



STEDSANALYSE

I N T E N S J O N

Vi ønsker med denne byanalysen å forstå hvordan Kirkenes by fungerer og hvilke deler byen er satt sammen av. Vi ønsker å forstå hvordan byen knyttes sammen med områdene rundt og hva de består av.

Vi vil oppsummere hver delanalyse med en konklusjon i henhold til hva vi ser på som problemer og utfordringer. Vi vil at denne analysen skal hjelpe oss å finne løsninger for vårt prosjekt, og hjelpe oss videre i arbeidsprosessen.

INN H O L D

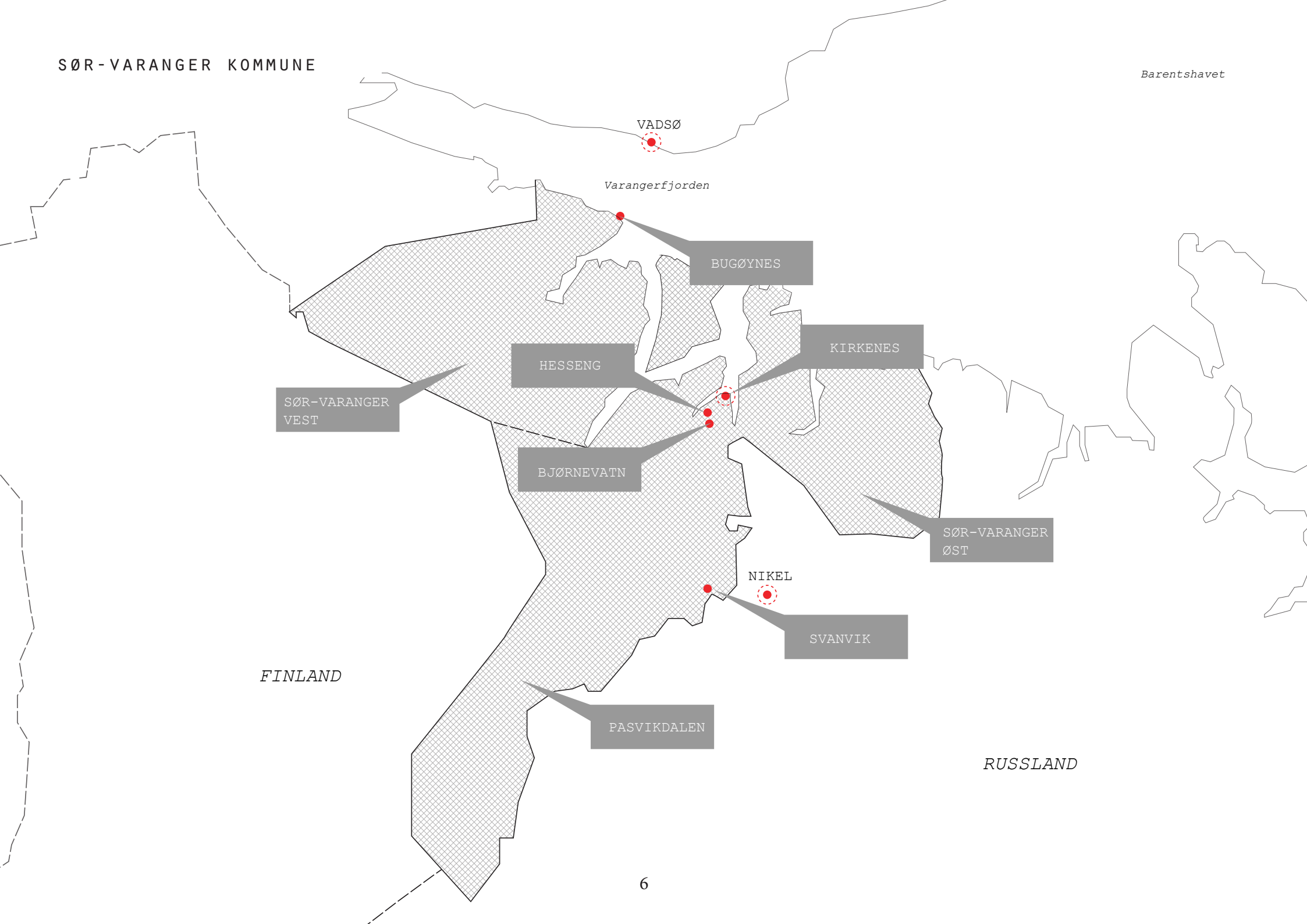
4	geografisk plassering
8	områdebeskrivelser sør-varanger og murmansk fylke
13	områdebeskrivelser kirkenes
18	mikro- og makroklima
20	historisk blikk på byutvikling i Kirkenes
28	infrastruktur
32	landskap
34	sjøkanten
38	siktlinjer og akser
40	landemerker, kanter og barrierer
44	grøntstruktur
46	plasser
48	planer for utvikling

1 GEOGRAFISK PLASSERING



SØR-VARANGER KOMMUNE





SØR-VARANGER KOMMUNE

Barentshavet

VADSØ

Varangerfjorden

BUGØYNES

KIRKENES

HESSENG

SØR-VARANGER
VEST

BJØRNEVATN

SØR-VARANGER
ØST

NIKEL

SVANVIK

FINLAND

PASVIKDALEN

RUSSLAND

KIRKENES OG OMEGN



2 OMRÅDEBESKRIVELSER SØR- VARANGER





BUGØYNES

Bugøynes er eneste levende fiskevær i Sør-Varanger kommune. Bygda ble befolket av finske innvandrere på 1800-tallet og finsk er et språk som er i daglig bruk i bygda. Derfor kalles Bugøynes gjerne Lille-Finland. Bugøynes er ett av få steder som unngikk å bli nedbrent av tyske soldater da de trakk seg tilbake fra Nord-Troms og Finnmark, og derfor finnes tett trehusbebyggelse med ornamentikk og spor fra russisk og finsk byggeskikk ennå i Bugøynes. Da fiskebruket ble solgt på tvangsauksjon i 1989, avverterte folket hele bygda til salgs i landets største aviser. Men i den senere tid har kongekrabben blitt en viktig ressurs for bygda, og har snudd pessimismen til optimisme. Utenom krabbe er reinsdyrdrift er også en viktig del av næringsgrunnlaget. Bygda har veiforbindelse gjennom fylkesvei 355, og ligger 100 km fra Kirkenes. Det bor ca. 200 mennesker i Bugøynes.



HESSENG

Hesseng ligger ca 6 km sør for Kirkenes, midt mellom Kirkenes og Bjørnevatn. Området ble bygd ut i forbindelse med forsvarets utvikling på høybuktnoen, og har fungert som et boligområde for familier tilknyttet forsvaret, med til tider stor gjennomtrekk av beboere. Stedet er først og fremst eit boligområde, men har tilhørende næringsliv i form av skole, butikker og bensinstasjoner. I Hesseng ligger også en del av Kirkenes VGS og et flerbrukssenter. E6, E105 og Riksvei 885 går gjennom tettstedet. Hesseng har 1 700 innbyggere.



BJØRNEVATN

Bjørnevatn ligger ti kilometer sør for Kirkenes. Her finnes barneskoler og idrettshall, og tettstedet er primært et boligområde, bygd ut i takt med gruvene rett i nærheten. Stedet har også en stor offentlig arbeidsplass i form av NAV innkreving, som ble opprettet via omstillingsmidler da gruva la ned. I Bjørnevatn finnes barneskole, butikk, bensinstasjon og idrettsforening. Bjørnevatn har 2 500 innbyggere.



PASVIKDALEN

Pasvikdalen er det stedet i Sør-varanger med mest landbruk. Bebyggelsen i området er svært spredt, og fordeles utover Nedre Pasvik, Langfjorddalen, Svanvik, Melkefoss og Øvre Pasvik, og Svanvik som regnes som sentrum i dalen. Pasvikdalen nasjonalpark er et stort naturområde der en finner et spesielt plante-og dyreliv på grunn av et forholdsvis varmt innlandsklima. Utenom jordbruk, drives det noe skogsbruk i Pasvik. RV 885 går til bunnen av Pasvikdalen og den siste bebyggelsen Øvre Pasvik. I Pasvikområdet til sammen er det 710 innbyggere.



SØR-VARANGER VEST

Sør-varanger vest består av Bugøynes/bygøyfjord og Neiden. E6 går gjennom Neiden videre til Tana. Neiden ligger 45 kilometer fra Kirkenes. 481 Store deler av befolkningen i Neiden er av skoltesamisk (østsamisk) eller kvensk opprinnelse.

Bygda ligger ved Neidenelva og er kjent for laksefiske. Den gamle østsamiske boplassen Skoltebyen er vernet og inneholder flere tufter, bygninger og annet som er eldre enn 100 år. Disse er blant annet den russisk-ortodokse kirka og kirkegården, rester av ei røykbadstue og mange tufter etter gammer. Det bor ca. 250 mennesker i Neiden. Bugøyfjord ligger 20 km nord for Neiden, også ved E6. I gamle dager var Bugøyfjord markeds plass for samer, finner og nordmenn.



SØR-VARANGER ØST

Sør-Varanger øst innbefatter Elvenes, Jakobsnes, Ropelv, Grense Jakobselv og Jarfjord. Til sammen har området 773 innbyggere. Elvenes ligger 9 km fra Kirkenes og har omkring 300 innbyggere. Bygda utgjør en grunnkrets i Østre Sør-Varanger.

Stedet har flere næringsforetak, en velforening og flere barnehager. Jakobsnes ligger rett øst for Prestøya, nært bysentrum. Ropelv ligger litt nord for Jakobsnes igjen. FV 354 går fra Elvenes gjennom Jakobsnes til Ropelv. Jarfjord ligger øst for Elvenes og RV886 går gjennom Jarfjord til Grense Jakobselv helt øst, nesten på russergrensa. Begge stedene preges av spredt og lite bebyggelse.



KIRKENES

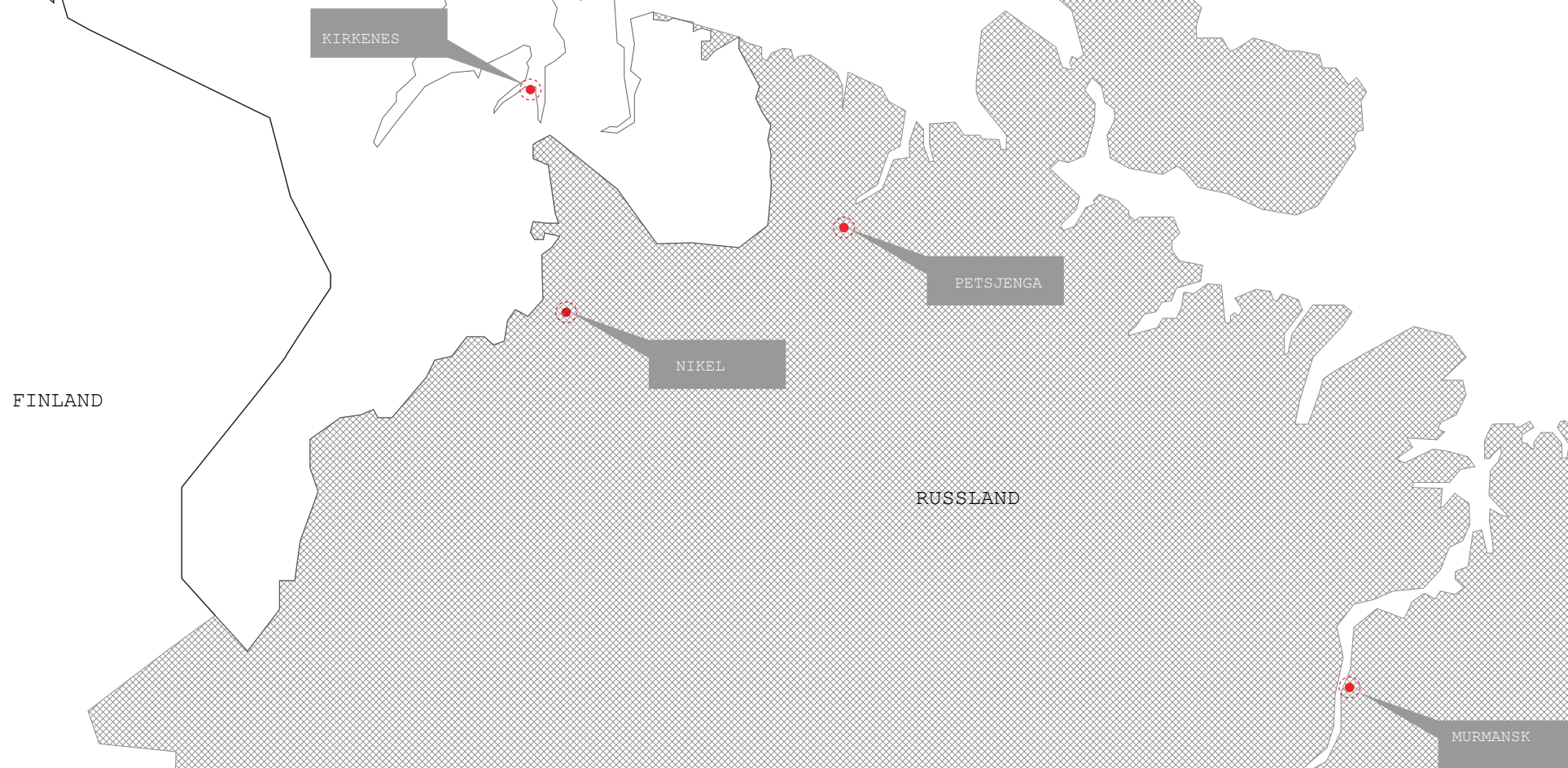
Kirkenes er bysentrum for Sør-Varanger, og har kulturtilbud, skoler, industri og næringstilbud, delvis for hele kommunen. Stedet vokste frem på grunn av guvedrift og industri har i stor grad lagt premissene for byens utvikling. Kirkenes sentrum blir grundig beskrevet i den følgende byanalysen. Byen er stoppested for E6. Det bor 3450 mennesker i Kirkenes sentrum.



SVANVIK

Svanvik har matvarebutikk og barnehage og fungerer som sentrum i Pasvik. Forsvaret bygger en ny grensestasjon i Svanvik med fasiliteter for å huse 110 soldater og andre ansatte. I Svanvik ligger også to andre viktige institusjoner, Pasvik folkehøyskole og Bioforsk på Svanhovd. Bioforsk forsker på plante- og dyrelivet i området, og samarbeider med det lokale småbrukerlaget om utvikling av jordbruket i dalen. Svanvik opplever for tiden vekst i innbyggertall. Dette skyldes blant annet at området er godt egnet for hundesledeskjøring.

OMRÅDEBESKRIVELSER: MURMANSK FYLKE





MURMANSK

Murmansk ligger på Kola- halvøya øst for Kirkenes i Russland. I Russland ligger Murmansk lengst nordvest, og ca 100 kilometer fra Norges grense i luftlinje. Murmansk er den største byen nord for polarsirkelen, og er administrasjonssenter i Murmansk Oblast, på norsk Murmansk fylke.

Byen hadde i 2006 rundt 320 000 innbyggere, og er betydelig større sammenlignet med Kirkenes' 10 000 innbyggerne. Murmansk sin beliggenhet ved Barentshavet er av stor betydning for byen. Murmansk er en av Russlands viktigste havner i forhold til den nordlige sjørute. Hovednæringene i Murmansk er fiske, fiskeforedling og næringsmiddelindustri, skipsreparasjoner og transport.



