

STORE LILLE KIRKENES

ET MULIGHETSSTUDIE FOR BYUTVIKLING I KIRKENES FREM MOT 2040.

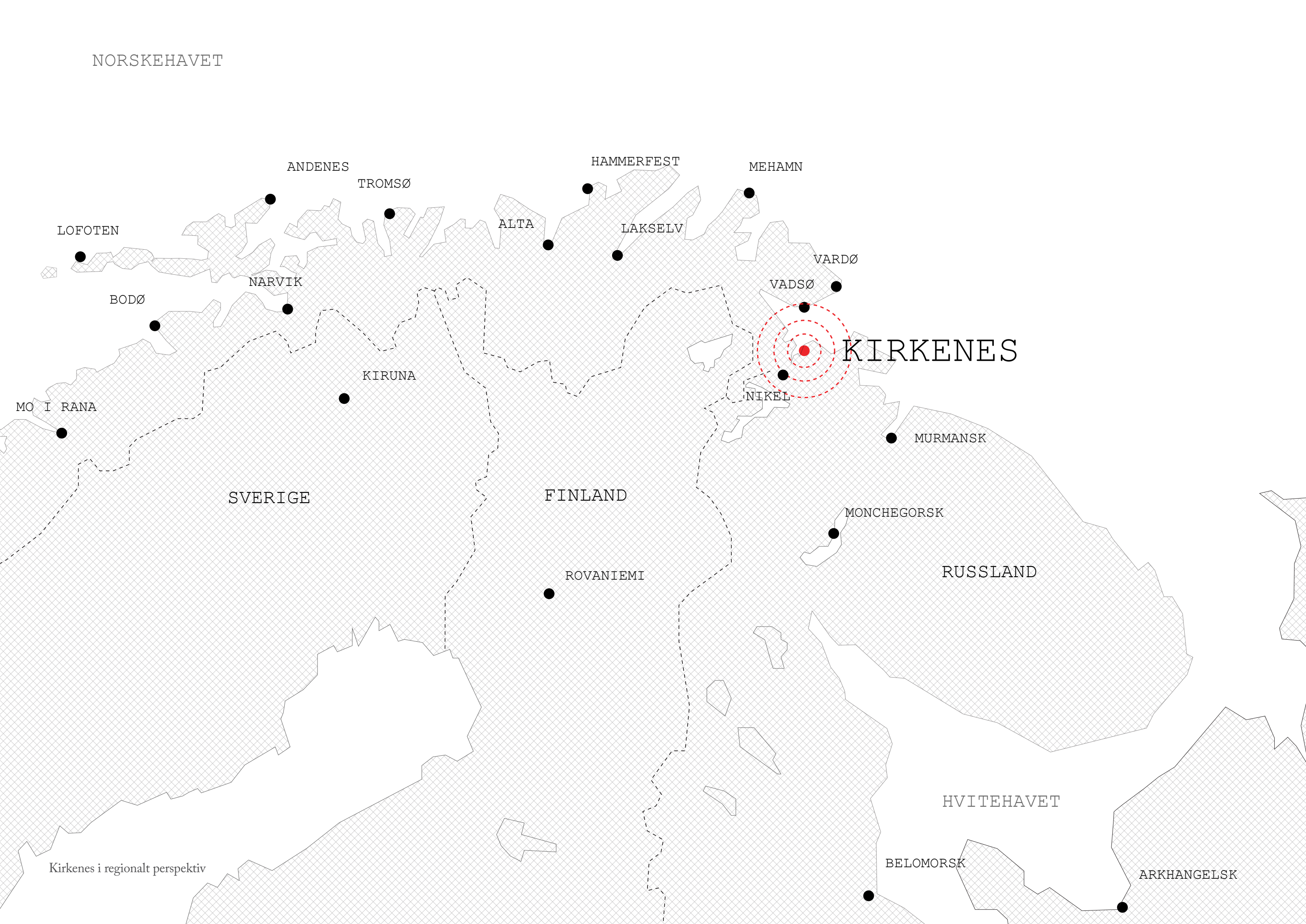
Av Randi Austlid Fjeldtvedt og Tuva Margrethe Skaret

Et mulighetsstudie for byutvikling i Kirkenes frem mot 2040.

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

Av Randi Austlid Fjeldtvedt og Tuva Margrethe Skaret
Veiledere: Markus Schwai og Randi Wøien

Takk til Miljøverndepartementet for stipend til gjennomføring av oppgaven.





Kirkenes sentrum i dag

BAKGRUNN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

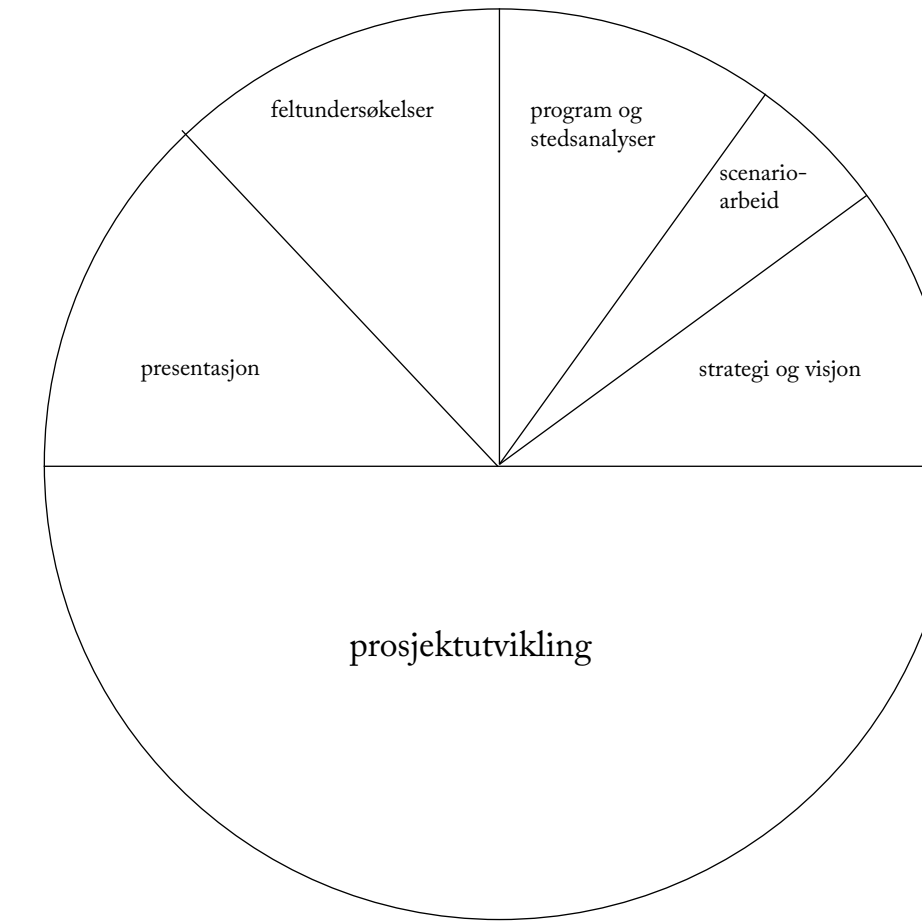
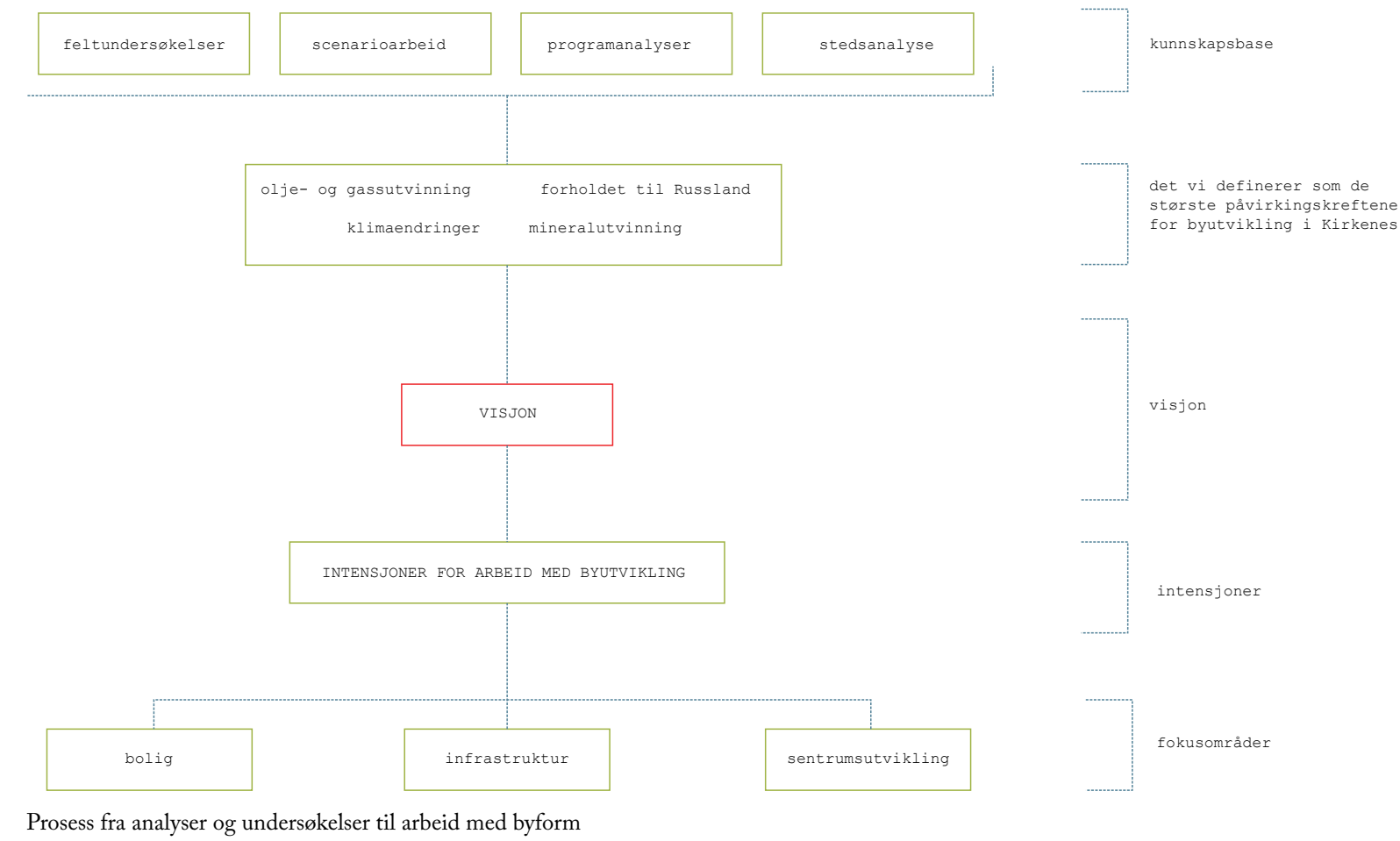




INNDELING AV OPPGAVEN

Vi har valgt å sette av mye tid i oppgaven vår på å gjøre analyser og undersøkelser som har gitt oss bakgrunnen for en visjon og en strategi for byutvikling.

