



STRATEGI OG VISJON

BAKGRUNN

På bakgrunn av stedsanalysen, feltundersøkelsene, scenarioarbeidet og programanalysen har vi dannet oss et grunnlag for å skape en visjon for Kirkenes; en rettesnor for fremtidig byutvikling. Visjonen er en beskrivelse av hva byen Kirkenes kan *være*.

I dette heftet beskrives visjonen og strategien for hvordan byen kan utvikles videre. Vi klargjør også hvilke konklusjoner vi har bygd visjonen og strategien på fra analysearbeidet og hvilke intensjoner som ligger til grunn for vårt arbeid med byform.

I N N H O L D

6	visjon
10	intensjoner
18	fokusområder i arbeid med byutvikling
22	strategi
27	konklusjoner vi har basert arbeidet på

V I S J O N



“STORE LILLE KIRKENES”

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.

INTENSJONER

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

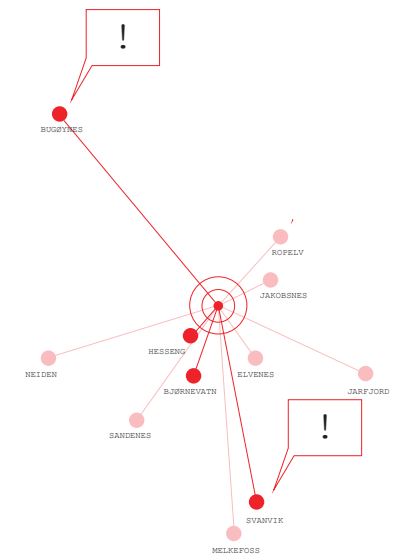
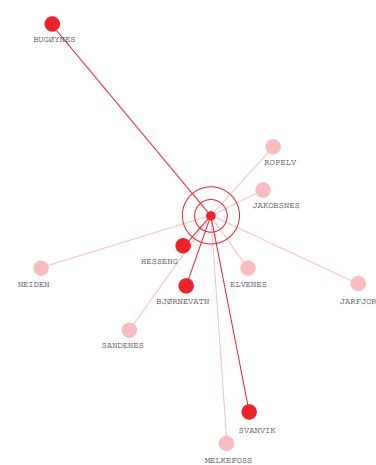
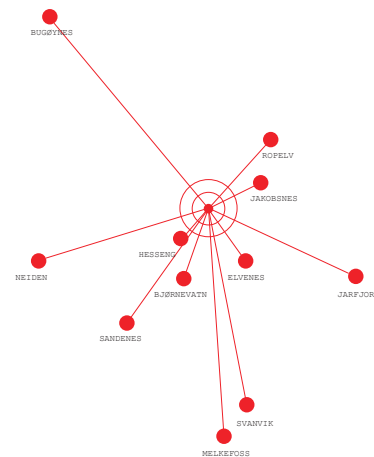
I kommunens planstrategi 2012-2015 står det beskrevet at Sør- Varanger skal ha befolkningsvekst i alle deler av kommunen, samtidig som at Kirkenes skal utvikles til et sterkt sentrum. De vil sikre at kommunen samlet har en styrke og et mangfold som gjør dem attraktive for næringsliv og tilflyttere.

Fra tall fra planstrategien ser vi en sentralisering mot Hesseng, Bjørnevåtn og Kirkenes, "kirkeneshalvøya" fra tettstedene rundt. I 2012 bodde 80% av kommunens innbyggere på kirkeneshalvøya, mot 75% i 2005. Tallene indikerer at dette vil øke i årene som kommer. Flere av tettstedene som er tuftet på jordbruk, havbruk og reinsdyrsnæring opplever nedgang i folketall. To tettsteder der en har etablert nytt næringsgrunnlag, Svanvik og Bugøynes, er i svak vekst.

Fra planstrategien har vi at 30% av de som bor i kommunen på nåværende tidspunkt går av med pensjon innen 2040. Dette gjør det ytterligere problematisk å planlegge for at mennesker skal bo på steder som ikke er sterke, levedyktige samfunn. Vil ønske å undersøke hvilke grep som kan bidra til at tettstedene kan knyttes til og bidra til utvikling i kommunen. Vi vil undersøke hvordan en kan styrke veksten i noen tettsteder, og hvordan dette kan styrke Kirkenes som sentrum.

SPØRSMÅL:

- HVORDAN KAN DISSE STEDENE UTVIKLES? OG HVILKE?
- HVORDAN SKAPE SYNERGIEFFEKT MELLOM STEDENE OG KIRKENES?



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

Kirkenes har vært et konjunkturfølsomt samfunn, som har vært og fremdeles er sårbart for svingninger. Etter at gruveselskapet la ned mellom -96 og 2009, ble et bredere næringsgrunnlag bygd opp, basert på omstillingsmidler og økt handel med russere som følge av grenseåpningen. I dag er kommunen selv den største arbeidsgiveren. Andre viktige næringer er turisme og havbruk, skipsindustri og gruveindustrien som har tatt seg opp igjen. Fordelingen av ansatte i privat og offentlig sektor i Kirkenes er 45% i offentlig og 55% i privat sektor.

I praksis finnes det i dag flere arbeidsplasser enn det finnes personer i yrkesaktiv alder i kommunen. Det er et skrikende behov for kompetent arbeidskraft, og inkludert innpendlere til sykehuset og Syd- Varanger gruve er det minus arbeidsledighet i kommunen. Samtidig sliter kommunen med å tiltrekke seg nye borgere og andelen unge som fullfører videregående skole er på rundt 30%.

Campus Kirkenes, Kirkenes kunnskapspark er en gren av det Arktiske universitet, en fusjon av UiTromsø og Finnmark høyskole. I dag tilbys kun nettstudier og deltidsstudier ved avdelingen i Kirkenes. I planstrategien kunngjør kommunen at de aktivt vil jobbe for å etablere et permanent høyskolesenter i kommunen. Målet er at høyskolesenteret skal være en naturlig samarbeidspartner for det lokale næringslivet og vil være løsningsorientert innenfor felt som miljøutfordringer og næringsutvikling. Senteret skal ha et fokus slik at både sentrumsnære steder og distriktene kan høste av det.

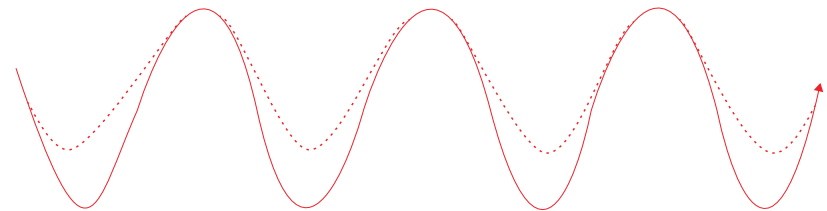
Et bredere næringsgrunnlag og et større miljø for utdanning i Kirkenes vil gjøre byen mer robust for fremtidige konjunktursvingninger. Samtidig kommer regionen og Kirkenes til å ha enda større behov for kompetent arbeidskraft og særlig folk med høyere utdanning om veksten i næringslivet skal fortsette.

Vi vil undersøke hvordan mangfoldigheten som finnes i næringslivet kan styrkes ytterligere gjennom byutvikling. Vi vil undersøke hvor og hvordan et høyskolesenter og næringsliv kan få plass i byen.

SPØRSMÅL:

- HVORDAN KAN ET MØTESTED FOR FORSKNING, UTDANNING OG NÆRINGSLIV PÅVIRKE UTVIKLING I KIRKENES?

- HVORDAN KAN EN UTVIKLE ET BREDERE NÆRINGSGRUNNLAG BASERT PÅ LOKALE RESSURSER?



JOBBE MED MIDLERTIDIGHETEN I SAMFUNNET SOM ET 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 følger 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. Forslag til dette ble presentert som "verdens høyeste trehus" av reidulf Ramstad arkitekter i 2012, men ble stemt ned av kommunestyret. Eksisterende tilbud av næringslokaler må i følge Kirkenes næringshage likevel utvides for å dekke økende etterspørsel.