NIKEL

Nikel er en russisk by med 12000 innbyggere, og er vennskapsbyen til Kirkenes.

Nikel er en industriby, bygget på nikkilverket litt utenfor byen. Byen ligger ca 8 km fra grenselinjen, og kan sees fra Pasvikdalen nederst i Sør- Varanger kommune. Byen har en jernbanestasjon tilknyttet det russiske jernbanenettet. Byen sliter med mye utslipp av , og dermed stor forekomst av luftveisinfeksjoner. Lav levealder i byen er også en konsekvens av dette.



PECHENGA

Pechenga er Sør- Varangers vennskapskommune, og var i utgangspunktet bosatt av av samer. Området har gått fra å være finsk til russisk til finsk til russisk igjen i løpet av historien. At det er et russisk område nå, betyr at Finland ikke lenger har en kystlinje til arktis og barents. Gruvedrift fra Nikel har ført til noen økologisk problemer i området. Området rundt brukes også militært grunnet nærhet til den norske grensen.



1 KIRKENES SENTRUM

Sentrum er lokalisert ved, og samtidig adskilt fra havneområdet. Det er ønsket om å fortette området, og de offentlige plassene er noe overdimensjonerte. I sentrumskjernen finner man kommunehuset, kirken og administrasjonssenteret for Syd-Varanger Gruve. Byggene er alle mellom ca 3-6 etasjer høye, med unntak av kommunehuset og spirhøyden på kirken. I nær kontakt med sentrum ligger også KIMEK, overført til Bergen Group, som har en meget tydelig visuell profil i byen.



2 SYD-VARANGER GRUVER AS

Gruvedriften har vært grunnlaget for Kirkenes som by. Både på godt og vondt har gruveselskapet formet byen, og også investert i viktig utvikling av byen. Området preges av store hangarer og lagerbygg, som troner på åsen over sentrum, og er godt synlig både fra sjøveien og hvis du kommer langs E6. Her gjenopptok de gruvdriften i 2009 etter en nedgangsperiode, og området kan gi fra seg noe støy og en del støv.



3 MYRA

Boligområde som er dominert av gjenreisningsarkitektur. Dette området bærer preg av eneboliger i dårlig forfatning, da de ble designet for å være billige og raske å bygge i etterkrigstiden. Kirkenes var nærmest brent ned til grunnen, og alt måtte bygges om på nytt. Derfor er det store boligområder med det eksakt samme formspråket og stilen, som også er verneverdige. Her er området organisert i en relativt streng «enebolig-kvadratur». Boligene har alle et eget uteområde, og har de karakteristiske små vinduene som var nødvendig for å holde kulda ute. Området er avgrenset i vest av E6, og i øst av Presteveien som er av hovedtrafikkårene inn til sentrum. Siden området ikke kan forandres nevneverdig med hensyn på tetthet og utforming, legger dette begrensninger på utvidelsen av sentrum. Området har historisk verdi, og bør heller få oppgraderes mot dagens standard i følge kommunen. Mangel på midler til restaurering gjør dette vanskelig.



4 HAGANES

Haganes er på samme måte som «Myra» - området preget av gjenreisningsarkitektur. Området har også fått en del nyere bygg i senere tid, og har også kontakt med sjøen. Haganes strekker seg over et lite høydedrag med utsikt over sentrum. Her finner man også to krigsminner som «Russer- monumentet» og Anders- grotta.



5 SOLHEIMSLIA

Dette er eneboligfelt som strekker seg opp over åsene som rammer inn kirkenes, her finner man mest eneboliger, men også noen blokker, og terrasserte leiligheter. Solheimslia har Sør-Varanger Industriområde og KIMEK som nærmeste nabo, noe som medfører en del støv og støy.



6 PRESTEFJELLET

Dette boligområdet befinner seg lengst mot sør, og har som de fleste steder i Kirkenes eneboligbebyggelse. Disse områdene er på grensen mot marka, og har nærhet til Førstevann og det nye området Skytterhusfjellet.

7 JOMFRULIA

Dette er eneboligfelt som strekker seg opp over åsene som rammer inn Kirkenes på samme måte som Solheimslia, her finner man mest eneboliger. Boligfeltet er i nærheten av skolen, og ligger rett over gjenreisningsområdet myra.



8 STORHAUGEN

Området befinner seg midt mellom sentrum og Prestøy- området, og har byens beste sjøutsikt. Her er det relativt bratt terreng, hovedsakelig dominert av eneboliger, men også terrasserte leiligheter. Storhaugen strekker seg ned mot industriområdet ved Prestøya, og har relativt ny bebyggelse. På andre siden av haugen ligger den nye skolen, som det er investert veldig mye i. Denne var det stort behov for, både grunnet befolkningsvekst og forfall av gammelt skolebygg.



9 LANGØRA

Dette boligområdet befinner seg lengst mot sør, og har som de fleste steder i Kirkenes eneboligbebyggelse. Disse områdene er på grensen mot marka, og har nærhet til Førstevann og det nye området Skytterhusfjellet.



10 PRESTØYA INDUSTRIOMRÅDE

Industriområdet strekker seg fra sør ved Langøra helt til hurtigrutekaia, og inneholder blant annet russernes Kirkenes- mekka, «Spareland». Området er nærmest delt i to, men industri og kai i sør og varehus og hurtigrutekai i nord. Her er det en større grusplass, og det er her Hurtigruta legger til. Området inneholder også flere større varehus, som Bohus og Europris. Dette er et klassisk kjøpesenterområde, som trekker folk ut av sentrum. Kommunen ønsker å få disse butikkene inn i kjøpesenter i sentrum i stedet.



KONKLUSJONER

I store trekk domineres mye av sentrum av gjenreisningsarkitektur og industri. Vi tror at industrien må ut av sentrum for å kunne planlegge fremover. Det er liten variasjon i boligtypen som tilbys, og vi tror derfor at en må vurdere arealet gjenreisningsbyggene legger beslag på og se på om i det minste deler av denne bebyggelsen må vike for nye bygg for andre behov. Industrien som dominerer deler av sentrum, og som er tilrettelagt for på blant annet prestøya, tror vi at må flyttes helt eller delvis ut av byen. vi har ikke tro på at byen kan utvide seg på en god måte, om industri skal få etablere seg og fortsette å ta opp mye av sentrumsarealet. Noen av områdene i sentrum, som solheimslia og storhaugen, er boligområder som kan fortettes, samtidig som de på grunn av høydeforskjell aldri vil bli en del av sentrum. Vi ser at prestøya kan fortettes ytterligere, når sykehuset flyttes.

4 MAKRO- OG MIRKOKLIMA

Kirkenes har et klima som betegnes som et subarktisk klima.

Subarktisk klima defineres ved lange og kalde vintrer, og korte men forholdsvis varme somrer. Om vinteren kan temperaturen falle ned til under 40 minusgrader, og om sommeren kan den stige til over 30 varmegrader. Subarktisk klima kan utarte seg ganske ulikt, om området forholder seg til kysten eller innlandet. Det er også mest vanlig at subarktisk klima opptrer i innland.

I Sør-Varanger har en få regnværsdager, og den er en av de kommunene som har minst nedbør i Norge. I Kirkenes er det særlig vinteren og tidlig vår som har det peneste været, mens høsten er den tiden av året med færrest penværsdager. Kirkenes har 133 dager med overskyet vær på årsbasis. I Kirkenes er august den måneden med mest nedbør, mens april er den måneden med minst nedbør. Nedbøren som kommer i Kirkenes er ikke preget av lavtrykkssystemene slik som lenger ut på kysten, men av sola som varmer opp landet og at man følgende får en konvektiv nedbør der nedbøren ofte kommer i form

av ettermiddagsbyger. Pasvikdalen sør for Kirkenes kjennetegnes av innlandsklima med lite nedbør, korte varme somre og lange kalde vintrer. Ute ved kysten har en havklima med mer nedbør og mindre temperatursvingninger mellom sommer og vinter.

På grunn av det spesielle klimaet, ser en mange utypiske vekster i naturområdene rundt Kirkenes. Det finnes mange østlige plantearter i kommunen som er sjeldne eller overhodet ikke finnes ellers i landet. Planten polarfjellflokk vokser kun på Bugøynes, og ingen andre steder på det norske fastland. Andre eksempler er brannmyrull og finnmarkspors.

Skogen i Pasvik er en utløper av den sibirske taigaen, verdens største sammenhengende skogsområde. En finner alle de store rovdyrene i kommunen. Best kjent er bjørnen, og Norges største bjørne-stamme finner du i Pasvikdalen (ca. 30 dyr). Også jerv og gaupe holder til her. Ulven finnes bare som streifdyr som trekker inn fra Russland. Det er

større sjanse for å treffe på elg og rein, enn på de store rovdyrene.

I likhet med floraen er det også mange østlige innslag i faunaen, spesielt fugleartene. Andre dyr som er kommet østfra er bisamrotten, kongekrabben og russerlaksen. Mårhund er også observert i kommunen.



Nedbørsnormaler

Januar	34mm
Februar	25mm
Mars	23mm
April	22mm
Mai	25mm
Juni	42mm
Juli	61mm
August	63mm
September	48mm
Oktober	37mm
November	35mm
Desember	35mm
År	450mm

Temperaturnormaler

Januar	-13
Februar	-10
Mars	-4,5
April	-1
Mai	+5
Juni	+8
Juli	+14
August	+11
September	+6,7
Oktober	+0,9
November	-5
Desember	-11
År	2,0

Til sammenligning er nedbørsnormalen for Tromsø 1031 mm per år.

Midnattssolen kan sees i Kirkenes fra 15. mai til 28. juli.

Mørketiden er fra 27. november til 16. januar.

Nordlyset kan sees allerede i september og helt fram til mars, avhengig av været.



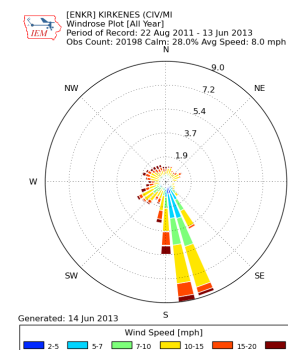
18



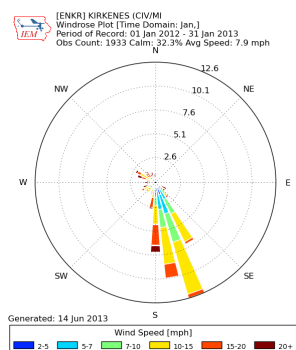
5 VINDFORHOLD

Vinden i Varanger, den såkalte Varangervinden, er sør- eller sørvestlig. Vinden rundt Vardø er nordvestlig med tåke. Vindretningen har mye å si for retningen på overflatestrømmene i fjorden. På sørsiden av Varangerfjorden drar strømmen som regel sterkt utover, og i fjordarmene på sørsiden går som regel strømmen inn med stigende og ut med fallende vann. I Bøkfjorden er strømmen uregelmessig og en frisk nordlig vind vil helt kunne stoppe den utgående ferskvannsstrømmen fra Pasvikelva. Den gjennomsnittlige forskjellen mellom middel høy- og lavvann er 2,13m og mellom spring høy- og lavvann er 2,72m. I Kirkenes blåser vinden fra sørlig retning store deler av året. Vi ser på vindrosene at avviket kommer i høstmånedene september og oktober, da vinden kommer fra nordøst. Når vinden kommer fra nordøst kan det oppleves kjølige drag gjennom gatene i sentrum og mot myra.

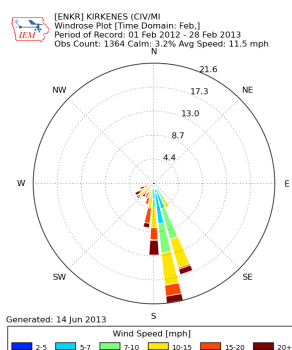
Topografien rundt Kirkenes sentrum gjør at byen ligger beskyttet bak høydene som omgir byen på tre kanter. Sentrum er derfor i le store deler av året. Topografien gjør til gjengjeld solforholdene i sentrum med den nordvendte havnen ytterligere dårlige i vinterhalvåret.



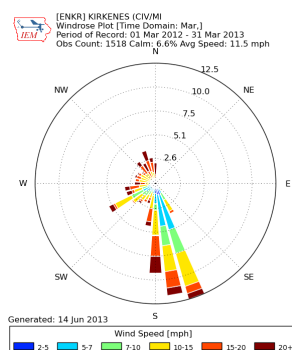
Hele året



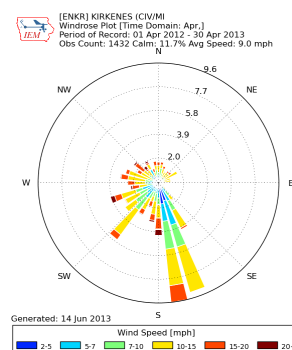
Januar



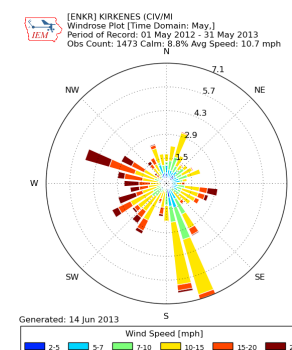
Februar



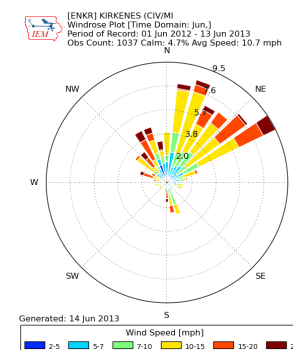
Mars



April



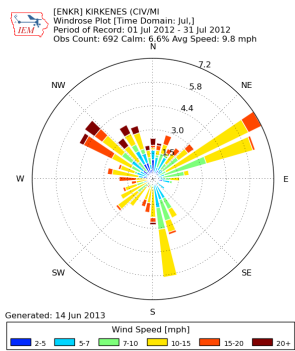
Mai



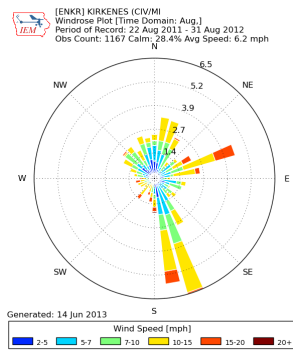
Juni

KONKLUSJONER

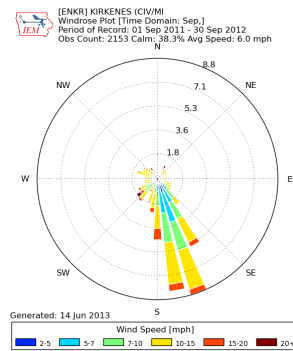
Vi tror at det kan være interessant å se på løsninger for å skape mer vindstille uterom i Kirkenes, som preges av kalde drag fra sjøen. Griddet i sentrum legger til rette for gode siktforhold, men sett i forhold til vindforholdene kan det også bidra til mer kalddrag. At det er helt eller delvis mørkt i Kirkenes deler av året er interessant, og vi tror på å se på hvordan dette kan tas med inn i byutvikling, spesielt med take på utforming av offentlige rom.