Vi vil fokusere vi på å fortelle historien om prosjektet fra visjon og strategi til arbeid med byform.





VISJON

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

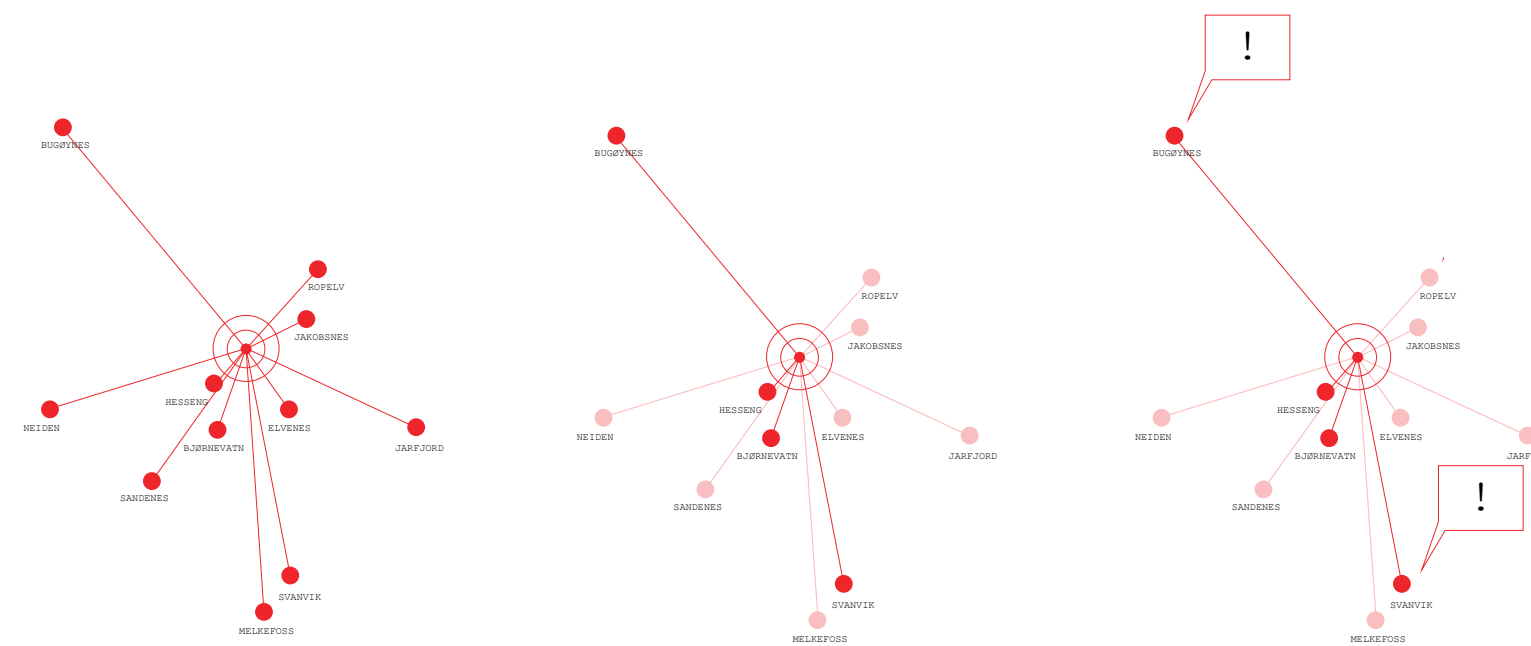
“Store lille Kirkenes” er en havneby der de store tunge industrihavnene ligger utenfor sentrum. Sjøkanten i sentrum deles mellom kommersiell og industriell utnyttelse og brukes aktivt av næringslivet. I “Store lille Kirkenes” er det sjøkanten som binder byen sammen og som legger tilrette for at byen 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 ferdesårer 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 OG STRATEGI

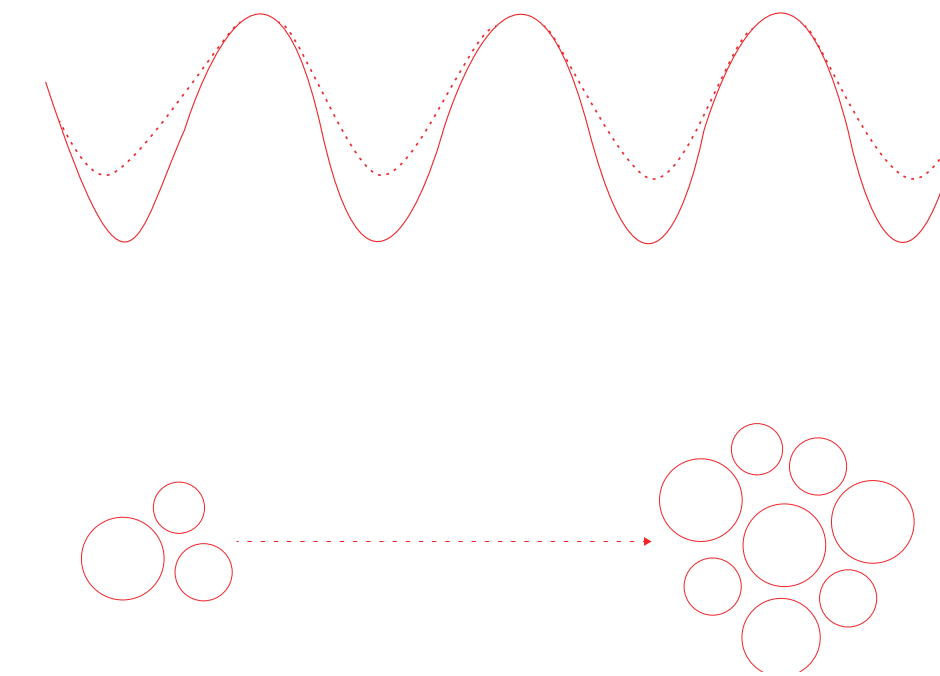
TA ET STANDPUNKT TIL HVORDAN KIRKENES FORHOLDER SEG TETTSTEDENE I SØR-VARANGER



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 Hesseseng, Bjørnevatt 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 reinsdyrnærings 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. Vi ønsker 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.

LEGG TIL RETTE FOR AT LOKALT NÆRINGS-LIV UTVIKLES OG FÅR STØRRE DIVERSITET.



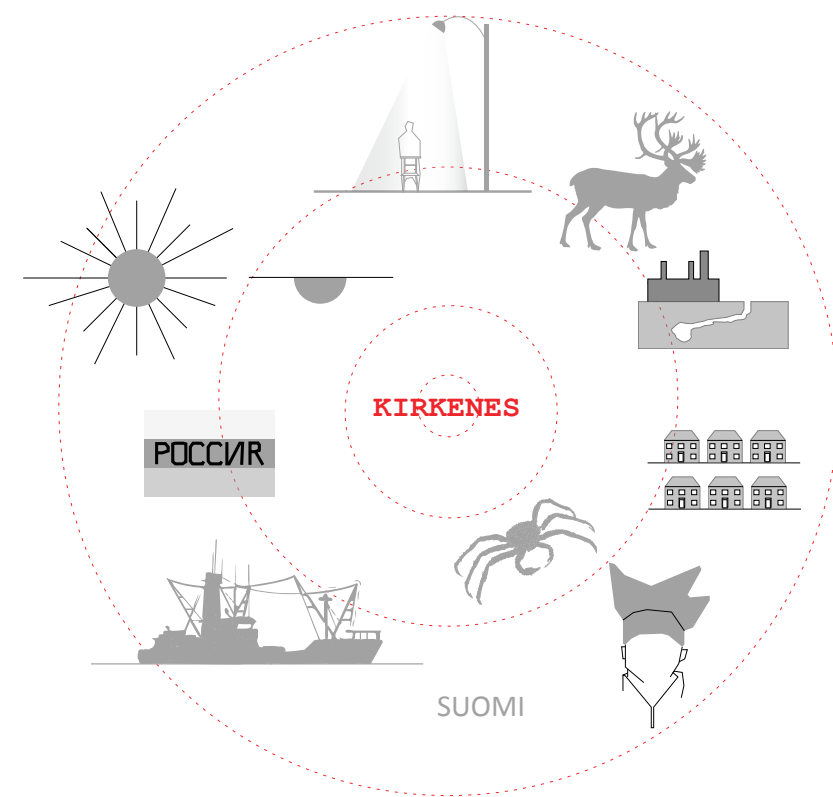
Kirkenes har vært et konjunkturfølsomt samfunn, som har vært og fremdeles er sårbart for svingninger. Etter at gruveselskapet la ned mellom -96 og 2009, ble et bredere næringsgrunnlag bygd opp, basert på omstillingsmidler og økt handel med russere som følge av grenseåpningen. I dag er kommunen selv den 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 inpendlere 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 deltidstudier ved avdelingen i Kirkenes. I planstrategien kunngjør kommunen at de aktivt vil jobbe for å etablere et permanent høyskoleseater i kommunen. Målet er at høyskoleseater 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 utdannelse 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 høyskoleseater og næringsliv kan få plass i byen.

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 velisj 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.