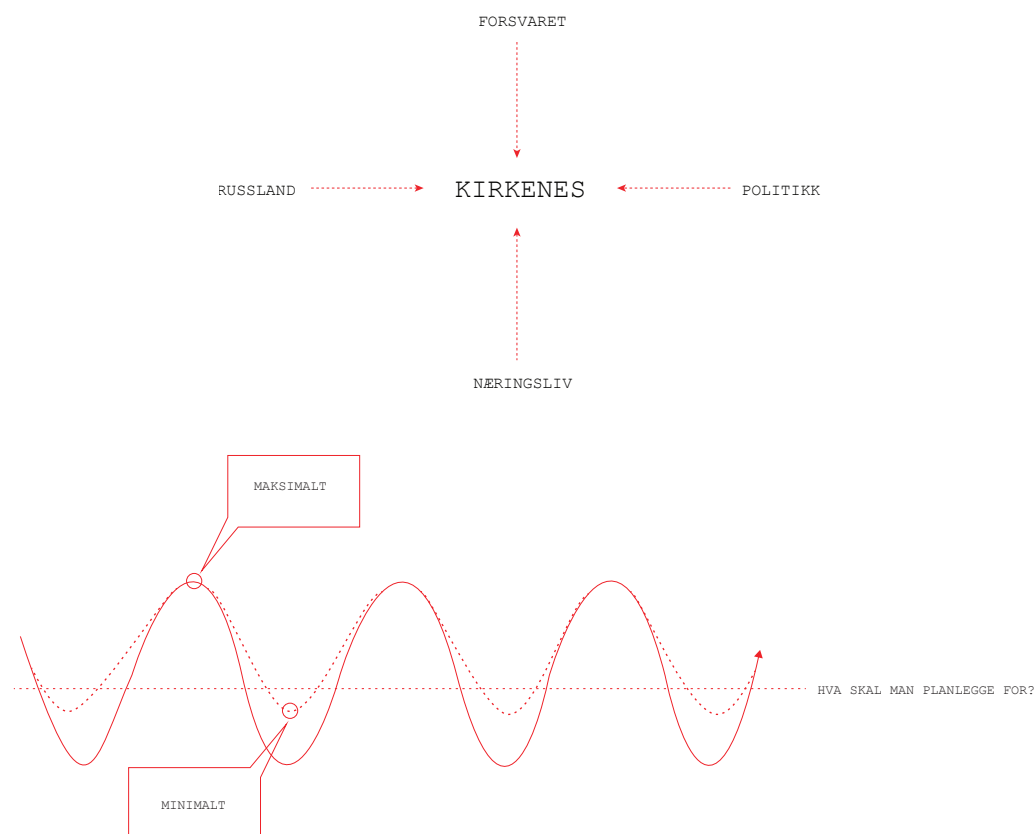
Boligtilbudet til fastboende i Kirkenes består av eneboliger og en liten andel rekkehus og leiligheter. Boligprisene er på 16000/m² for en enebolig og 24000/m² for leiligheter.

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. Vi ønsker å utvikle typologier som kan romme ulike typer for midlertidighet i Kirkenes. Vi tror dette vil gjøre Kirkenes mer fleksibel for ulike samfunnsmessige behov og dermed mer robust for endringer. Vi ønsker å definere hvilke former for midlertidighet som er tilstede i Kirkenes, og undersøke hvordan vi kan bruke dette som et redskap for å utvikle typologier som kan romme denne tendensen i samfunnet.

SPØRSMÅL:

- HVORDAN KAN MIDLERTIDIGHETEN I KIRKENES UTNYTTES FOR Å STYRKE BYENS ROBUSTHET?



SE PÅ HVORDAN KIRKENES KAN KNYTTES PÅ VERDEN

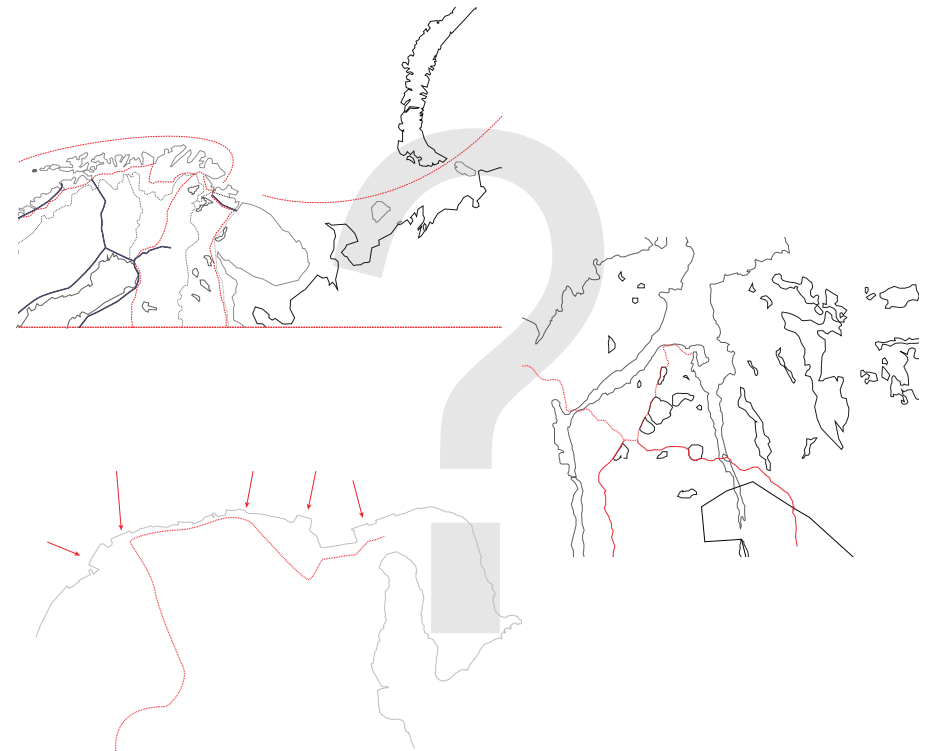
Barentshavsregionen kan i årene som kommer stå foran en stor industrioppblomstring. Utredelser for hvordan infrastruktur kan organiseres i forbindelse med utviklingen har blitt undersøkt blant annet i "Joint Barents transport plan" fra 2013. Den tar stilling til store overordnede infrastrukturelle perspektiv, hvordan veinett og jernbane kan forbinde regionen med verden i hovedsak for å fremme næringslivet og transport av varer. I regionen kan også transport til havs bli av større betydning når polisen gradvis smelter. Både transport øst-vest og til ressursutvinning i polhavene vil kunne bidra til et økende behov for havner og infrastruktur tilknyttet disse.

På grunn av oljeutbygging og den nordlige sjørute kan Kirkenes i årene fremover stå foran en større industriutbygging. Planene som foreligger viser at hovedvekten av industrien vil bli lagt utenfor byen på Tømmerneset, og det er lagt frem konkrete forslag til hvordan disse områdene kan kobles til Kirkenes.

I dag ser en konturene av problemer i sentrum og i tettstedet Hesseng i forbindelse med trafikkbelastning. I kommunens planstrategi understrekes et behov for å se på nye innfartsløsninger til Kirkenes, og hvordan motorferdsel og scooterløypenettet kan tilpasses nye løsninger. Vi ønsker å se på hvordan den interne infrastrukturen forholder seg til planene som foreligger i regionen og områdene rundt Kirkenes. Om byen skal vokse kommer det eksisterende veinettet til å få mye større belastning, og vi ønsker å se helhetlig på infrastruktur sammen med videre utvikling av byen. Vi har lyst til å undersøke hva som transporteres av varer og mennesker på ulike nivåer, og undersøke om noen av disse forbindelsene kan forandres og forbedres gjennom nye alternativer til traséer eller transportmidler. Vi tror også at infrastrukturesituasjonen i Kirkenes sentrum i dag tilsier at en har et behov for et tydeligere hierarki og større tilrettelegging for alternativer til bilbruk.

SPØRSMÅL:

- HVORDAN KAN DET INTERNE NETTVERKET I KIRKENES KOBLES PÅ ET STØRRE EKSTENT NETTVERK?



UNDERSØKE OG FORSTERKE STEDETS KVALITETER

Gjenreisningsboligene, byens 60-talls sentrum, industribyggene og hvordan byen er satt sammen forteller historien om byen, og en historie om Norge. Vi har blitt klar over at vi skal undersøke muligheter for byutvikling i en velsig spesiell kontekst, der mye av den eksisterende bygningsmassen ønskes vernet. Vi har lyst til med våre innspill til byutvikling å ta stilling til den eksisterende bygningsstrukturen i Kirkenes og forsøke å finne måter å forholde oss til denne på.

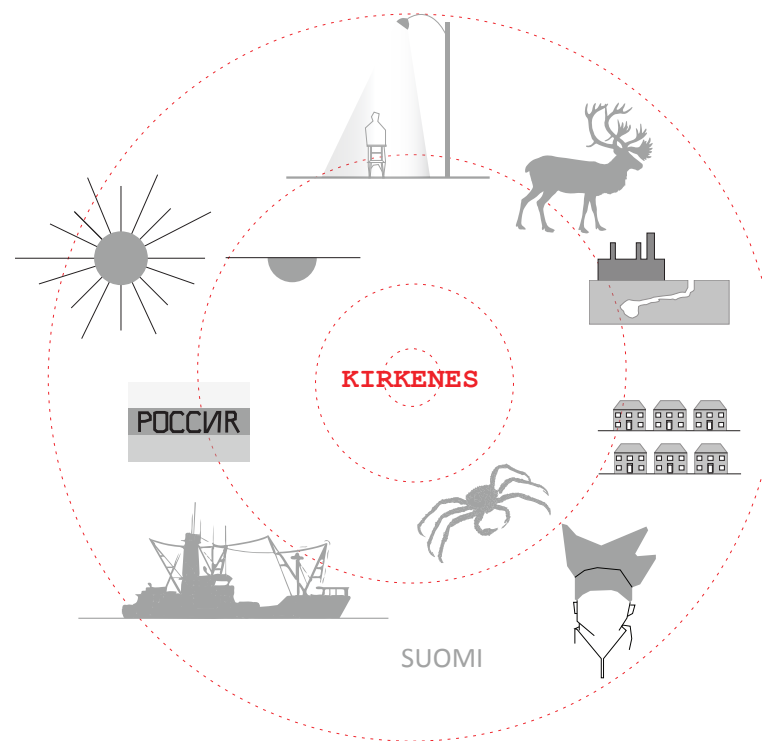
Vi ønsker å forstå hvilke naturgitte og menneskapte kvaliteter som finnes i Sør-Varanger kommune og i Kirkenes av opplevelser, ressurser og steder. Dette vil vi prøve å sette i sammenheng med tanker om videre utvikling av byen. Vi vil undersøke hvordan slike kvaliteter kan forsterkes gjennom ulike grep og kan bidra til å styrke byens identitet og attraktivitet.