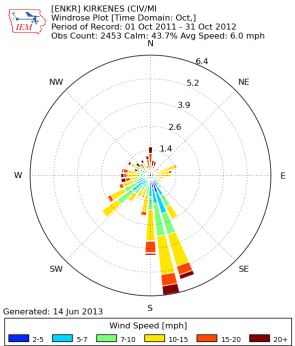
Juli



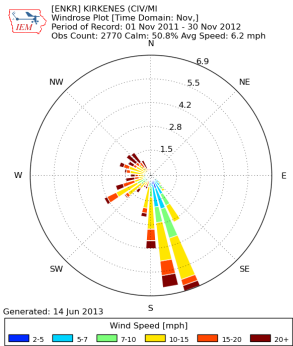
August



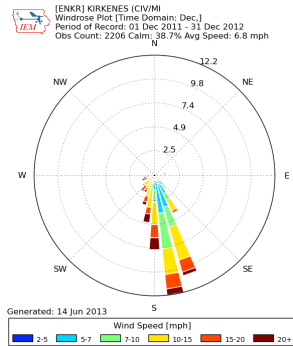
September



Oktober



November



Desember

6 HISTORISK UTVIKLING

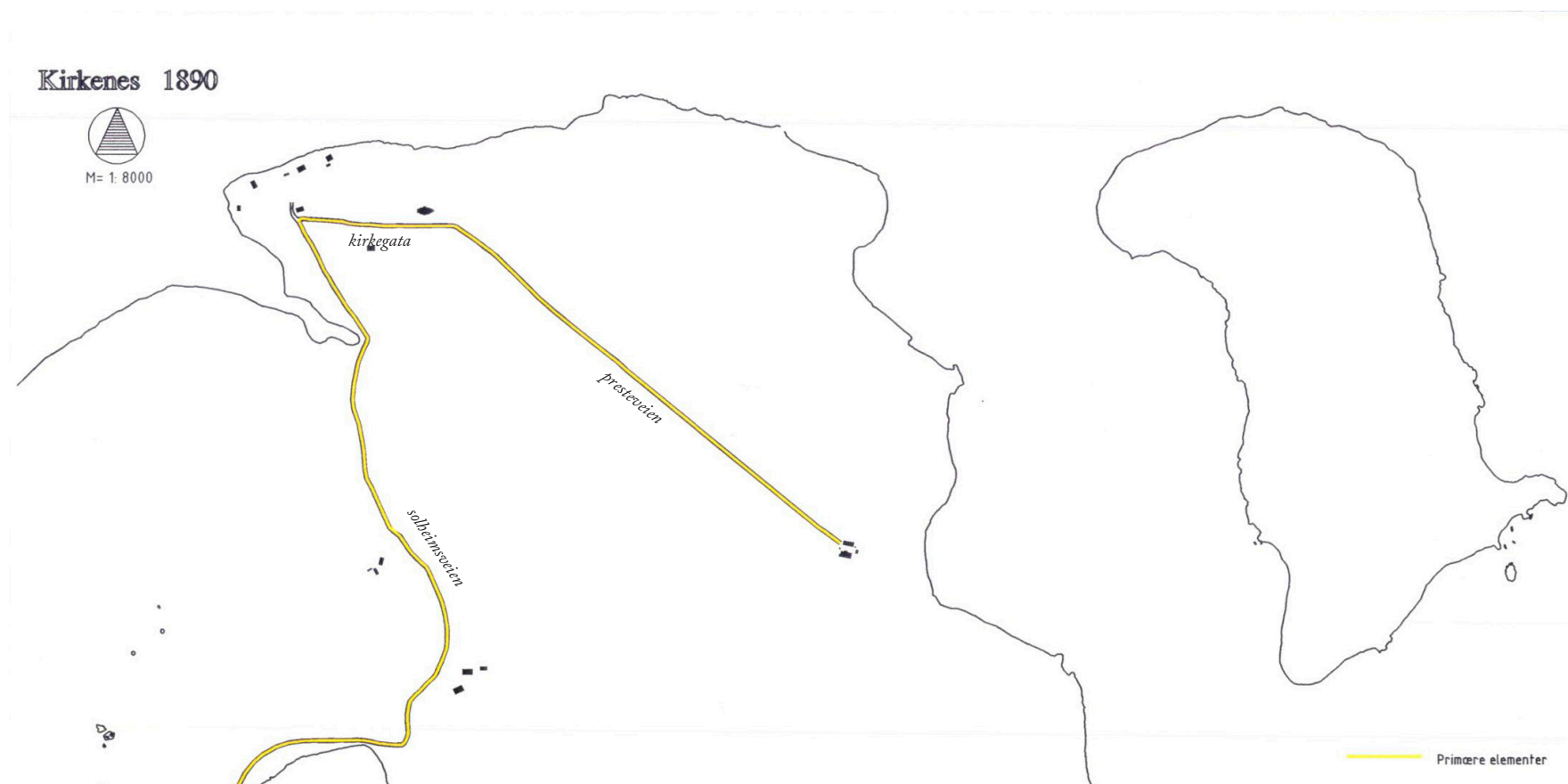
FØR 1905

Kirkenes ligger ytterst på et nes og innerst i et nettverk av fjorder, godt beskytte for det store havet. De første bosetningene her kom sannsynligvis på grunn av gode fiskemuligheter ved pasvikelvas utløp. Som jordbruksområde var Kirkenes sentrum derimot uegnet på grunn av grunnforholdene. Kirkenes fikk rolle som kommunalt senter på 1800-tallet. En fin og tilgjengelig beliggenhet, samt mulighet for gratis tomt, var bestemmende for valget av Kirkenes som sted for å reise en kirke i 1862. Stedet hadde frem til det blitt kalt "Piselvnes". Kirken var 8-kantet, i sveitserstil og tegnet av en av landets fremste

arkitekter, H.C Grosch. I 1867 kom prestegård og klokkeårn, samt doktogård og handelsmann Figenschous forretning.

I 1868 ble det vedtatt å bygge ut veier for å fremme etablering i Finnmark og Kirkenes fikk forbindelse østover mot Elvenes og sørover mot Pasvik. Kommunehuset ble lagt til Kirkenes i 1890, og dette utgjorde den samlede bebyggelsen på stedet samme årstall. Grunnforhold, naturlandskap og de viktige byggene fra før 1890 har i stor grad vært bestemmende for stedets fysiske form. Før 1890 la

en for eksempel ikke bebyggelse på myra nede på flaten. Elva som renner fra førstevannet har virket strukturerende på veitraséen. Veien som forbant Kirkenes med Elvenes og Pasvik har også virket strukturerende på bebyggelsen, og finnes i dag som henholdsvis Solheimsveien, Kirkegata og Presteveien. Postbåtforbindelse til Vadsø fra 1859, samt dampskipsforbindelse fra 1870, gjorde at bebyggelsen ble lokalisert med god kontakt mot fjorden.



1890 - 1908

I 1902 ble det funnet store forekomster av jern i Bjørnevatn, og selskapet A/S Sydvaranger ble stiftet i 1906. Da fjordene på hver sin side av gruveområdet var for smale til utskiping, ble produksjons- og havneanlegget lagt til Kirkenes. Det ble også etablert en jernbane mellom Kirkenes og Bjørnevatn.

i 1906 ble produksjonsanlegget til Sydvaranger lagt til fjellsiden der Toppenfjellet skråner ned mot Kirkenes. Bakgrunnen for lokaliseringen var gode grunnforhold og enkel trase for jernbanen, samt enkle forhold for omlastning til båt pga. nivåforskjellen.

På flaten ble det etablert boliger for arbeiderne ved verket. Det ble et stort problem med å skaffe nok husly. Folk bodde først i sjåer og fjøs, men etter hvert ble det bygget enkle arbeiderboliger av tømmer og plank.

Den allerede viktige forbindelsen med fjorden ytterligere styrket da den første hurtigruta ankom i 1907. Det ble utarbeidet rutenettsplan for kommende boligbebyggelse på myra. Strukturen tok utgangspunkt i landskapsrommets hovedretning, slik at lengderetninga til kvartalene ble orientert parallelt med Presteveien. Kvartalene nært A/S

Sydvaranger ble bygd ut først.

A/S Sydvaranger festet grunnen for boligbebyggelsen fra staten, og festet tomter videre til arbeidere og funksjonærer for en billig penge. Dette har ført til en homogen struktur, der tomtene er relativt like. Det at beboerne ikke har eid tomtene sine, og dermed ikke har sett noe gevinst i å selge grunn, kan ha vært en årsak til at den homogene struktureringen er bevart helt frem til i dag. Transformasjon av eiendomsstrukturen, sammenslåing og oppdeling har i liten grad funnet sted.

Kirkenes 1908



1908 - 1940

I denne perioden utviklet Kirkenes seg til å bli et etablert industrisamfunn. Innbyggertallet vokste fra 1.910 i 1900 til 3.320 i 1910 og 9.896 i 1940. Hele Myra og Haganes bygges ut med arbeiderboliger i ryddig kvartalstruktur. Rundt havn og kirke utvikles sentrumssonen med forretninger og bedrifter.

Bebyggelsen i Kirkenes ble reist under stort tidspress, og behovet for arbeiderboliger var stort. Det meste av bebyggelsen fikk et knapt formspråk med funksjonelle og rimelige løsninger, men enkelte hus

fikk inspirert av jugenstilen og russisk byggeskikk, både tårn og spir. Fordi byen ble etablert raskt, var det lagt lite vekt på å gjøre Kirkenes til et vakkert sted. Det ble ikke satt noen krav til bebyggelsen før 1913, da bygningsloven ble innført.

Omkring 1930, da A/S Sydvarangers økonomi fikk en oppsving, satt de igang et omfattende opprydningsarbeid. I begynnelsen av 1930-årene var kommuneøkonomien så dårlig, at kommunen nesten endte under offentlig administrasjon. A/S Sydvarangers opptur i denne

tida hjalp kommunen over kneika. Gruveselskapet har helt frem til 1960-tallet tatt seg av mange av kommunens tradisjonelle oppgaver. Kvartalene på myra, med lengderetning på langs av landskapsrommet og Presteveien møter bebyggelsen rundt kirka, som er strukturert av strandlinja. Dette resulterer i en knekk i strukturen ved dagens Wiulls gate, (oppkalt etter I.T. Wiull) som ledet byggingen av jernbane, kai og bebyggelse i kirkenes fra 1906. I vest blir elva fra Førstevannet grense for kvartalsstrukturen, mens det ellers er landskapsrommet som avgrenser bebyggelsen.

Kirkenes 1940



1940 - 1945

Denne perioden preges av en stor hendelse; andre verdenskrig. Kirkenes ble trukket inn i krigen gjennom sin rolle som forsyningshavn og støttepunkt for tyske fly og marinestyrker i kampen mot russerne. Av frykt for en alliert-russisk invasjon i Finnmark bygde tyskerne opp befestninger langs hele finnmarkskysten, med hovedvekt på "festung Kirkenes". Nest etter Malta var Kirkenes det mest bombede området under krigen. Etter 328 flyangrep stod det i 1944 bare 30 av opprinnelige 450 bygninger igjen, og flere av disse var skadet. Under krigen var det 70.000 tyskere i Sør-Varanger. De utførte et

omfattende arbeid, molo bygdes til Prestøya, jernbanen ble strukket fra førstevannet og ned til havna.

Det omfattende gjenreisningsarbeidet ble ledet av Brente Steders Regulering i Harstad. Allerede i Juli 1945 startet arbeidet med å reise midlertidige brakker, slik at folk i første omgang fikk tak over hodet. Bebyggelsen på kartet fra 1946 viser de nyeste brakkene og de gjenværende husene fra før kirgen. I tillegg viser de fleste av tyskernes bebyggelse. Den midlertidige bebyggelsen fulgte nærmest i sin helhet

den gamle bystrukturen.

I denne perioden er det krigen som medfører en total forandring av byen. Tyskernes jernbanetrasé til havna påvirker den nye gatestrukturen på Haganes og rundt Storhaugen. Moloen tyskerne bygde til Prestøya åpnet muligheten for byutvikling på øya. Veien mot Langøra etableres, og strukturerer senere bebyggelse.



1946 - 1972

Etter krigen gikk arbeidet med ny reguleringsplan parallelt med reising av midlertidige braker. Denne planen ble vedtatt i 1947. Når det mest akutte boligbehovet ble dekket, ble permanente boliger reist. Disse var betydelig større enn de opprinnelige husene. Først i 1960 kunne en rive de siste av de midlertidige brakkene, og et synlig krigsmerke var borte.

Kirkenes ble gjenreist på bakgrunn av byplanen fra før krigen. Først og fremst på Haganes ble den nye planen fra 1947 synlig i form av kvartalsinndeling.

Etter krigen tok folketallet i Sør-varanger seg opp igjen. Etter en nedgang fra 10.000 til 8.000 under krigen, steg befolkningen til over 10.000 igjen mot 1960.

I perioden 1945-60 var det sterk økonomisk vekst i kommunen, bl.a. fordi A/S Sydvaranger igjen var i drift fra 1952 og gikk inn i sin beste periode. Den nye veksten medfører en utvidelse av bystrukturen. Bebyggelsen på Hagane strekkes lenger mot øst, nye boliger bygges på Langøra, bebyggelsen kryper ett nivå lenger opp i Prestefjellskråninga, og på Prestøya bygges sykehus og boliger. Den opprinnelige byplanen

styrer i hovedtrekkene den nye bystrukturen. Reguleringsplaner blir laget for å utvikle nye områder. Sykehuset som bygges på Prestøya danner et nytt tyngdepunkt i byen. I forbindelse med byggingen av sykehuset etableres veistrukturen på Prestøya, og denne strukturerer boligbebyggelsen.

Arkitektkonkurransen etter krigen, der rimelige typehus ble utviklet for gjenreisningen ble utviklet, har virket bestemmende for at boligbebyggelsen i Kirkenes har fått en homogen utforming.

Kirkenes 1972



1972-1993

Fra 1972 til 1993 har det skjedd en ytterligere fortetting av Kirkenes. Fram mot 1993 var det utbygginga av boliger på Prestefjellet som utgjorde den mest markante utviklinga. Etter 1993 har flere store tiltak blitt satt igang. De største endringene på stedet har sammenheng med satsing på nye næringsvirksomheter som et alternativ til A/S Sydvaranger. Helt siden begynnelsen av 80-tallet har det vært snakk om nedtrapping og omlegging av produksjonen i hjørnesteinsbedriften, noe som på hele 80-tallet preget stedet i form

av usikkerhet og liten investeringslyst. På 90-tallet har det imidlertid oppstått en ny optimisme om Kirkenes framtid, og tro på alternativ næringsvirksomhet. Dette har i stor grad sammenheng med åpning av grensene mot Russland, og det potensialet Kirkenes har som nærmeste vestlige by. Den største konsekvensen av satsningen på næring er utfyllingen av Prestøya Industriområde fra 1992, muliggjort gjennom omstillingsmidler fra staten etter A/S Sydvarangers avtrapping. Området skulle først og fremst fungere i forhold til havnerettet

virksomhet. Hurtigruta ble i 1993 flyttet fra sentrum til Prestøya. Kimek bygget ut et stort næringsområde i sentrum, som preger byen i form av dominerende bebyggelse og støy. Av boligutbygging er utbyggingen av Storhaugen den mest markante etter 1993.



