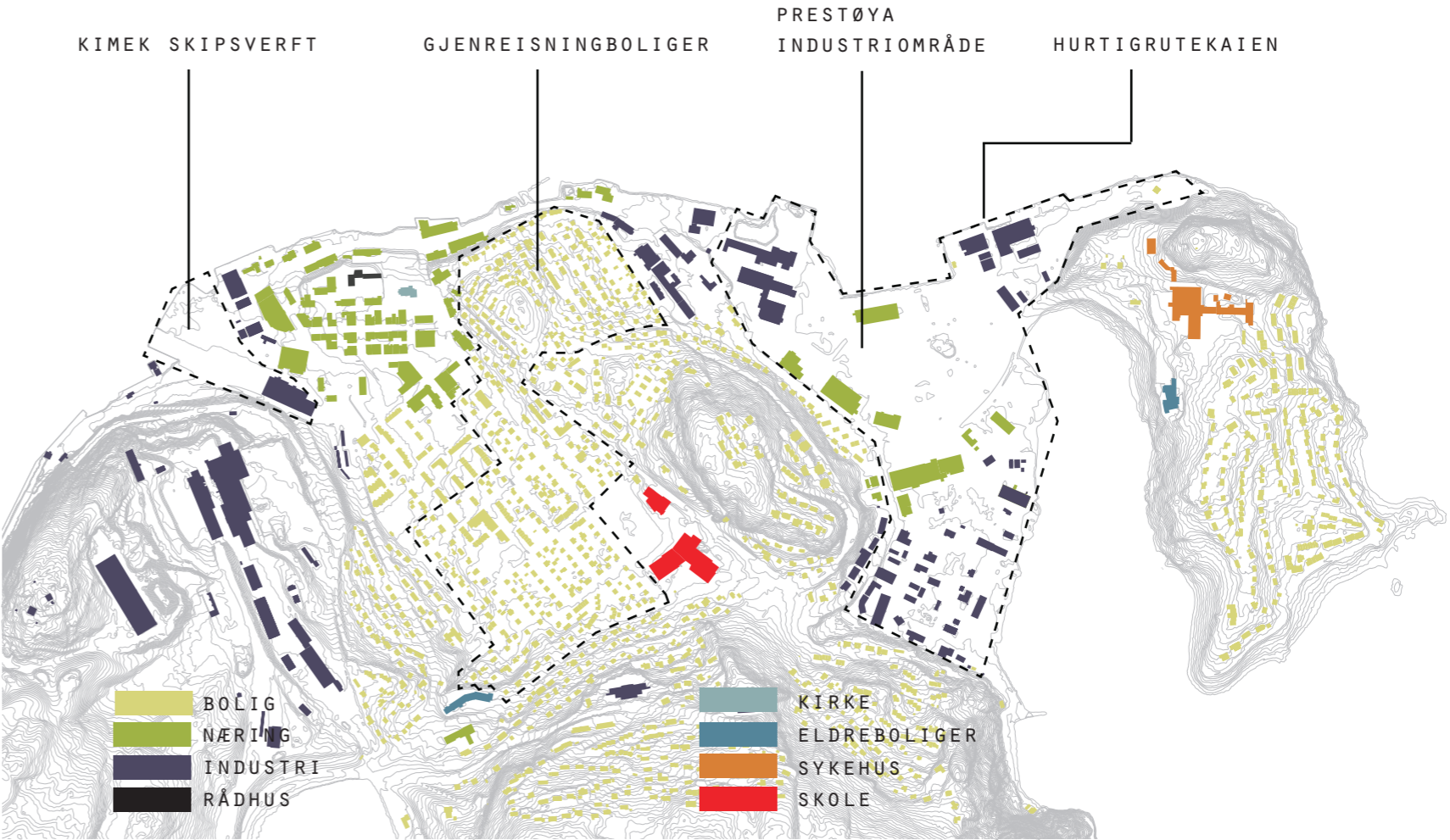
Gjennom hurtigruta ankommer 60.000 gjennomreisende turister Prestøya industriområde i året. Turistene fraktes utenom sentrumskjernen til aktiviteter eller til flyplassen. Hurtigrute kaien ønskes flyttet til sentrum av byen.

Næringshagen og kunnskapsparken i Kirkenes etterlyser et større tilbud av næringsarealer i sentrum. De ønsker lokaler der flere av de etablerte institusjonene i Kirkenes kan forenes. Arealer for nye sentrumsnære varehus ønskes nær byens sentrumskvartaler.

## UTFORDRINGER

Sentrale utfordringer er knyttet til arealdisponering i sentrumsområdet.

Skipsverftet KIMEK ønskes flyttet ut av byen for å gjøre plass til sentrumsutvikling. Foreløpig er ingen alternativ plassering tilgjengelig. Store deler av bygningsmassen i sentrumskvartalene og gjenreisningsboligene i Myra og på Haganes ønskes vernet. På Prestøya industriområde sprer varehus og småindustri seg utover med lav tetthet.



## FASENE

Å dele inn strategien i faser hjalp oss til å tenke fremover, og forsøke å forstå hvordan ringvirkninger av noe vi forutsatte at skjedde i en fase får konsekvenser i en annen. Det har også hjulpet oss å tenke trinnvis, og lure på hvilke steg som er riktige å ta når for å oppnå noe eller ende opp med en endring i et langt tidsperspektiv. Vi forstår at mye av slik tenkning er basert på erfaring, og at vi i stor grad mangler nettopp det. Men det å prøve å forstå hvordan en kan håndtere langsiktig arbeid i en situasjon i endring var noe vi ønsket å lære mer om gjennom oppgaven. Å tenke fasevis har vært en fin øvelse for oss for å strukturere oppgaven og å forstå konsekvensene av grepene vi gjør.

## NÅ TIL 2020

### HVA KJENNETEGNER FASEN?

Byen er i vekst, og det hersker optimisme rundt fremtidsutsiktene. Store prosjekter kan bli etablert rundt og i byen hvis det blir gjort betydelige petroleumsfunn i Barentshavet. Kirkenes har gode jobbmuligheter, og negativ arbeidsledighet. Mange gjestearbeidere og pendlere kommer til byen grunnet gode jobbmuligheter, og dette gir byen et preg av midlertidig aktivisering og midlertidige behov for bosted og funksjoner. Flere av gjestearbeiderene er fra Russland, og handelen mellom Norge og nabolandet i øst er økende. Det er allerede mange russisk- norske familier i Kirkenes, og man anslår at ca 4 % av befolkningen er russere. Tettstedene Hesseng og Bjørnevatn vokser nå i takt med Kirkenes, og får stadig flere funksjoner som minsker behovet for å dra inn til byen.

Kirkenes sliter med å tiltrekke seg nye borgere. Det er vanskelig for nyetablerte å få bosted i byen, da tilbudet er ensidig og ofte for dyrt. Kommunen definerer selv utfordringer tilknyttet bosetting og befolkningsutvikling som den største utfordringen de neste årene. Det er også en tendens til at byen anerkjenner sitt behov for å forskjønnes. Dette er viktig både for å tiltrekke nye borgere og turistnæringen.

Turisme er en næring i vekst i byen. Nå fokuserer aktørene i Kirkenes og Sør- Varanger hovedsaklig på opplevelsesturisme. Satsing på naturopplevelser og fokus på lokalmat er viktig for å styrke Hurtigruteopplevelsen.

### HVILKE BEHOV HAR OPPSTÅTT?

- Det er blitt et større behov for variasjon av boligtypologier som kan ta opp i seg kravene fra potensielle nye borgere, samt pendlere og gjestearbeidere.
- Det er et generelt behov for flere næringslokaler, samt behov for flere typer næringslokaler enn det som eksisterer i dag.
- Det er et behov for å styrke Kirkenes som sentrum i Sør- Varanger.
- Behov for flere varehus som kan tilfredstille etterspørselen etter varer.
- Et økende behov for sentrumsnære og bostedsnære rekreasjonsareal når befolkningen vokser.

### HVA MENER VI ER VIKTIG I DENNE FASEN?

- Håndtere og jobbe med midlertidigheten i samfunnet, tilpasse utviklingen etter at det kan være konjukturer i befolkningen.
- Planlegge bevisst i forhold til videre utvikling av byen. Byen vil vokse, så byform kunne legge opp til at byen utvikles videre.
- Utnytte tomter sentrumsnært til fortetting med bolig der det er mulig.

Skape et grunnlag for å utvikle en større bredde i næringsgrunnlaget ved å gi rom til mindre aktører.



2020 - 2030

HVA KJENNETEGNER FASEN?

Det har startet en gradvis utbygging av oljerelatert virksomhet på Tømmerneset utenfor Kirkenes. Dette fører med seg mange nye arbeidsplasser og dermed en raskere befolkningsvekst. Flere etablerer næringsvirksomhet på lengre sikt i byen, og behovet etter kvalifisert arbeidskraft har økt etter forrige fase. Dette gir et større trykk på å gjøre byen mer attraktiv for potensielle innflyttere. I tillegg til at man trenger ny arbeidskraft er også nå en større andel av byens borgere over arbeidsfør alder.

Det blir flere og flere tospråklige barn, og mange av byens nye borgere er av russisk opprinnelse. Norge med Sør- Varanger handler mer og mer med Russland, og byen har også fått en større eksportverdi som turistby. Økning i opplevelsesturisme øker som følge av at Hurtigruta flyttet til sentrum, som i sin tur har gitt en oppsving i lokal matproduksjon. Pasviks jordbruksarealer utnyttes mer, og både kongekrabbe fra Bugøynes og jordbruksprodukt fra Pasvik har fått etablert seg med lokaler i byen utover distribusjonsknutepunktet i havna.

Utviklingen i Barentshavet gjør at det blir fokus på innovasjon og kunnskap innen petroleumsindustrien. Flere småbedrifter etablerer seg mot petroleumsindustrien i Kirkenes, og forskning og utdanningsmiljøet i byen vokser.

KIMEK verft har flyttet ut av byen, og sentrum utvides mot vest. Det er stor byggeaktivitet og bybildet bærer preg av en by i rask vekst.

HVILKE BEHOV HAR OPPSTÅTT?

- Behov for lokaler der bedrifter kan etablere seg og vokse, og hvor de kan være synlige i byen.
- Det er et større behov for boliger for gjestearbeidere og pendlere.
- Stort behov for nye kontorlokaler for bedrifter tilknyttet industriutviklingen.
- Behov for opprydning i hierarkiet av veiforbindelser i sentrum.
- Behov for et bredere tilbud av rekreasjonsareal.
- Behov for ny barne- og ungdomsskole.
- Stort behov for familieboliger og boliger for unge og nyetablerte.

HVA MENER VI ER VIKTIG I DENNE FASEN?

- Å komme med gode alternativer til bilbruk.
- Å etablere gode forbindelser mellom nye og gamle deler av byen.
- Å finne gode alternativ for utvikling av næringslokaler, som ikke skal gå på bekostning av annen virksomhets mulige utvidelse.
- Å etablere gode boliger nær arbeidsplasser.
- Å bygge opp kompetanse lokalt i Kirkenes.
- Å ha et kritisk og samtidig fremtidsrettet blikk på hvilken virksomhet som skal få plass langs sjøkanten.

2030 - 2040

HVA KJENNETEGNER FASEN?

Det er nå en stabil vekst i Kirkenes. Byen har blitt en viktig omlastningshavn for den nordlige sjørute (NSR), og bybildet preges nå av stor aktivitet i havnerelatert industri. Selskaper tilknyttet trafikk og godshåndtering gjennom NSR etablerer seg i Kirkenes. Varer produsert i Kirkenes og distriktene rundt distribueres via vareknutepunktet i sentrum til NSR og verden. Knutepunktet i sentrum har vist seg som veldig viktig for distriktene og tettstedene med eksporteringspotensiale. Kirkenes har blitt et viktig politisk sentrum for arktisk samarbeid, som har fått ny viktighet nå som skipstrafikken i arkitske strøk har åpnet polområdet for verden.

På grunn av økt lønnsomhet i mineralnæringen og store mineralfunn i Finland og Russland har det blitt bygget jernbane til Kirkenes som stopper i omlastningsområdet sør for byen, KILÅ. Dette har gitt enda et løft til næringslivet, og transportkorridoren fra Finlanf til Kirkenes gir også Sør- Varanger nye eksportmuligheter for lokale varer.

Forsknings- og utdanningsmiljøet blir større på grunn av nærheten til nye transportruter, og ikke minst de pågående klimaendringene i nordområdene. Det er flere helårsstudenter bosatt i byen, som gir krav til nye typer boliger.

Pendlerantallet har gått ned, det er nå flest dagpendlere ta omgivende byer har blitt knyttet bedre transportmessig på Kirkenes. Befolkningsveksten i kommunen sentraliseres til Kirkenes, og boligtilbudet er variert og dekker de fleste brukergruppene.

Sentrum opplever en økende trafikkbelastning i takt med byutviklingen.

HVILKE BEHOV HAR OPPSTÅTT?

- Behov for boliger for etablerte, enslige og par for blant annet å håndtere eldrebølgen.
- Det er et økt behov for næringslokaler.
- Behov for flere varehus
- Behov for lokalisering av utdannings- og forskningsinstitusjoner
- Flere helårsstudenter trenger nye boformer i sentrumsnær og studienær lokalisering.

● Man må avlaste den økende trafikkmengden gjennom sentrum.

● Behov for et større tilbud av rekreasjonsareal.

HVA MENER VI ER VIKTIG I DENNE FASEN?

- At utviklingen av sentrum vest henger godt sammen med og styrker sentrum øst.
- Å få på plass en alternativ trasé til gjennom sentrum som kan muliggjøre og opprettholde en videre utvikling på Prestøya nord.
- Å satse videre på forskning og utdanning i byen for å sikre lokal kunnskap, samt sørge for innovasjon og kompetanse til å fornye eksisterende og finne nye næringsveier.

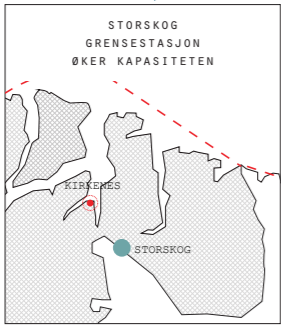
BYUTVIKLING STEG FOR STEG: STRATEGIEN

FASE 1  
2014-2020

Kirkenes har negativ arbeidsledighet og gode jobbmøiligheter. Derfor kommer mange gjestearbeidere fra Russland for å jobbe i Kirkenes. Fordi varer som Mat, bleier, kaffe og sykler er billige og bedre i Norge kommer mange russere på handelstur til Kirkenes. Det er allerede mange russisk- norske familier i Kirkenes, og man anslår at ca 4 % av befolkningen er russere.

?

Hvordan vil nærheten til Russland påvirke utviklingen i Kirkenes?



- Økning i russiske besøkende i Kirkenes, og større behov for å møte etterpørsel etter varer.
- Økt kapasitet over grensen gir bedre vilkår for pendlere

?

Hvilke typologier kan tilføres boligmassen i Kirkenes for å svare på behovet i samfunnet?



- Bedre muligheter for å flytte innad i Kirkenes og et boligtilbud som kan tiltrekke innflyttere
- En by som tilbyr gode deltidboliger og boliger for fastboende

+ DET ETABLERES EN STRUKTUR PÅ TORGET DER MARKEDET KAN TREKKE INN

Torget

?

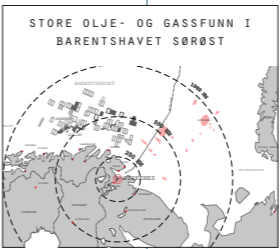
Hvordan er begynnelsen på et større miljø for kunnskapsutvikling i Kirkenes?



Byen er i vekst, og det hersker optimisme rundt fremtidsutsiktene. Store prosjekter kan bli etablert rundt og i byen hvis det blir gjort betydelige petroleumfunn i Barentshavet. Mange aktører har peikt seg inn på utbyggingstomter rett utenfor Kirkenes.

?

Store prosjekter kan på kort tid skape mange nye arbeidsplasser i byen. Hvordan skal byen utvikles om dette skjer?



+ HURTIGRUTEKAIEN FLYTTES TIL SENTRUM OG SAMLOKALISERES MED NY SENTRAL FOR VAREDISTRIBUSJON

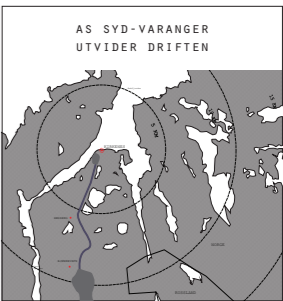
+ BILALTERNATIV FORBEDRES

Kollektivtilbudet styrkes i aksen Bjørnevattn- Hesseng- Kirkenes.