Sør-Varanger har et spesielt klima. På sommeren kan det være 30 varmegrader, og vinteren kan være tilsvarende kald. På det jevne ligger det tørr snø i mange måneder om vinteren. På grunn av landskapsform er kommunen godt beskyttet mot vær og vind, og har et tilnærmet innlandsklima. Mørketid og midnattsol gir en spesiell opplevelse til besøkende, og er en del av livet til de fastboende i Kirkenes. Vi ønsker å undersøke hvordan disse stedsspesifikke kvalitetene påvirker hvordan det er å leve i Kirkenes, og om det skaper muligheter eller premisser for byutvikling.

Kommunen har historisk sett vært befolket av russere, finner, samer og nordmenn. Fremdeles finnes en stor kulturrikdom og sammensatt demografi i området. I Kirkenes er spesielt russerne representert gjennom besøkende og fastboende, og det finnes etter hvert mange tospråklige barn i kommunen. I Sør-Varanger kommune totalt finnes til sammen 67 nasjonaliteter, av 10 000 innbyggere. Vi ønsker å undersøke hvordan denne mangfoldet oppleves av de fastboende i kommunen. Vi ønsker å forstå om dette kan gi videre premisser eller muligheter for byutvikling.

SPØRSMÅL:

- HVORDAN KULTURMANGFOLD OG IDENTITET KAN FÅ NYE FYSISKE FORMSVAR I KIRKENES?



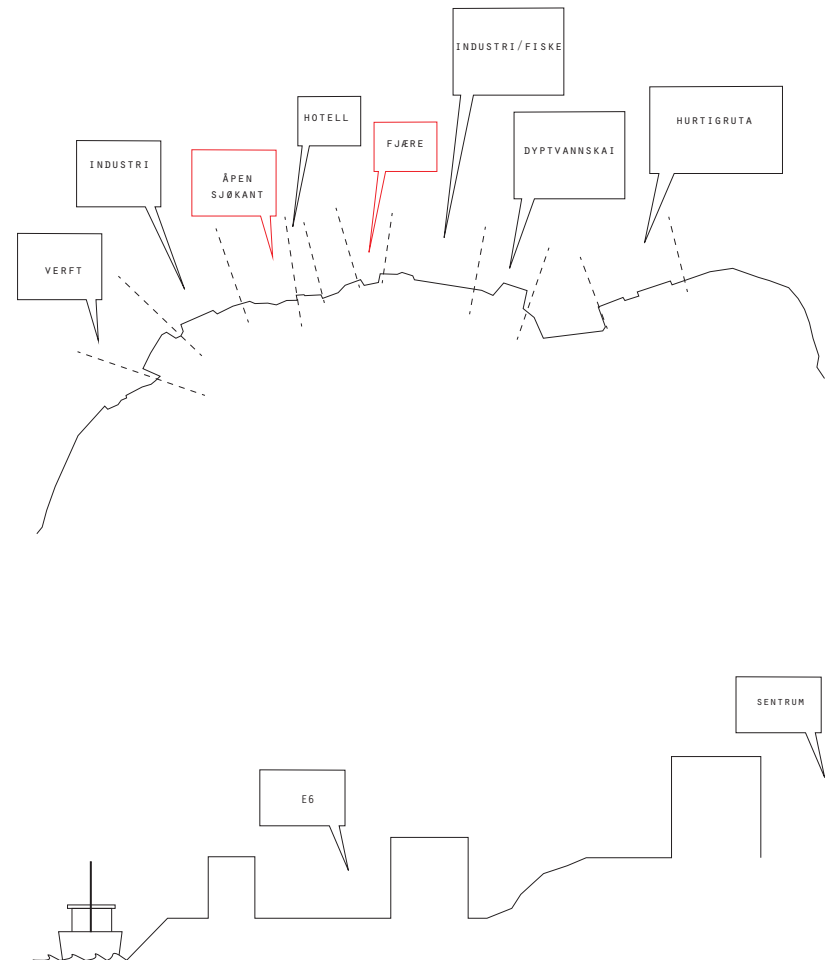
REDEFINERE SJØKANTENS ROLLE I BYEN.

Historisk sett ble Kirkenes grunnlagt på grunn av jernmalforekomster nært et område egnet for havn. Havna til Syd- Varanger guveselskap er fremdeles den viktigste havna i byen, og resten av den lange sjøkanten rundt byen brukes i stor grad til industrielle formål. Noen steder er sjøkanten bygd igjen med småindustri som ikke trenger sjøtilgang. Få steder er sjøkanten et sted hvor folk oppholder seg uten å være på arbeid. Gjennom stedsanalysen undersøkte vi hva de industrielle formålene sjøkanten brukes til er i dag og hva som planlegges fremover. Derfor vet vi at mye av industrien som i dag legger beslag på sjøkanten ønskes og planlegges flyttet ut av byen. Kommunens planavdeling ønsker å flytte hurtigrutekaia tilbake til sentrum og vil i større grad bruke sjøkanten som rekreasjonsområde.

Vi ønsker å se helhetlig på sjøkanten og de programmene som ligger langs den i byen i dag. Vi tror det ligger et stort potensiale i å forsterke byens tilknytning til sjøkanten, og at den kan bli et viktig sted ikke bare for industri og næring men for menneskene som bor i Kirkenes. Vi vil forsøke å ta stilling til hvordan sjøkanten kan anvendes til ulike formål og hvilke formål som bør få plass ved den.

SPØRSMÅL:

- HVILKEN ROLLE SKAL SJØKANTEN HA I KIRKENES I FREMTIDEN?



FOKUSOMRÅDER I ARBEID MED BYUTVIKLING

1. 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"

2. 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 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.

Disse undersøkelsene er presentert i et eget hefte, "sjøkant og infrastruktur"

3. 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 plattform 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 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 sentrum 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- "sentrumsutvikling"

STRATEGI

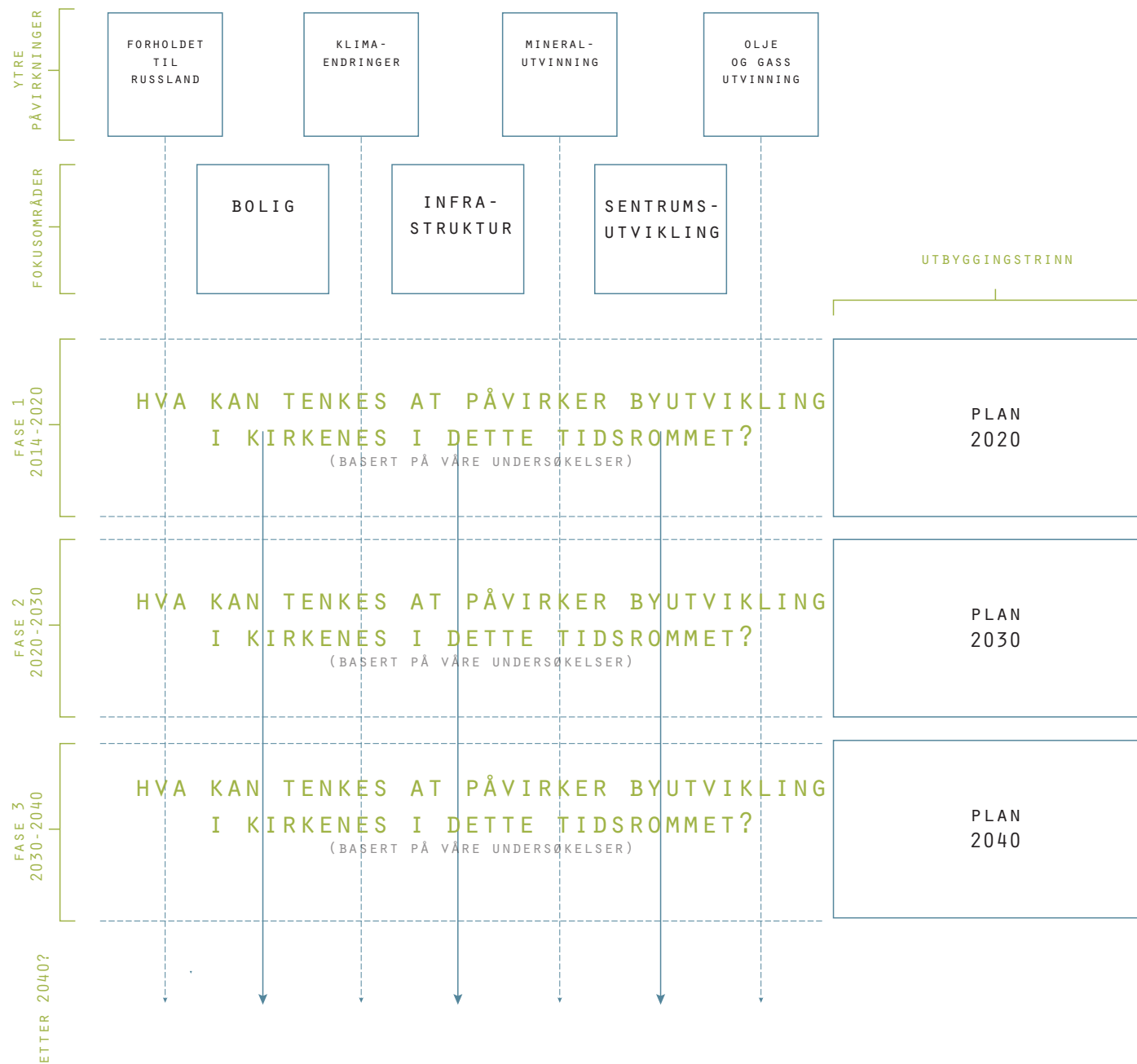
STRATEGI

Strategien vi har foreslått for byutvikling i Kirkenes baserer seg på studier av globale, regionale og lokale påvirkningskrefter. Vi definerte tidlig de påvirkningskreftene som vi tror kan ha størst betydning for byutvikling i Kirkenes. Vi har definert disse påvirkningskreftene som de so er mest interessante å se på i en strategi.