1993 - 2014

Fra 1993 til 2014 har Kirkenes vært gjennom en stor nedtur. I 1997 la gruveselskapet A/S Sydvaranger ned driften, og dette medførte stor fremtidspessimisme og lite investeringer og utbygging lokalt. Kommunen fikk tilgang på en del omstillingsmidler, og noe av dette ble brukt til å opprette en base for KIMEK vest i Kirkenes havneområde. Industriutbygging på prestøya har latt vente på seg, og i senere tid har det dukket opp flere næringsbygg i dette området,

for store matvarekjeder og møbelbutikker. Pessimismen i Kirkenes, godt hjulpet av økende handel med russerne etter grenseåpningen, har sakte men sikkert snudd. Turisme tilknyttet hurtiruteturistene og større arbeidsplasser i form av offentlige institusjoner har blitt lagt til Kirkenesområdet. Det har også dukket opp flere små foretak på Prestøya industriområde sør. Etter at gruva gjenåpnet i 2007 ser fremtiden utelukkende lys ut. Av de nyeste byggene i sentrum kan vi

nevne Thon-hotellet på havna som åpnet i 2009. Åpningen av et nytt hotell signaliserer en tro på fremtiden, og Kirkenes kan i disse dager se fremover, med laveste ledighetstall i fylket og størst innbyggervækst. For å romme nye bysbarn ble Kirkenes skole åpnet i 2012, sentralt plassert i byen. I dag ser en at bysentrum må fortettes ytterligere for å romme flere boliger til innflytterne, da gjenreisningsboligene legger beslag på en stor del av sentrumsområdet.



KONKLUSJONER

Vi ser at Kirkenes ble tuftet på og utviklet på grunnlag av industrien. Industri er fortsatt en stor del av byens identitet, både i næringsgrunnlag og i bybildet. Vi tror at vi må ta hensyn til dette når vi skal planlegge for fremtidens Kirkenes. Hvordan arealene i sentrum har blitt disponert, og hvordan de burde blitt disponert er en problemstilling. Vi ser at de store boligområdene med hager og små hus legger beslag på store deler av et sentrum som er veldig geografisk begrenset. Samtidig har disse områdene uten tvil en historisk verdi. Hvor en legger næringsbyggene stiller vi også oss kritiske til, og lurere på hvordan sentrum tenkes å utvikles når store næringsbygg legges på prestøya industriområde. Det er også sikkert at KIMEK s plassering i byen er rot til en del støy, og at støy fra gruveanlegget også er problematisk for å plassere boliger enkelte steder.

Vi ser mange spennende utfordringer, også problem, på bakgrunn av den historiske analysen. Også fordi næringsgrunnlaget til byen har endret seg, er det behov for å tenke annerledes rundt sentrumsutviklingen. Kirkenes skal ikke lenger bare romme industri og boliger for arbeiderne som jobber der. Utfordringen med å hente inn kompetente mennesker utenfra kan forenkles ved å tilby et levende om enn lite sentrum, og flere typer boliger nært sentrum. At Kirkenes har fått en ny sentrumsnær skole ser vi på som en god forutsetning for dette.

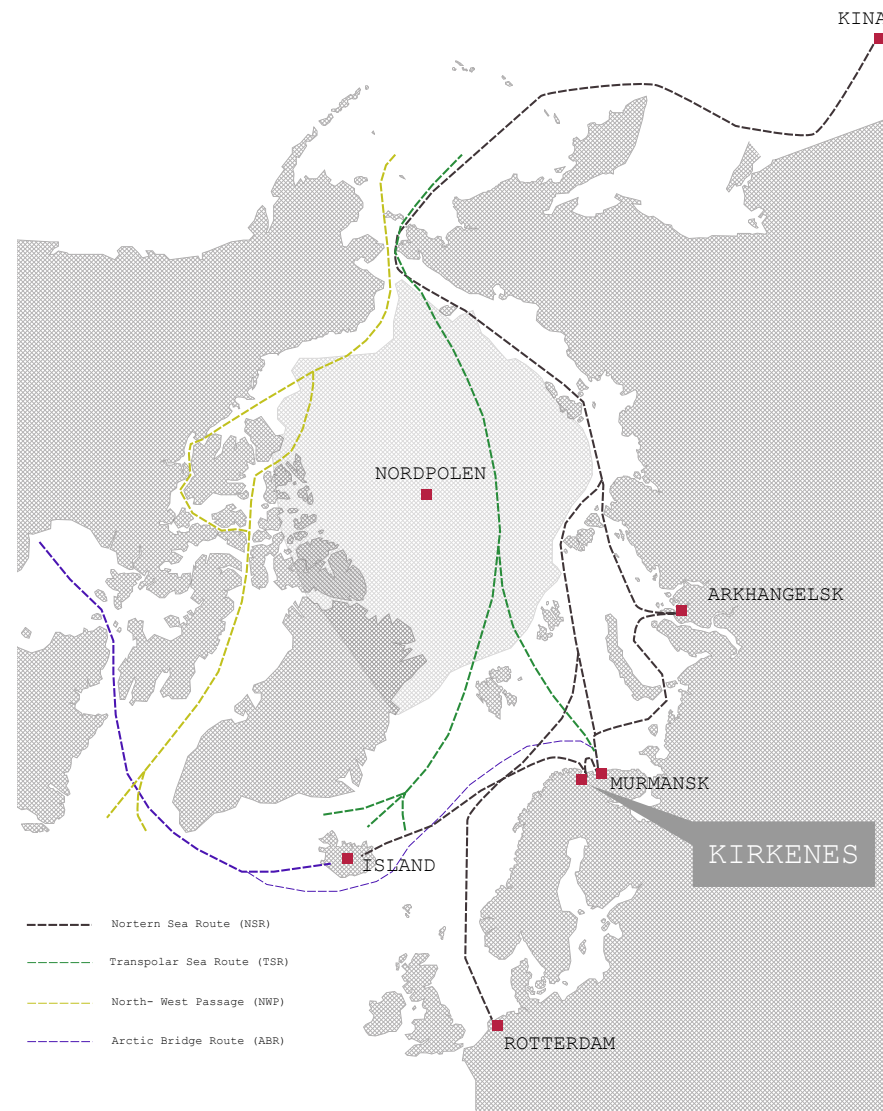
7 INFRASTRUKTUR

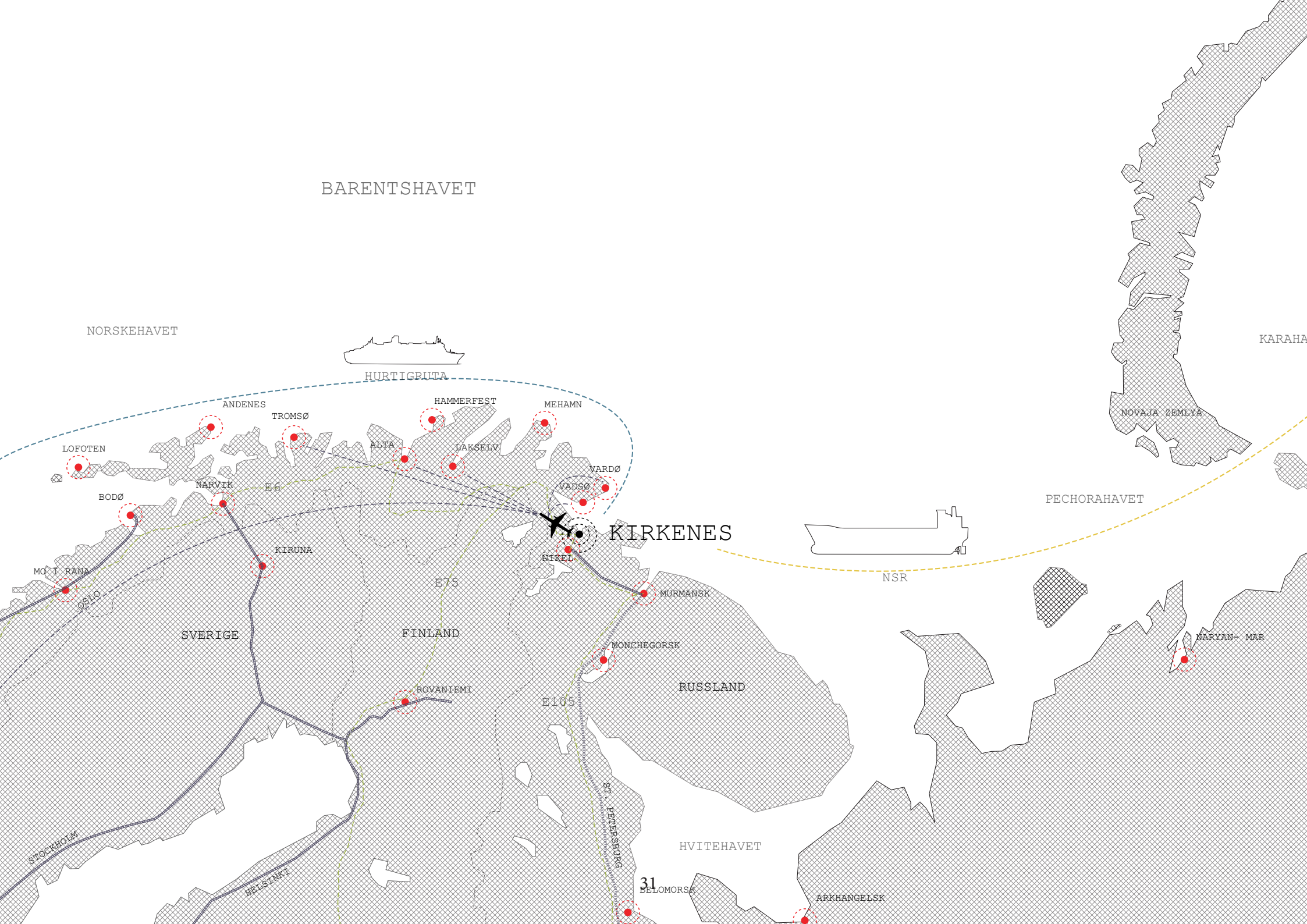
Kirkenes er knyttet sammen med resten av Norges veinett gjennom E6. Veien over grensa til Russland går via Murmansk, hvor E105 går videre sør i landet til bl.a St.Petersburg. I kjøreavstand er det 3 timer å kjøre fra Kirkenes til Murmansk, og 6,5 timer å kjøre fra Kirkenes til Alta. I bil blir avstandene ekstreme, og det tar for eksempel 23,5 timer å kjøre til Oslo, gjennom Sverige og Finland. Med fly når en Oslo på 2 timer. Kirkenes har storflyplass, og både SAS og Norwegian tilbyr flyreiser til og fra Kirkenes. Noen ruter går direkte fra Oslo, en del mellomlander i Tromsø.

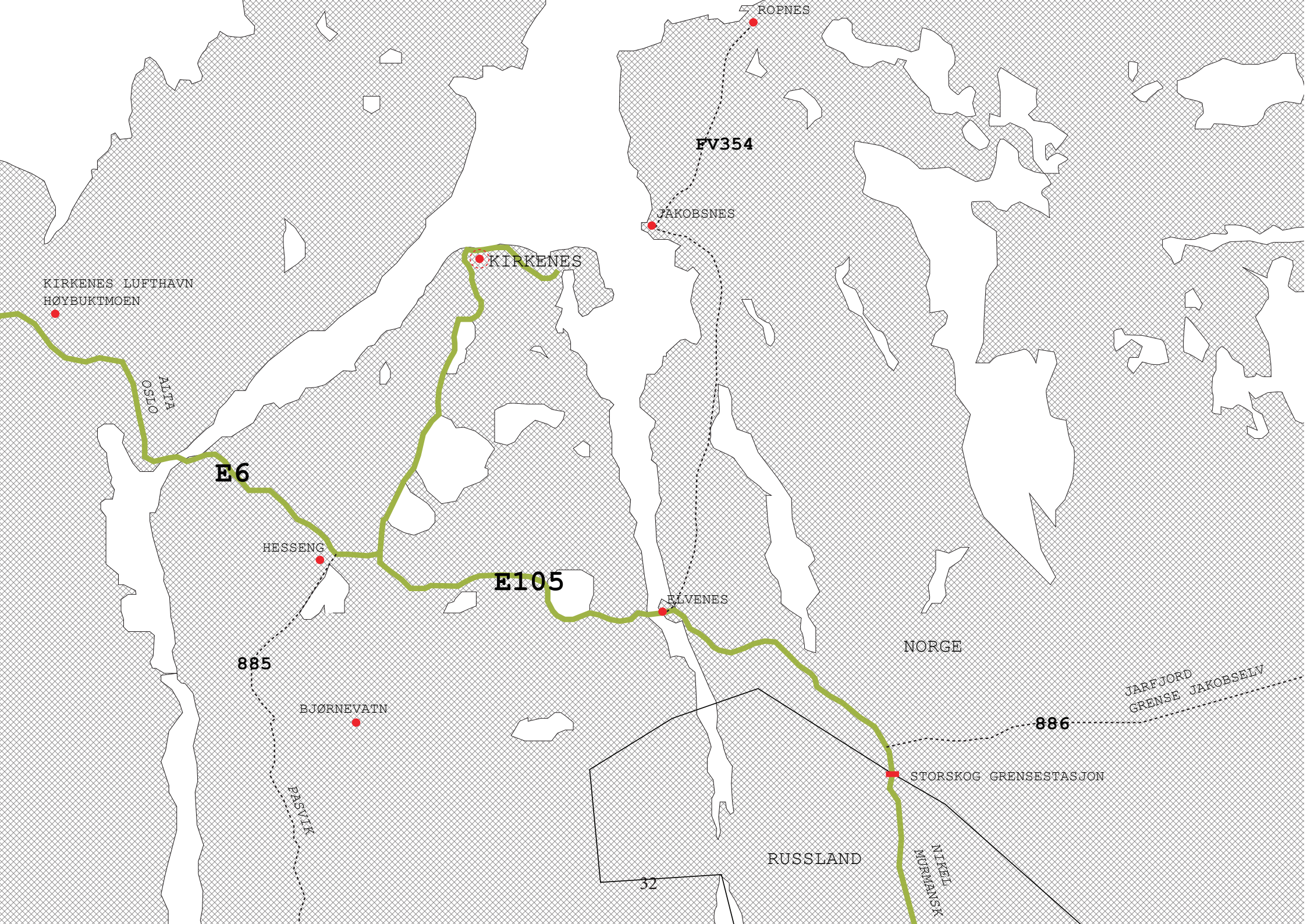
Lokalflytrafikk i Finnmark er utbredt. Det tilbys flyreiser til Alta, Bergen, Berlevåg, Båtsfjord, Hammerfest, Hasvik, Honningsvåg, Lakselv, Mehamn, Oslo, Sørkjosen, Tromsø, Vadsø, og Vardø. Lokalflynettet er spesielt viktig da veienttet i landsdelen ikke er særlig effektivt, og avstandene er store.

Av jernbaneforbindelser i regionen går jernbanen i Norge til Bodø. Narvik forbindes til Sverige via Kiruna, men denne linjen brukes kun til godstransport, spesielt knyttet til gruvedriften i Kiruna. I Russland forbindes Nikel til Murmansk og videre nedover mot St.Petersburg. Bare 40 km jernbane mangler for å forbinde Norge til Russland via Kirkenes- Nikel. Et problem med dette er at norske og russiske jernbanespor ikke har samme størrelse. De norske og svenske togene har ulike spor, men de finske og russiske har samme sporbredde.