Nye kollektivknutepunkt for lokalbuss og regionbuss/ turistbuss etableres i Kirkenes foran det gamle verftet.

Gang-og sykkelvei etableres mellom Bjørnevattn, Hesseng og Kirkenes.

+ E6 FLYTTES UT AV SOLHEIMSLIA OG GÅR INN I BYEN VIA NY RUNDKJØRING



- Mange flere arbeidsplasser
- Større press på boligmarkedet i Kirkenes



- 1 2755 m<sup>2</sup> felles  
1205 m<sup>2</sup> bolig  
5643 m<sup>2</sup> næring
- 2 1334 m<sup>2</sup> bolig  
979 m<sup>2</sup> felles  
4398 m<sup>2</sup> næring
- 3 2451 m<sup>2</sup> parkering/  
knutepunkt
- 4 504 m<sup>2</sup> servicebygg torget

- 5 2790 m<sup>2</sup> næring
- 6 1764 m<sup>2</sup> bolig kollektiv
- 7 1764 m<sup>2</sup> bolig kollektiv
- 8 1764 m<sup>2</sup> bolig kollektiv
- 9 4320 m<sup>2</sup> bolig leiligheter
- 10 2031 m<sup>2</sup> service cruisehavn
- 11 6479 m<sup>2</sup> næring
- 12 6479 m<sup>2</sup> næring

- 13 2690 m<sup>2</sup> varehus
- 14 2817 m<sup>2</sup> varehus
- 15 4696 m<sup>2</sup> næring
- 16 5575 m<sup>2</sup> småindustri
- 17 7344 m<sup>2</sup> bolig rekkehus i hage
- 18 1872 m<sup>2</sup> bolig rekkehus i hage
- 19 2000 m<sup>2</sup> lager til hurtigruta

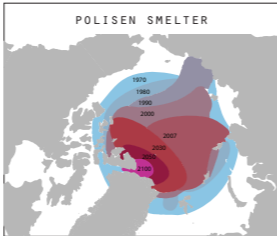
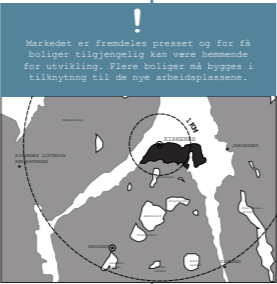




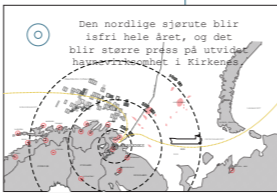
2020  
HOVEDGROP

○ Nye samarbeidsprosjekter og grenseoverskridende virksomheter etableres i Kirkenes og Murmansk.

○ Økende antall tospråklige barn og nå også voksne, mange russiske studenter vil studere i Kirkenes.



! Klimaendringene gir både utfordringer og muligheter for nordområdene. Olje- og gassressurser blir mer tilgjengelige og flere nye arter kan drives fanget på etter hvert som polisen smelter. Samtidig vil en gradvis temperaturøkning føre til endringer i økosystemer og forflytning av arter som en ikke ser hvilke konsekvenser kommer til å gi. Det vil være et stort behov for forskning tilknyttet disse endringene. Kan det være nyttig å etablere et miljø for dette i Kirkenes?



+ LOKALER FOR SMÅ BEDRIFTER OG VIRKSOMHETER ETABLERES I SUBKANTEN FOR GOD EKSPONERING OG NÆRHET TIL SENTRUM

! KIMEK FLYTTER TIL INDUSTRIOMRÅDET KILA UTENFOR BYEN OG SENTRUM KAN UTVIKLES MOT VEST

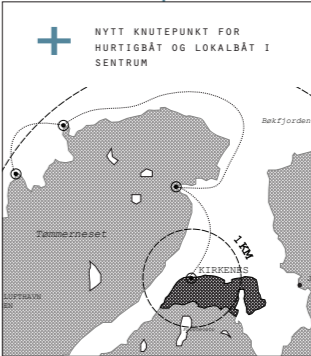
+ KUNNSKAPSPARKEN HAR VOKST UT AV LOKALENE I BARENTSHUSET OG FLYTTES TIL ET NYTT BYGG I TILKNYTNING TIL GAMLE VERFTET.

+ KJØPESENTERET UTVIDES OG SPARELAND FLYTTER INN I NYE LOKALER I SENTRUM. GAMLE KIMEKS LOKALER GJØRES OM TIL PARKERINGSHUS.

+ NÆRINGSAREALER TILKNTTET ADMINISTRASJON FOR BEDRIFTER PÅ TØMNERNESET OG KILA ETABLERES PÅ NÆRINGSOMRÅDET ØST FOR SENTRUM.

! En gradvis utbygging av olje/landert virksomhet har begynt på Tømmerneet utenfor Kirkenes. Dette fører med seg mange nye arbeidsplasser og dermed rask befolkningsvekst.

UTBYGGING AV OLJE OG GASSFELTER



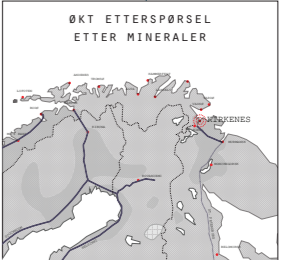
+ E6 LEGGES I TUNNELL VIA KILA TIL RUNDKJØRINGEN I SENTRUM. NY VEI GJENNOM SENTRUM VEST GÅR VIA SAMME RUNDKJØRING. VEIEN MELLOM KJØPESENTERET OG RÅDHUSPLASSEN BLIR GÅGATE.

+ HOVEDVEIEN OVER PRESTØYA INDUSTRIOMRÅDE FLYTTES MOT SJØEN OG BLIR EN FORLENGELSE AV HOVEDVEIEN SOM GÅR GJENNOM SENTRUM. ET NYTT VEISYSTEM KNYTTES OPP TIL DENNE FOR Å UTVIKLE PRESTØYA INDUSTRIOMRÅDE TIL FLERE ANDRE FORMÅL.

! Økende etterspørsel etter mineraler kan gi større økt utvinning i nordområdene. Når polisen smelter kan nye transportruter tas i bruk nært store mineralforekomster. Både i nord i Norge, Finland, Sverige og Russland finnes store forekomster av potensielt verdifulle mineraler.

?

Byen Kirkenes er tuftet og utviklet på gruvedrift. Mineralutvinningen har ført byen gjennom både oppturer og nedture. Hvor nye skal byen basere seg på et uforutsigbart ressursgrunnlag?





2030

- 1 9240 m² varehus
- 2 9240 m² varehus
- 3 7778 m² næring
- 4 5166 m² høyskole  
886 m² felles
- 5 3277 m² næring
- 6 7890 m² påbygning amfisenter
- 7 500 m² parkering

- 8 700 m² knutepunkt
- 9 2754 m² kontor  
459 m² bolig  
432 m² felles
- 10 6800 m² bypark
- 11 10471 m² næring
- 12 2351 m² småindustri

- 14 4628 m² næring
- 15 1244 m² næring
- 16 1020 m² parkering
- 17 3451 m² parkering
- 18 1244 m² næring
- 19 2205 m² småindustri
- 20 13770 m² bolig leiligheter
- 21 1764 m² bolig tunhus

- 22 3528 m² bolig tunhus
- 23 4320 m² bolig leiligheter
- 24 1344 m² bolig rekkehus i hage  
1620 m² bolig leiligheter  
135 m² nabolagshus
- 25 1344 m² bolig rekkehus i hage  
1620 m² bolig leiligheter  
135 m² nabolagshus



- 26 672 m² bolig rekkehus i hage  
2700 m² bolig leiligheter
- 27 924 m² bolig tunhus
- 28 4320 m² bolig leiligheter
- 29 1344 m² bolig rekkehus i hage  
1620 m² bolig leiligheter
- 30 1344 m² bolig rekkehus i hage  
1620 m² bolig leiligheter  
135 m² nabolagshus

- 31 672 m² bolig rekkehus i hage  
2700 m² bolig leiligheter
- 32 924 m² bolig tunhus
- 33 672 m² bolig rekkehus i hage  
1080 m² bolig leiligheter
- 34 1272 m² bolig rekkehus i hage  
1080 m² bolig leiligheter  
135 m² nabolagshus
- 35 672 m² bolig rekkehus i hage  
2700 m² bolig leiligheter

- 36 924 m² bolig tunhus
- 37 924 m² bolig tunhus
- 38 3120 m² småindustri

2030  
UTBYGGINGSFELTER OG  
AREAL



2030

HOVEDGREP

FASE 3  
2030-2040

+

FRI GRENSEFERDSEL  
MELLOM FINNMARK OG  
MURMANSK OBLAST



Grenseboerbeviset utvides til hele Finnmark og Murmansk fylke.

○

Grunnet utvidet sone for grenseboerbevis øker antall pendlere og bevegelse over grensen kraftig.

○

Økt bevegelse mellom landene gir økt kommunikasjon, som i sin tur gir bedre samarbeid og større grunnlag for vekst i handelsnæringen.

+

VIDERE UTBYGGING AV  
ØSTBUKTAOMRÅDET



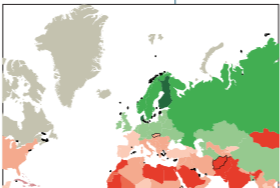
Det bygges flest tunhus for å dekke etterspørselen etter alternativ til boliger til eldre og enselige.

+


ØKENDE ANTALL STUDENTER  
GIR BEHOV FOR FLERE  
KOLLEKTIVER



Studentbrygga



Klimaendringene fører til gode vekstvilkår for jordbruket i nord. Aktuelle jordbruksprodukter fra Pasvikdalen er etterspurte nisjeprodukter.



+

HØYSKOLEN ER EN VOKSENDE  
FORSKNINGSBASERT INSTITUSJON OG  
HAR BEHOV FOR SjøKANT TILKNYTTET  
FELTARBEID. HØYSKOLEN BLIR  
UTVIDET MED BRYGGEKANT MOT VEST.  
BRYGGEHUS ETABLERES FOR Å SKAPE  
MER ROM TIL FLERE SMÅVIRKSOMHETER  
OG GRENER SOM SPRINGER UT AV  
SAMBRUKSHUSENE.




+

MELLOM DET NYE  
NÆRINGSOMRÅDET OG  
NORDHAGEN BOLIGOMRÅDE  
UTVIKLES ET NÆRSENTER  
FOR BYDELEN. FLERE  
ADMINISTRASJONSLOKALER  
ETABLERES I NÆRINGSOMRÅDET.



○

Pulkneset Maritime Park  
bygges ut

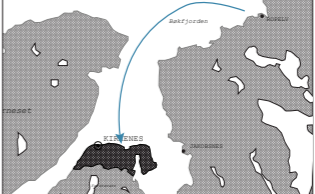


+

HOVEDVEIEN GJENNOM SENTRUM FÅR  
STØRRE BELASTNING OG DET LAGES  
DERFOR EN TUNELL UNDER HAGANES TIL  
SENTRUM ØST.

+

PRODUKTER FRA FISKE- OG ALGEPDPDRETT  
I ROPELV SELGES LOKALT OG FORMIDLES  
TIL VERDEN GJENNOM SjøKANTEN I  
KIRKENES.




På grunn av økt lønnsomhet i mineralnæringen og store mineralfunn i Finland og Russland har det blitt bygget jernbane til Kirkenes som stopper i omlastningsområdet sør for byen, KILÅ. Dette har gitt enda et løp til næringslivet, og transportkorridoren fra Finland til Kirkenes gir også Sar- Varanger nye eksportmuligheter for lokale varer.

!

Jernbanen representerer et mer miljøvennlig alternativ til transporten av mineraler. Uthyggingen blir derimot veldig dyr, og er avhengig av at den nordlige sjørute er åpen så mineraler kan eksporteres videre.

NYE EKSPORTRUTER FOR  
MINERALER



○

Jernbanen til Kirkenes gjør havnebyen til et nøkkelpunkt for eksport i nordområdene, og er et attraktivt etableringspunkt for bedrifter med virksomhet rettet mot transport og logistikknettverk.



2040

- 1 1577 m<sup>2</sup> felles  
5544 m<sup>2</sup> høyskole
- 2 2754 m<sup>2</sup> næring  
459 m<sup>2</sup> bolig  
432 m<sup>2</sup> felles
- 3 1887 m<sup>2</sup> varehus
- 4 4778 m<sup>2</sup> næring
- 5 2940 m<sup>2</sup> bolig kollektiv

- 6 10471 m<sup>2</sup> næring
- 7 4106 m<sup>2</sup> småindustri
- 8 4628 m<sup>2</sup> næring
- 9 1479 m<sup>2</sup> parkering
- 10 5490 m<sup>2</sup> varehus
- 11 3002 m<sup>2</sup> næring
- 12 748 m<sup>2</sup> parkering
- 13 9720 m<sup>2</sup> bolig leiligheter

- 14 4604 m<sup>2</sup> nærsenter
- 15 9802 m<sup>2</sup> skole
- 16 5410 m<sup>2</sup> idrettsanlegg
- 17 9768 m<sup>2</sup> småindustri
- 18 4824 m<sup>2</sup> bolig leiligheter
- 19 504 m<sup>2</sup> bolig rekkehus i hage
- 20 1176 m<sup>2</sup> bolig rekkehus i hage  
1080 m<sup>2</sup> bolig leiligheter

- 21 1176 m<sup>2</sup> bolig rekkehus i hage  
1080 m<sup>2</sup> bolig leiligheter
- 22 588 m<sup>2</sup> tunhus





2040

HOVEDGREP

1	Bryggehus 3645 m <sup>2</sup>	8	Knutepunkt 700 m <sup>2</sup>	15	Småindustri 6457 m <sup>2</sup>	22	Småindustri 20668 m <sup>2</sup>
2	Varehusområde vest 24121 m <sup>2</sup>	9	Bryggehus 3645 m <sup>2</sup>	16	Næringsområde 20437 m <sup>2</sup>	23	Boligområde 58059 m <sup>2</sup>
3	Næringsbygg 12556 m <sup>2</sup>	10	Kollektiv 2940 m <sup>2</sup>	17	Varehus 10997 m <sup>2</sup>	24	Bolig 7344 m <sup>2</sup>
4	Høyskolen 16450 m <sup>2</sup>	11	Servicebygg torget 504 m <sup>2</sup>	18	Nærsester 4604 m <sup>2</sup>	25	Bolig 1872 m <sup>2</sup>
5	Hurtigrute- og varelager 2000 m <sup>2</sup>	12	Næringsbygg 2790 m <sup>2</sup>	19	Mindre næringsområde 10186 m <sup>2</sup>		
6	Påbygg amfisenteret 7890 m <sup>2</sup>	13	Kollektiv 5292 m <sup>2</sup>	20	Skole 9802 m <sup>2</sup>		
7	Barentshuset og næringsbygg 16314 m <sup>2</sup>	14	Leiligheter 4320 m <sup>2</sup>	21	Idrettshaller 5410 m <sup>2</sup>		



Områder

## SAMLET AREAL

Næring- 72000 m<sup>2</sup>

Boliger- 84 000 m<sup>2</sup>

Myra- eksisterende eneboligområde

130 kvm uteareal per person

2350 kvm BTA

9000 kvm uteareal

ca 25 % TU

Østbukta

40 kvm uterom per person

11 500 kvm BTA

17 500 kvm uteareal

ca 57 % TU

Nordhagen

12 kvm uterareal per person

13 000 kvm BTA

17 000 kvm uteareal

ca 64% utnyttelse TU

En diskusjon om tetthet:

store lille Kirkenes? Hvilken tetthet er riktig å planlegge for? I dag planlegger kommunen store nye eneboligområder.

Vi ønsket å skape et robust rammeverk der tetthet i de ulike feltene kan diskuteres. Vi tror det uten problem kan bygges høyere enn det vi har foreslått i flere av feltene vi har delt inn i.