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 premissene som dagens bilde av situasjonen gir oss forteller oss at mye av det usikre som kan påvirke byutvikling i Kirkenes kan skje innenfor tidsrommet 2014–2040.



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 gjestearbeiderne 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 konjunkturer 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 arkiske 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, KILA. Dette har gitt enda et løft til næringslivet, og transportkorridoren fra Finland 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.

KONKLUSJONER FRA FELTANALYSENE

DEMOGRAFI

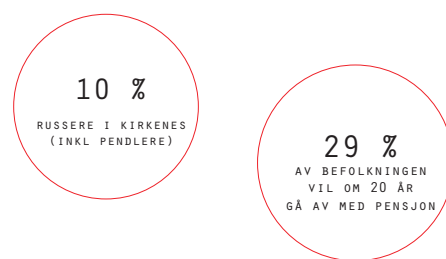
Vi synes vi har fått tak i mange interessante tall som bekrefter at det er behov for mye nytenkning og utvikling, spesielt når det gjelder å lage gode boforhold. Da arbeidsmarkedet i Norge ikke er særlig presset, vil en få problemer med å rekruttere til usentrale steder. Vi ser det som en veldig viktig utfordring i å tilrettelegge for den økningen i befolkning som kommer. Antallet russere som bor i Kirkenes 10% og økende, og vi tror at en kan legge opp til å utnytte denne tospråklige demografiske gruppen i årene som kommer, der handel og kontakt med Russland kommer til å bli mer og mer aktuelt.



Kirkenes henter mye arbeidskraft utenifra.



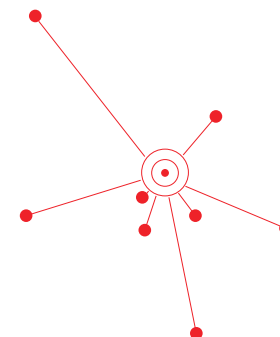
Åpning av ny grensestasjon på Storskog har ført til høyere kapasitet over grensen og dermed økning i antall grenseoverganger. Tallet er stadig stigende.



To tydelige og interessante tendenser i befolkningen



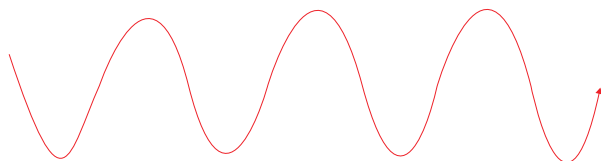
Hurtig utskiftning av befolkningen, mange på gjennomreise og arbeidspendlere



Sentralisering mot Kirkenes, Hesseng og Bjørnevatn

INDUSTRI OG NÆRING

Vi ser i våre undersøkelser av industri og næring at Kirkenes har flere bein å stå på enn bare industri. Mye takket være nedleggelsen av gruva i 1997, om en kan tillate seg å si det. På grunn av omstillingsmidler og åpning av grensa til Russland klarte Kirkenes å omstille seg fra å være et ensidig industrisamfunn til å bli ett mer mangfoldig og levedyktig samfunn. Vi synes dette er utrolig interessant. Store deler av menneskene som bor her venter på og ønsker velkommen industriutviklingen nå igjen planlegges. Vi tror det kan bli veldig interessant å se på de andre næringene som har vokst frem, og hvordan disse kan videreutvikles, kanskje bli hjulpet frem av ringvirkninger av industriutviklingen.



Når samfunnet er basert på hjørnesteinsbedrifter blir det mer sårbart for konjukturer, og nedgangen blir mer dramatisk enn i samfunn hvor det er et mer diversert næringsgrunnlag.

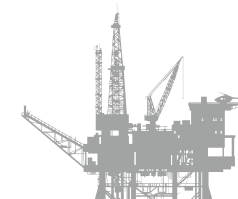


Hvordan utvikle et bredere næringsgrunnlag?

FIX!



BUGØYNES



BARENTSHAVET



HAVN

ROP ELV

KIRKENES



HESSENG



BJØRNEVÅTN

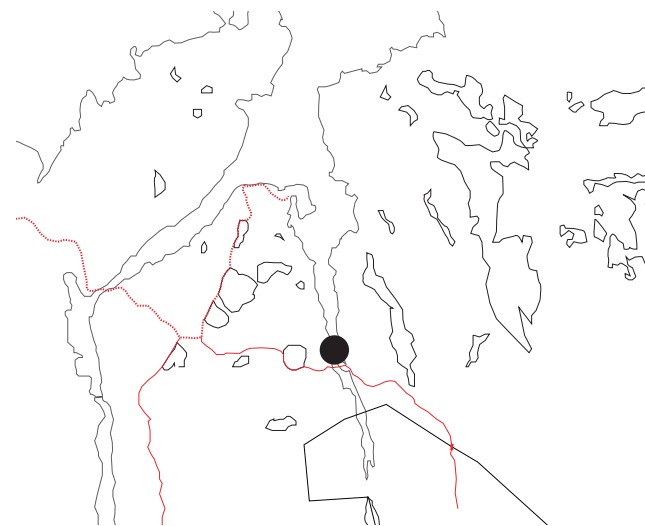


PASVIK

Viktigste næringsveier i kommunen

KOMMUNIKASJON

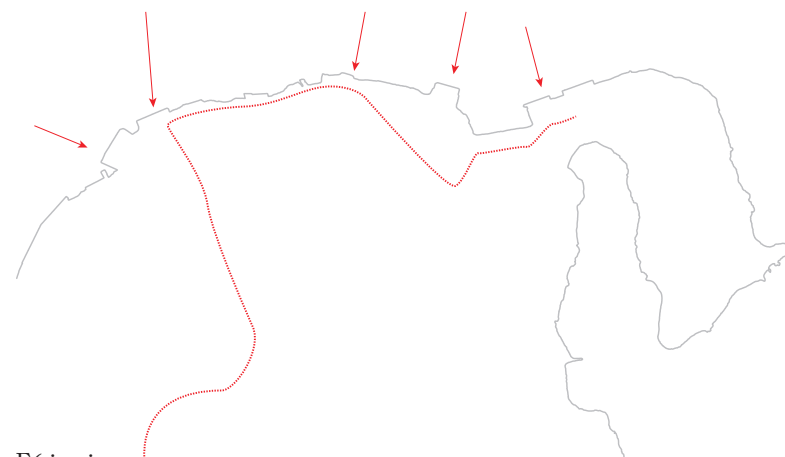
Vi tror at en forutsetning for videre vekst i kommunen er å forbedre infrastrukturen. Det vil vertfall føre til at Kirkenes blir tilgjengelig for langt flere mennesker og via flere typer transportmiddel. Tanken om en jernbane som også kan ta passasjertransport er spennende, og vi synes også at det er behov for å se mer nøye på kommunikasjon på alle nivå vi har undersøkt. Dette vil vi ta med oss i strategien vi utvikler for prosjektet.