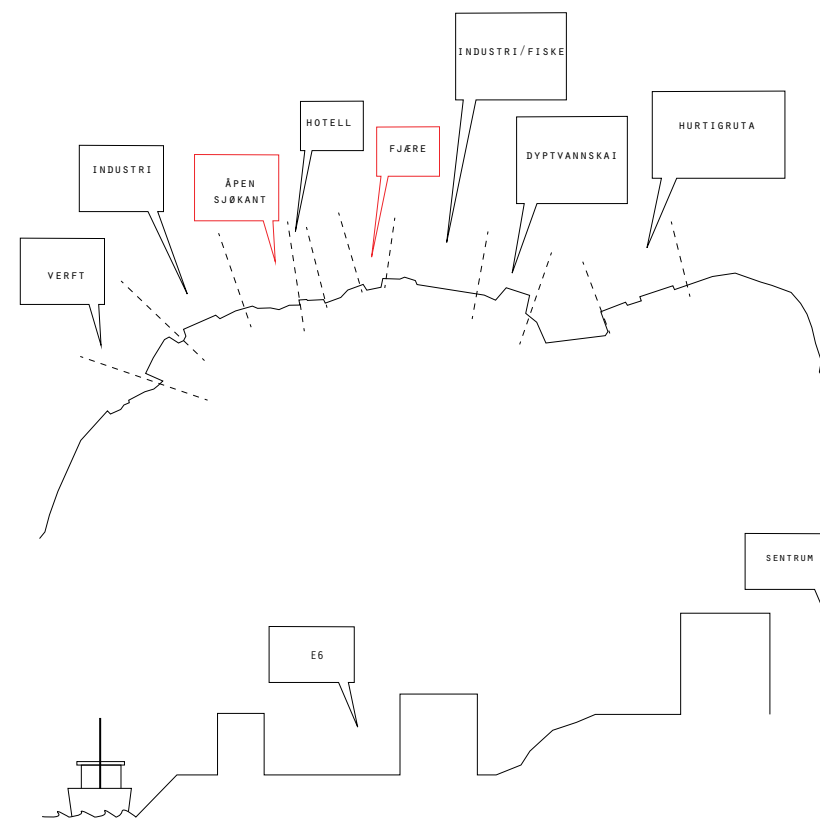
Vi ønsker å forstå hvilke naturgitte og menneskapede kvaliteter som finnes i Sør-Varanger kommune og i Kirkenes av opplevelser, ressurser og steder. Dette vil vi prøve å sette i sammenheng med tanker om videre utvikling av byen. Vi vil undersøke hvordan slike kvaliteter kan forsterkes gjennom ulike grep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

REDEFINERE SJØKANTENS ROLLE I BYEN.

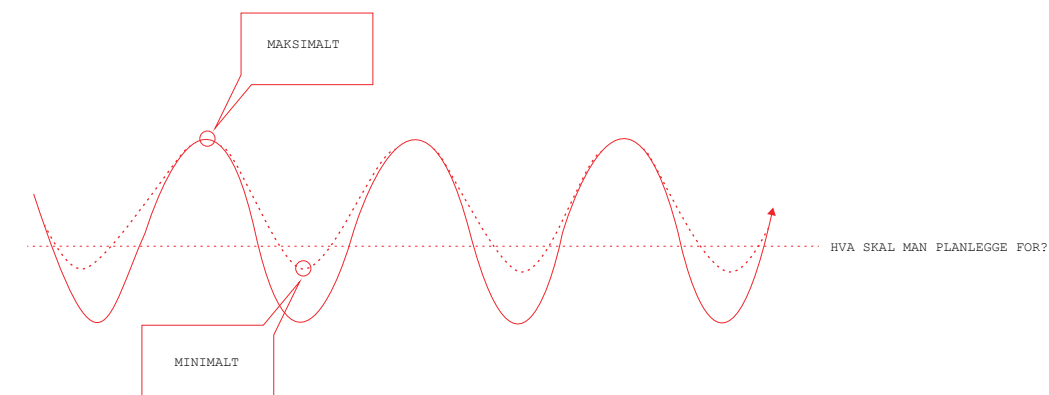


Historisk sett ble Kirkenes grunnlagt på grunn av jernmalforekomster nært et område egnet for havn. Havn til Syd-Varanger guveselskap er fremdeles den viktigste havna i byen, og resten av den lange sjøkanten rundt byen brukes i stor grad til industrielle formål. Noen steder er sjøkanten bygd igjen med 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 hurtigrutekaien 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.

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 føler liten stedstilhørighet og har en høy grad av mobilitet. På grunn av svingninger i næringslivet og problemer med å tiltrekke nye fastboende opplever Kirkenes å ha en varierende mengde pendlere. Per i dag rekker kommunen med å ha ca. 250 faste pendlere, og rekker med at antallet vil stige med sysselsetting i næringslivet.

På grunn av politisk aktivitet blant annet i forbindelse med barentsskretariatet, med næringslivet og ved å være snuavn 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.

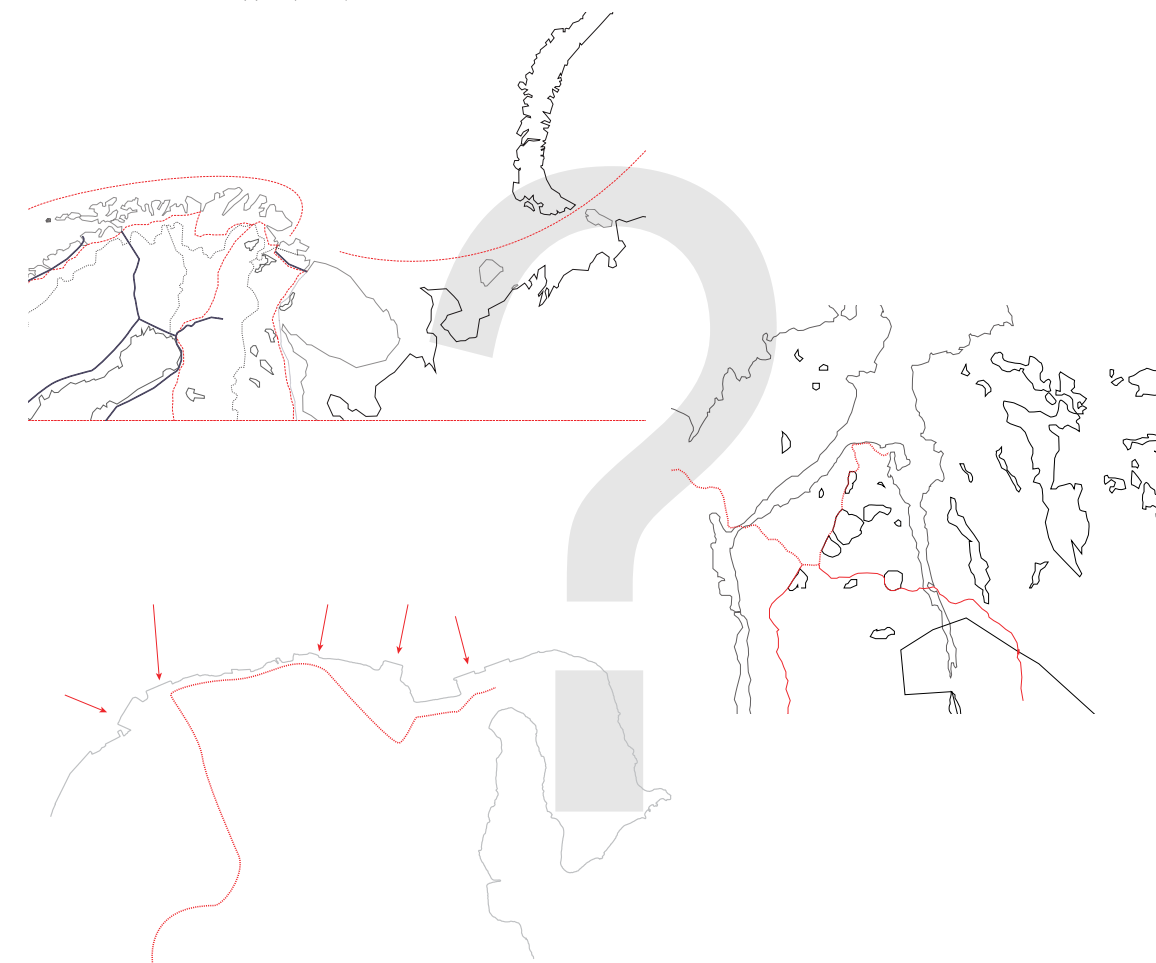
Kirkenes Næringshage sammen med Barentsskretariatet, Campus Kirkenes og kulturinstitusjoner ønsker en samlokalisering i nye lokaler. Forslag til dette ble presentert som "verdens høyeste trehus" av Reidulf Ramstad arkitekter i 2012, men ble stemt ned

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 enebolig og 24000/m² for leiligheter. Leiemarkedet i Kirkenes er presset på pris, og andelen utleieboliger er liten. I bolystprosjektet utarbeidet av kommunen og Kirkenes næringshage etterlyses i stor grad større variasjon av boformer og spesielt utleieboliger. Det finnes også få gode boformer for førstegangssetablerere 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.

SE PÅ HVORDAN KIRKENES KAN KNYTTES PÅ VERDEN



Barentshavsregionen kan i årene som kommer stå foran en stor industrioppblomstring. Utreddelser 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 industribygging. 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 konturen 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 infrastrukturensituasjonen i Kirkenes sentrum i dag tilsier at en har et behov for et tydeligere hierarki og større tilrettelegging for alternativer til bilbruk.