Av sjøforbindelser er Kirkenes 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 nordlige sjørute fra Kirkenes til Kina.







KIRKENES LUFTHAVN
HØYBUKTMØEN

ALTA
OSLO

E6

HESSENG

885

BJØRNEVATN

PASVIK

E105

ELVENES

JAKOBSNES

FV354

ROPNES

NORGE

RUSSLAND

NIKEL
MURMANSK

STORSKOG GRENSESTASJON

886

JAREFJORD
GRENSE JAKOBSELV

32

INFRASTRUKTUR SENTRUM

Kirkenes trafikkmonster sin utvikling er beskrevet i historisk utvikling- kapittelet. Boligbebyggelsen og rutenettet av veier i sentrum kom som en følge av behov for nærliggende og rasjonelt inndelte tomter som kunne tilbys arbeiderene ved A/S Sydvaranger. Ettersom Prestøya ble knyttet til byen og utbygget med sykehus, ble FV 164 en avlastningsvei for trafikk gjennom sentrum.

Kirkenes er endepunktet for E6. E6 går gjennom byen gjennom eneboligbebyggelsen i Solheimsveien og fortsetter langs sjøkanten. Den går gjennom Prestøya industriområde og stopper der hurtigrutekaia ligger i dag.

Bussene går ut i kommunens tettsteder som skolebuss, og resten av tilbudet er sentrert mellom Bjørnevatn og Kirkenes sentrum med avgang ca. en gang i timen.

Dr.Wessels gate er den eneste gågata i sentrum og fungerer som handlegate i sentrum.

Jernbanen går fra gruvene i Bjørnevatn til Syd- Varangers gruveområde i sentrum med malm, hvor malmen lastes videre i skip.



KONKLUSJONER



Innkjørsel til Myra



E6 inn mot sentrum



Doktor Wessels gate, gågata i sentrum



Kryss mellom gågata og amfisenteret

Kirkenes forbindelse til resten av Norge via E6, og traséen går gjennom Solheimslia til hurtigrutekaien, via Hesseng. Dette ser vi på som problematisk. Om Kirkenes vokser vil det medføre større trafikkbelastning og større traséproblemer. Vi tror dette er noe som må sees på i sammenheng med byutviklingsbehov.

At det kun mangler 40 km vei for å knytte seg på veinettet til Finland fra Pasvikdalen er interessant, men vi tror en ny vei til Finland kan komme i konflikt med eksisterende bebyggelsestrukturer som ligger nær veien i Pasvikdalen. Vi synes at kollektivtilbudet i kommunen er smalt, og at det er et punkt som må sees på i sammenheng med hvordan en utvikler sentrum og områdene rundt, hvordan kan forbedres.

Om Hurtigruta flyttes og når sykehuset flyttes, kommer noe av presset til å avta på FV 164. Den er en viktig vei, spesielt i forhold til videre utvikling på Prestøya eller Prestøya industriområde. Om det er lurt at den går gjennom sentrum som i dag er vi ikke så sikre på. Selv om Krikenes i våre øyne har et rasjonelt system i rutenettet, er vi ikke sikre på om alle veiene er like viktige å ha som bilveier. Det gjelder spesielt gatene i sentrum, der torget som offentlig rom oppleves som svært preget av biltrafikk.

Vi tenker at det i forhold til videre utvikling, er viktig å få på plass et tydeligere hierarki av veiforbindelser i og til sentrum.

8 LANDSKAPSFORM

Kirkenes sentrum ligger på en flate mellom Prestefjellet, Storhaugen og høyden som Syd- Varanger gruve ligger på. Disse høydene danner en naturlig avgrensning av sentrum. Havet danner en naturlig avgrensning mot nord. Industriområdene er strategisk plassert på det flate området mellom Storhaugen og Prestøya. Dette er menneskeskapt landskap, fylt ut på 80- 90 tallet. Her har man sikt ut mot fjorden mot

nord. Det flatere området fra sentrumskjernen og mot øst, er en slette med god sikt til alle høydene i byen. Det er gode siktlinjer da gatene er rette og langstrakte, og organisert i et stramt grid.

Landskapet ned mot sjøen i sentrumskjernen er noe bratt selv fra de flatere delene av byen og ned mot vannet, som skaper en betydelig

terrengforskjell, både menneskeskapt og naturlig. Rundt Kirkenes er terrenget høyere og relativt flatt. Landskapet er som et platå med god høyde over sjøen, som noen steder dukker ned i mer utflyende landskapsrom mot havet. De fleste steder er det relativt bratt ned mot sjøen.



KONKLUSJONER

Landskapsformen er byen er karakteristisk, og har flere høyder og landskapsformer for orientering. Bysentrumet ligger lett tilgjengelig fra sjøkanten, og er godt tilpasset for havn- og kaiaktivitet. Sentrum har en viss byutviklingsbegrensning med dramatisk terreng rundt byen. Skal byen utvikles med like mye areal per innbygger som det er per dags dato er det lite muligheter andre steder enn på høyden over byen mot sør, der nytt boligfelt og sykehus allerede er planlagt. Skal byen utvikles i sentrum er det nødvendig å tenke fortetting og byfornyning hvor erstatting av noe bystruktur med annen er et alternativ.

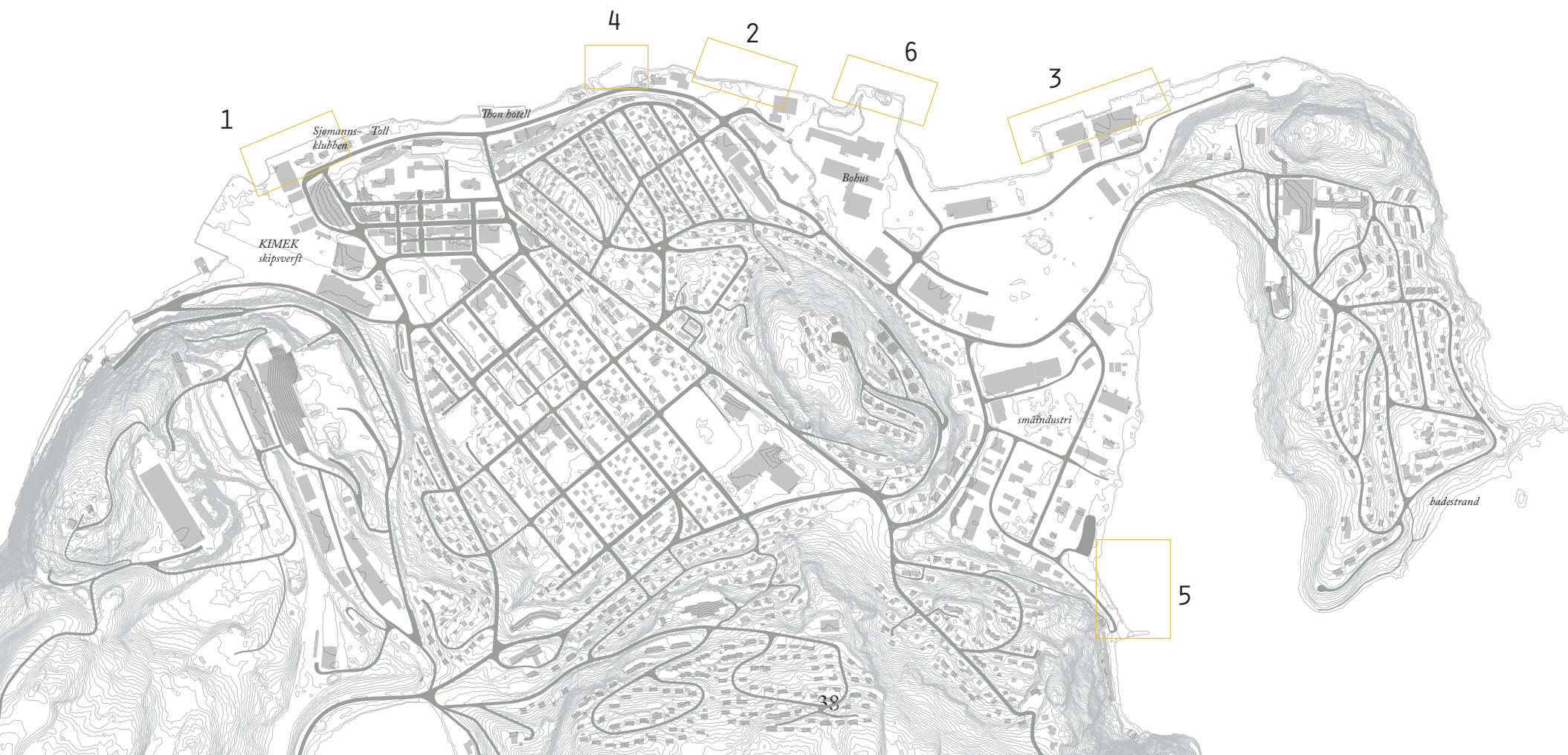
Landskapsformen gjør at noen områder i byen er veldig utsatt for vær, selv om Kirkenes har et relativt udramatisk og stabilt klima. Det er allikevel visse områder som er like solrike, som Prestøya industriområde, som i tillegg er åpent og utsatt for vind. I sentrum er det flate området litt med beskyttet mot vinden av høydene rundt.

9 SJØKANTEN

Sjøkanten i Kirkenes er relativt utilgjengelig, da industri og havnerelatert virksomhet har lagt beslag på mye av arealet. Rundt Prestøya ved vannet finnes rekreasjonsområder med tilgang på sjøkanten, men dette området ligger et godt stykke unna hovedtyngden av bebyggelsen i Kirkenes. I sentrum har kommunen et ønske om å anlegge en strandpromenade, som blant annet omfatter uteområdet til Thon hotell.

Arealet som er åpent og ikke brukt til industriformål ved sjøkanten i dag, brukes delvis til parkering. Noen av områdene som brukes til industri, for eksempel område 2, er delvis åpent for gjennomsyn men lukket for gjennomgang. Sjøkanten oppleves i stor grad som lukket, og det finnes få offentlige program langs den utenom i det nye Thon-hotellet og sjømannsklubben.

Skipsanløp i forbindelse med utskipning av malm, og senere i forbindelse med skipsverftet og annen industri, signaliserer aktivitet og oppleves som positivt av de som bor i byen.



1 SENTRUMSKAIA

Lengde 52,0 m
Bredde 8,0 m
Dybde l.v 6,2 m

Brukes til lassing/lossing av større båter. Egner seg ikke til båter under 15 metes lengde.



2 INDUSTRIKAIA

Lengde 120,0 m (+32 til dykdalb)
Bredde 11,0 m
Dybde l.v. 9,3 m

Denne kaia brukes til lassing og lossing av fiskebåter og bunkring av større båter. Kaia er ikke egnet for båter under 15m lengde.



3 HURTIGRUTEKAIA

Lengde 104,0 m
Bredde 11,0 m
Dybde l.v. 6,0 m

Denne kaia brukes hovedsaklig av hurtigruta, som har ett anløp daglig.
Kaia er dermed opptatt 09.45-1300 hver dag.



4 HINKEFJÆRA

Liten fjære/småbåthavn i sentrum. Ingen faste båtplasser.



5 CARITA HAVN

Småbåthavn med 5 gjesteplasser.



6 DYPTVANNSKAIA

Lengde 94,0 m

Bredde 11,0 m

Dybde l.v. 13,8 m

Kia brukes hovedsaklig til lassing/lossing av større båter, og innimellom til fortøyning av større cruisefartøy.

Kaia egner seg ikke for båter under 20 meters lengde.



KONKLUSJONER

Man kan få mange gløtt til fjorden på en gåtur langs sjøkanten i Kirkenes. Men det er lite som legger til rette for opphold langs sjøkanten. Man får derimot på en vandring langs sjøkanten i Kirkenes et bilde av noe av næringsgrunnlaget til byen, fordi mye av det forbinder seg til sjøen, noe av det uten å egentlig ha behov for sjøkontakt.

Kirkenes har en enormt lang sjøkant, og vi mener at altfor lite av den er satt av til rekreasjon og offentlige program. Vi tror Kirkenes har mye å vinne på å legge program som hurtigrute kai, næringslokaler og rekreasjonsområder til sjøkanten i sentrum. Vi tror at både i sentrum og andre steder må areal langs sjøkanten settes av til offentlig formål i forhold til fremtidig byutvikling. Vi tror en redefinering av sjøkanten må på plass, hva den skal være og tilby i Kirkenes.



KONKLUSJONER

Rutenettet som er karakteristisk for store deler av sentrum legger opp til mange siktlinjer. Vi har derfor beskrevet de som helt tydelig har en henvendelse mot en utsikt eller et bygg eller sted av betydning.

Vi tror at siktlinjene som finnes fra sentrumskvartalene i dag og mot sjøen er viktige å behole og styrke i fremtidig byutvikling. Vi ser en utvikling langs sjøkanten som skaper barrierer for sikten (beskrevet under "landemerker, kanter og barrierer") og vi tror det er viktig å beholde de eksisterende siktlinjene i stor grad, no det også er lagt opp til i plasseringen av de nye strukturene som har dukket opp. Vi tror en avklaring rundt hvor høyt en skal få bygge langs sjøkanten må på plass.

Den røde siktaksen kalles av lokale for "maktaksen", og går fra A/S Syd-Varangers administrasjonsbygg til rådhuset i byen. Vi ser dette som illustrerende for et ganske reellt maktforhold vedrørende hvem som har styrt byutviklingen, vertfall frem til slutten av 60-tallet. Den sorte siktaksen går fra et gammelt industribygg som i dag er i bruk som næringslokaler, til byens torg. Vi tror denne forbindelsen er viktig for Kirkenes identitet som den historiske industribyen den er.

Den lilla aksen er den folk oftest kommer til, da den går i E6 og ut i havneområdet. Denne kan være med på å virke orienterende for folk som kommer til Kirkenes, og gir en følelse av nærheten til havneområdet. Da sentrumskvartalene ligger relativt høyt i forhold til havneområdet, er dette den eneste siktaksen som følger med nedover og ut i havneområdet, der de andre gir et utsyn til sjøen utenfor og Tømmerneset på andre siden.

Den gule aksen ender i Kirkebygget, og virker veldig orienterende på hvor en er i griddet i Myra.

Den mørkeblå aksen gir et gløtt fra byens torg til sjøen, utover mot Jakobsnes og Varangerfjorden.

Den grønne aksen ved begynnelsen av myra gir en oversikt over industribyggene som troner på toppen et stykke unna. Selv om Myra er relativt flat, er det likevel her en har best utsikt til de store industribyggene på toppen.

Den oransje siktaksen går fra gågata til sjøen, og vi mener dette er en viktig akse som bør følges når ny bebyggelse i havneområdet planlegges.

Den sorte aksen går mellom torget og "verftet", et av de gjenværende byggene fra før 2. verdenskrig.