Lokal transport



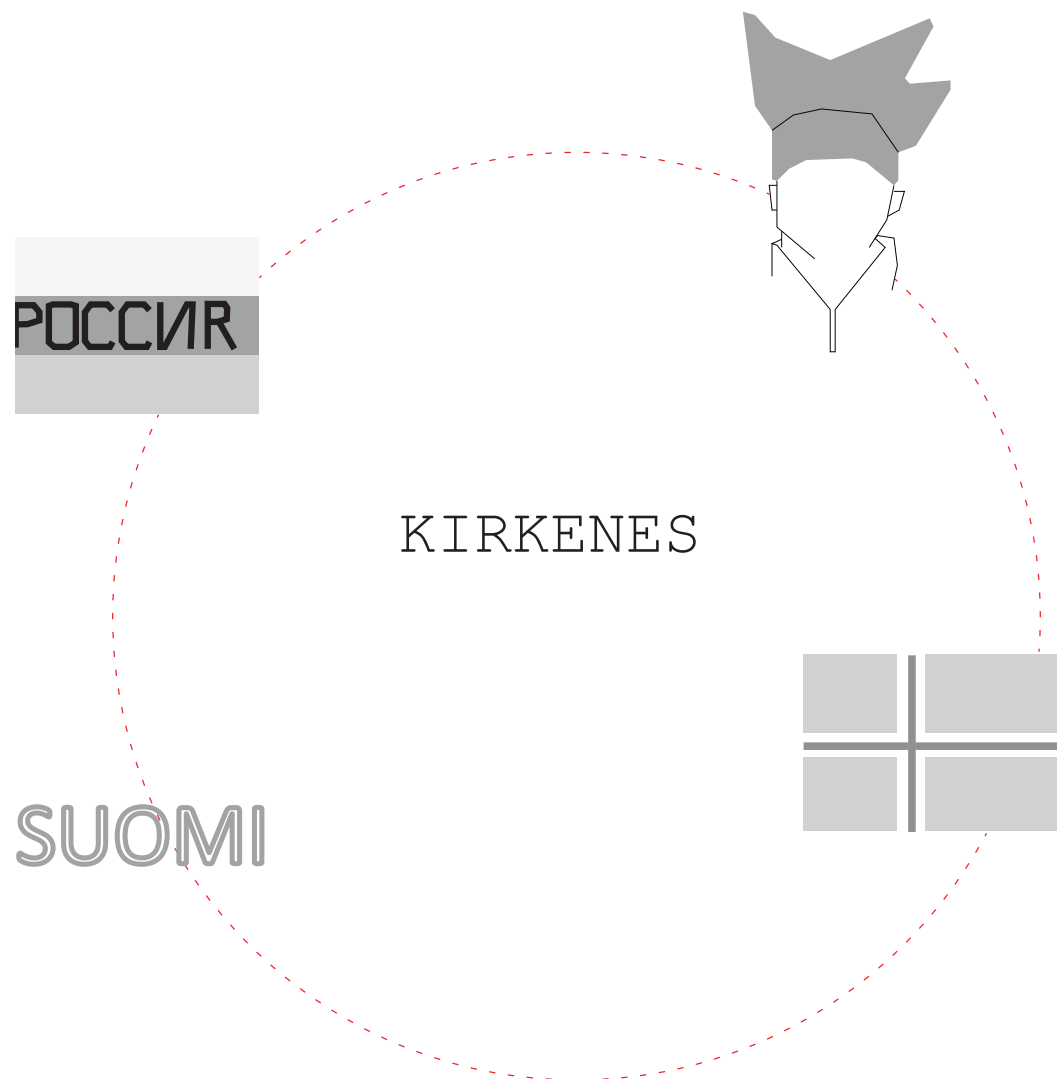
Transportlinjer tilknyttet Kirkenes i Barentsregionen



E6 inn i sentrum

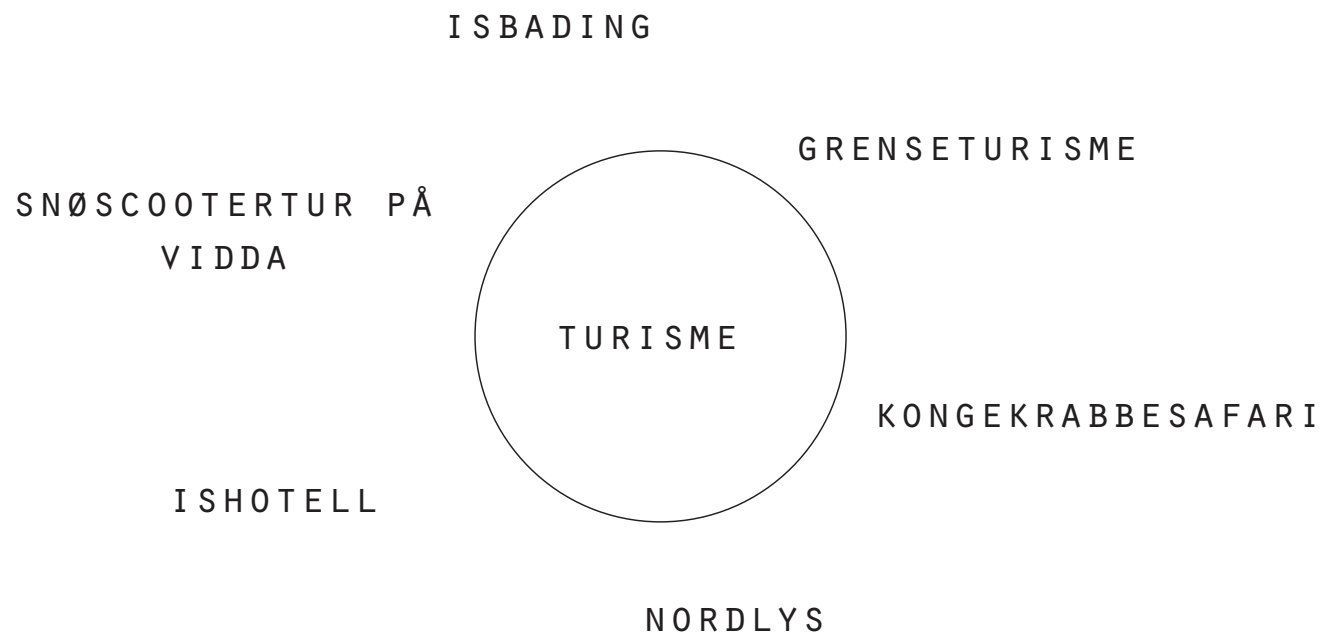
KULTUR OG VELFERD

Vi ser at Kirkenes allerede har på plass et bredt tilbud av fritidsaktiviteter og foreninger, og at sykehus og skoledekning til ungdomsskolenivå er god. Utfordringer rundt hvilke fag som tilbys ved videregående, tilgang på høyere utdanning og at ungdommen flytter ut er ikke unik for Kirkenes. En må i verste fall flytte for å gå på videregående, og uansett for å gå på høyskole/universitet. Dette er vanlig også ellers i landet. Vi tror likevel det kan være lurt å tenke nytt rundt lokal kompetanseutvikling, spesielt om Kirkenes får den posisjonen en håper i forhold til olje, gass og logistikk i Barentshavet. Kirkenes ligger nært de berørte områdene, og mye forskning og innovasjon må på plass før utviklingen kan ta av. Vi tror at Kirkenes har mye å vinne på å være foran denne utviklingen.



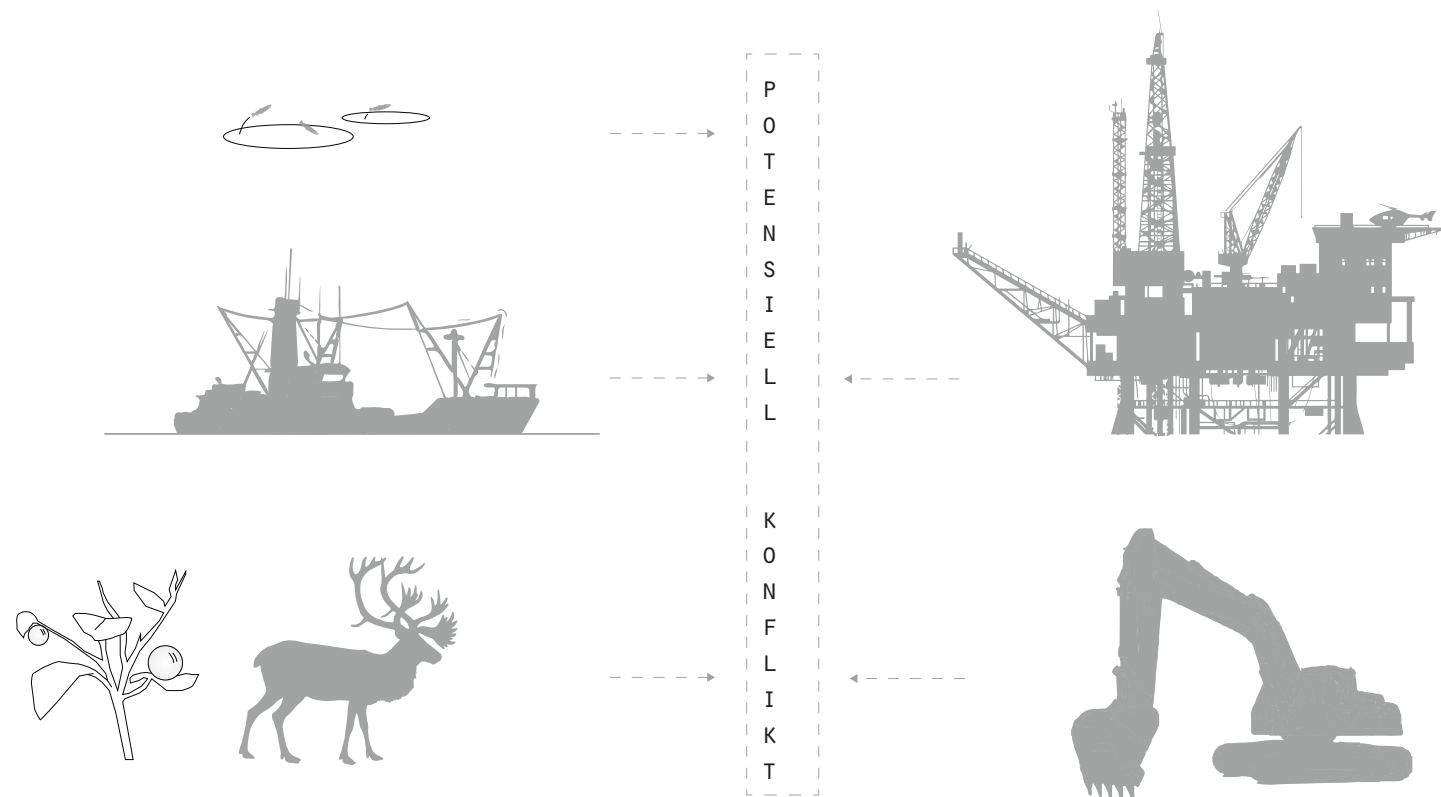
TURISME

Et av de nye bena Kirkenes har fått å stå på er turisme, godt hjulpet av hurtigruta. Vi ser på denne næringen som veldig interessant i forhold til videre utvikling, spesielt i forbindelse med økt tilgjengelighet via oppgradert infrastruktur. Samtidig er vi klar over at denne næringen er veldig ømfintlig for konjunktursvingninger, og vi anser det som lite lurt å basere for mye vekst på et slikt grunnlag. Men som hoved- og binæring for flere i Sør-Varanger ser vi absolutt et potensiale for økning i turismer.