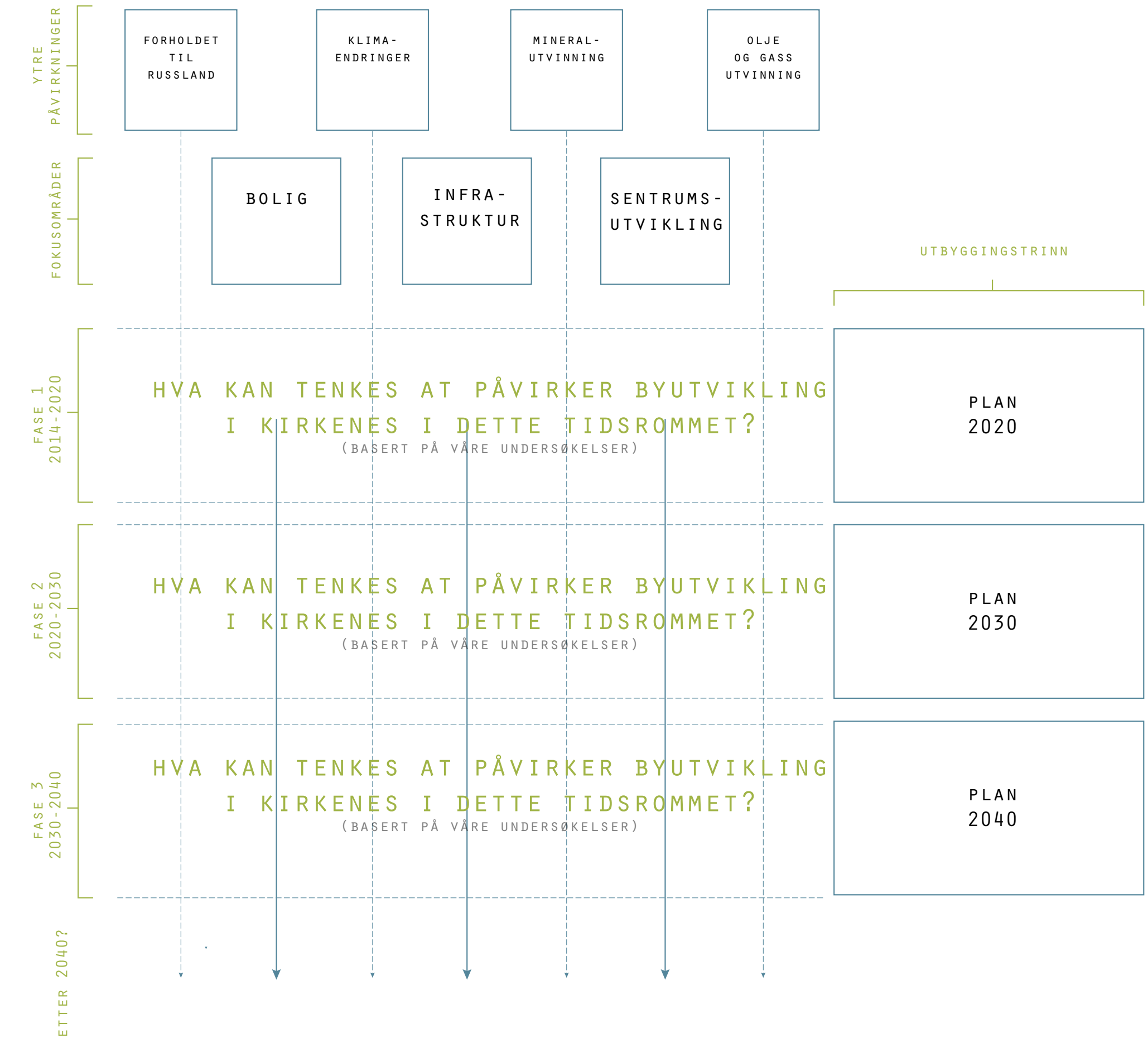
STRATEGI

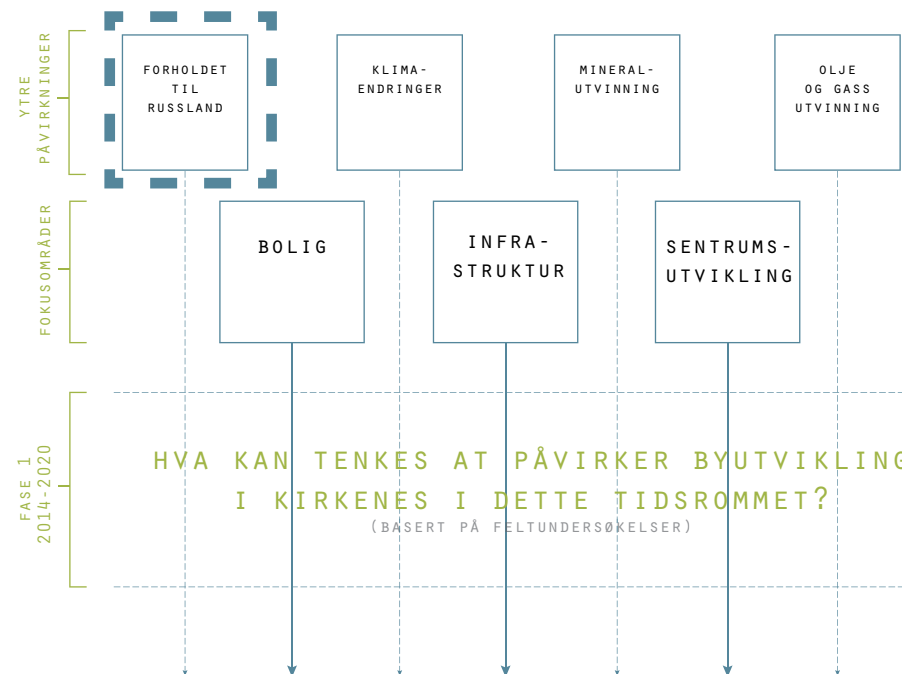
Strategien vi har foreslått for byutvikling i Kirkenes baserer seg på studier av globale, regionale og lokale påvirkningskrefter. Etter de innledende undersøkelsene etablerte vi en visjon som gir en retning utviklingen styres mot. Samtidig med å jobbe med strategi har vi undersøkt hvordan ulike områder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

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

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

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







FORHOLDET TIL RUSSLAND


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


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

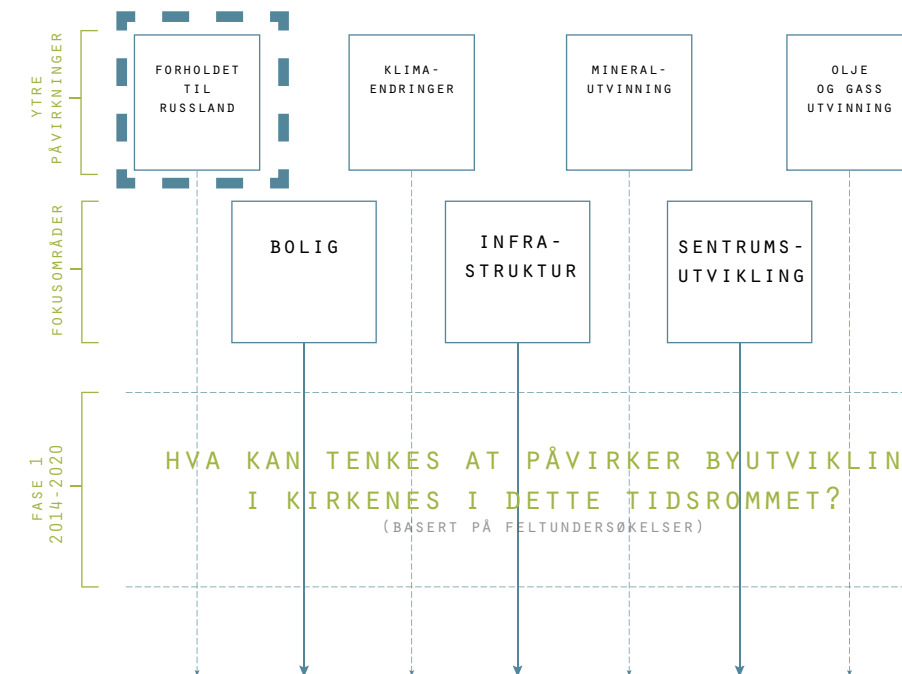
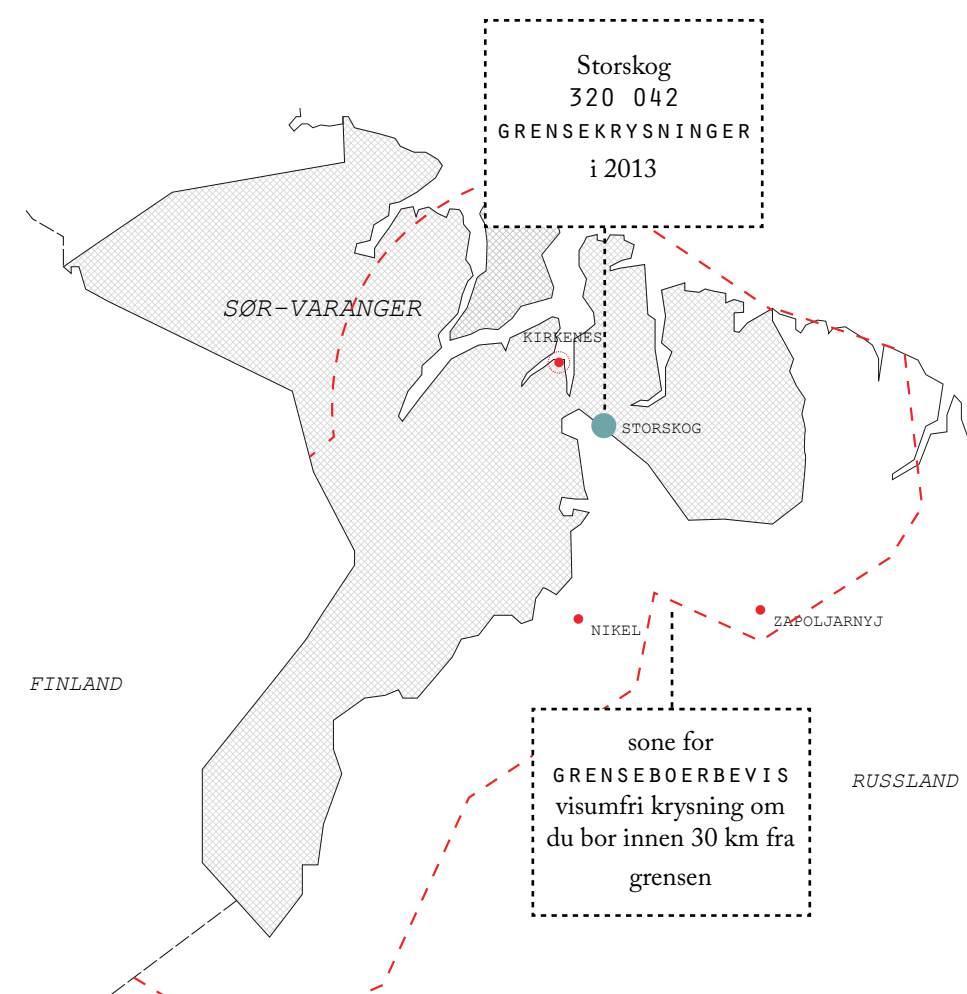
Grensen mellom Russland og Norge er 196 km lang, og er bemannet med ca 230 vakter på hver sin side av grensen. På norsk side er det Garnisonen i Sør-Varanger (Forsvaret) som vokter grensen.

 I Kirkenes bor det i dag rundt 4 % russere.