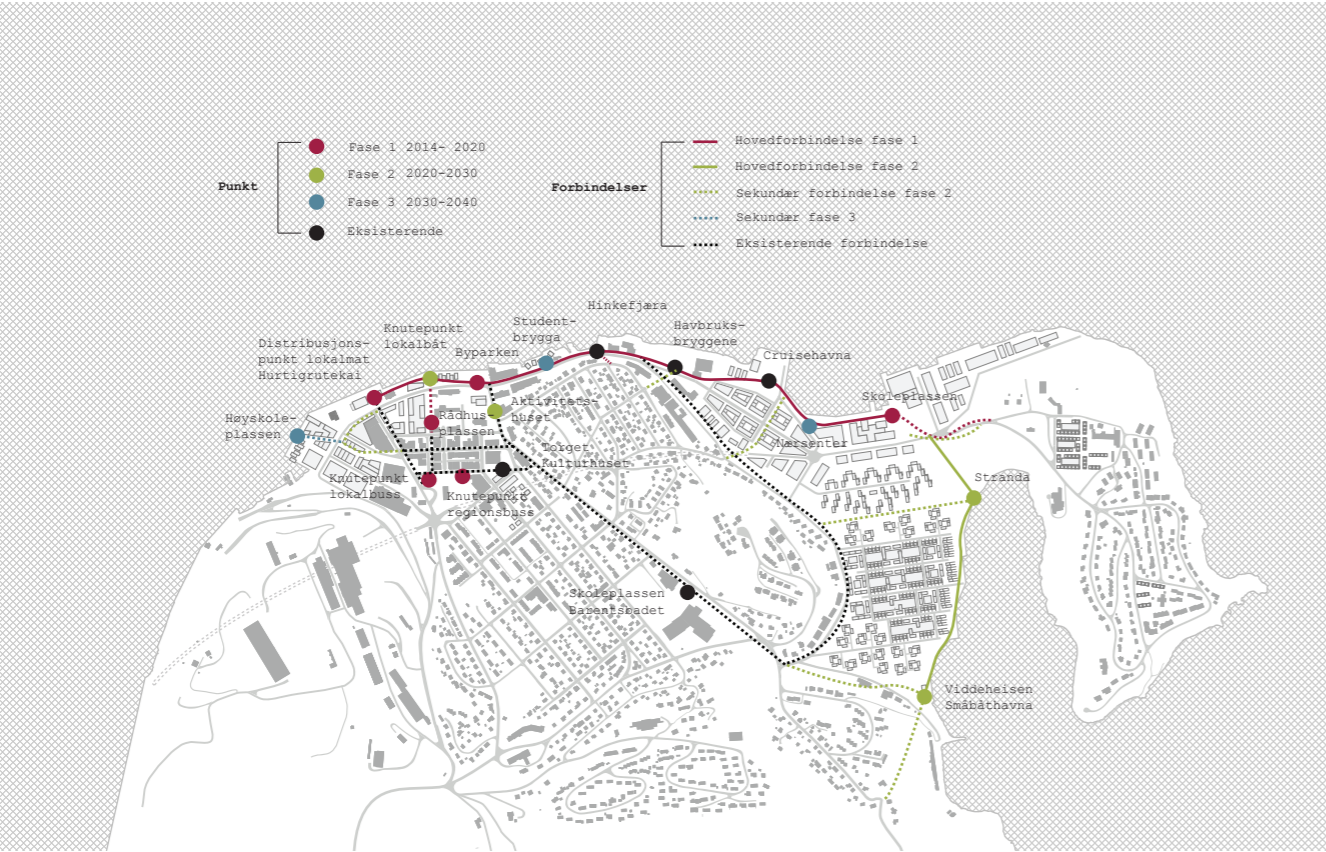
HOVEDGREP

Å være ”nært alt “er en kvalitet ved å bo i Kirkenes.  
Gjennom hovedgrepet styrker vi denne kvaliteten, vi tar tak i og forbinder nye og gamle områder, rekreasjonssteder og programmer.  
Langs sjøkanten ligger en opplevelsesrik ferdselsåre, et nytt

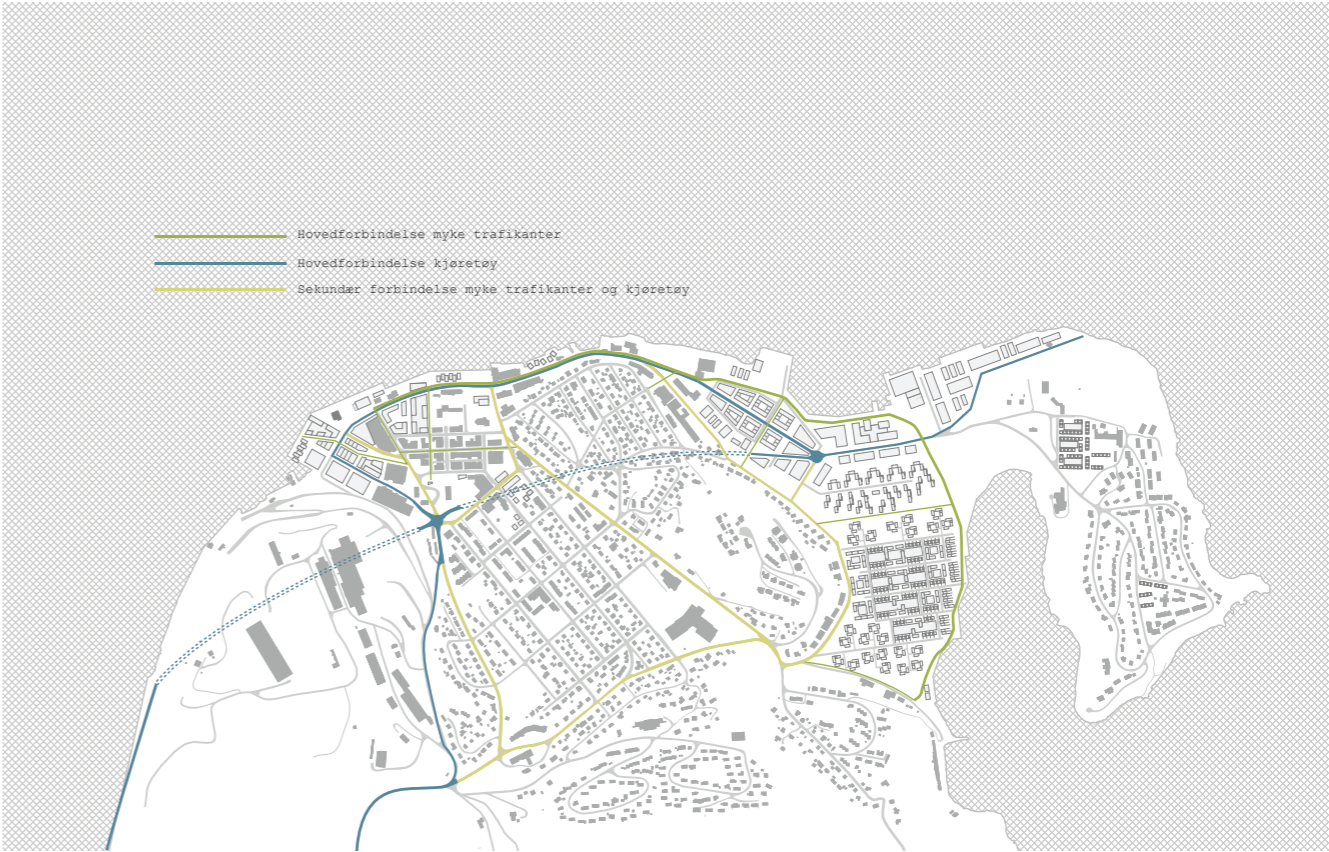
lag av forbindelser som knytter byen bedre sammen og forsterker stedets kvaliteter.

Grepet forsterkes ettersom byen vokser, ved å knytte seg til nye steder og program.

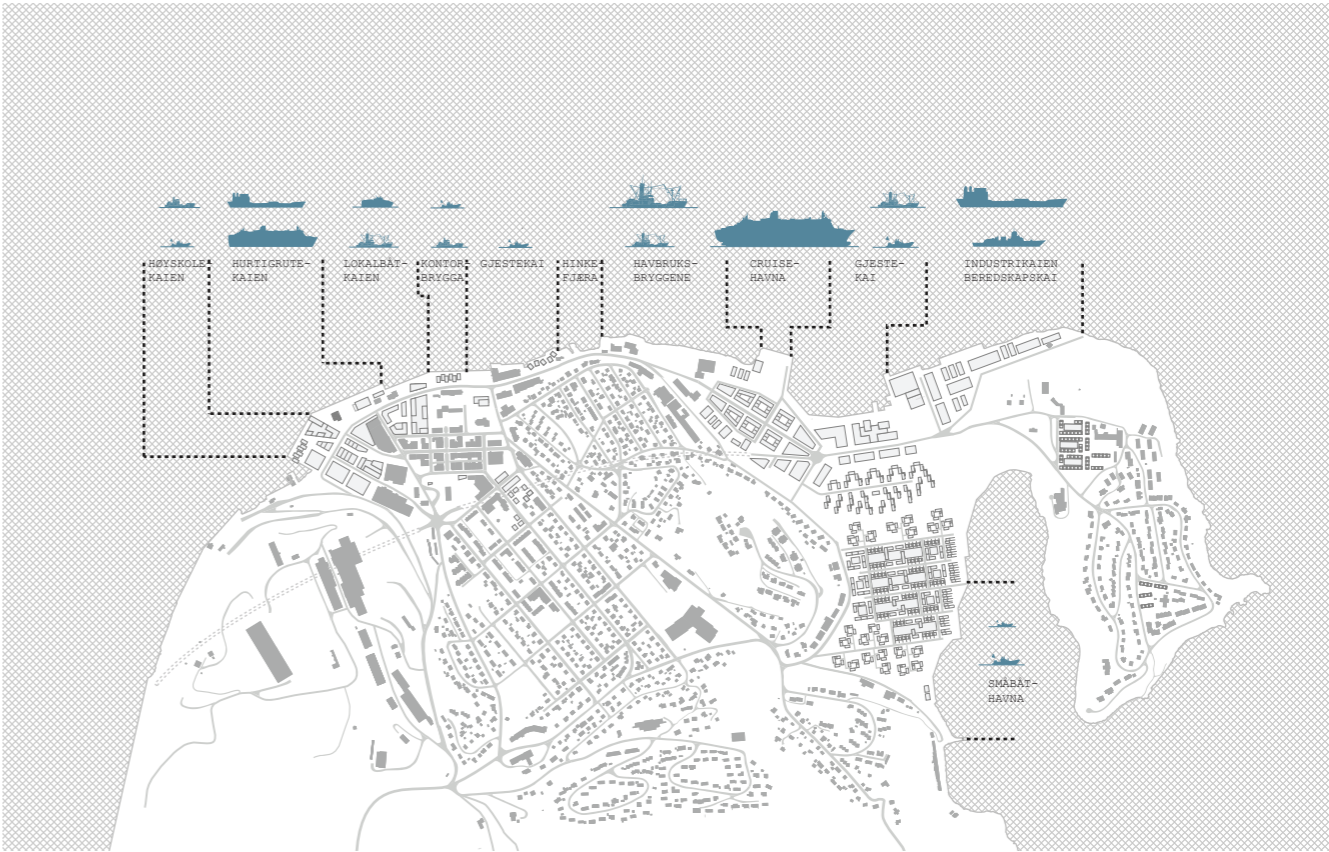
VIKTIGSTE FORBINDELSER



VIKTIGE SIKTLINJER OG FORBINDELSER FOR ORGANISERING AV OMRÅDENE



INNDELING AV SJØKANTEN



T Y P O L O G I S T U D I E R



FRA KOLLEKTIVENE PÅ  
STUDENTBRYGGA

# METODE: MIDLERTIDIGHET SOM REDSKAP FOR TYPOLOGIUTVIKLING

Flyttetall fra planstrategien viser at av et folketall på rundt 10 000 i kommunen har 5900 flyttet inn og 6000 flyttet ut de siste 10 årene. Slike flyttetall indikerer at en stor del av befolkningen føler liten stedstilhørighet og har en høy grad av mobilitet. På grunn av svingninger i næringslivet og problemer med å tiltrekke nye fastboende opplever Kirkenes å ha en varierende mengde pendlere. Per i dag regner kommunen med å ha ca. 250 faste pendlere, og regner med at antallet vil stige med sysselsetting i næringslivet.

På grunn av politisk aktivitet blant annet i forbindelse med barentssekreteriatet, med næringslivet og ved å være snuhavn for Hurtigruta opplever Kirkenes å ha et stort antall besøkende. Bare gjennom Hurtigruta alene besøkes Kirkenes av 60.000 i året.

Mange russere reiser til Kirkenes på dagsbasis for fornøyelse eller arbeid. Storskog grensestasjon ble krysset av 24000 i januar 2013 mot 8700 i januar 2009, økningen har vært markant etter at grenseboerbevis ble innført i 2012. Garnisonen i Sør-Varanger vokter grensen mot Russland. Hver 6. måned ankommer ca. 400 nye vernepliktige.

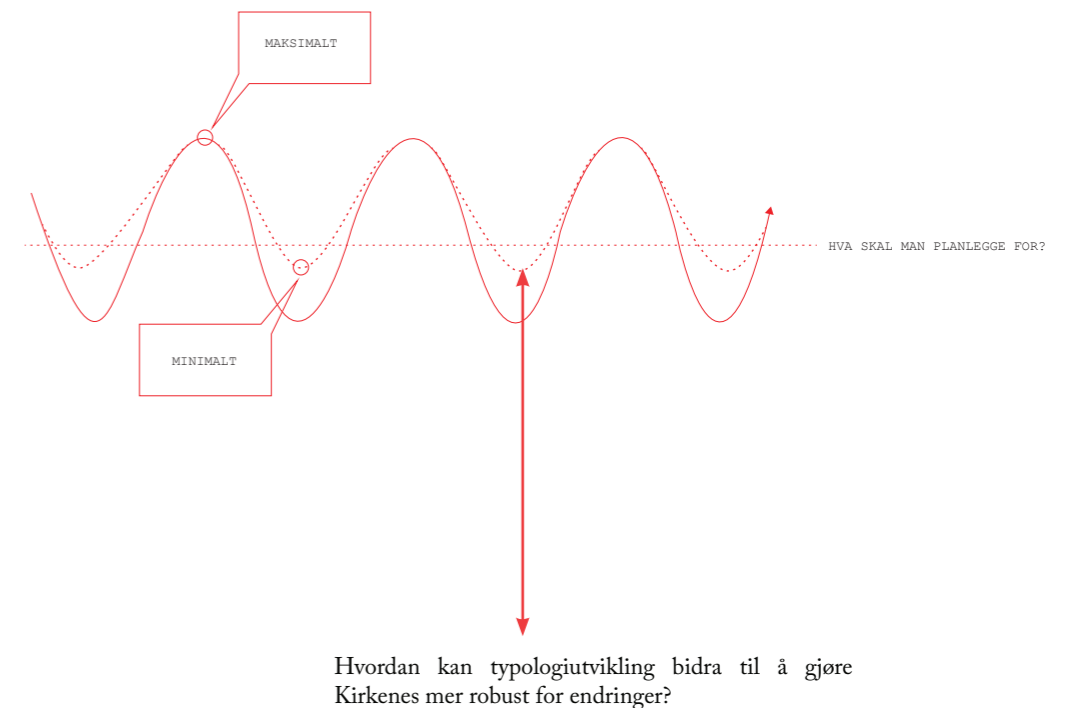
Kirkenes Næringshage sammen med Barentssekreteriatet, Campus Kirkenes og kulturinstitusjoner ønsker en samlokalisering i nye lokaler. Eksisterende tilbud av næringslokaler må utvides for å dekke økende etterspørsel, men