KLIMA OG MILJØ

Av klima og miljø-situasjonen forstår vi at framtiden kan by på mange konflikter mellom ønsket industriutvikling og miljøhensyn. Det må på plass omfattende undersøkelser av inngrepenes konsekvenser, og mange organisasjoner passer på at denne utviklingen går for seg på en måte og i et tempo som ikke skader økosystemene i havet og på land. Vi ønsker å forutsette som en del av vårt prosjekt at slike hensyn blir ivaretatt. Mulige miljøkatastrofer kan ha store konsekvenser for Kirkenes, men det er like vanskelig å prøve å si noe sikkert om som å forutse hvordan kinesisk økonomi vil utvikle seg fremover. Samtidig har vi funnet ut at mye må skje i forbindelse med og basert på forskning, og på grunn av dette tror vi også det er viktig å bygge opp et slikt miljø i byen, som kan ivareta miljøhensyn.



KONKLUSJONER FRA BYANALYSEN

OMRÅDER

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.



Gjenreisningsbygg med matt farge, markerte med stiplet er industriformål.

INFRASTRUKTUR

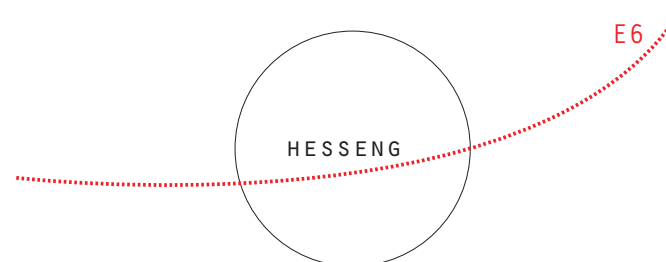
Kirkenes forbindelse til resten av Norge via E6, og traséen går gjennom Solheimslia til hurtigrutekaia, via Hesseng. Dette ser vi på som problematisk. Om Kirkenes vokser vil det medføre større trafikkbelastning og større traséproblemer. Vi tror dette er noe som må sees på i sammenheng med byutviklingsbehov.

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 nært 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.

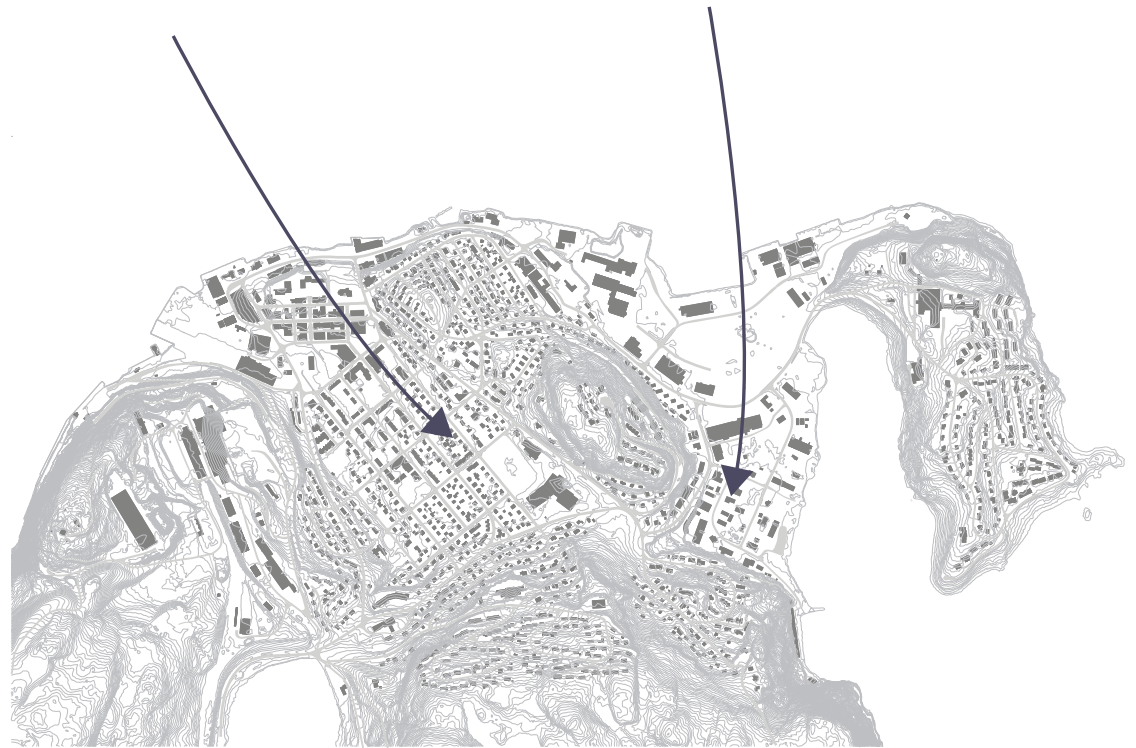
Vi tenker at det i forhold til videre utvikling, er viktig å få på plass et tydeligere hierarki av veiforbindelser i og til sentrum.



Problematiske gjennomkjøringer

MAKRO OG MIKROKLIMA

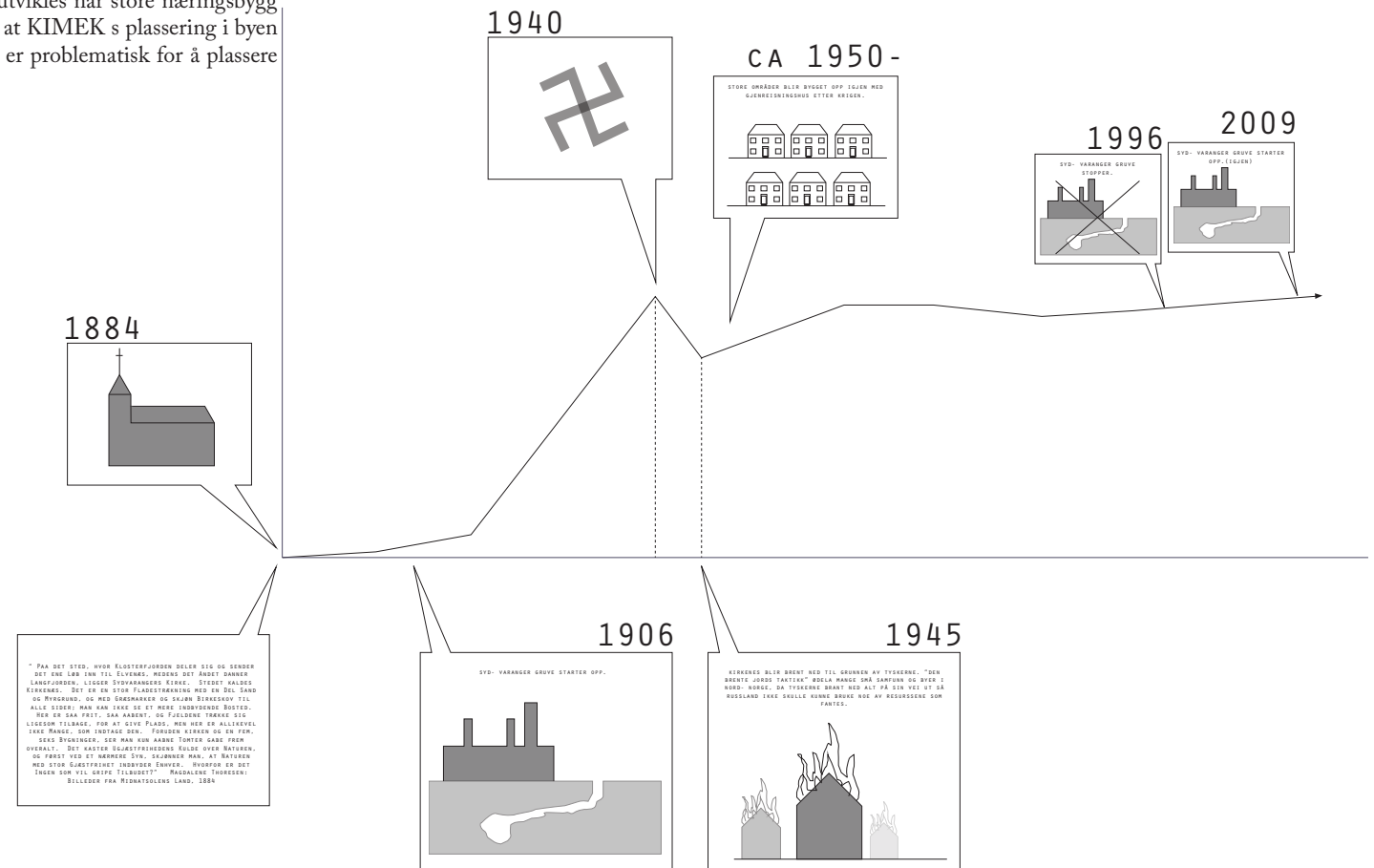
Vi tror at det kan være interessant å se på løsninger for å skape mer vindstille uterom i Kirkenes, som preges av kalde drag fra sjøen. Griddet i sentrum legger til rette for gode siktforhold, men sett i forhold til vindforholdene kan det også bidra til mer kalddrag. At det er helt eller delvis mørkt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



HISTORISK UTVIKLING

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 lurer 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.