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

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

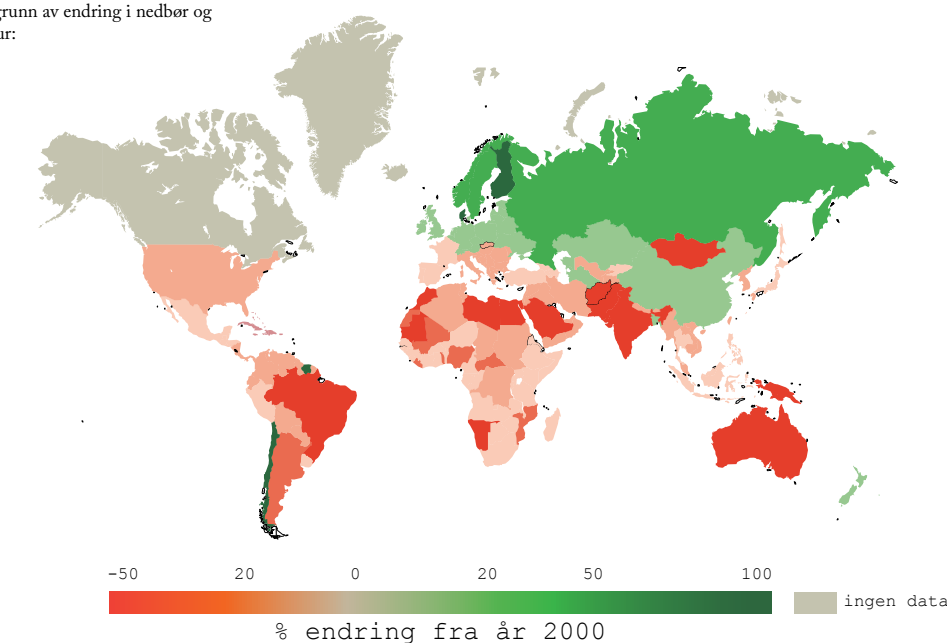
 Garnisonen i Sør-Varanger vokter den 196 km lange grensen mot Russland. Hver 6. måned ankommer ca. 400 nye vernepliktige.



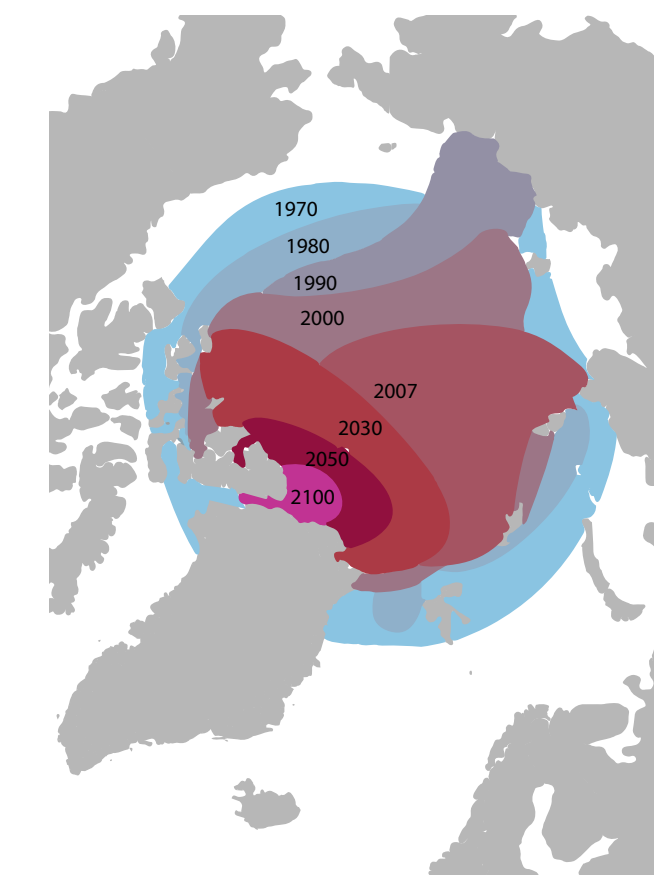
KLIMAENDRINGER

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

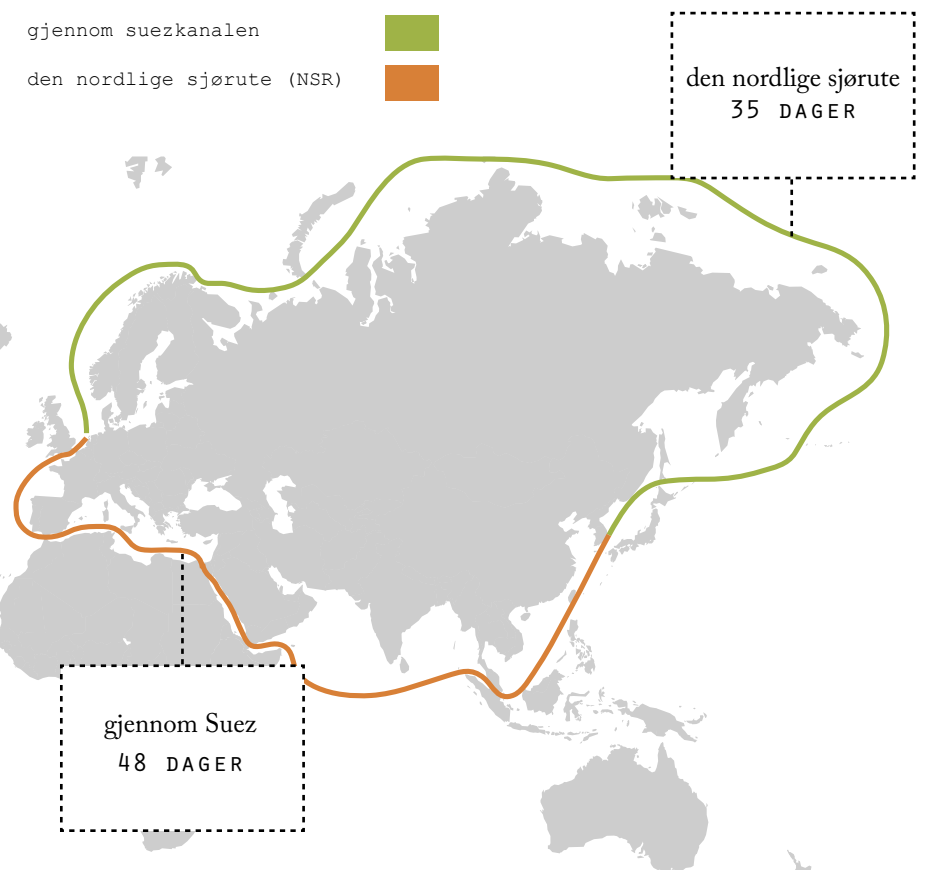
Modellert endring i matproduksjon i 2050 på grunn av endring i nedbør og temperatur.

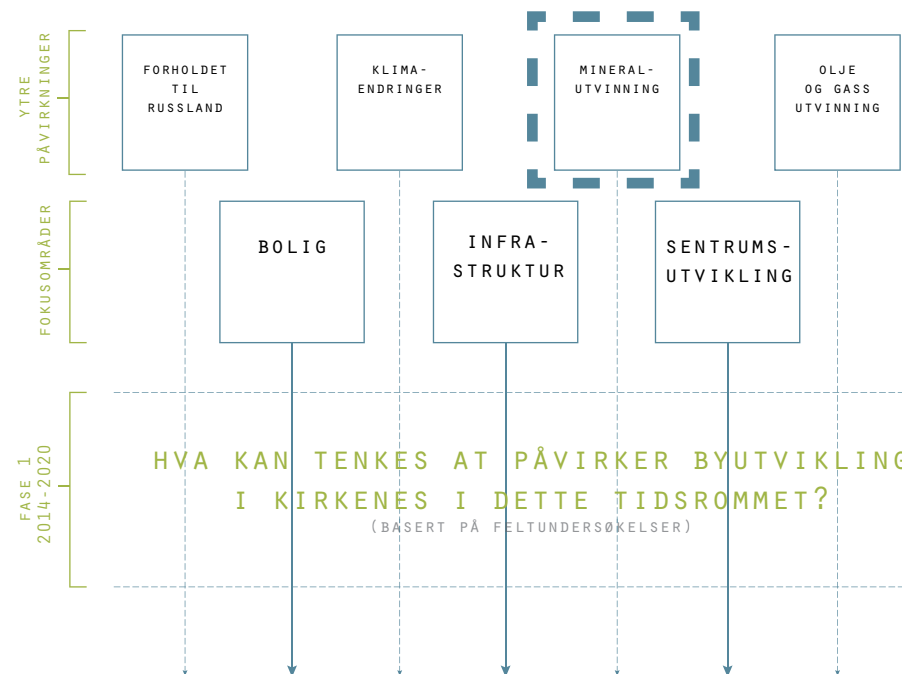


Om polisen smelter til det nivået illustrert under, kan nordøstpassasjen over Russland bli isfri hele året, og kan utnyttes til full kapasitet. Det betyr store logistikk og tilretteleggingsoppgaver langs hele ruten, samt behov for store omlastningsterminaler.



Estimert smelting av polis i Arktis.