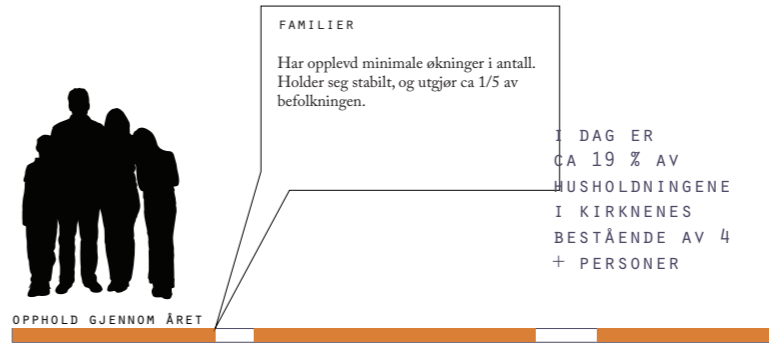
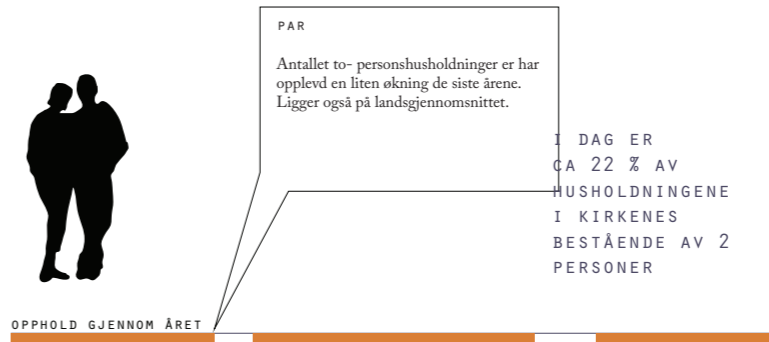
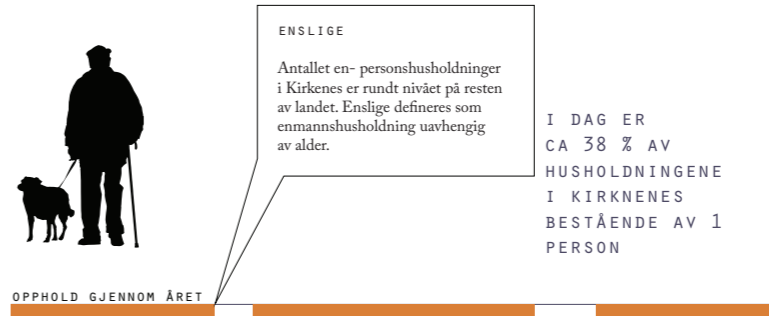
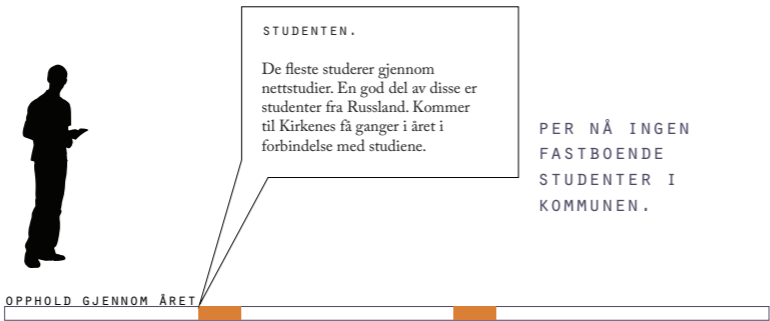
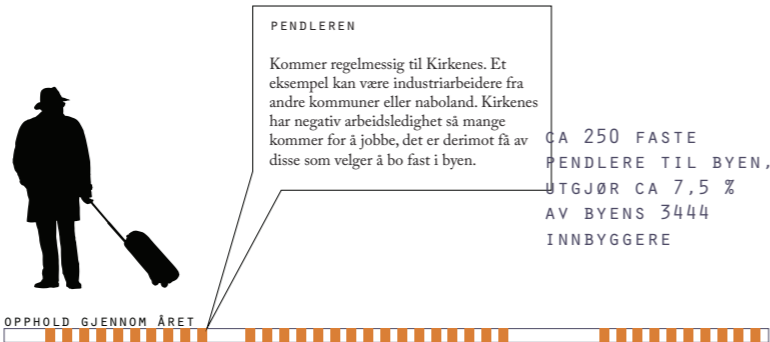
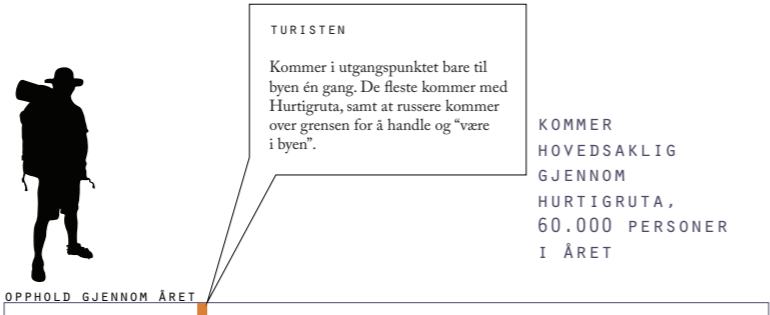
Boligtilbudet til fastboende i Kirkenes består av eneboliger og en liten andel rekkehus og leiligheter. Boligprisene er på 16000/m2 for en enebolig og 24000/m2 for leiligheter.

Leiemarkedet i Kirkenes er presset på pris, og andelen utleieboliger er liten. I bolyst-prosjektet utarbeidet av kommunen og Kirkenes næringshage etterlyses i stor grad større variasjon av boformer og spesielt utleieboliger. Det finnes også få gode boformer for førstegangsetablerere og pendlere. Rapporten konkluderer med at mangelen på varierte boformer kan settes i direkte forbindelse med problemene med å rekruttere kompetent arbeidskraft.

Midlertidigheten i samfunnet i Kirkenes har fått et fysisk formsvar, flere steder i byen blir brakker brukt som midlertidig løsning på boliger for pendlere og som kontorlokaler.

Et viktig resultat av arbeidet med de innledende undersøkelsene var at vi kan peke på en tendens i samfunnet i Kirkenes som vi har brukt som utgangspunkt for et typologistudie. Som vi kan sitere en ansatt i Kirkenes kunnskapspark på; “ det er utrolig hvor mange mennesker som dras gjennom dette lille stedet”. Vi ser at det er et behov for typologier som kan romme ulike typer midlertidighet i samfunnet i Kirkenes. Vi ønsker med denne metoden å undersøke hvordan typologier som kan romme denne tendensen i samfunnet kan fungere. Dette er noe vi tror at kan bidra til å gjøre Kirkenes mer fleksibel for ulike samfunnsmessige behov og dermed mer robust for endringer.





DEFINERING

VI UNDERSØKER OG DEFINERER 3 TYPER MIDLERTIDIGHET

Campingvogn.  
Liten typologi som  
kan flyttes fra sted  
til sted ved hjelp av  
et kjøretøy.



**KORT**

en typologis opphold på et sted over tid

**LENGE**



LANG

Peterskirken i Roma.  
Ble bygd på  
1600-tallet og  
kommer til å bestå i  
uoverskuelig fremtid.

“Bjerget” av  
BIG, Ørestaden  
København.  
Hele typologien  
er vendt mot sør i  
terrasser og under  
leilighetslaget ligger  
parkering i flere  
etasjer.



**LITEN**

en typologis fleksibilitet og evne til å tilpasses ulike bruk over tid

**STOR**



Bryggehus i  
Fjordgata i  
Trondheim.  
Byggene ble reist  
for å fungere som  
lager og loss/  
lastested for varer  
fra båt til land.  
Brukes i dag til  
bolig, kontorlokaler  
og butikklokaler.

Stord ungdomsskole.  
Klasserommene er  
organisert på hver side  
av en lang gang, og det  
finnes ingen rom med  
uspesifisert bruk utenom  
inngangshallen.  
Bygget har bærende  
vegger mellom hvert  
klasserom som alle har  
lik størrelse. I midten  
finnes inngangen og  
cellekontor for lærere i  
etasjen over.



**FÅ**

en typologis innhold av bestanddeler som kan gi overlappende bruk

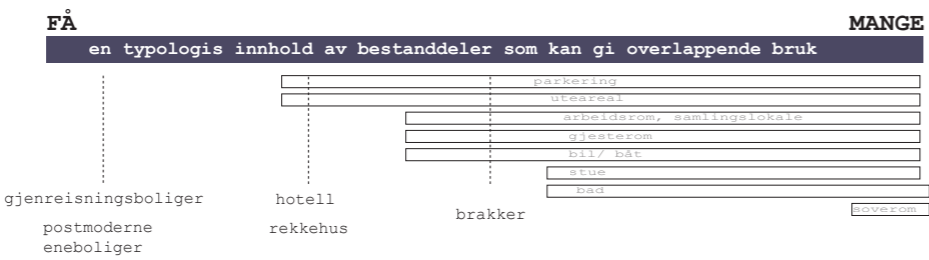
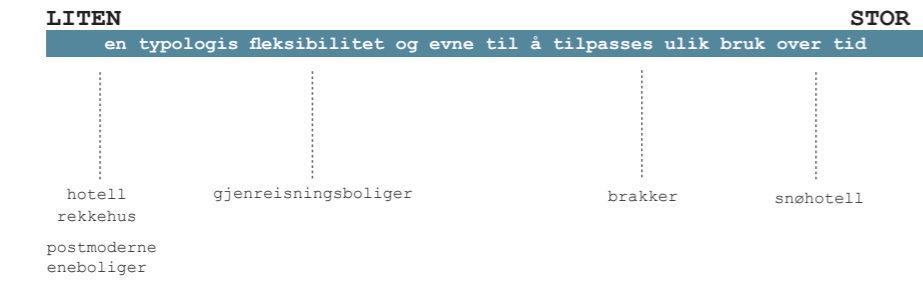
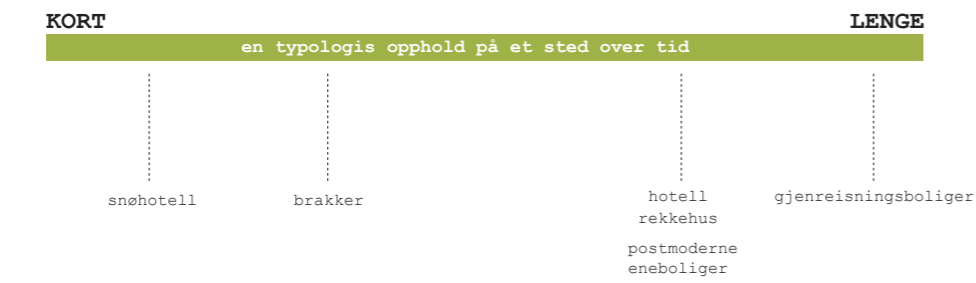
**MANGE**



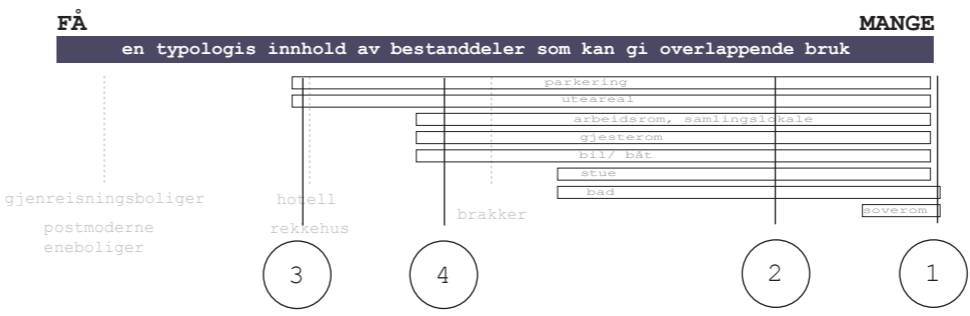
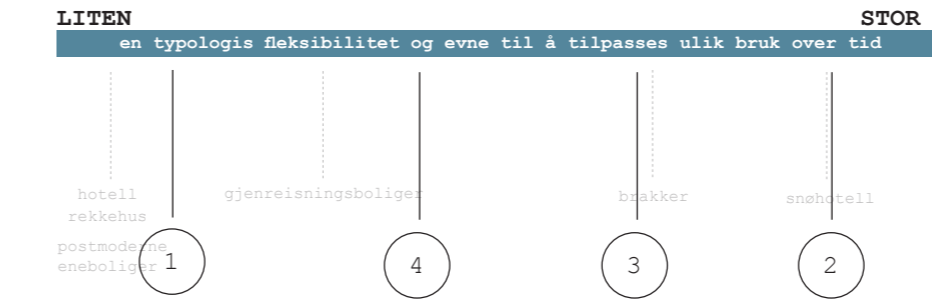
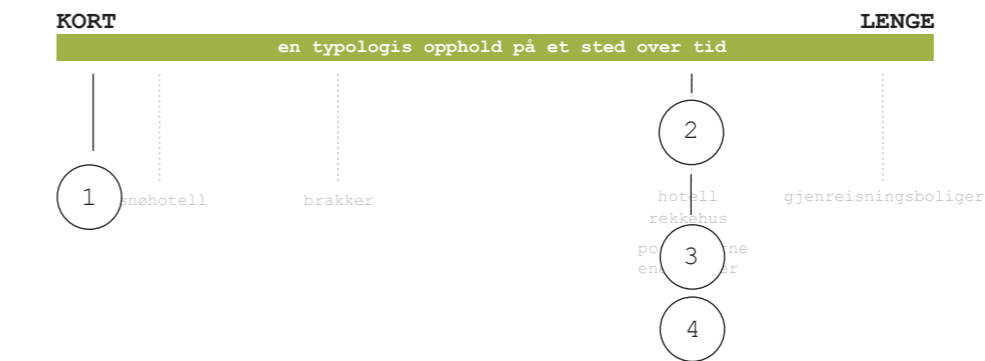
Rolex learning centre,  
Lausanne, Sveits.  
Bygg tilknyttet  
universitetet i Lausanne.  
Bygget rommer lokaler  
for forskning, bibliotek,  
arbeidssaler, cafeteria  
og mange overlappende  
fleksible mellom.  
Mellomrommene  
brukes av alle med  
mer spesifikk bruk  
av senteret og av  
besøkende.

BOLIGTYPOLOGIUTVIKLING

KARTLEGGING AV DAGENS SITUASJON



VI ØNSKER Å JOBBE MED



1

“ENHETEN”

Er ikke stedsspesifikk. Den kan plasseres hvor som helst med noen støttefunksjoner. Er avhengig av andre funksjoner som vann, do kanskje strømtilgang for å fungere.

Kan kombineres med andre typologier for deling, kan “leie” seg inn i større bofelleskap.

2

“KOLLEKTIVET”

Deler alt utenom soverommet. Er ikke veldig fleksibel over tid, da den har såpass mange “boligfunksjoner” at den ikke vil kunne transformeres til næring.

Typologien er stedsspesifikk og fast. Dette er fordi den har og kan få en større brukergruppe. Det vil, etter tallene vi har studert, alltid være behov for denne boformen i Kirkenes.

3

“BOLIG/ NÆRING  
I SENTRUM”

Deler kun uteområde ( eks. takterrasse) og parkering. Høy utnyttelse. Kan endre bruk over tid enten det er behov for boliger eller næring i sentrum.

Flere potensielle brukergrupper, derfor en stedsfast typologi.

4

“BO LENGE SAMMEN”

Kan dele fellesrom, uteareal parkering og bil. Skal være fleksibel i seg selv til å takle familieførøkelse. Det er endring innenfor tildelt areal.

Disse typologiene ble forlatt på skissestadiet. Undersøkelsene er presentert i boligheftet.

Eksempel på disse typologiene er presenterte i strategien og i illustrasjonsplanet. Dermed har de kvaliteter som er viktige for å møte fremtidige behov.

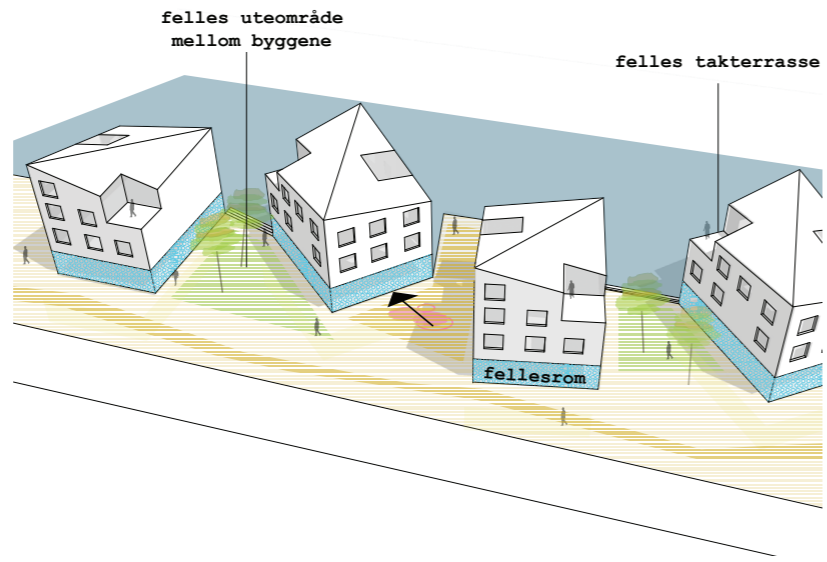
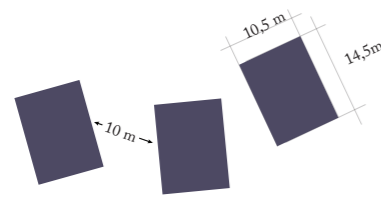
Undersøkelsene finnes i sin helhet i boligheftet.

KOLLEKTIV



Kollektivene består av et bofelleskap med utleiehybler for 13 personer som deler kjøkken, bad og oppholdsrom. Første etasje av kollektivet inneholder en privat og en offentlig del. Den offentlige delen inneholder et program som kan være til glede eller nytte for almenheten, som spark- og sykkelverksted, sauna, utekjøkken eller møtelokaler. Kollektivet deler flere oppholdssoner og to takterrasser. Uteområdet mellom byggene deler beboerne med offentligheten.

Typologien passer for studenter og pendlere, og enslige som ønsker en sosial bosituasjon eller som ikke har mulighet til å kjøpe leilighet.