"maktaksen" mot rådhuset



Fra torget mot "verftet"

10 PROGRAM

Vi ser at det finnes mange sentrumsnære boliger i Kirkenes, og typologien som stort sett finnes er enebolig, og noe rekkehus. I de siste årene har det blitt bygget noe leiligheter i sentrum, en typologi som nesten ikke har eksistert i Kirkenes. Næringen ligger fordelt på sentrumskvartalene og prestøya industriområde. Næringslokalene i sentrum huser detaljhandel som klesbutikker, reisebyrå, apotek og

spesialbutikker, mens plasskrevende næring som møbelforretninger og større matvarebutikker ligger på prestøya industriområde. Næringen på prestøya deler område med en del små industri- og fiskeribedrifter. Her finnes også en del lokaler for ulik service og tjenesteyting. Den tunge industrien ligger vest for sentrumskvartalene, i form av Sydvaranger gruveselskap og KIMEK. Nye Kirkenes skole er plassert

midt i byen, og sykehuset ligger på prestøya. Det finnes flere sykehjem sentralt i Krikenes. I sentrum finnes de fleste av tilbudene i byen, restauranter, kino, bibliotek, svømmehall, kulturhus og butikker.



KONKLUSJONER



Kirkenes sykehus



Butikker i Dr. Wessels gate



Butikker rundt torget



Spareland



Amfisenteret foran Syd-Varanger AS

Variasjonen innenfor boligtypologier er liten, og det trengs flere former for og størrelser på boliger i sentrum. Vi tror at industri bør sameksistere med annen utvikling noen steder i byen, men vi tror ikke at tungindustri som ligger i byen i dag kan fortsette å ligge der samtidig skal legge opp til stor sentrumsutvikling. Vi ser at varehusene plasseres på Prestøya på grunn av manglende alternativ, området er regulert til industri i utgangspunktet. Kunne varehusene ha blitt plassert andre steder, og hvor? Vi tror det trengs en generell opprydning i arealbruken i sentrum, og en tydeligere strategi bak hvor næring, industri og boliger skal utvikles.

Vi vet at funksjoner som kino, bibliotek, kjøpesentre og skoler genererer liv i byen. Derfor er det positivt at disse er lagt til sentrumskvartalene, og at Kirkenes skole ligger nært sentrumskjernen. Vi vil se på hvordan disse viktige møteplassene er knyttet sammen og vi vil vurdere hvordan det er lurt å plassere andre viktige offentlige program fremover.

Vi vet at sykehuset som er en stor arbeidsgiver skal flyttes ut av byen. Dette ser vi på som negativt, da vi tror at et slikt program gjerne kunne ligget på Prestøya. Vi vil heller se på om andre program kan få plass i lokalene, eller om tomten kan brukes til et annet formål. At sykehjemmene ligger nært sentrum ser vi på som en stor ressurs, for de eldre og for byen. Eldre bruker byen på andre tidspunkt enn yngre, og byen som møteplass fungerer bedre om denne samfunnsgruppen har en reell mulighet til å komme seg dit.

Noe vi anser som en svært viktig del av Kirkenes' identitet er de homogene områdene i sentrum preget av 60-talls arkitektur. Murbygg med rene linjer, enkle men forseggjorte fasader og fine detaljer i innslag av andre materialer. Det er et unikt sentrumsområde, og vi kan nevne Ålesund som et annet eksempel på en by der en katastrofe skapte et homogent bybilde. I Kirkenes finner vi den samme stilrenheten både i sentrumskjernens murbygninger og i boligområdenes gjenreisningsarkitektur. Vi tror dette er både historiske og stilmessige kvaliteter som gjør Kirkenes unik, og som vi ser på som viktige kvaliteter å beholde. Vi synes arkitekturen i Kirkenes forteller en utrolig interessant historie om en industriby, om en by som ble gjenskapt etter andre verdenskrig og om en liten by i nordnorge som preges av en konflikt mellom tidligere og nye byutviklingsbehov.

11 LANDEMERKER, KANTER OG BARRIÆRER



“Brunosten”, Syd- Varanger gruves kontorbygg



Kirken



Næringsbygg i gågata



KIMEK skipshall



Kommunehuset



Malmklang, tidligere industribygg



Syd- Varanger gruve



Paviljong i parken



“Verftet”



Spareland, Russernes handelsmekka

KONKLUSJONER



Kommunehuset ligger med langsiden mot sjøen



Politihuset danner en kant mot sjøen



Industri og fartøy som barrierer mot havet

Mange av landemerkene i Kirkenes er forbundet med Syd- Varanger gruveselskap. “Brunosten” som er administrasjonslokalene til gruveselskapet, ligger rett ovenfor kommunehuset. En av planleggerne i kommunen fortalte oss at dette gjenspeiler maktbalansen som var rådende i byen helt frem til 70-tallet. Gruveselskapet har i årene før og etter krigen tatt seg av flere kommunale oppgaver, som kloakkhåndtering, gateasfaltering og offentlige tilbud i byen i større og mindre grad. Mot dette har også resten av byen i noen grad blitt planlagt etter industrien premisser. Dette gjenspeiles tydelig i dagens plassering av flere av disse viktige byggene som har tilhørt eller tilhører gruveselskapet.

Flere av de andre landemerkene er også forbundet med industri, som KIMEKs skipshall oppført på slutten av 90-tallet som er markant med sin størrelse og fargerike fasade. Dette bygget har gått fra å være mislikt til å nå være en akseptert del av bybildet. Vi er usikre på hvilken fremtid dette landemerket skal ha om det ikke lenger fylles av skipsindustri. Skal det fjernes?

Kirken som også ble bygd opp igjen etter krigen er synlig fra mange av byens gaterom, også fra sjøen. Vi tror dette er et viktig landemerke i Kirkenes som skal få fortsette å ha stor synlighet i byen.

Vi kan si at Amfisenteret, KIMEK og “Verftet” ligger som tre store kanter mellom sentrumskjernen og skipsindustriområdet. Om sentrum en gang skal kunne utvikles vestover, vil både “Verftet” og Amfisenteret være strukturerende for hvordan bebyggelsen ligger vestover.

Både kommunehuset og politihuset ligger rett nord-sør orientert mot sjøkanten. Politihuset er høyt og stenger delvis for en visuell kontakt med kommunehuset fra sjøen. Vi tror derfor at sjøkanten foran politihuset kan vurderes som et sted å legge andre nord-sør orienterte program, da politihusets betydning som landemerke i byen ikke er særlig sterkt forankret.

12 GRØNTOMRÅDER

Kirkenes har noen små parker og grøntområder.. Tydelig definerte grøntområder finnes nær og i bykjernen, rundt kirken og administrasjonsbygget for Sør- Varanger Gruve. Grøntområdet rundt kirken brukes kun i relasjon til kirken. Grøntområdet rundt "Brunosten" brukes stort sett til ferdsel til og fra byen. Parkene i boligområdene rett sør og øst for sentrumskjernen brukes i størst

grad om sommeren. Den største parken sør for byen er møblert med en paviljong og benker, som ifølge de ansatte i kommunen ikke er i bruk i stor grad. Parken sør for byen bærer også preg av å være et gjennomfartssted, med mange stier over på kryss. Da vi var der i november og i februar så vi få spor av lek og aktivitet i snøen, i store deler av området var snøen urørt. Området rundt den nye skolen

medregnet idrettsplassen er i bruk hele året. På Prestøya finnes en del vegetasjon og uberørte friområder langs sjøkanten. På sletta rett over byen ligger store områder uberørt natur.



KONKLUSJONER



Parken rundt "Brunosten"

Grøntarealene i Kirkenes er lett tilgjengelig for offentligheten, men klimaet og utforming/møblering gjør bruken av dem noe begrenset. De fleste innbyggere bor også i enebolig med hage, og har ikke et stort behov for å søke til offentlige grøntarealer på sommertid. Friområdene rundt byen blir derimot mye brukt alle årstider.

Grøntområdene er av varierende størrelse. Vi tror at økt bruk av offentlige grøntområder i Kirkenes henger sammen med å gi steder et mindre "passivt" innhold. Vi tror også at grøntområdene i sentrum naturlig nok er i bruk i størst grad om sommeren, og at andre typer uteområder som har program som kan tilpasses årstidene i større grad kan være aktuelle å tilføre byen.

13 Plasser

Arealet som ikke er bebyggt brukes som parkering i sentrum. Utenfor sentrumskvartalene kan en stort sett parkere i gatene eller i avsatt område ved siden av en bygning. Også i den sørlige delen av prestøya industriområde fungerer mellomrommene som parkering. Vi vet

at de som bor i området rundt Kirkenes har behov for å ta bilen til sentrum når de har ærend i byen. Gang- og sykkelforbindelse mellom bjørnevatn, Hesseng og Kirkenes finnes ikke, og kollektivtilbudet er ikke stort. Torget og gågaten er de eneste stedene som kan betegnes

som offentlige plasser. Skoleplassen har blitt en populær lekeplass i sentrum, et stykke unna sentrumskvartalene.





Skoleplassen på nye Kirkenes skole



Torget



Møteplass i gågata



Parkering på torget

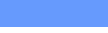
KONKLUSJONER

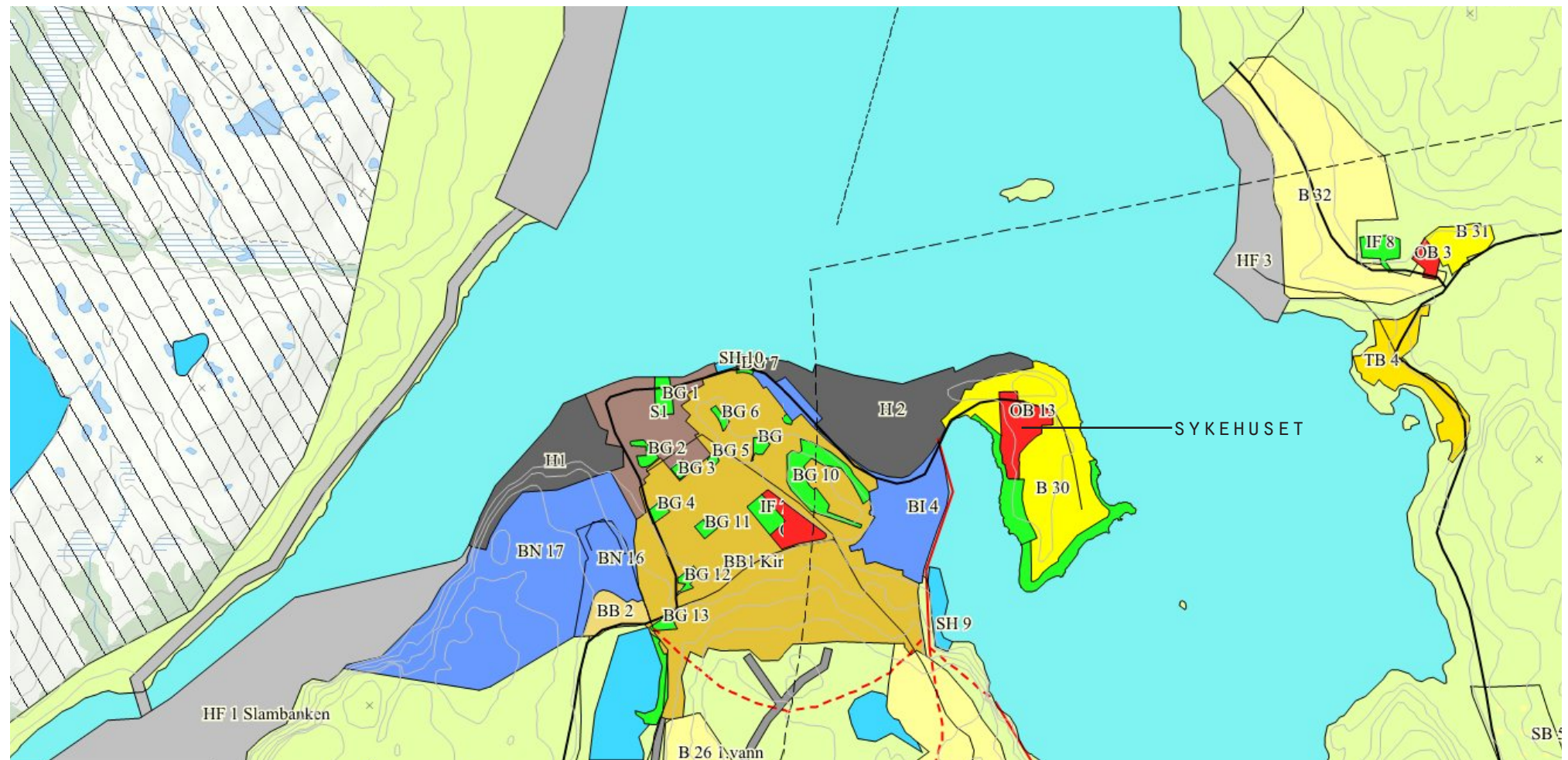
Vi ser at parkeringen ligger veldig spredt og ikke er styrt på noen måte i byen. Av dette konkluderer vi at det i stor grad legges opp til bilbruk, uavhengig av om området er sentrumsnært eller ikke. Vi tror en samlokalisering av parkering, vertfall i større grad, kan være en måte å også forbedre trafikksituasjonen på. Derfor vil vi videre se på løsninger for parkering i sammenheng med øvrig trafikkmønster, og kollektivtrase og tilbud.

De offentlige rommene som nevnes, er av ulik karakter. Gågata er en handlegate med en form for møteplass, et lekestrativ i midten. Vi vil se på muligheten for å knytte gågata, som er noe avstumpet, opp til andre offentlige rom for gående i byen. Det er generelt få fortau, benker og lite byforskjøningstiltak å spore i byen. Dette sees også på byens torg, som ligger omkranset av tre bilveier. Torget er relativt stort i forhold til byggene rundt, og oppleves som lite lukket. Vi har observert gjentatte russermarkeder under vårt opphold i byen, og tror at dette er noe som er med på å skape litt liv i byrommet. Markedet er primært sikket inn på turister, som kommer til byen med busser eller hurtigruta. Vi vil se på hvordan vi kan gjøre torget til et bedre byrom ved å omorganisere trafikken rundt, strukturere parkeringen og i større grad legge opp til gående mennesker i byen. Vi vil også se på om torgets dimensjoner kan tåle fortetting.

Plassen utenfor skolen markert i oransje, er mye brukt også utenom skoletid. Etter skolen åpnet i 2012 har det blitt en ny bynær lekeplass, som også er tilpasset lek i ulike årstider. Vi synes det er fint at det finnes et byrom for barn i Kirkenes, og ser det som en ressurs å utvikle nye boliger nært dette området som kan generere liv og lek for barn og unge.