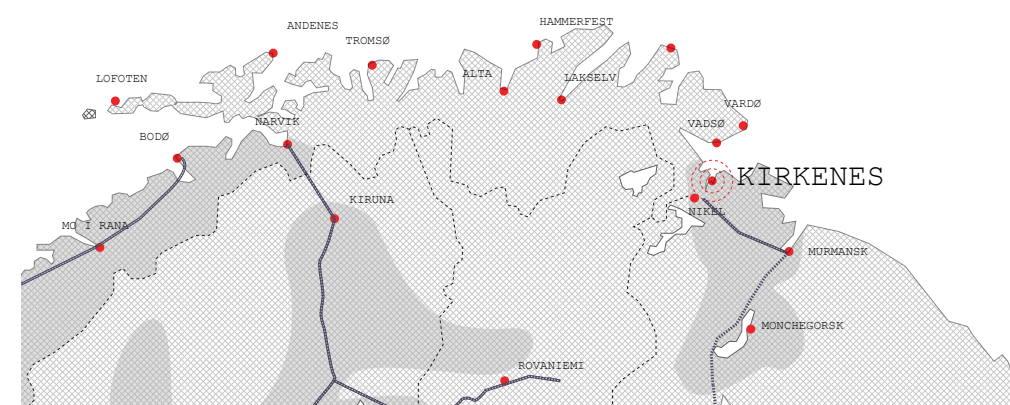




MINERALUTVINNING

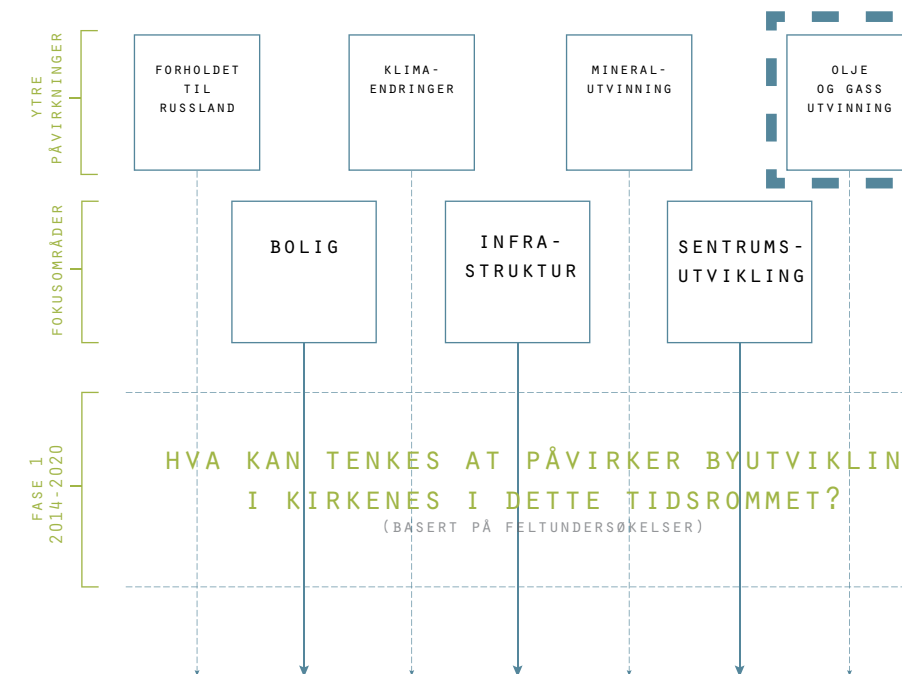
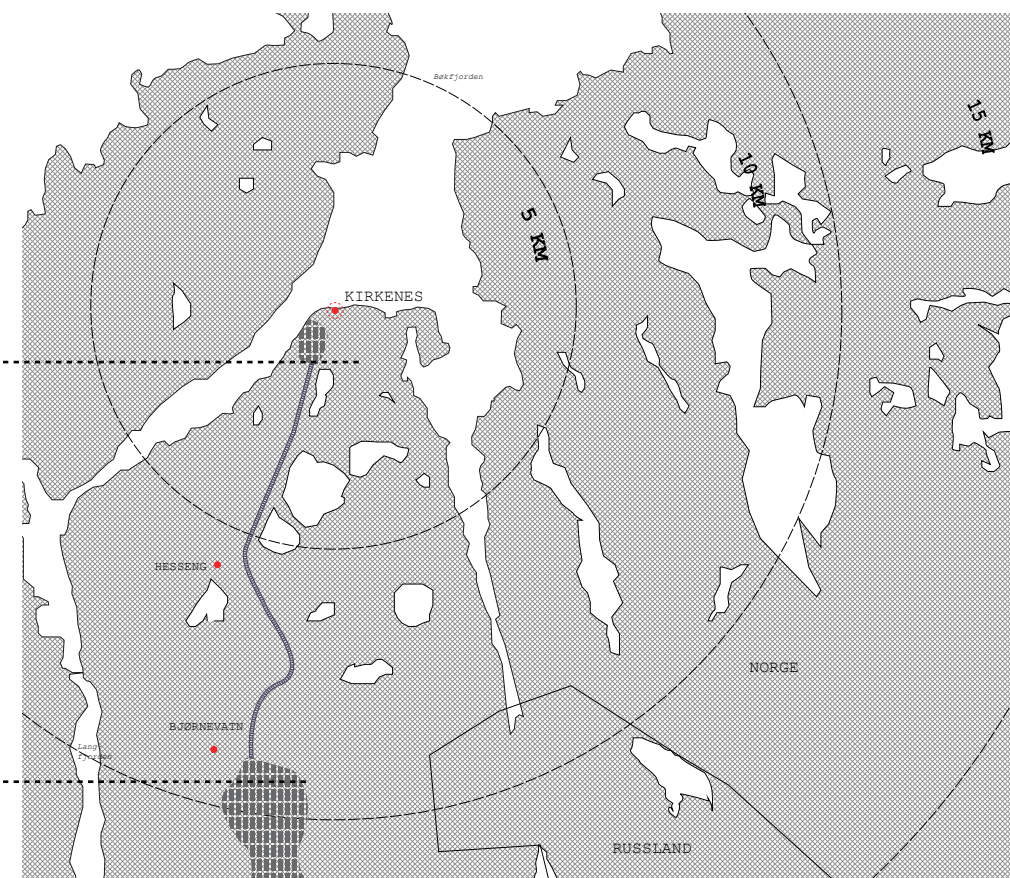
Verden har et stort behov for mineralressurser. I Nord-Europa finner vi store forekomster av mineraler og metaller i nord i Finland, Sverige, Norge og Russland, og søking etter nye forekomster økt kraftig de siste årene.

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



SYD VARANGER GRUVE AS

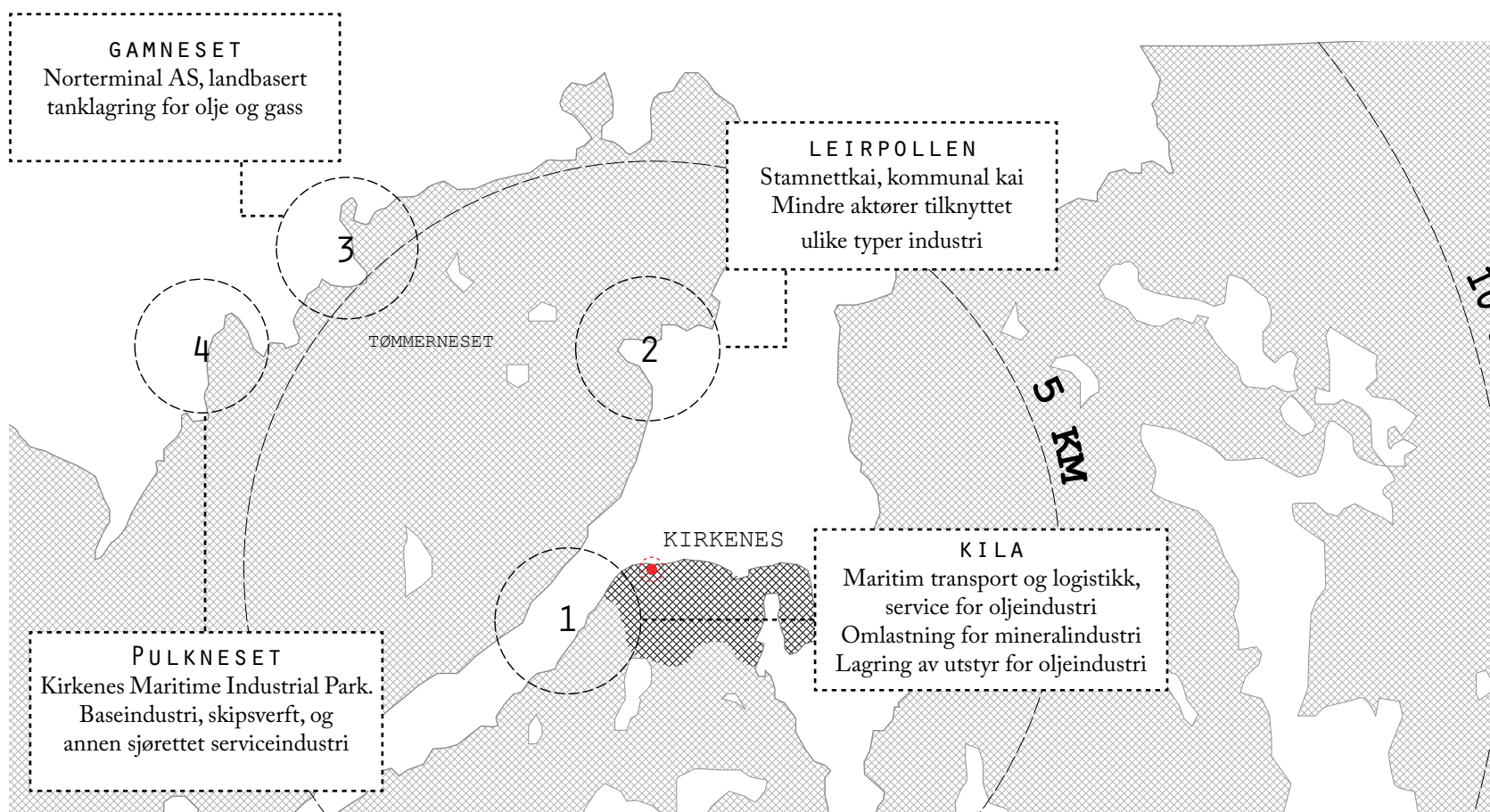
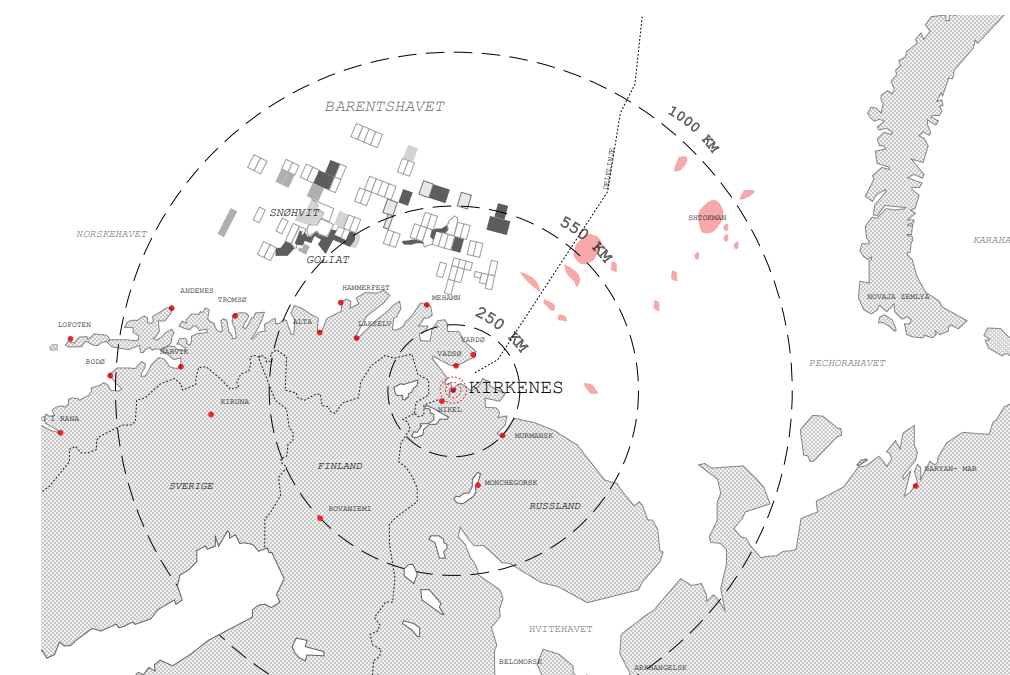
Mineralindustrien er sårbar for konjukturer, og verdensmarkedet avgjør om det er lønnsomt å hente ut malm fra gruvene på Bjørnevatn. Gruven var i mange år det eneste livsgrunnlaget til Kirkenes. Malmen blir brutt i Bjørnevatn og fraktet med tog til Kirkenes hvor den blir finmalt og gjort om til pellets.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