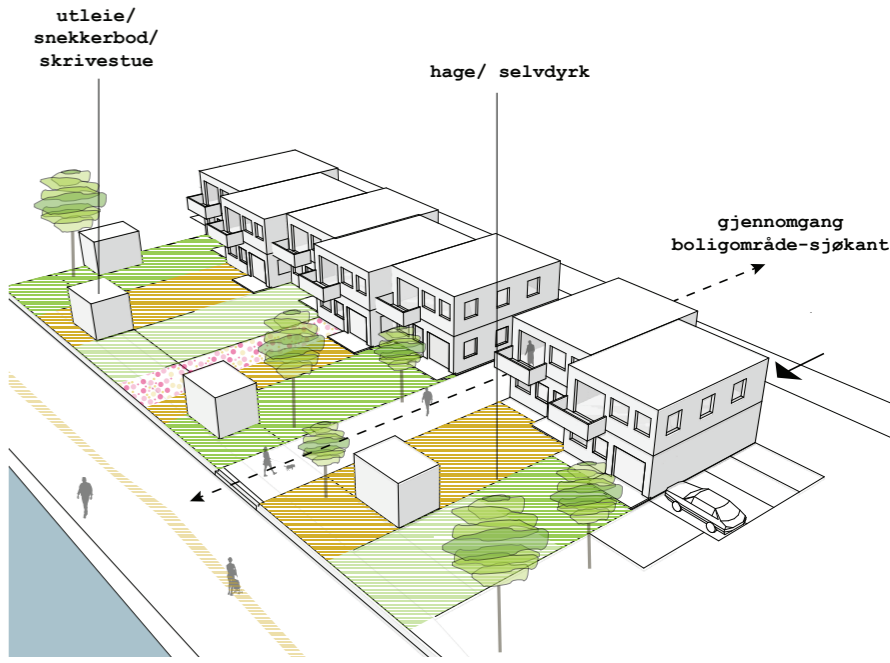
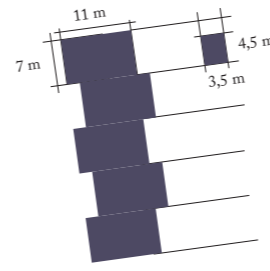


REKKER VED SJØEN



Rekker ved sjøen består av boenheter i to etasjer henvendt øst-vest med inngang fra vest. Mot øst strekker tomten seg mot sjøen, med et langt format som kan deles inn til ulik utnyttelse. Det er satt av areal til å kunne utvide bolgen med et anneks, som kan inneholde fritidsrom, arbeidsrom, drivhus eller utleiebolig/gjesterom.

Typologien er aktuell for små familier som ønsker privat hage for dyrknings- eller rekreasjonsformål, og som kan ha behov for mer areal til fritidssysler, arbeid eller familieførøkelse.



## LEILIGHETER



19,5 KVM  
PR. PERSON

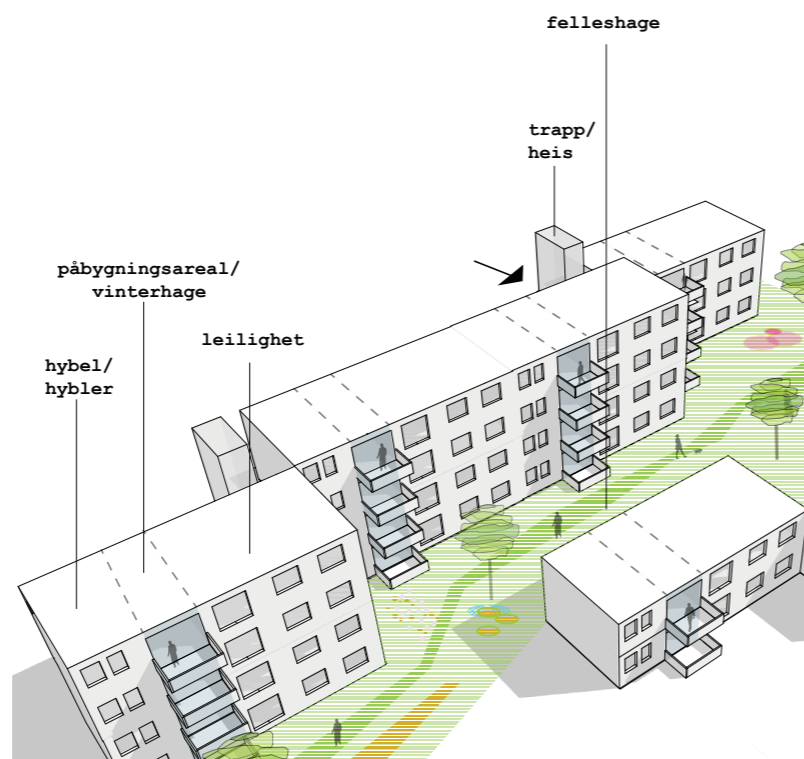
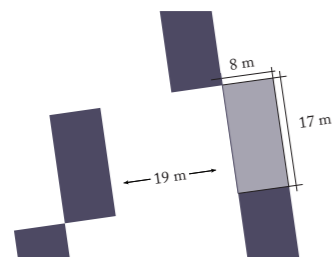


3-6  
PERSONER



Leilighetene består av enheter satt sammen i 2- 4 etasjer. Enhetene danner rekker med 16 leiligheter per vertikal kommunikasjon. En enhet inneholder en leilighet med to soverom og en utleiedel for en eller to hybler, skilt av en halvklimalisert sone. Denne sonen inneholder inngangsparti og en vinterhage. Sonen kan bygges inn og bli en del av leiligheten eller utleiedelen. Boligene deler felles hage.

Typologien passer for førstegangskjøpere og familier som ønsker å bo i leilighet. Det er en bolig med stor fleksibilitet. Typologien gir mulighet for å dekke et skrikende behov for utleiehybler til pendlere.



## TUNHUS



23,3 KVM  
PR. PERSON



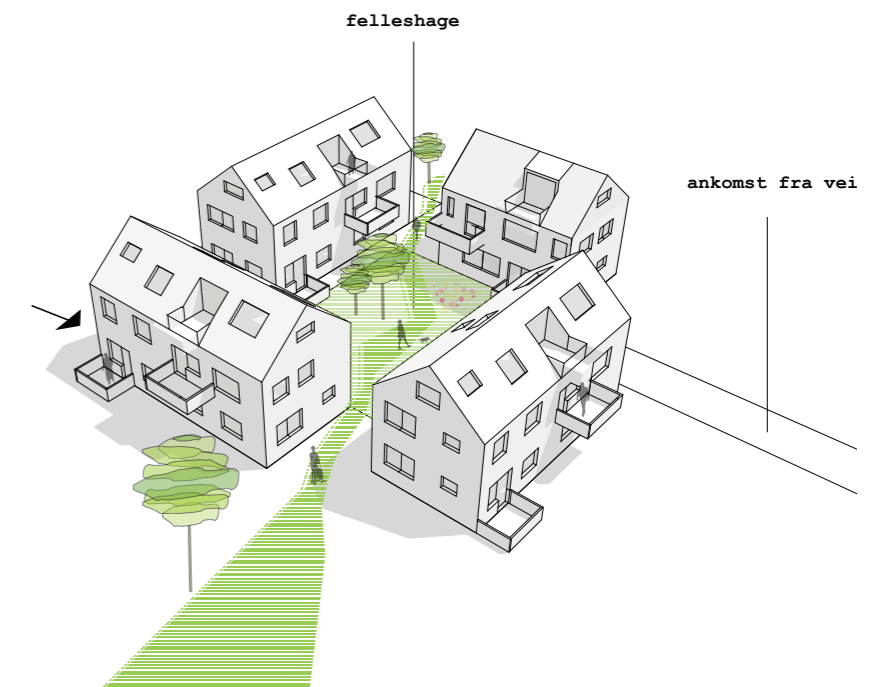
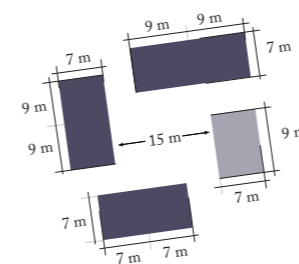
1- 3  
PERSONER



49- 70  
KVM

Tunhusene er satt sammen av mindre enheter med balkonger henvendt mot sør og vest. Et felles skjermet tun deles av beboerne. Det finnes i utgangspunktet 13 leilighet per tun. Boligen tilbyr mulighet for en skjermet bosituasjon, der en forholder seg til få naboer og har mulighet for høy grad av privathet.

Typologien passer for små familier, par og enslige. Det kan også være en aktuell bolig for mennesker med ekstra omsorgsbehov.



REKKER I HAGE



21,2 KVM  
PR. PERSON



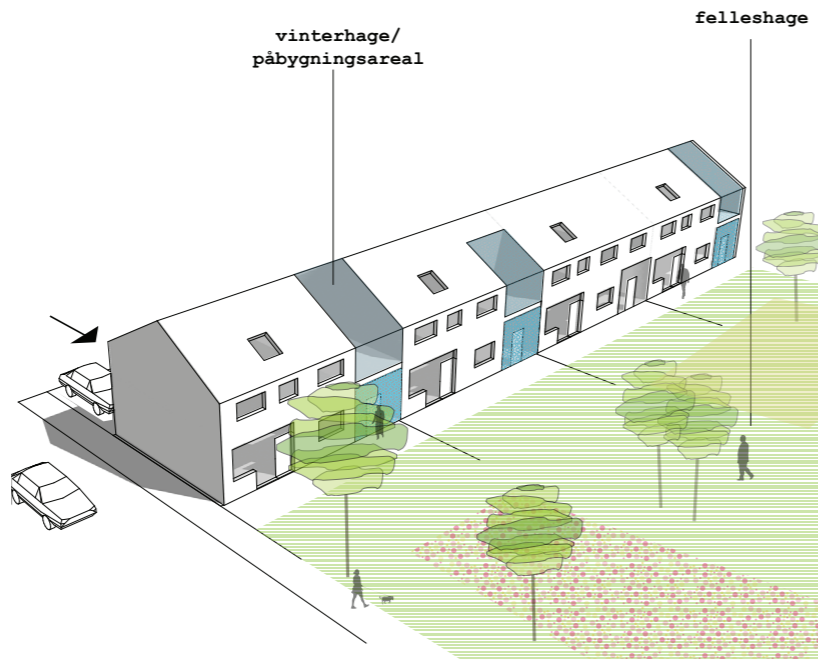
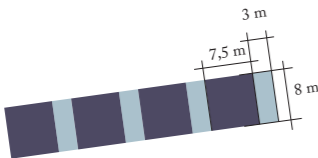
3-7  
PERSONER



120-148  
KVM

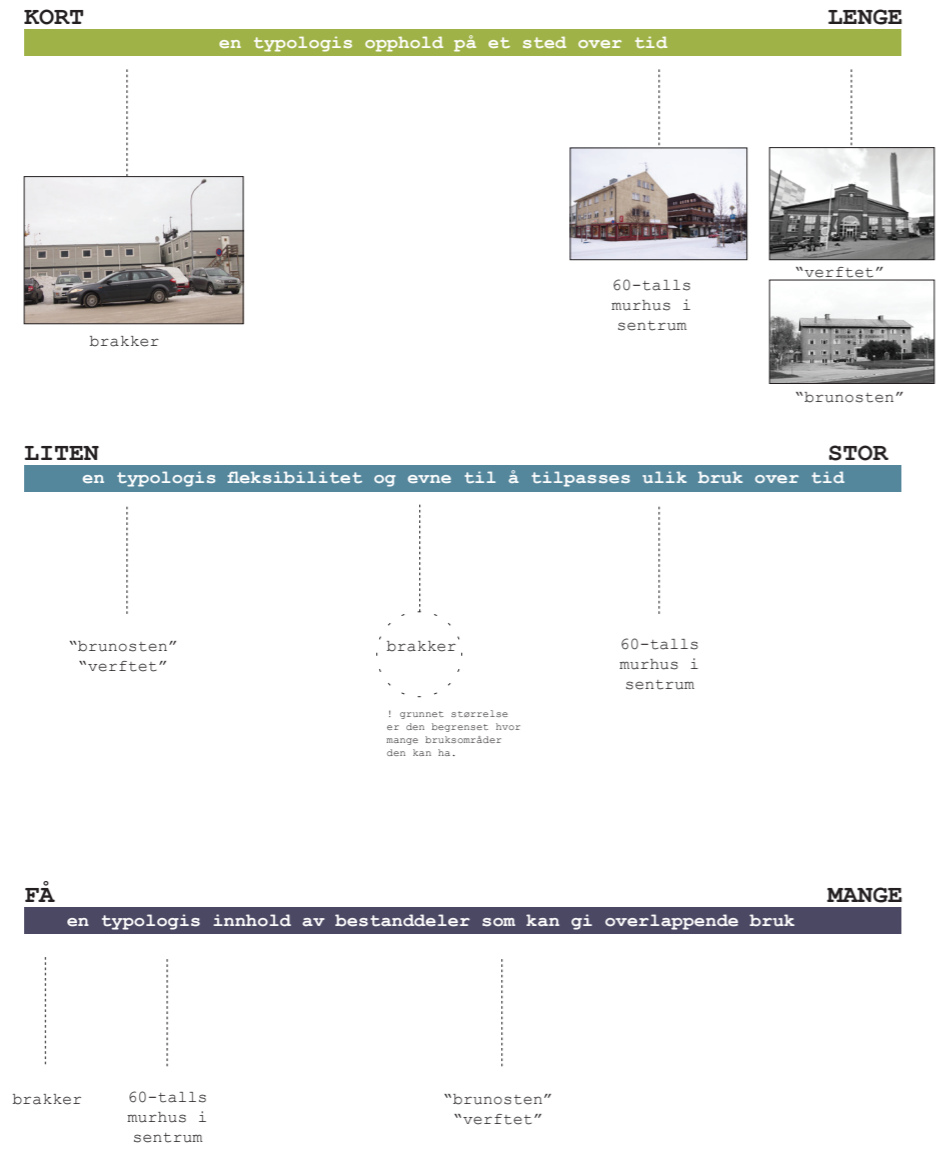
Rekker i hage består av boenheter over to plan, henvendt nord-sør. Motsatt side av inngangspartiet er henvendt mot en felles hage. Boenheten består av to deler, en fast og en transparent. Den faste delen inneholder fire soverom, kjøkken, stue og bad. Den transparente delen inneholder bod og gjennomgang/inngang i første etasje og en vinterhage i andre etasje. Vinterhagen kan bygges delvis inn for å romme et ekstra soverom, eller selges til naboen. Dermed kan boligen utvides med opp til to soverom.

Typologien passer for familier eller par som har behov for en fleksibel bolig, og som ønsker en sosial bosituasjon.

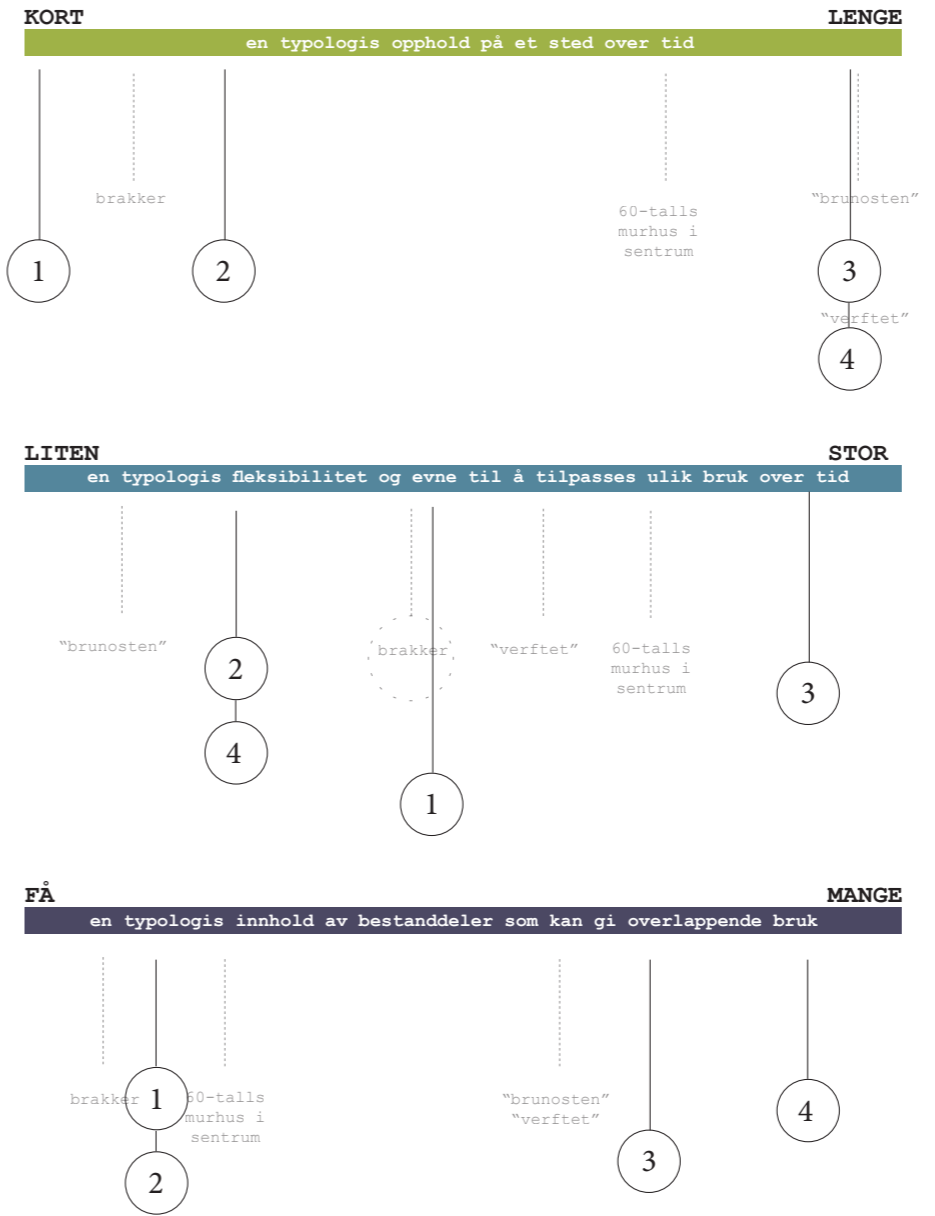


# SENTRUMSTYPOLOGIUTVIKLING

## KARTLEGGING AV DAGENS SITUASJON



## VI ØNSKER Å JOBBE MED



1

“ENHETEN”

Er ikke stedsspesifikk. Den kan plasseres hvor som helst med noen støttefunksjoner. Er avhengig av andre funksjoner som vann, do kanskje strømtilgang for å fungere.