14 PLANER FOR UTVIKLING

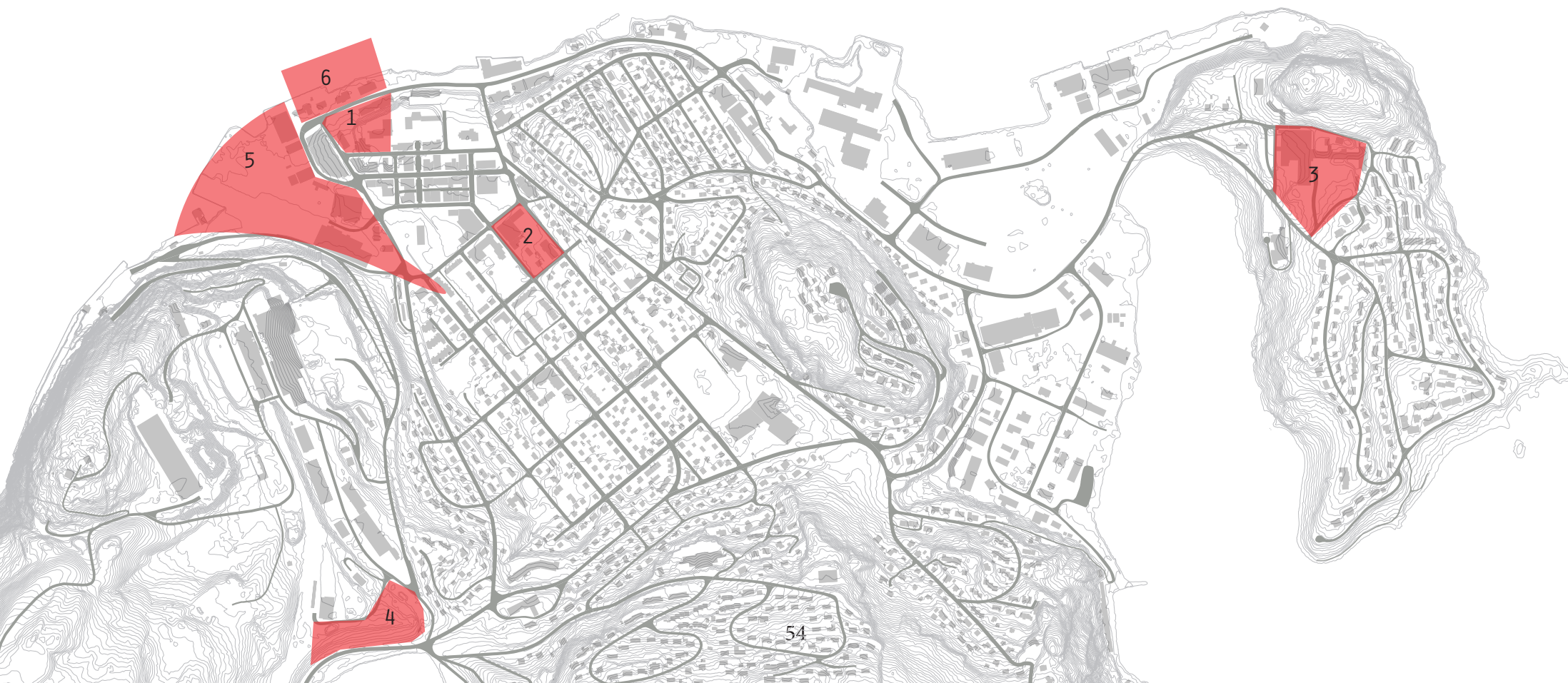
	FREMTIDIG HAVN		FRIOMRÅDE NÅVÆRENDE
	OFFENTLIGE BYGNINGER NÅVÆRENDE		LNF- OMRÅDE
	INDUSTRI NÅVÆRENDE		SMÅBÅTHAVN NÅVÆRENDE
	SENTRUMSOMRÅDE FREMTIDIG		HAVN NÅVÆRENDE
	BEBYGGELSE NÅVÆRENDE		
	BOLIGOMRÅDE NÅVÆRENDE		



ØNSKET UTVIKLING- ETTER MØTE MED BYPLANAVDELINGEN SØR-VARANGER KOMMUNE

- 1 Det foreligger planer for utbygging av hele Rådhusplassen 1. (bilder neste side)
Kommunen ønsker også å bygge ut denne delen av sentrum, som i dag består av dårlig vedlikeholdte 60-talls murhus. Planene omfatter parkeringsanlegg, utvidelse av senteret, boliger, næringsareal og arealer for kultur- og serveringsrettede program.
- 2 Kommunen ønsker også at det utvikles boliger og næring på denne tomten, som i dag består av to eneboliger fra gjenreisningsperioden, et brannskadet industribygg- "Malmklang" og to dårlig vedlikeholdte murhus fra 60-tallet. Ingen konkrete planer foreligger.
- 3 Det nye sykehuset står klart i 2017 etter planen, og kommunen er ikke sikre på hva den gamle sykehus tomten skal brukes til. Fordi bygget er slitt og dårlig vedlikeholdt, og i tillegg sannsynligvis inneholder en del asbest, vurderer de riving som en mulighet.

- 4 Kommunen ser det som en mulighet å etablere større varehus og muligens et nytt senter på dette området, fordi etterspørselen etter sentrumsnære områder til dette formålet er stort. Ettersom Prestøya industriområde er regulert til industri i utgangspunktet, vurderer de å etablere varehus ved innkjørselen til byen.
- 5 Kommunen ønsker at KIMEK skipsverft som fikk etablere seg her etter nedgangsperioden til gruveselskapet skal flyttes ut av byen. Dette inngår i planene for en industriutvikling i områdene rundt Kirkenes som beskrives senere. Om KIMEK flyttes står store arealer disponible til videre utvikling av Kirkenes sentrum.
- 6 Hurtigrutekaia ønskes flyttet tilbake til sentrum.



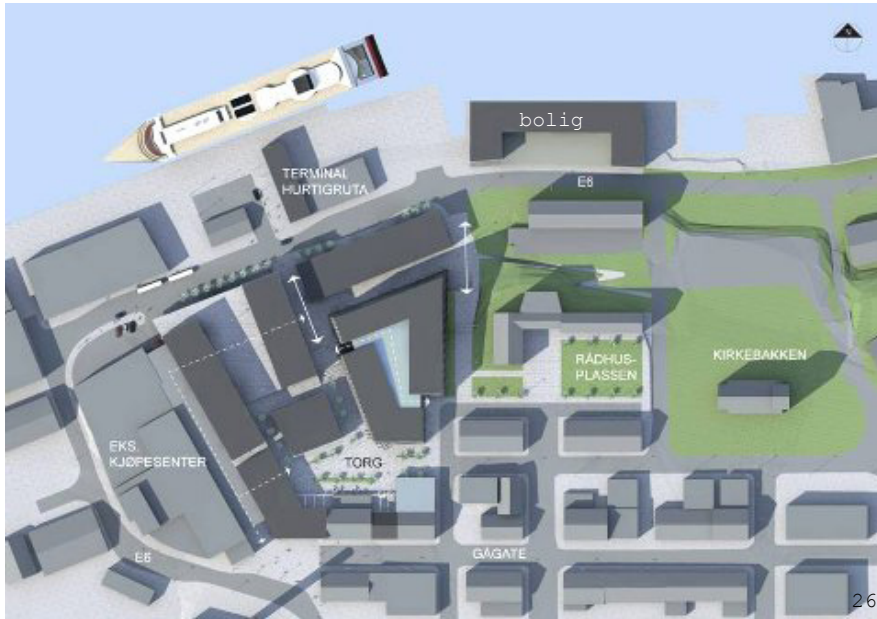
KONKLUSJONER

Da Kirkenes opplevde nedgangstider etter at gruen stengte og byens livsgrunnlag ble rammet, ble det delt ut tomter over en lav sko til nye aktører som ville etablere seg. Dette er spesielt tydelig på områder som Prestøya industriområde. Her har store varehus og kjedebutikker etablert seg, og bidrar til å dra handlekraften ut av sentrum. I dette området ligger også "Spareland"- russernes handelsmekka, og tar med det bort noe av muligheten for at potensiale i grensehandel kan styrke Kirkenes bysentrum.

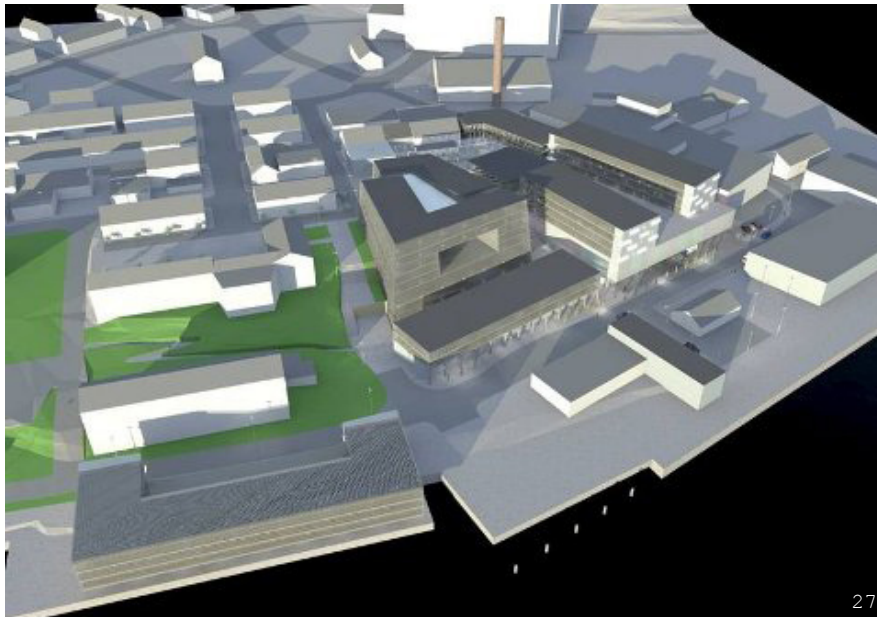
KIMEK, verftet som holder til vest for sentrumskjernen på havneområdet vil kommunen gjerne kunne flytte ut av byen og til en av de planlagt industriområdene utenfor byen. Dette kan frigi plass for blant annet næring og mer turistrettet havneaktivitet for å skape liv i sentrum. Det vil også fjerne endel visuell støy, da dette er et anlegg som tar opp stor plass i sentrumbildet. Allikevel er dette landemerket i byen, som mange andre landemerker, blitt endel av byens identitet, og gått fra å bli hatet av mange til akseptert av de fleste.

Vi ser at planene for utviklingen av Rådhusplassen 1 er omfattende og legger seg sammen med kjøpesenteret som en ganske stor kontrast til skalaen i det etablerte sentrum. Vi ser at noen nye forbindelser er laget og at noen er kuttet, som siktlinjen mellom innkjørselen til byen og sjøen. Vi lurer på om disse planene lar seg forene på en god måte med videre utvikling av sentrum, om det en gang blir aktuelt å bygge sentrum vestover. Vi ser på det å etablere et nytt torg innmellom disse nye strukturene som et grep som svekker det eksisterende torget, og ser ikke at den strukturen som foreslås henvender seg til resten av byen på en særlig god måte.

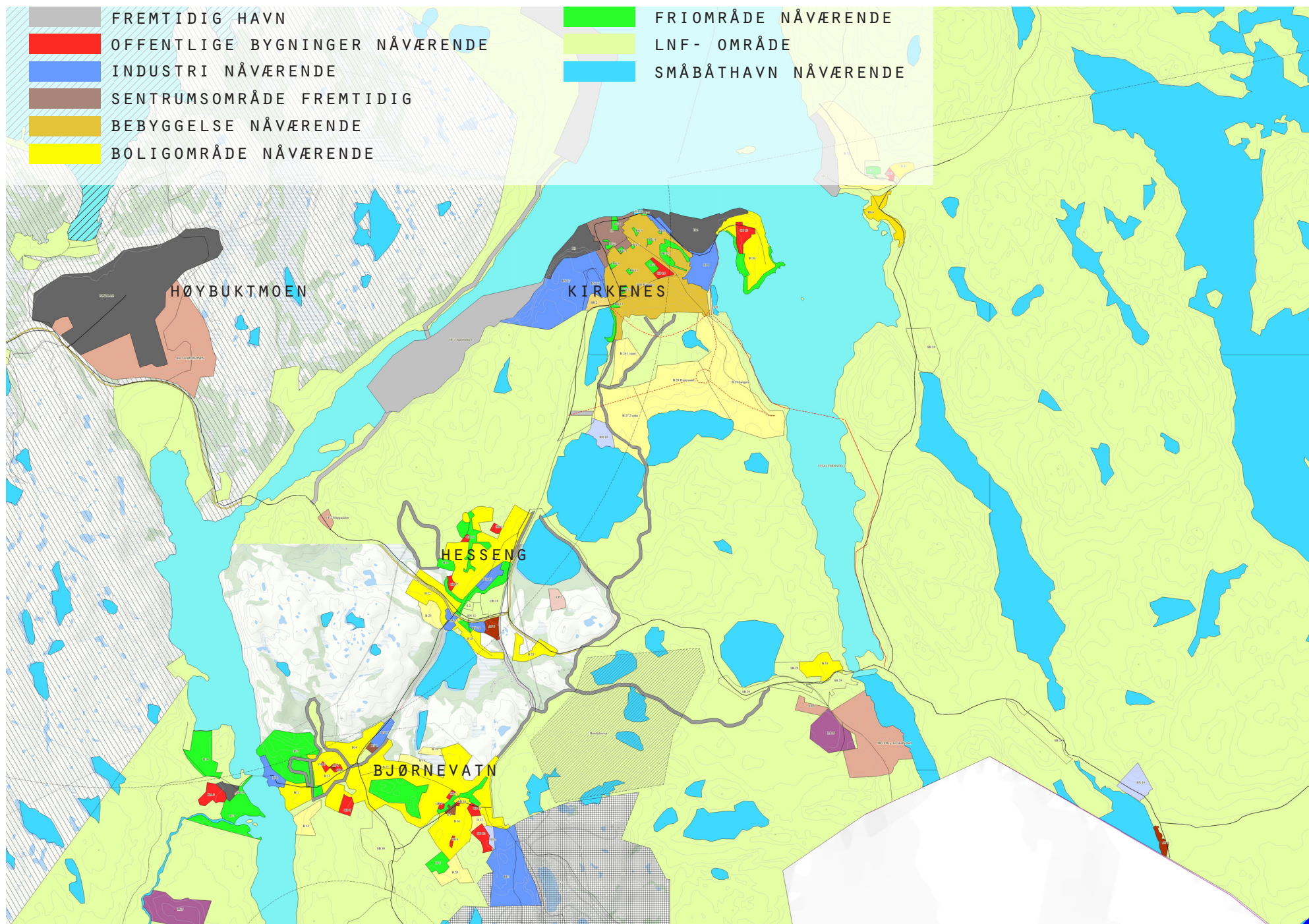
Å etablere et rent boligprogram ved sjøkanten samt legge hurtigrutas lager som nok en barriere mot sjøen ser vi på som problematisk. Vi tror en annen organisering av sjøkanten nær sentrum, som etterlater mer av arealet som offentlig vil være et bedre grep.