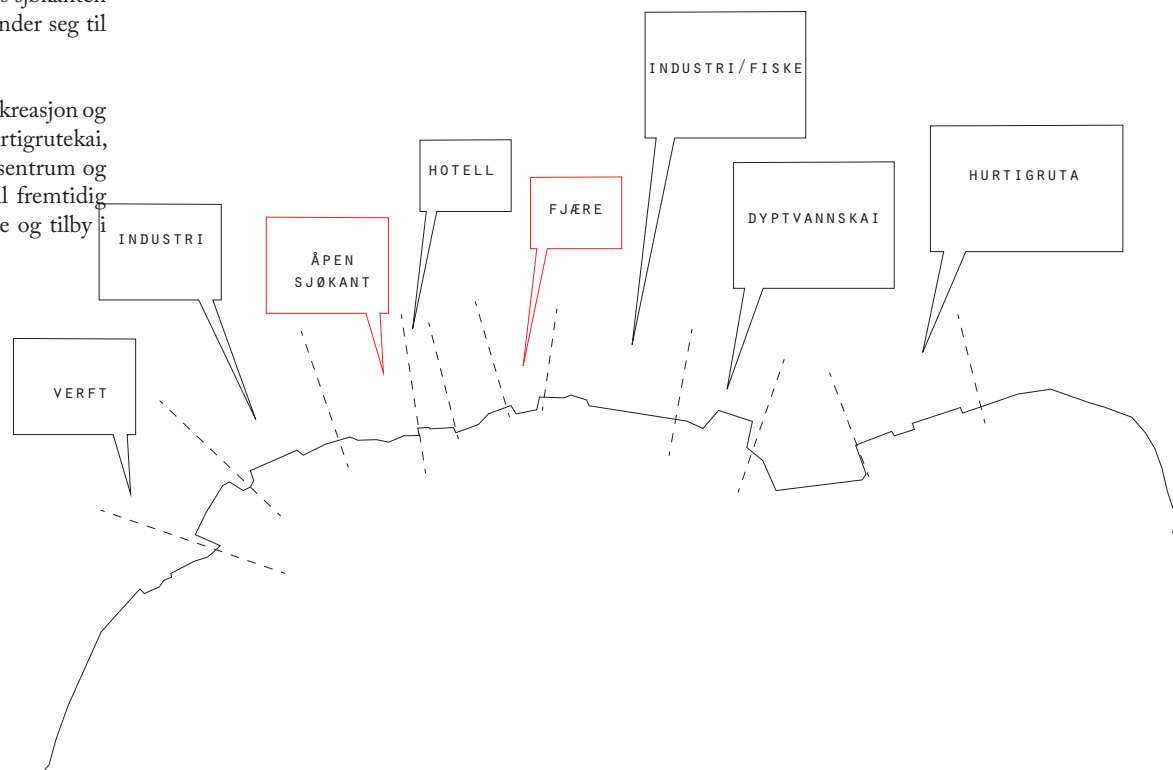
Vi ser mange spennende utfordringer, også problem, på bakgrunn av den historiske analysen. Også fordi næringsgrunnlaget til byen har endret seg, er det behov for å tenke annerledes rundt sentrumsutviklingen. Kirkenes skal ikke lenger bare romme industri og boliger for arbeiderne som jobber der. Utfordringen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



SJØKANTEN

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 hurtigrutekai, 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.



Sjøkanten er lite tilgjengelig for offentligheten i byen, eller har lite attraktive soner å oppholde seg i. Det er få attraktive plasser du kan se utover i fjorden.

KANTER, BARRIERER OG LANDEMERKER

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



Det er flere identitetsskapende landemerker i Kirkenes, spesielt gruen(1) og den store verftsbygningen(11) peker seg ut.

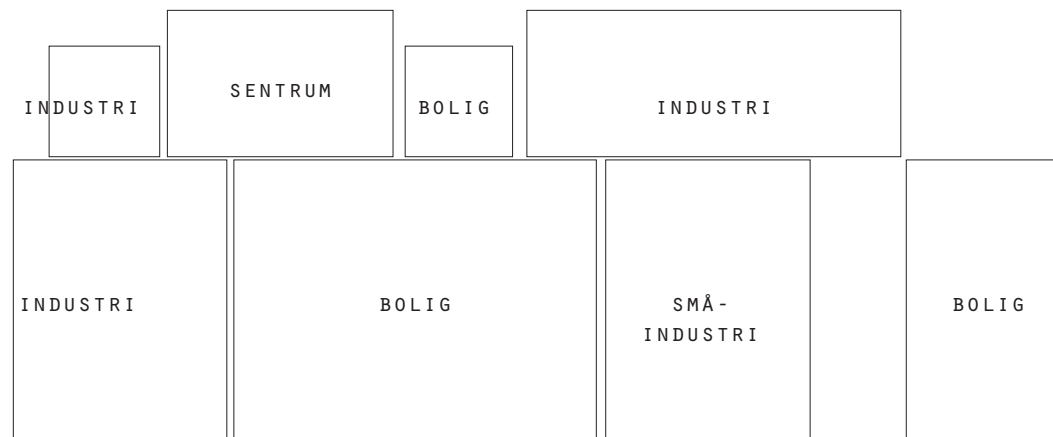
PROGRAM

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.

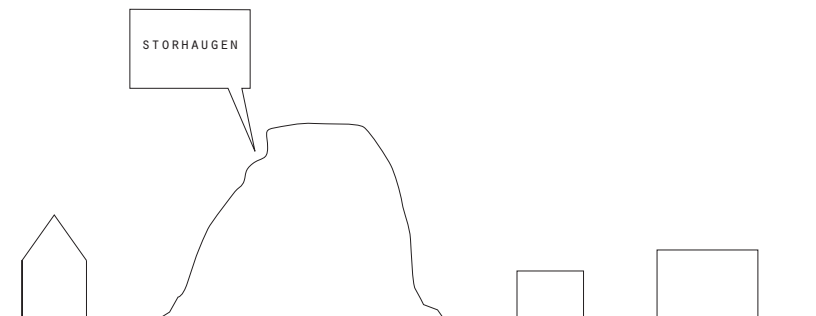


Vår tolkning av programfordeling i byen.

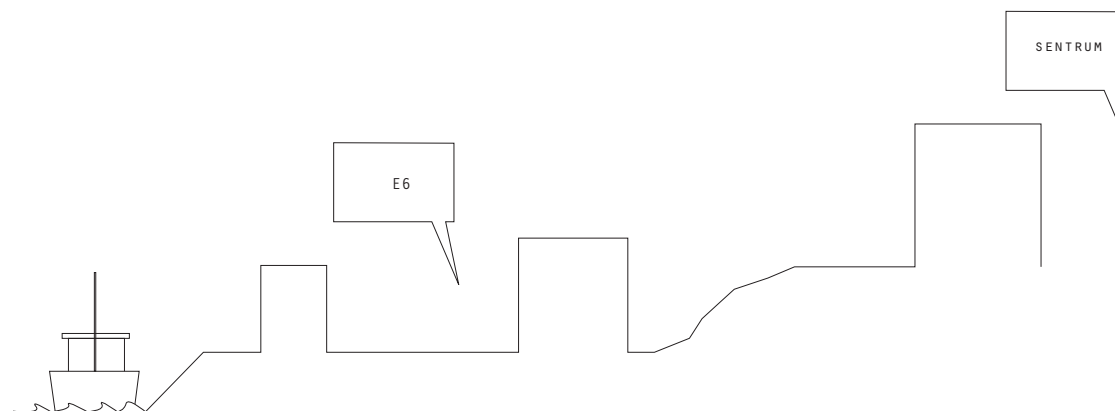
LANDSKAP

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.



Storhaugen og Haganes skiller sentrum fra Prestøya Industriområde.



Topografiske særtrekk i sentrumsområde. Det er store terrengforskjeller fra sentrumsområdet til sjøkanten.

GRØNT STRUKTUR

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.



Få grøntområder i sentrum, men bruken er begrenset da klimaet gjør grøntområdene like attraktive store deler av året.

P L A S S E R

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 byforskjønningsiltak 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.



Markering av offentlige plasser i byen.

PLANER FOR UTVIKLING

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 lurte 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 innomellom 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.

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 nær bysentrum. Vi tror derfor det er viktig å etablere nye boliger så nær sentrum som mulig. Vi tror en tydelig holdning til hvordan Kirkenes forholder seg til tettstedene rundt må på plass.

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.