Kan kombineres med andre typologier for deling, kan “leie” seg inn i større arbeidsfelleskap, eller fungere alene som er privat verksted, skrivestue o.l

2

“ARBEIDSROMMET”

Er noe større enheter som kan fungere alene som større arbeidsrom eller som et ekstra undervisningsrom om man trenger dette.

Rommet har nødvendige funksjoner som kokemuligheter og toalett, og kan settes i nærheten av en “enhets- cluster” for å serve disse med nødvendige funksjoner.

3

“BRYGGEHUS”

Legges ved sjøkanten og mot veien for å kunne romme program som har nytte av rask tilgang til sjø og vei. Volumene dimensjoneres slik at det deles opp i størrelser som kan ha stor variasjon i bruk. Bruksområder kan for eksempel være laboratorier, leseplasser, næringslokaler, kontorfellesskap, serveringssteder eller små produksjonslokaler. Vi ser for oss at dette er et sted der små bedrifter kan starte opp, eller der større bedrifter profilerer seg. Her kan også sjørelatert forskning og undervisning få egnede lokaler.

Plasseringen ved vei og sjøkant gir synlighet og tilgjengelighet.

Lokalene er fleksible i endring av program innenfor volumet, men leietakerne deler bare inngang med hverandre.

4

“SAMBRUKSHUSET”

Sambruk mellom ulike institusjoner som finnes i Kirkenes, og nye som kan tenkes å bli etablert. Denne typologien skal romme store muligheter for sambruk og samhandling, mellom kulturinstitusjoner, næringslivet, forskningsmiljø, utdanning og mennesker i byen. Den skal samtidig inneholde offentlige funksjoner, og deler av den skal være åpen og transparent og gi byen et nytt offentlig rom.

Typologien skal inneholde mangel bestanddeler som kan gi overlappende bruk.

Plasseringen vi har valgt for den første av typen, i det historiske sentrum ved rådhuset, konsulatet og kirken gir føringer for hvordan typologien skal se ut.

Disse typologiene ble forlatt på skissestadiet. Undersøkelsene er presentert i sentrumsutviklingheftet.

Eksempel på disse typologiene er presenterte i strategien og i illustrasjonsplanet. Dermed har de kvaliteter som er viktige for å møte fremtidige behov.

Undersøkelsene finnes i sin helhet i sentrumsutviklingheftet.

## SAMBRUKSHUS

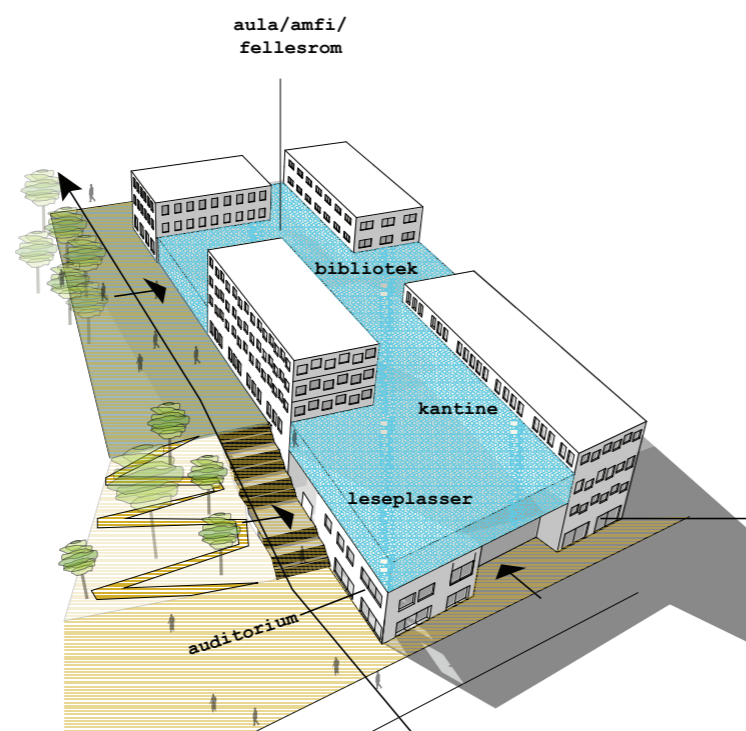
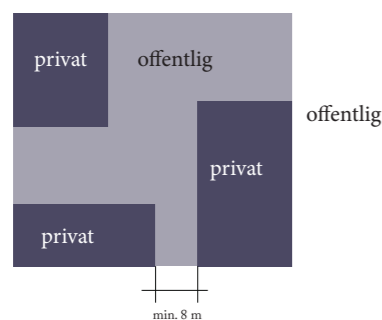


1-5 ETASJER

Typologien har en felles og åpen førsteetasje med offentlige tilbud eller aktiviteter man kan samles om. Her kan det finnes blant annet bibliotek, møteplasser, aula og kantine.

Typologien har som hensikt å samle programmene den huser og aktivisere bakkeplanet.

Fellesrommene har også som funksjon å lyse opp gaterommet i mørketiden, så aktiviteter man samles om kan fungere som lyskilder i byen. Det er mulighet for boliger i de øverste etasjene.



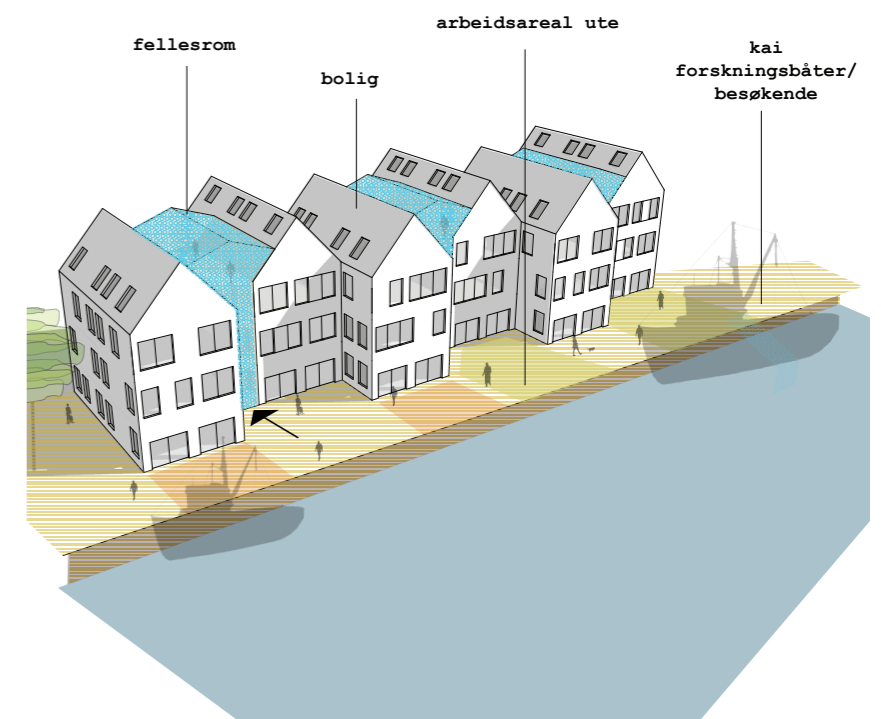
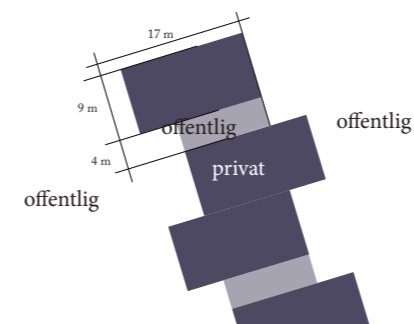
## BRYGGEHUS



4 ETASJER

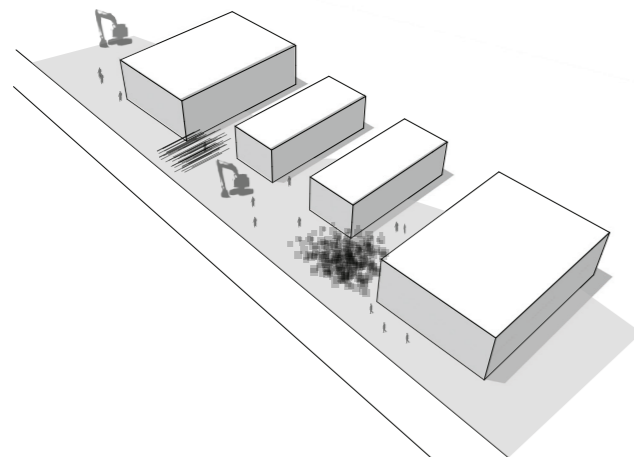
Bryggehusene er sambrukshus hvor mindre aktører kan få etablere seg. Bryggehusene arbeidslokaler med fellesfunksjoner og fellesrom mellom husene, som møterom, kjøkken og garderobe. Den øverste etasjen av bryggehusene er boliger.

Bryggehusene er et startpunkt for virksomhet som skal vokse, eller for deler av virksomheter som ønsker å profilere seg. I bryggehusene kan også virksomheter som trenger sjøtilgang finne egnede lokaler, som forskningslaber eller truismebaserte bedrifter.

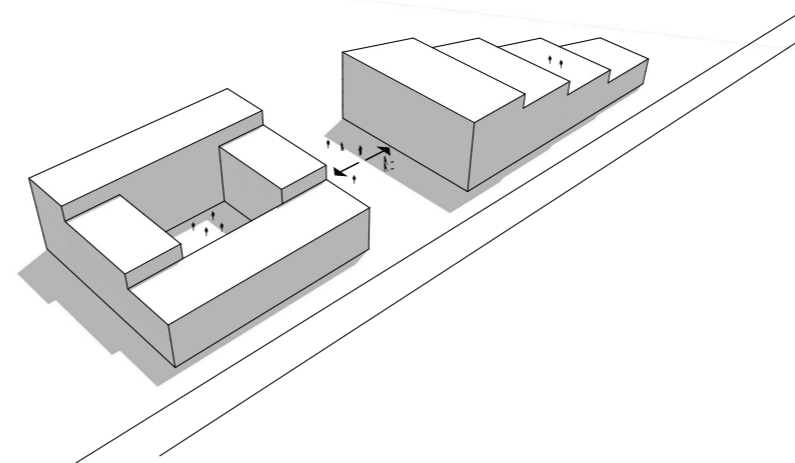


## ANDRE TYPOLOGIER

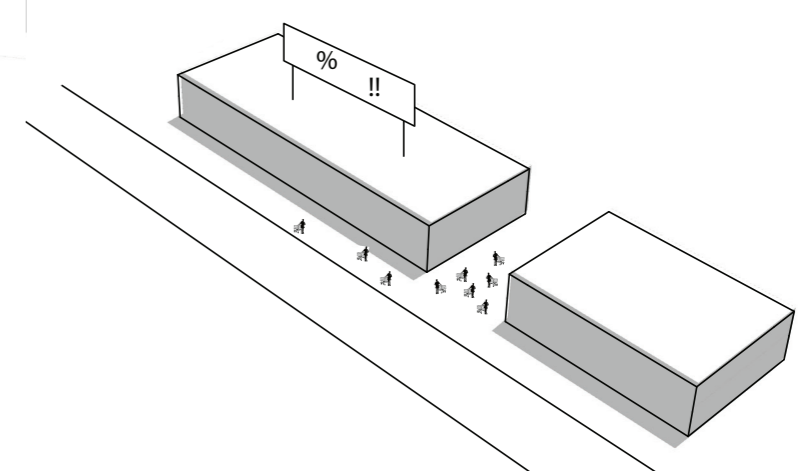
### SMÅINDUSTRI



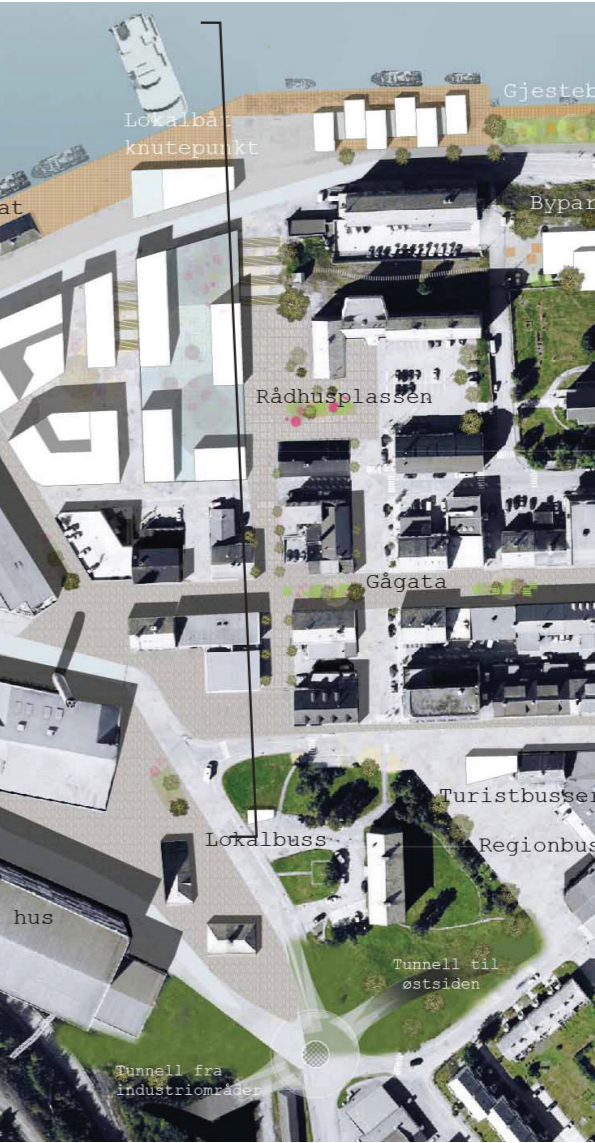
### NÆRINGSBYGG

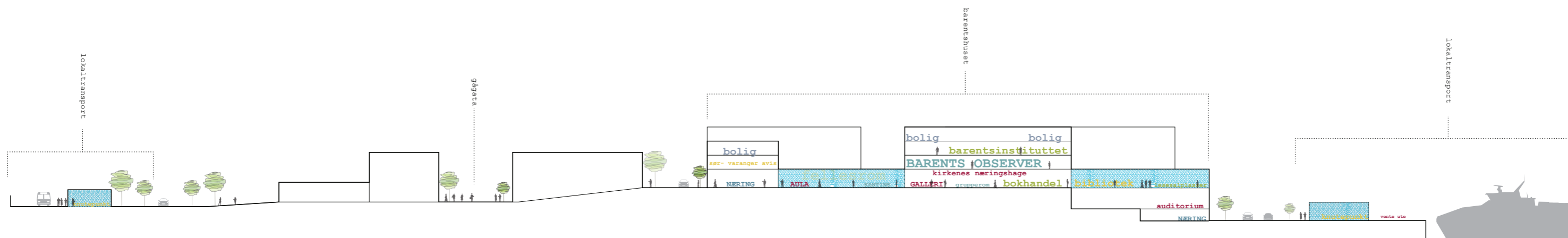


### VAREHUS



Disse typologiene er presenterte i strategien og i illustrasjonsplanet. Dermed har de kvaliteter som er viktige for å møte fremtidige behov. Disse typologiene har vi ikke gjort et utdypet studie av.