OLJE- OG GASSUTVINNING

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

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



FOKUSOMRÅDER

BOLIG

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

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

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

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

SJØKANT OG INFRASTRUKTUR

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

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

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

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

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

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

SENTRUMSUTVIKLING

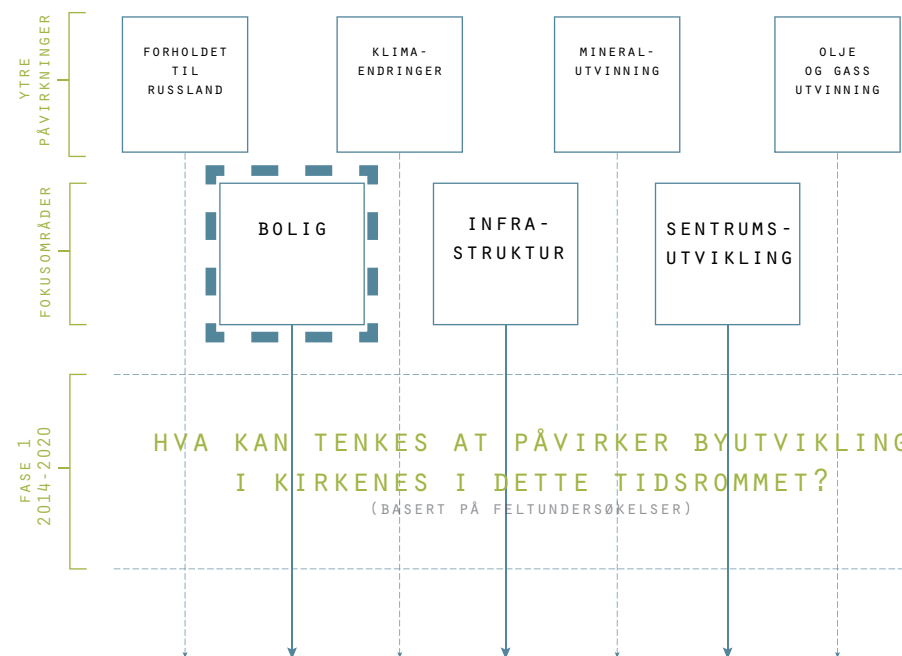
Under sentrumsutvikling har vi undersøkt flere ulike temaer. Et viktig tema har vært å studere ulike typer nye typologier som kan romme forskning, utdanning- og næringsprogram. Dette er typologier som etterlyses av etablerte institusjoner i Kirkenes. I dag finnes ingen felles plattform for næringsliv, 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. Defor har vi undersøkt hvordan et slikt sted kan se ut i Kirkenes, hvor det kan få plass, og hvilke ringvirkninger og premisser det kan gi for videre utvikling.

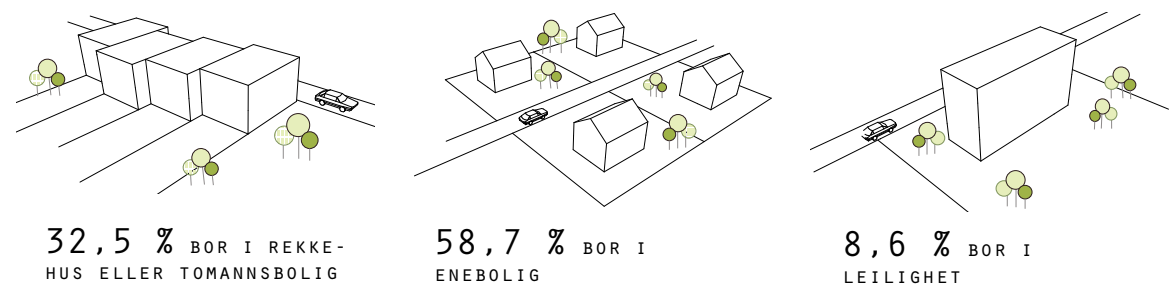
En viktig diskusjon har vært hvordan en kan forholde seg til den eksisterende bebyggelsen og eksisterende forbindelser og siktlinjer i sentrumskvartalene. Bebyggelsen i sentrum er stort sett på 3-4 etasjer, og ønskes vernet. Planer som foreligger i dag for utvikling i sentrum bryter en mulig fremtidig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

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

Disse undersøkelsene er presentert i et eget hefte- "sentrumsutvikling"



BOLIG



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

Å BO I KIRKENES

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



ENSLIGE

Antallet i kommunen er rundt nivået på resten av landet. Enslige defineres uavhengig av alder.

CA 38 % AV HUSHOLDNINGENE I KOMMUNEN

OPPHOLD GJENNOM ÅRET

FAMILIER

Tallet på familier holder seg stabilt i kommunen.

CA 19 % AV HUSHOLDNINGENE I KOMMUNEN

OPPHOLD GJENNOM ÅRET

PENDLEREN

Kommer regelmessig til Kirkenes. Et eksempel kan være industriarbeidere fra andre kommuner eller naboland.

CA 250 FASTE PENDLERE I BYEN.

OPPHOLD GJENNOM ÅRET

PAR

Antallet har hatt en liten økning de siste årene. Ligger på landsgjennomsnittet.

CA 22 % AV HUSHOLDNINGENE I KOMMUNEN

OPPHOLD GJENNOM ÅRET

STUDENTEN

De fleste studerer gjennom nettstudier. En god del av disse er studenter fra Russland.

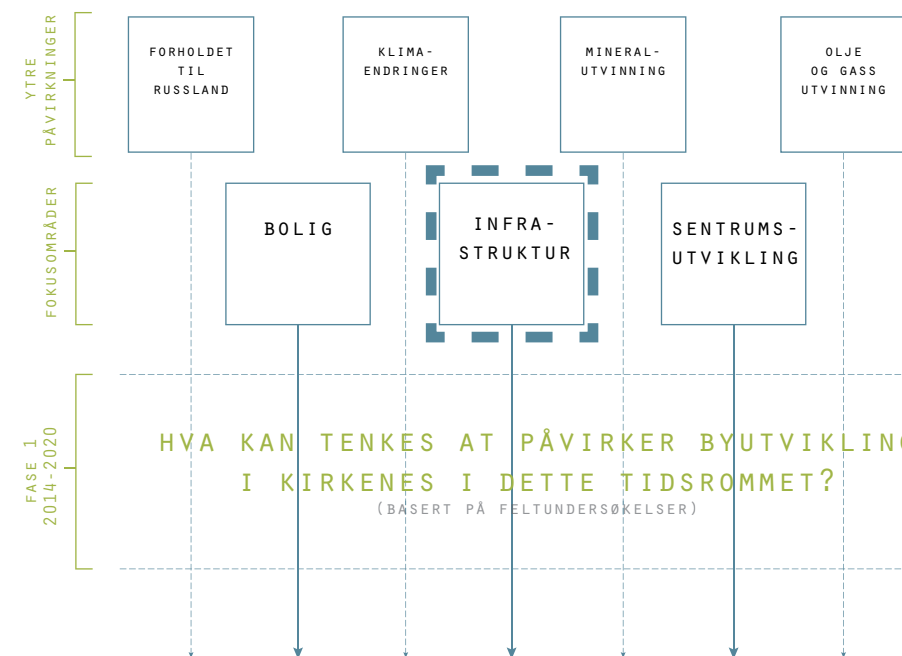
INGEN FASTBOENDE STUDENTER I KOMMUNEN.