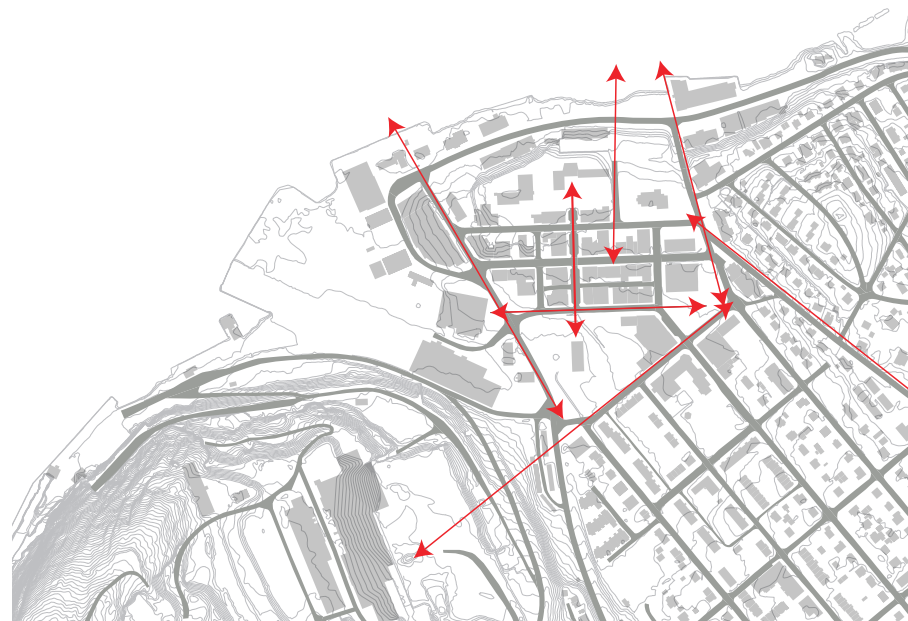
Tømmerneset er delvis festet av Forsvaret, og planene er inne til godkjenning. Forsvarets skytebaner må ikke komme i konflikt med den planlagt infrastrukturen som skal forsyne industriområdene. Veien som er planlagt dit ser vi på som et godt grep. Vi synes tunnelen under gruveområdet som forbinder industriområdene 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.



SIKTLINJER OG AKSER

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.



KONKLUSJONER FRA SCENARIOARBEIDET

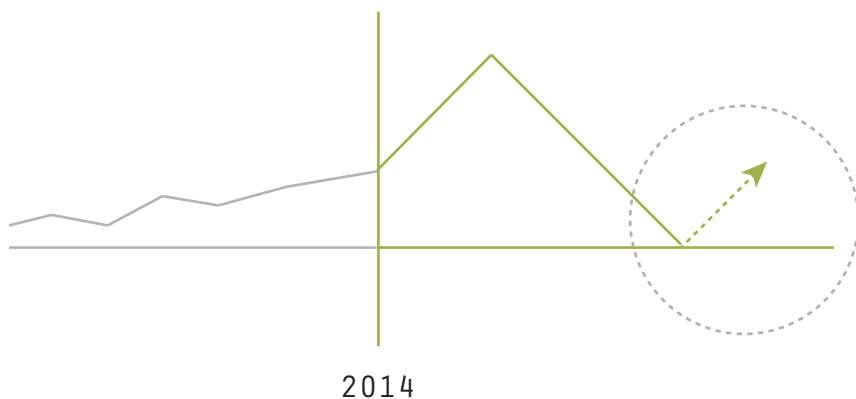
KIRKENES PÅ BAR BAKKE: NYBROTTSSAMFUNNET

Dette er et scenario som kan gi oss spennende utgangspunkt for videre arbeid, og utfordre oss til å jobbe med en “bar- bakke” situasjon som vil være veldig unik. skal vi lage et betydningsfullt innlegg i byutviklingsdebatten i Kirkenes må vi ha en fot i virkeligheten også. Vi tror ikke dette er et sannsynlig scenario i det tidsperspektivet vi jobber i, men vi vet ikke hva som kommer lengre frem i tid.

Dette scenarioet er en sympatisk samtidig dramatisk fremtid. Å sikte mot en mer bærekraftig fremtid er absolutt en viktig målsetting, men realiteten i Kirkenes og verden i dag, gjør at dette blir noe søkt. Vi tror derimot at dette scenariet er noe vi kan jobbe for at ikke skal være nødvendig at skjer, og det er en interessant tanke.

Å begynne på nytt er ikke det første man gjør når man møter et potensielt problem, da kan man heller jobbe aktivt for å løse det i den prosessen man står i. Vi mener det er mer verdifullt å jobbe med en situasjon man faktisk står i, enn å løse et problem man kan unngå.

SCENARIO 1



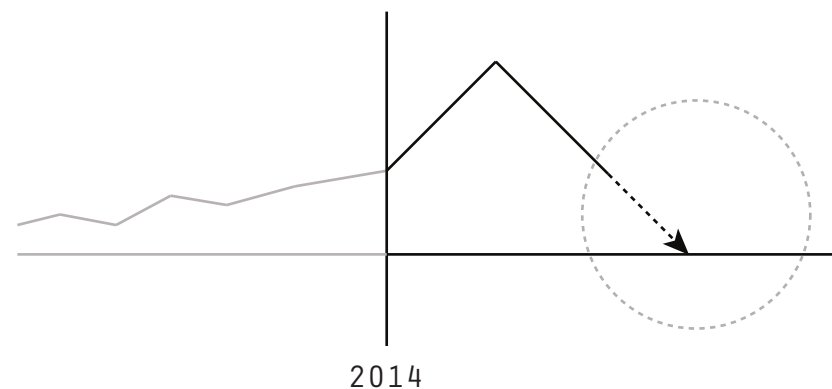
BYEN SOM SLUKTE SEG SELV: POST-INDUSTRI SPØKELSESBY

Dette blir et ytterpunkt som vi vurderer som noe vil unngå mer enn vi vil jobbe mot. Her ligger det mange momenter som kan virke som vekkere for den raske utviklingen i nord, og er et nyttig scenario vi kan ha i bakhodet i arbeidet vårt.

Dette er “worst case”, et bilde som er en skarp kontrast til hvordan vi kunne sett for oss en byutvikling i Kirkenes. Momenter fra miljøvern-aspektet, som vurderes som svært viktig for utvikling i nord, fått gjøre seg gjeldende i dette scenariet. Hva kan skje om utviklingen går over hodet på lokale politikere og lokale aktører og alt bygges på midlertidig lønnsomme ressurser som bryter ned de naturgitte ressursene?

Et mulig scenario for Kirkenes er jo faktisk at byen blir for sårbar for konjunkturer om næringsgrunnlaget blir veldig ensidig. Byen er ikke på nåværende tidspunkt et ensidig industrisamfunn, men mange av de nye arbeidsplassene og livsgrunnlaget som planlegges skapt baserer seg på utnyttelse av midlertidige ressurser. Hva skjer når det ikke lenger er lønnsomt å eksportere malm fra Bjørnevatn? Blir det lønnsomt i lengden å utvinne olje i arktiske strøk? Vi tror at Kirkenes må svare med tiltak for å unngå dette scenariet, blant annet næringsetablering som ikke går på akkord med god by- og samfunnsutvikling

SCENARIO 2

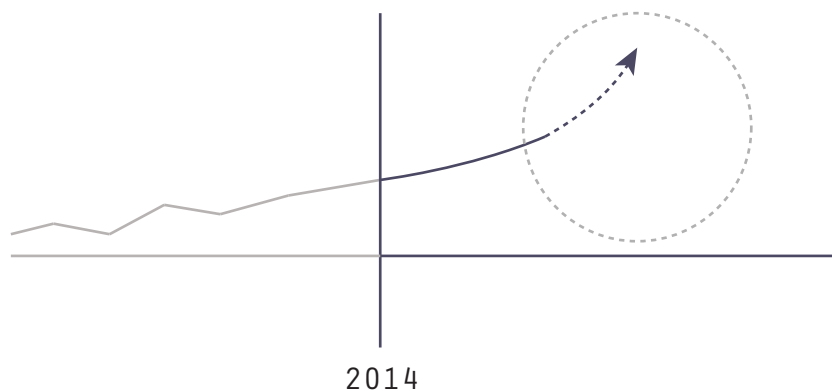


ALLE SATSER I NORD: NORDKALOTTENS ROTTERDAM

Et scenario som fort kan bli en realitet, avhengig av naturgitte forutsetninger, verdensmarkedet, politikk og posisjonering. Mange mener alt ligger til rette for at Kirkenes' rolle i industrioppblomstringen i Barentshavet blir betydelig. Om infrastruktur og samarbeid mellom landene i nordområdene forbedres vil man mye lettere kunne transportere mennesker og varer, og det kan gi en enorm utviklingsboost til flere byer langs den arkitske kysten. Kirkenes står i posisjon for å bli et logistikk- og godssentrum om infrastruktur blir lagt til rette.

At det kommer en stor utvikling i nord er noe vi vurderer som svært sannsynlig. Ikke i like stor grad som scenarioet tegner et bilde av, men dette er en fremtid som vi ser at vi ikke kan se bort ifra. Det er ingen tvil om at en trenger mer bærekraftige løsninger og gode planer for klimasamarbeid, men vi tror at resurssutvinning i nord kommer på tross av visjonære bærekraftige tanker til å være et faktum en må forholde seg til.

SCENARIO 3



LOOK TO KIRKENES: KUNNSKAPS- OG INNOVASJONSBYEN

Dette samfunnet presenterer mange gode momenter som kan gi Kirkenes flere ben å stå på i fremtiden. Derimot forutsetter dette scenariet at byen har mulighet til å bygge seg opp som kunnskapssentrum, og opparbeide seg de tilbudene som et slikt samfunn krever. Dette er et optimistisk scenario, som har i seg mye av det en ønsker at skal skje i Kirkenes. Vi tror likevel at dette scenariet ikke står på egne ben, men at et slikt samfunn kan være mulig å bygge i Kirkenes under en oppsving i næringslivet som bygger på mindre bærekraftige ressurser.

SCENARIO 4