SNITT GJENNOM SAMBRUKSHUSET FRA KNOTEPUNKT TIL KNOTEPUNKT

SNITT A-A 1: 500



HAVNA I KIRKENES: LOKALMATPLASSEN OG UTSALG VED HURTIGRUTA

# INFRASTRUKTUR

## SJØKANT OG INFRASTRUKTUR

I disse undersøkelsene har vi forsøkt å forstå hvilke store infrastrukturelle endringer som kan tenkes å påvirke byutvikling i Kirkenes. Vi har forsøkt å se helhetlig på sjøkanten som formidler av mennesker og varer i sammenheng med infrastruktur internt i byen og eksternt i kommunen og regionen.








Det har vært viktig å forstå hvilke biter transportsystemene består av, hva som transporteres, hvor og med hva. Det har vært viktig å forstå blant annet for å vite hva som trenger og bør få plass ved sjøkanten.

Vi har sett på hvordan to tettsteder i kommunen kan styrkes ved å etablere et nytt knutepunkt for varer og mennesker som knyttes til Kirkenes. I Kirkenes har vi undersøkt hvordan større knutepunkt for varer og mennesker kan fungere for hele kommunen og knyttes til et regionalt nettverk.

Vi vet at Kirkenes ligger strategisk til ved traséen for den nordlige sjørute. På bakgrunn av analysene forstår vi at sterke krefter ønsker å etablere et knutepunkt for omlastning av varer og olje-og gassrelaterte produkter i området rundt Kirkenes. Om dette vil skje og når er usikkert. Noe som er sikkert er at den nordlige sjørute vil bli brukt i større grad. På bakgrunn av dette har vi sett på løsninger for en sjøkant i Kirkenes som kan knytte seg på verden via NSR uten tilknytning til de større prosjektene som er usikkert om blir bygd. Vi tror at dette vil gjøre Kirkenes mer robust for endringer og for en usikker fremtid.

Vi har sett helhetlig på hvordan kommunen kan tilrettelegge for mindre bilbruk, og hvordan Kirkenes byutvikling i Kirkenes kan bidra til at mer miljøvennlige transportmidler blir et godt alternativ.

Fullstendige undersøkelser og beslutningsgrunnlag er representert i heftet “infrastruktur”

	snøscooter	spark/sykkel	bil/motorvogn	buss	fiskebåt	hurtigruta
 turisten	!			! ↻		●
 pendleren		!	●			
 besøkende		!	●			
 fastboende		!	●	! ↻		
 student	!	!	●	! ↻		
 kongekrabbe		●				+
 fisk			●		●	+
 malm						
 kjøtt			●			+
 tømmer			●			
 jordbruksprodukt						+
 olje og gass						
konklusjoner	<p>knytte scooterløypenettet på knutepunkter for offentlig transport.</p> <p>gjøre det enklere og bedre for turistnæringen å ta med folk på tur.</p> <p>gjøre det lettere for fastboende å ikke alltid ta bilen.</p>	<p>tilrettelegge og sikre bruk av spark og sykkel.</p> <p>opprette punkter for bysykkel/byspark i sentrum i nærheten av større knutepunkt for offentlig transport.</p> <p>tilrettelegge for sykkel/spark langs E6</p>	<p>vi vil jobbe med alternativer til bilbruk.</p> <p>forbindelser fra bil/motorvogn til andre typer transport.</p> <p>jobbe med bilkollektiv i boligtypologiene.</p>	<p>øke frekvensen på bussruter på belastede strekninger.</p> <p>endring av traseer i sentrum for å koble seg på nye utviklingsområder.</p> <p>koble bussrutene med knutepunktet for turistbusser i sentrum.</p>	<p>understreke og styrke fiskebåtens kommersielle og historiske verdi ved å gi plass til disse i sentrumsområdet.</p> <p>knytte båtene sterkere opp mot felles varedistribusjonspunkt og mot NSR</p>	<p>introdusere flere turister for byen med nytt anløpssted og nytt punkt for videre forbindelser</p> <p>Sikre lokal verdiskapning gjennom lokalt varetransportpunkt nært Hurtigrutas anløpssted</p>

cruiseskip	lasteskip	fly	hurtigbåt	tankskip	tog
●		●			(+)
		●	+		(+)
		●	+		(+)
		●	+		(+)
		●	+		(+)
+	+	●			(+)
+	+	●			(+)
	●				(+)
+	+	●			(+)
	+				(+)
+	+				(+)
				(+)	
etablere et anløpssted for cruiseturisme ved dyptvannskaia	etablere et knutepunkt som kan formidle varer mellom Kirkenes sentrum og et omlastningspunkt for NSR.		foreslå en forbindelse mellom Kirkenes og nærliggende steder som har gjensidig nytte av en ny sjøforbindelse		



Forbindelse som legges til på bakgrunn av fokusområder



Forbindelse som legges til på bakgrunn av ytre påvirkninger



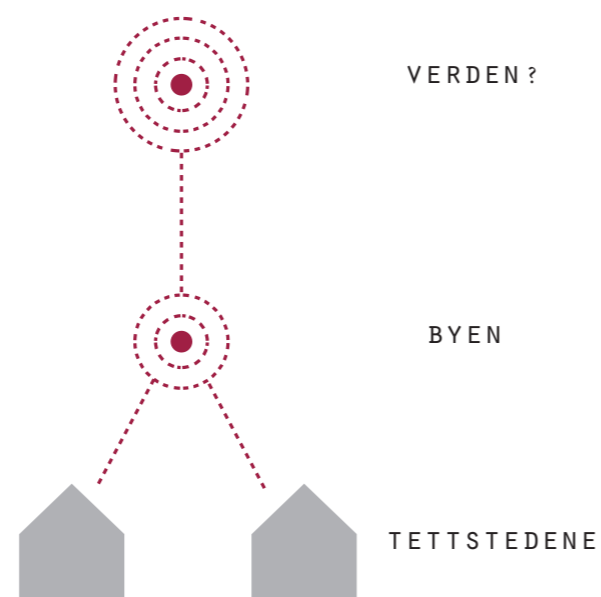
Eksisterende forbindelse



Eksisterende forbindelse som styrkes



Eksisterende forbindelse som endres

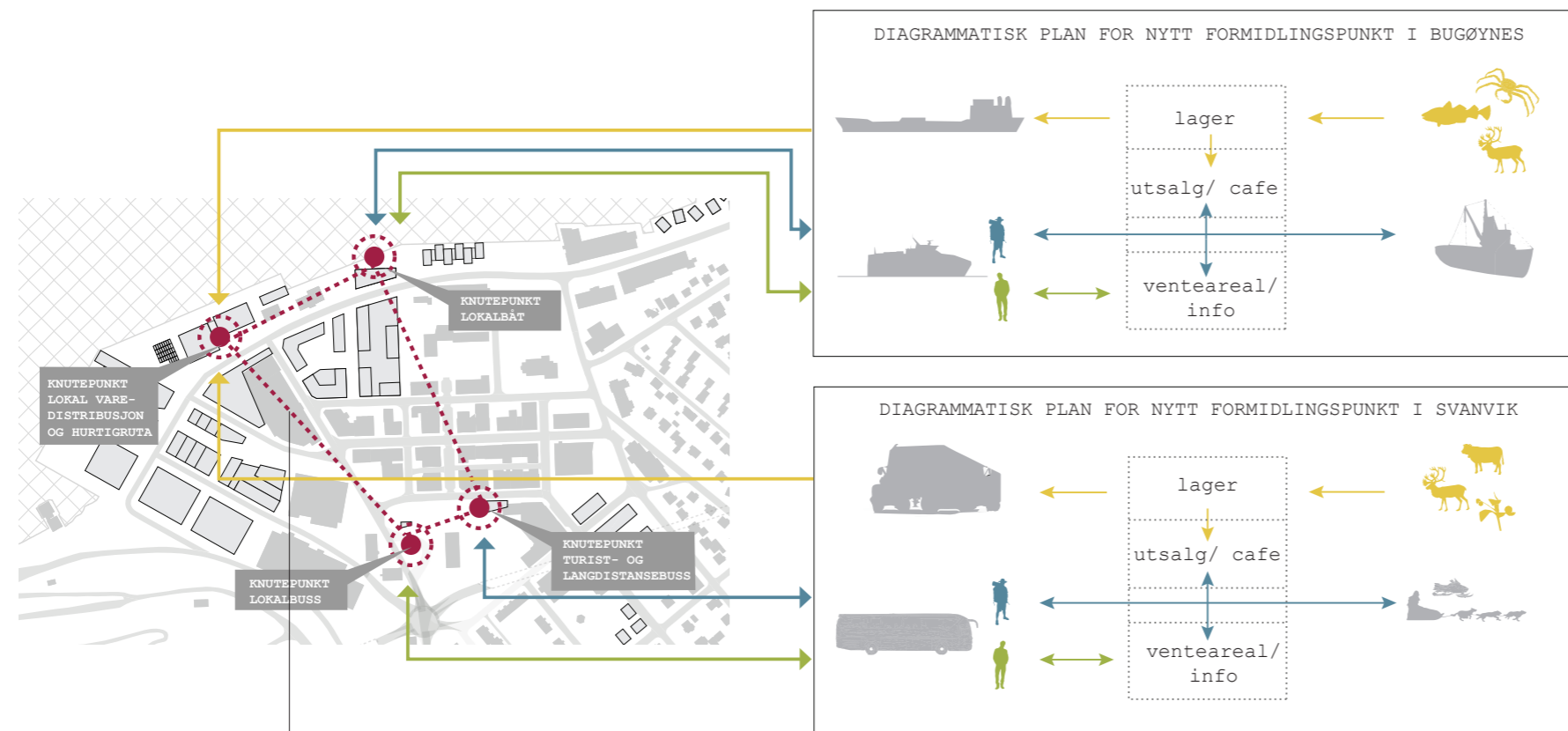


#### TETTSTEDENE, BYEN OG VERDEN

Om de store transport- og logistikklinjene i Barentshavet blir realisert, vil Kirkenes og Sør- Varanger med sin unike posisjon kunne distribuere resursser og eksportvarer. Ønsker for utvikling av Kirkenes som logistikknutepunkt er fremlagt av mange store aktører utenfor Kirkenes.

Å ha etablert et internt system for styrking av resursser i tettstedene i kommunen tror vi kan være viktig uavhengig av om et logistikknutepunkt etableres i Kirkenes. Det kan styrke tettstedene i dag og det kan bli forsterket når og om de store transportrutene blir tatt i bruk.

Vi har sett på hvordan to tettsteder kan styrke seg selv og Sør- Varanger ved å knytte seg sterkere til Kirkenes.



Bugøynes er et fiskevær med 200 innbyggere. I bygda produseres økende mengder reinsdyrs- og kongekrabbeprodukt. Kongekrabben fraktes med fly til hovedmarkedet i asia. Bygda ble ikke brent i andre verdenskrig, og bebyggelsen med inspirasjon fra finsk og russisk arkitektur er derfor unik i Finnmark.

Hvilke synergier kan skapes mellom Bugøynes og Kirkenes for å styrke begge steder?



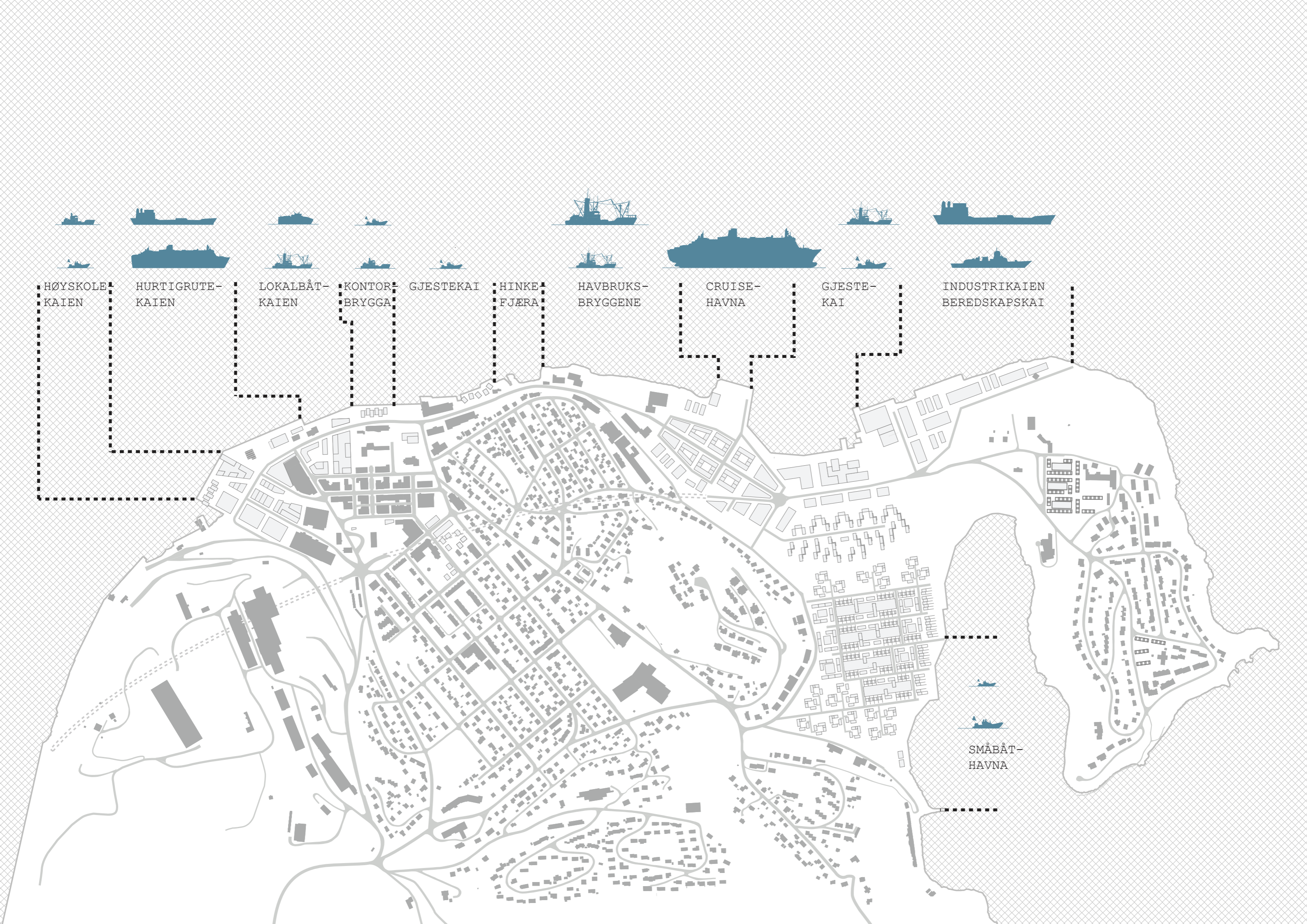
Pasvikdalen har et unikt subarktisk innlandsklima og er derfor senter for forskning på arktisk jordbruk og dyre- og planteliv. På begynnelsen av 1900-tallet ble en del av Pasvikdalen opparbeidet som jordbruksareal for forsyning av gruvebyen. I dag står 5000 dekar jordbruksareal ubrukt.

I senere tid har turisme basert på hundesledetjering og snescooter blitt en viktig næringsvei.

Hvilke synergier kan skapes mellom Svanvik og Kirkenes for å styrke begge steder?



FORMIDLINGSPUNKTET I BUGØYNES



HØYSKOLE-  
KAIEN

HURTIGRUTE-  
KAIEN

LOKALBÅT-  
KAIEN

KONTOR-  
BRYGGA

GJESTEKAI

HINKE-  
FJÆRA

HAVBRUKS-  
BRYGGENE

CRUISE-  
HAVNA

GJESTE-  
KAI

INDUSTRIKAIEN  
BEREDSKAPSKAI

SMÅBÅT-  
HAVNA

#### REDUSERT BILBRUK

Som i mange andre kommuner i Finnmark er avstandene mellom de små tettstedene i Sør-Varanger store.