26



27

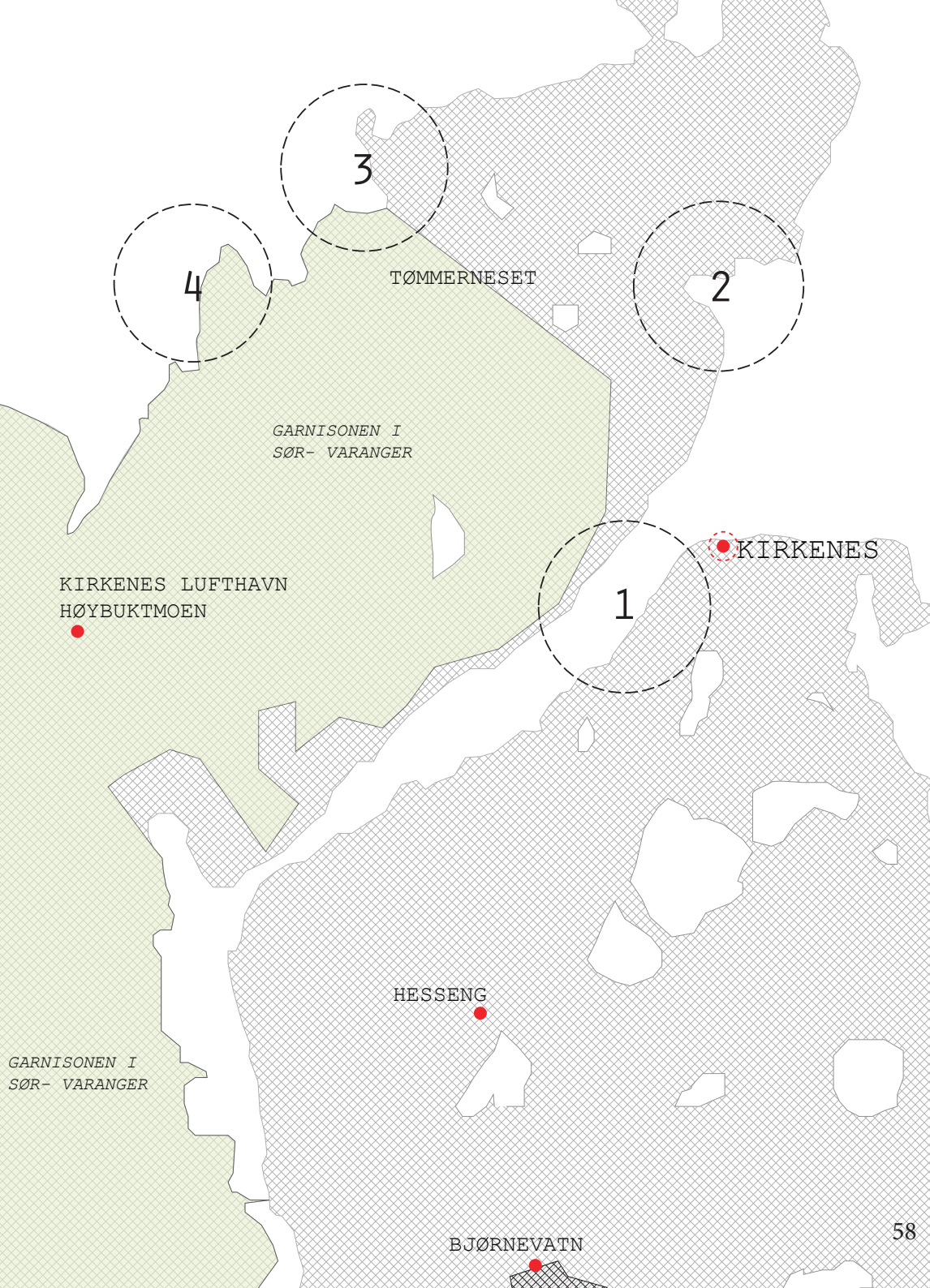


KONKLUSJONER

Det bor ca 10 000 i Sør- Varanger kommune. Det bor rundt 3400 innbyggere i byen Kirkenes, mens resten er fordelt i tettstedene rundt, med hovedvekt av befolkningen på Hesseng og Bjørnevatn. Det er ønskelig å trekke flere folk til Kirkenes, og at bosettingen i de større tettstedene utenfor byen ikke stiger over hodet på bykjernen. Det er allerede planlagt både sykehus, nytt boligfelt og handelspark akkurat i smerteterskelen for gåavstand til sentrum. Vi tror at dette er en dårlig strategi for fremtiden. Vi mener en bør fokusere på fortetting av byen og etablering av et attraktivt boligmarked for unge med ønske om en mer urban bosituasjon, og for eldre for der nærhet til byens tilbud er viktig. Dette både med tanke på hvilke boformer som tilbys i dag, og for fremtidige behov.

En bedre kollektivtilbud ser vi som en faktor som kan knytte tettstedene bedre sammen med byen. Prosjektene som planlegges utenfor Kirkenes vil føre til at mange av eventuelle nye innbyggere i kommunen vil ha arbeidsplassen sin nært bysentrum. Vi tror derfor det er viktig å etablere nye boliger så nært sentrum som mulig.

Vi tror en tydelig holdning til hvordan Kirkenes forholder seg til tettstedene rundt må på plass.



AKTUELLE PLANER, KAI OG HAVN

1 KILA:

Tschudi group planlegger nytt kaianlegg sør- vest for byen. Her skal NSR Transshipment Hub, en omlastningsterminal som skal serve den nordlig sjørute. Det foreligger planer om tunnel gjennom fjellet under Syd- Varanger Gruve og ny vei fra E6 før Hesseng ned langs fjorden mot sentrum. Her ser man muligheten for omlastning fra store isklassefartøy til småskip. Vedtatt i 2012.

2 Leirpollen:

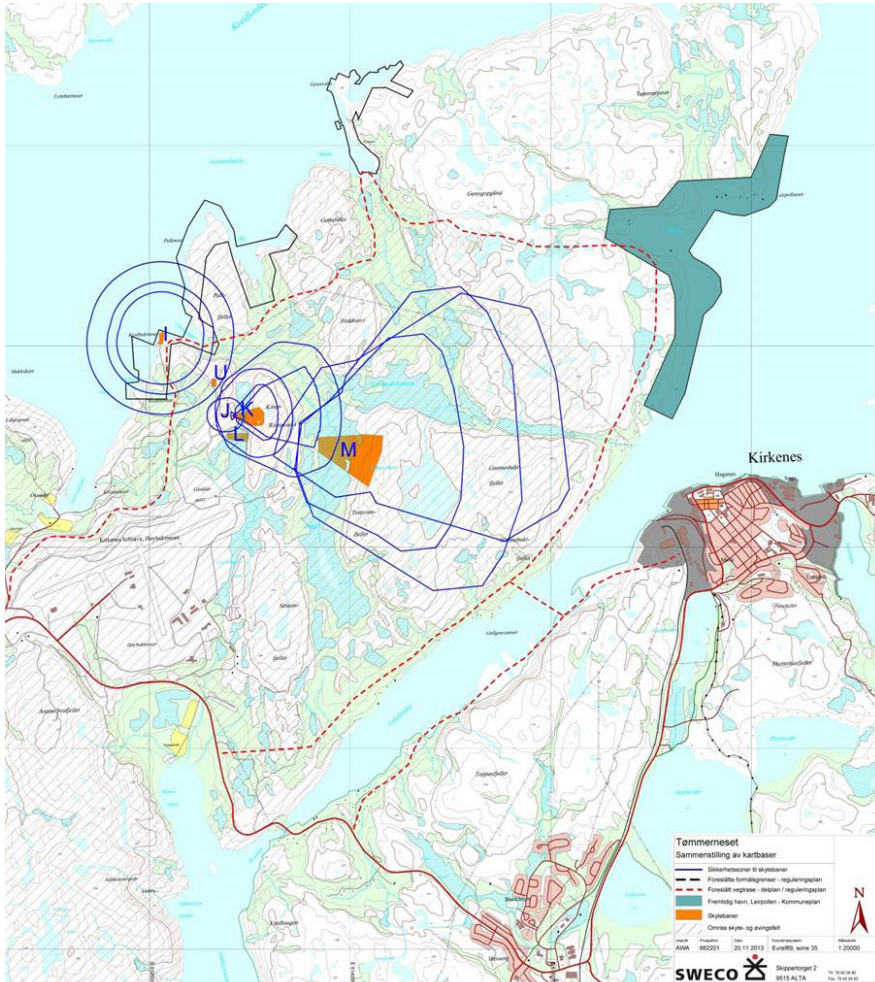
Stamnett kai. Skal fungere som offentlig kai. Her kan mindre aktører få tilgang til kai, og videre transportruter på land.

3 Gamneset:

Her skal Norterminal AS etablere seg, som er en landbasert tanklagring for olje- og oljeprodukter. Dette ses på som et viktig trekk for cross-border strategien, og at russisk drift også kan benytte seg av fasilitene på anlegget.

4 Pulkneset:

Kirkenes Maritime Industrial Park. Nytt industriareal på og ved Pulkneset, utgjør i overkant av 750 dekar, baseindustri, skipsverft, og annen sjørettet serviceindustri.



kommunedelplan Tømmernes med konsekvensutredning, Sør- Varanger kommune

KONKLUSJONER

Utbyggingen av industriområder utenfor byen ses på som positivt for bolyst og byutvikling. Industrien er i dag en stor del av bybildet, og har spilt en avgjørende rolle i byutviklingshistorien. Det som viktig at Kirkenes som by ikke blir separert fra industriutviklingen, men kan ha den i en akseptabel radius utenfor bykjernen.

Industriutviklingen på Tømmerneset kan komme til å generere mange arbeidsplasser, og dette kan igjen skape en synergifaktor som innebærer flere arbeidsplasser for støttefunksjoner, helse og velferdstilbud. Dette kan også skape flere arbeidsplasser innenfor bykjernen.

Tømmerneset er delvis festet av Forsvaret, og planene er inne til godkjenning. Forsvarets skytebaner må ikke komme i konflikt med den planlagt infrastrukturen som skal forsyne industriområdene. Veien som er planlagt dit ser vi på som et godt grep. vi synes tunnelen under gruveområdet som forbinder industriområdene med byen bør være en forutsetning for at det gis tillatelse til å bygge ut. Avstanden til Kirkenes bysentrum er også gunstig, området ligger innenfor en "akseptabel" avstand til arbeidsplassen. Vi tror at en ordning for hvordan alle potensielle arbeidstakere kommer seg til arbeid uten å kjøre egen bil til Tømmerneset kan være interessant å se på om planene realiseres.

REFERANSER

ARTIKLER OG PUBLISERTE DOKUMENTER

Kirkenes Havnevesens rutinebeskrivelse for utleie av havneplass og areal

The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China? av The Arctic Institute, Center for Circumpolar Security Studies

Kirkenes stedsanalyse og retningslinjer, utarbeidet av plasnavdelingen i Sør- Varanger kommune i 1995

NETTSIDER

http://webhotel2.gisline.no/gislinewebinnsyn_svk/

<http://www.sor-varanger.kommune.no/>

http://sharki.oslo.dnmi.no/portal/page?_pageid=73,39035,73_39049&_dad=portal&_schema=PORTAL

www.met.no

http://www.arctic-europe.com/images/Kirkenes_PolePosition.pdf

BILDER

1 [HTTP://WWW.HIMMELSTIGEN.NO/PANORAMA.HTM](http://www.himmelstigen.no/panorama.htm)

2 [HTTP://HIMMELSTIGEN.NO/BJORNEVATN1.JPG](http://himmelstigen.no/bjornevatn1.jpg)

3 [HTTP://HIMMELSTIGEN.NO/HESSENG01.JPG](http://himmelstigen.no/hesseng01.jpg)

4 [HTTP://WWW.HIMMELSTIGEN.NO/PANORAMA.HTM](http://www.himmelstigen.no/panorama.htm)

5 [HTTP://WWW.HIMMELSTIGEN.NO/PANORAMA.HTM](http://www.himmelstigen.no/panorama.htm)

6 [HTTP://HIMMELSTIGEN.NO/KIRKENES02.JPG](http://himmelstigen.no/irkenes02.jpg)

7 [HTTP://HIMMELSTIGEN.NO/ELVENES01.JPG](http://himmelstigen.no/elvenes01.jpg)

8 [HTTP://WWW.HIMMELSTIGEN.NO/PANORAMA.HTM](http://www.himmelstigen.no/panorama.htm)

9 [HTTP://CHERA.RO/MURMANSK/](http://chera.ro/murmansk/)

10 [HTTP://WWW.FINNMARKEN.NO/NYHETER/ARTICLE5759546.ECE](http://www.finnmarken.no/nyheter/article5759546.ece)

11 [HTTP://WWW.PANORAMIO.COM/PHOTO/3929805](http://www.panoramio.com/photo/3929805)

12 [HTTP://NO.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/KIRKENES](http://no.wikipedia.org/wiki/Kirkenes)

13 [HTTP://WWW.TU.NO/INDUSTRI/BILDESERIER/2010/08/31/BILDESERIE-SYDVARANGER-GRUVE](http://www.tu.no/industri/bildeserier/2010/08/31/bildeSerie-SYDVARANGER-GRUVE)

14 [HTTP://WWW.YUFAMILY.ORG/SRC/CLEMENSBOMSDORF_KIRKENESPROSPEROUSNORWEGIANSMALLTOWN.PHP?XREF=YUFAMILY_TRAVEL_201404111344IJSW](http://www.yufamily.org/src/CLEMENSBOMSDORF_KIRKENESPROSPEROUSNORWEGIANSMALLTOWN.PHP?XREF=YUFAMILY_TRAVEL_201404111344IJSW)

15 [HTTP://WWW.HIMMELSTIGEN.NO/BYVANDRING.HTM](http://www.himmelstigen.no/byvandring.htm)

16 [HTTP://WWW.PASVIKTURIST.NO/NORSK/GRUPPETURER/GRUPPETURER-ARET-RUNDT/](http://www.pasvikturist.no/norsk/gruppeturer/gruppeturer-aret-rundt/)

17 [HTTP://WWW.HVITSERK.NO/TURER/SKREDDERSYDDE-TURER/](http://www.hvitserk.no/turer/skreddersydde-turer/)

18 [HTTP://WWW.PANORAMIO.COM/PHOTO/5373141](http://www.panoramio.com/photo/5373141)

19 [HTTP://VIMEO.COM/72851993](http://vimeo.com/72851993)

20 [HTTP://WWW.HAVNA.COM/WIP4/CARITA-HAVN-KIRKENES/D.EPL?ID=186409](http://www.havna.com/wip4/carita-havn-kirkenes/d.epl?id=186409)

21 [HTTP://WWW.FINNMARKEN.NO/NYHETER/SORSIA/ARTICLE6687998.ECE](http://www.finnmarken.no/nyheter/sorsia/article6687998.ece)

22 [HTTP://WIKIMAPIA.ORG/7790043/NO/KIRKENES-SYKEHUS](http://wikimapia.org/7790043/no/Kirkenes-Sykehus)

23 [HTTP://WWW.SVBHT.NO/START/INDEX.PHP/KURS](http://www.svbht.no/start/index.php/kurs)

24 [HTTP://TWICSY.COM/I/HXCWCB](http://twicsy.com/i/hxCwCB)

25 [HTTP://WWW.ARKITEKTUR.NO/KIRKENES-SKOLER?NID=243123&ECOPROENST=872A1DED-C765-4F18-8E4E-EC36D082DE09&PROTY=C-600FAAB-4035-41D6-920C-F549D3DAC16A](http://www.arkitektur.no/irkenes-skoler?nid=243123&ecoproenst=872a1ded-c765-4f18-8e4e-ec36d082de09&proty=c-600faab-4035-41d6-920c-f549d3dac16a)

26 [HTTP://WWW.SOR-VARANGER.KOMMUNE.NO/INVITASJON-TIL-AA-DEL-TA-PAA-FOLKEMOETE-OM-DETALJPLAN-FOR-RAADHUPLASSEN-1-KIRKENES-SENTRUM-SOER-VARANGER-KOMMUNE.5332514.HTML](http://www.sor-varanger.kommune.no/invitasjon-til-aa-del-ta-paa-folkemoete-om-detaljplan-for-raadhuplassen-1-kirkenes-sentrum-soer-varanger-kommune.5332514.html)

27 [HTTP://WWW.FINNMARKEN.NO/NYHETER/ARTICLE5834342.ECE](http://www.finnmarken.no/nyheter/article5834342.ece)