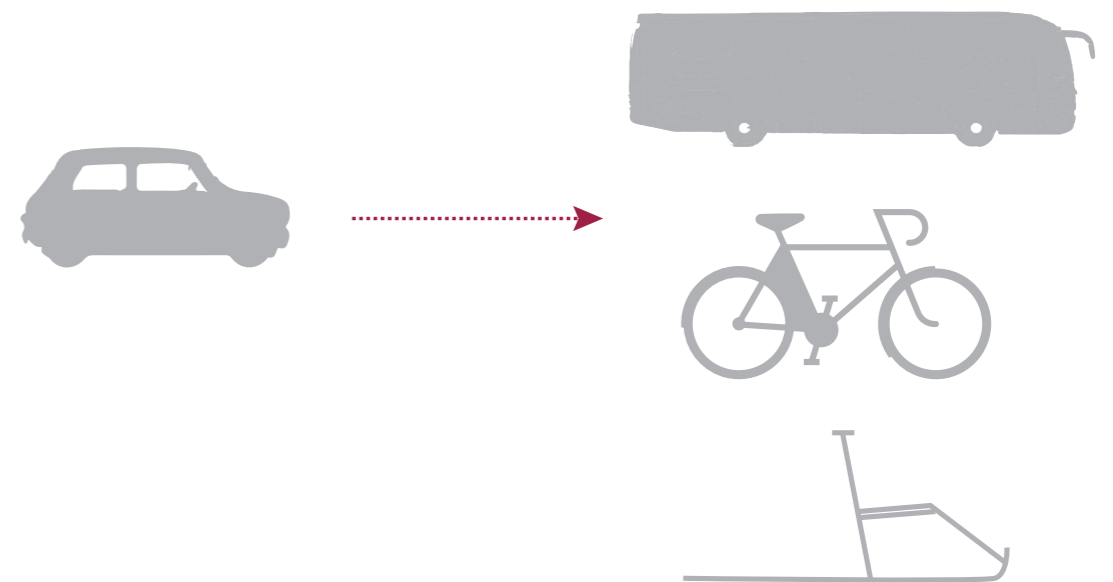
I dag sentraliseres bosettingen til de tre største stedene i kommunen; forvarets bolig tettsted Hesseng, gruvebygda Bjørnevatn og Kirkenes sentrum.

Vi har sett på hvordan en kan styrke forbindelsen mellom disse tre største stedene i kommunen, og hvordan kommunikasjonen med de andre tettstedene kan knyttes til systemet. Bedre kollektivforbindelser kan styrke tettstedene og redusere bilbruken som utgjør et problem på flere steder av forbindelsene.

#### BO I KIRKENES UTEN BIL

Boligområdene i Kirkenes sentrum har små høydeforskjeller og mange bruker spark og sykkel for å komme seg rundt. Dette ser vi på som en stor kvalitet ved det å bo i Kirkenes, og er en kvalitet vi har tatt med oss inn i utviklingen av byen.

Avstandene er såpass store at å komme seg fra Kirkenes til andre steder ikke er bra alternativ. Bare til Alta tar det 6 timer å kjøre bil. Vi tror at gjennom å etablere et godt kollektivtilbud, gode forbindelser mellom byens områder for gående og syklende og tilgang på bilkollektiv kan skape et fremtidig Kirkenes der få vil trenge å ha egen bil.



## SØR- VARANGER

### ARBEIDSBÅT



Hurtigbåt til Vadsø og Bugøynes?

En hurtigbåt til Vadsø og Bugøynes kan bidra til mer kontakt mellom stedene. Med bil er Bugøynes og Vadsø langt unna, men båtturen fra Kirkenes til Vadsø tar bare en time.

### SCOOTERLØYPER



Knyttescoterløypene i kommunen til kollektivnett?

I Sør- Varanger finnes 430 km snøscooterløyper. Mange som bor i utkanten bruker scooteren for å komme seg inn mot Kirkenes om vinteren. Scooterløypene går i dag ikke inn til noen av de større tettstedene i kommunen. Hva om de kan knyttes til et større kollektivnett?

## KIRKENES - HALVØYA

### KOLLEKTIVFORBINDELSER: BUSS OG BÅT



#### Styrke kollektivtilbudet

I dag er det liten kultur for å benytte seg av kollektivtilbudet som eksisterer i kommunen. Tilbudet består av skolebuss og rutebuss ca. en gang i timen mellom Kirkenes, Hesseng og Bjørnevatn. Kan et mer dekkende kollektivtilbud som knyttes opp mot tydelige knutepunkt for kollektivforbindelser bidra til at flere reiser kollektivt?

#### Arbeidsbåt til Tømmerneset?

Alle bedriftene som etableres på Tømmerneset vil ha havntilknytning. Stor utbygning i dette området skaper et behov for alternativ til bilbruk, fordi avstanden til sentrum er stor og antallet mennesker som skal transporteres fram og tilbake blir høyt. Båtskyss for de som arbeider der kan være et godt kollektivalternativ.

### GANG- OG SYKKELVEI MELLOM DE STØRSTE TETTSTEDENE



#### Sykle, sparke og gå mellom de største tettstedene?

E6 som går mellom Hesseng og Kirkenes er en av de mest trafikkerte strekningene i Finnmark øst. I dag er veibanen to felt uten fortau. En gang-og sykkelvei mellom de tre største stedene Hesseng, Bjørnevatn og Kirkenes kan gjøre at flere velger å gå, sykle sparke eller går på ski på disse strekningene.

## KIRKENES SENTRUM



I Kirkenes sentrum kommer arbeidsbåten og hurtigbåten til samme knutepunkt korresponderende med busser videre. Hurtigruta legger til ved distribusjonssenteret for lokalmat, hvor fiskebåtene kommer inn med ferske varer. Her vil turistene fra Hurtigruta vandre rett inn i nordnorske matvarer fra båten. Lokalmat som en del av reiseopplevelsen er et stort satsningspunkt for Hurtigruta. Turisttransporten vil videre aktiviteter ligge på knutepunktet sør i sentrumskjernen, da vi vil lede turistene gjennom sentrum før de reiser til flyplassen eller på utflukter.

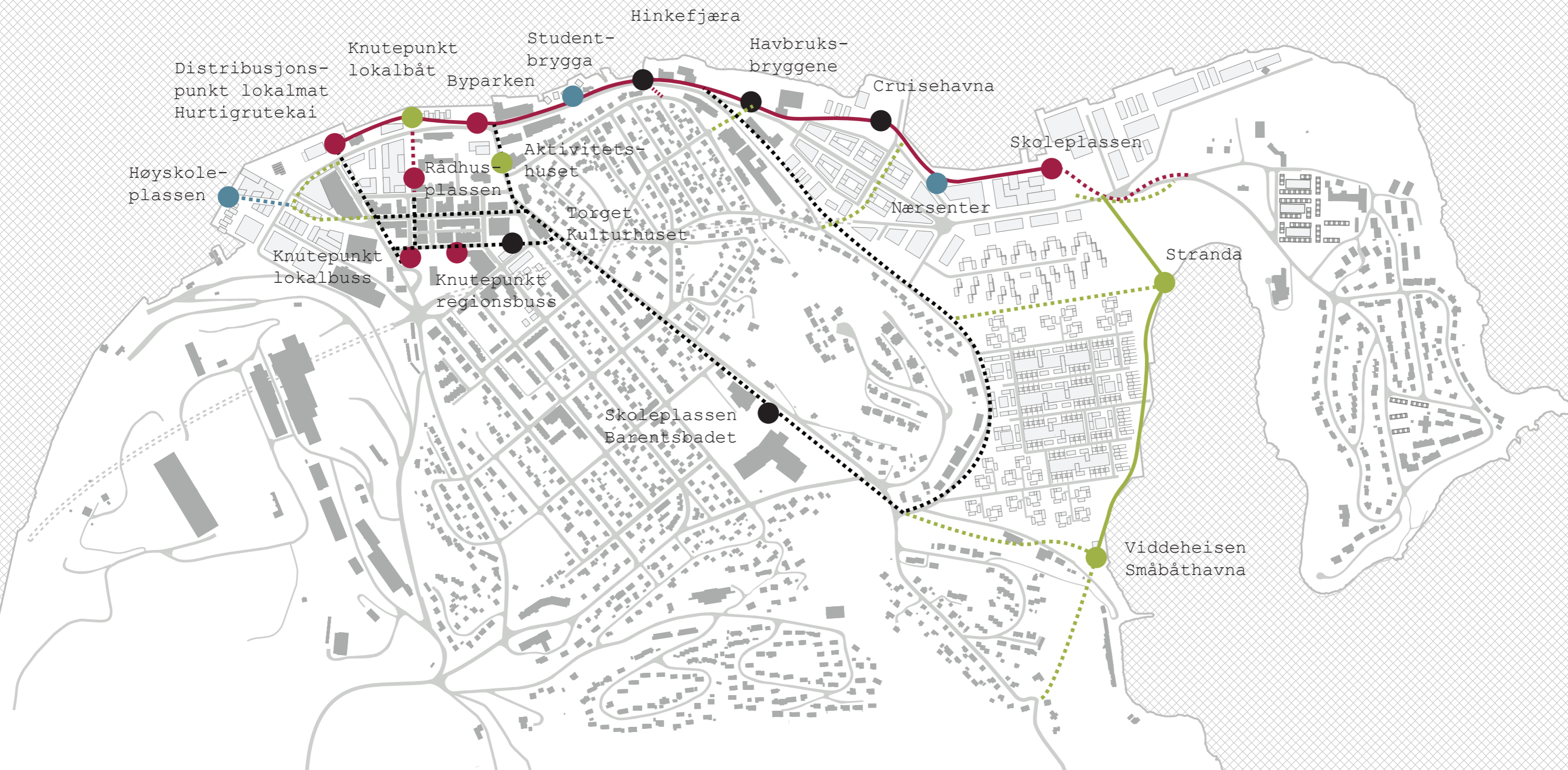
Bussen utvider ruten for å ta med seg det nye boligområdet i øst, og øker frekvensen på avganger.

- Hovedforbindelse myke trafikanter
- Hovedforbindelse kjøretøy
- Sekundær forbindelse myke trafikanter og kjøretøy



- Punkt**
- Fase 1 2014- 2020
  - Fase 2 2020-2030
  - Fase 3 2030-2040
  - Eksisterende

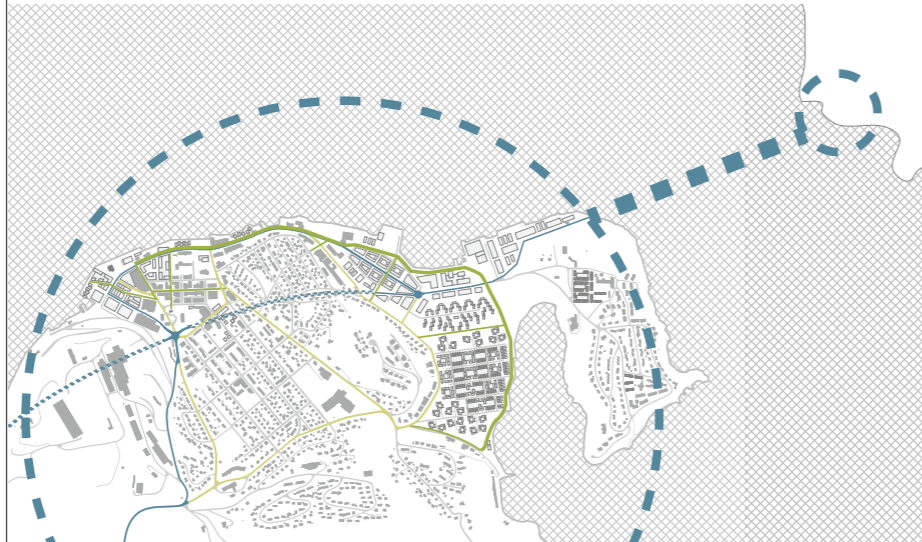
- Forbindelser**
- Hovedforbindelse fase 1
  - Hovedforbindelse fase 2
  - Sekundær forbindelse fase 2
  - Sekundær fase 3
  - Eksisterende forbindelse





ETTER 2040?

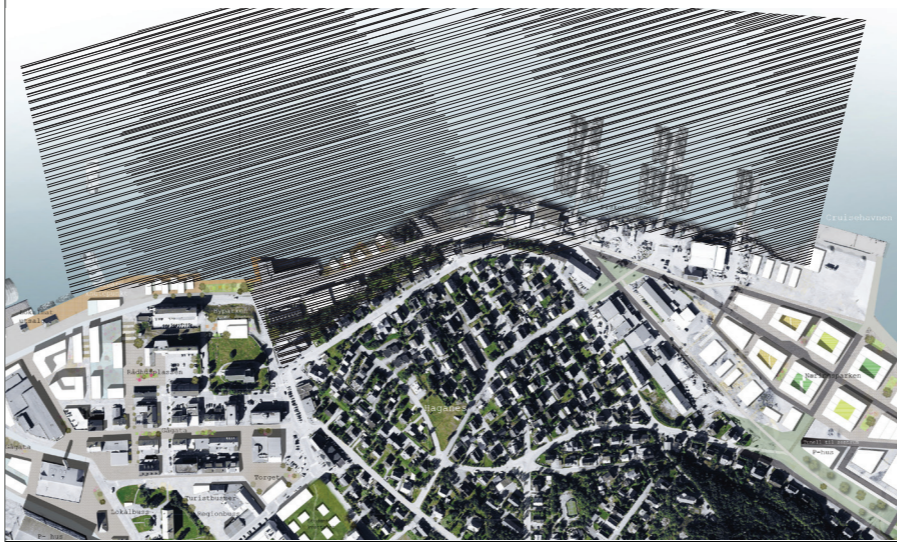
BYEN UTVIDES MOT ØST. KIRKENES KNYTTES TIL  
TETTSTEDET JAKOBSNES MED BRO OVER FJORDEN.



KIRKENES BLIR ARKTISK KLIMAHOVEDSTAD OG  
DISKUSJONSSENTRUM FOR NOROMRÅDEPOLITIKK



BYEN UTVIDES NORDOVER I FJORDEN FOR Å TAKLE  
BEFOLKNINGSVEKSTEN. ALLE VIL BO I SENTRUM.



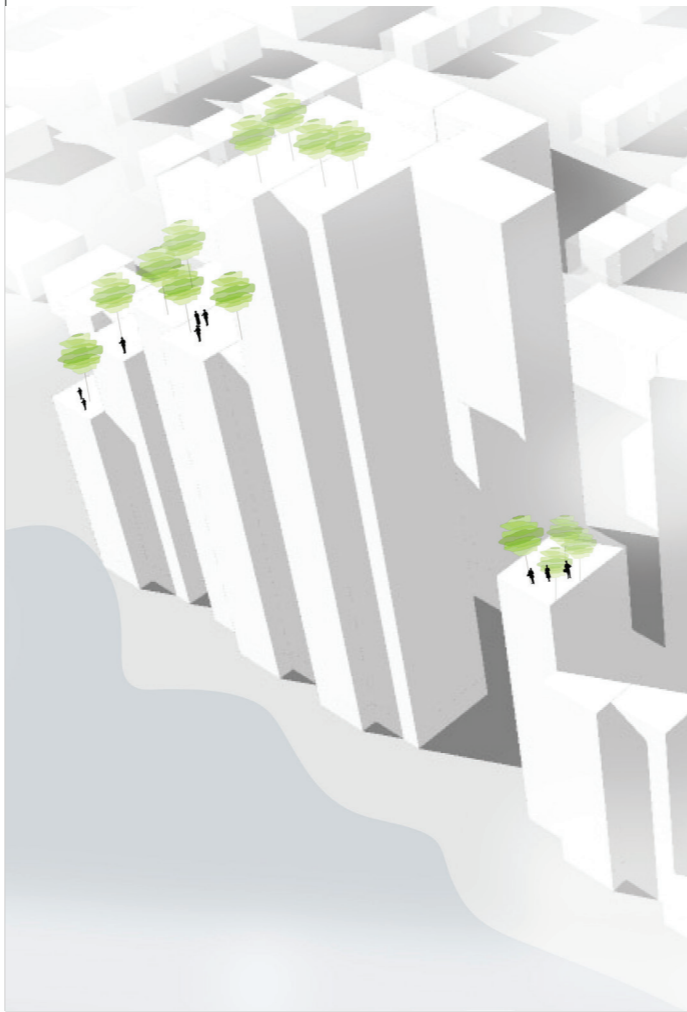
HVA SKJER I KIRKENES NÅR OLJEN TAR  
SLUTT? HVILKE NYE NÆRINGSVEIER KAN  
MAN SKAPE I MELLOMTIDEN?



NYE ARKTISK JERNBANE BYGGES UT FRA  
KIRKENES TIL HONG KONG



HVOR HØYT SKAL MAN BYGGE? ER DET  
STORE ELLER LILLE KIRKENES?



GRENSEHANDELEN NÅR NYE HØYDER, KIRKENES  
BLIR NORDOMRÅDENES SVINESUND