OPPHOLD GJENNOM ÅRET

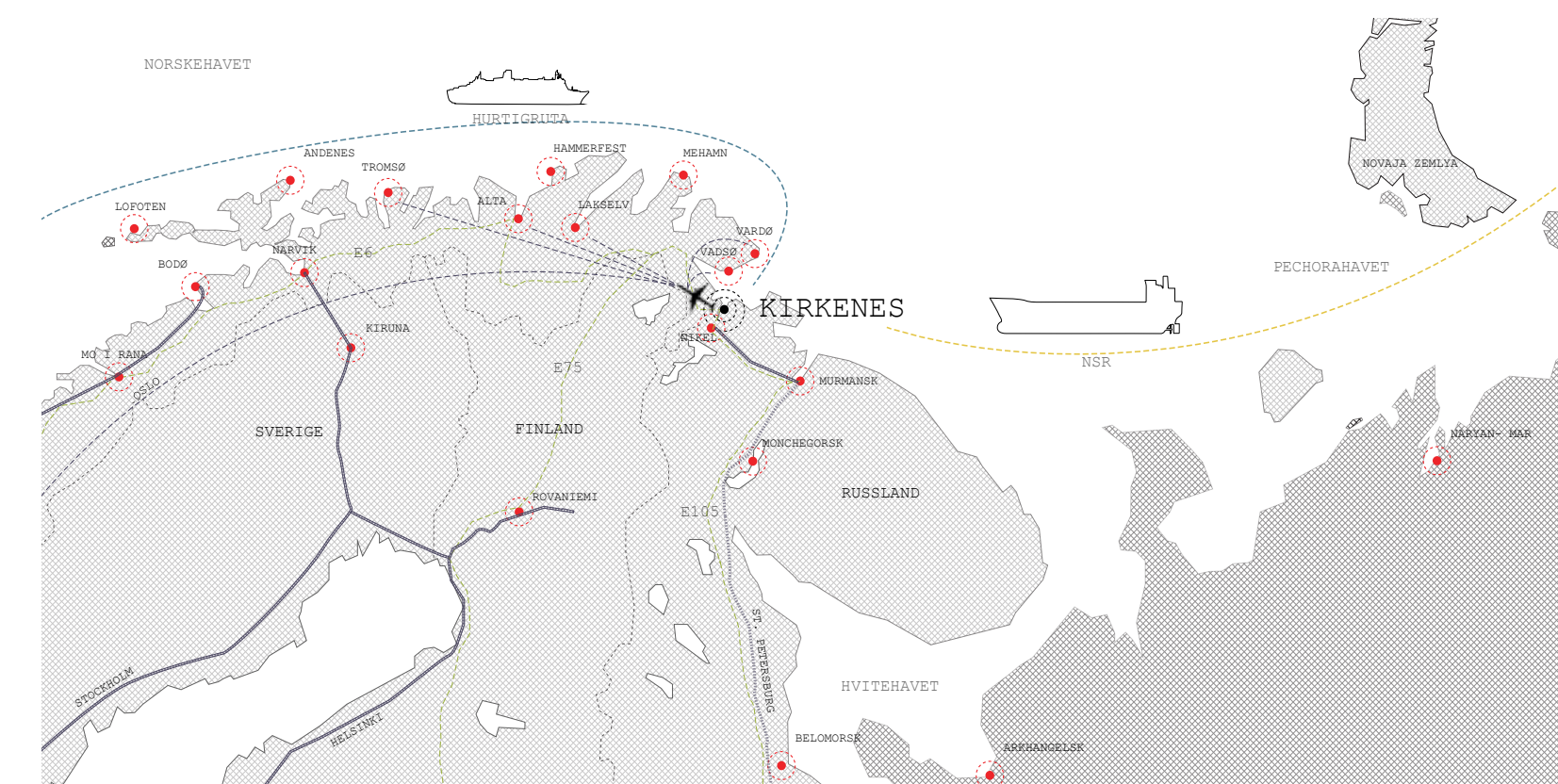
INNBYGGERNE

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

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



INFRASTRUKTUR



E6 gjennom sentrum, de mest belastede områdene merket

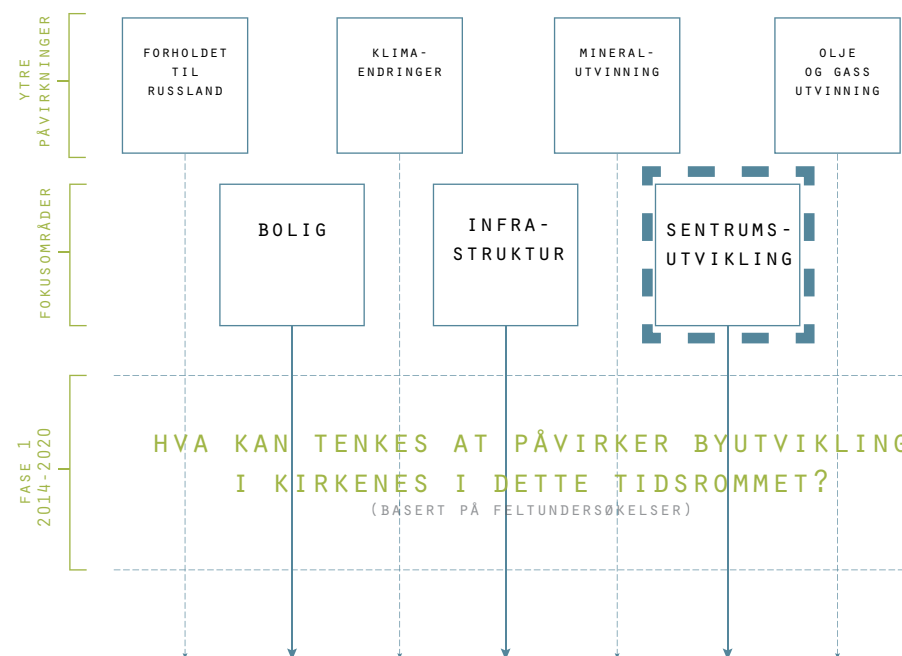
FORBINDELSER

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

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

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

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



SENTRUMSUTVIKLING

SENTRUMSUTVIKLING

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

BEHOV

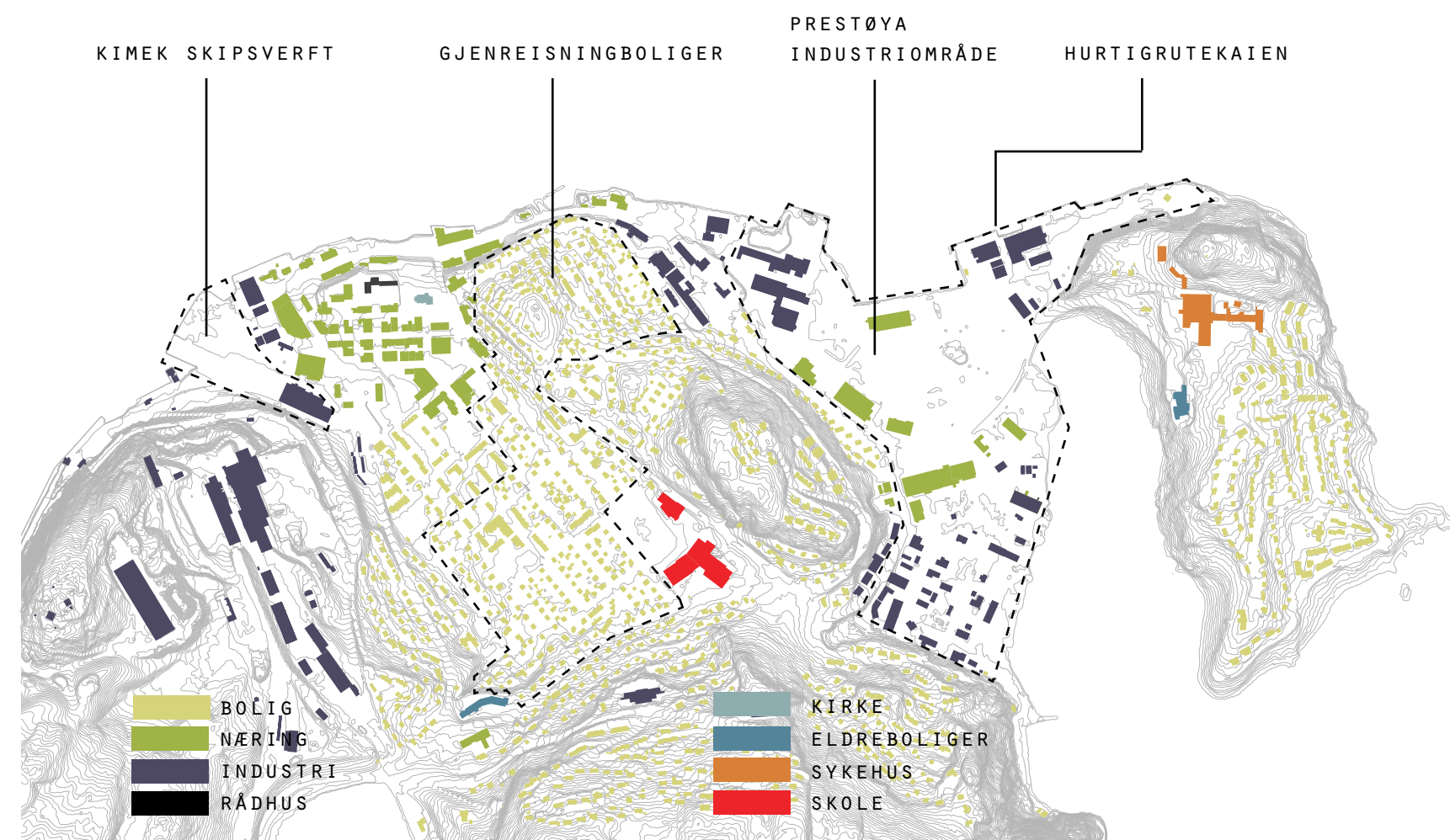
Gjennom hurtigruta ankommer 60.000 gjennomreisende turister Prestøya industriområde i året. Turistene fraktes utenom sentrumskjernen til aktiviteter eller til flyplassen. Hurtigrutekaien ønskes flyttet til sentrum av byen.

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

UTFORDRINGER

Sentrale utfordringer er knyttet til arealdisponering i sentrumsområdet.

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



NÅ TIL 2020

HVA KJENNETEGNER FASEN?

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

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

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

HVILKE BEHOV HAR OPPSTÅTT?

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

HVA MENER VI ER VIKTIG I DENNE FASEN?

- Håndtere og jobbe med midlertidigheten i samfunnet, tilpasse utviklingen etter at det kan være konjukturer i befolkningen.
 - Planlegge bevisst i forhold til videre utvikling av byen. Byen vil vokse, så byform kunne legge opp til at byen utvikles videre.
 - Utnytte tomter sentrumsnært til fortetting med bolig der det er mulig.
- Skape et grunnlag for å utvikle en større bredde i næringsgrunnlaget ved å gi rom til mindre aktører.

-

2020 - 2030

HVA KJENNETEGNER FASEN?

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

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

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

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

HVILKE BEHOV HAR OPPSTÅTT?

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

HVA MENER VI ER VIKTIG I DENNE FASEN?

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

2030 - 2040

HVA KJENNETEGNER FASEN?

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

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

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

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

Sentrum opplever en økende trafikkbelastning i takt med byutviklingen.

HVILKE BEHOV HAR OPPSTÅTT?

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

Man må avlaste den **ø**kende 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.

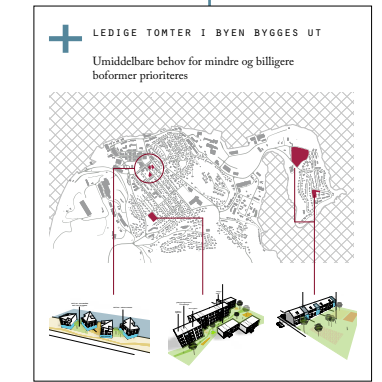
FASE 1
2014-2020

Kirkenes har regnet utfordringer og gode muligheter. Deres behov er stort, spesielt for bussene der å jobbe i Kirkenes. Deres behov er å ha gode og trygge boliger og gode utvidelse av bussene. Det er viktig å ha gode utvidelse av bussene, og som andre er ca 4 % av befolkningen er rullestol.



- Øking i rullestol besøkende i Kirkenes, og større behov for å møte etterspørsel etter buss.
- Økt kapasitet over grensen gir bedre vilkår for pendlere

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



- Betere muligheter for å fylte inn i Kirkenes og et boligtilbud som kan tilrettelegges for ulike behov.
- En by som tilbyr gode deltidboliger og boliger for ferdigstillede

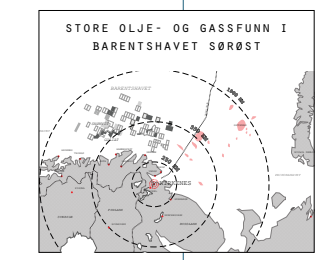
+ DET ETABLERES EN STRUKTUR PÅ TORGET DER TRAFIKK KAN TREKKE INN



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



? Hvis et i videt, og det ligger mellom gamle og nye bygninger, hva prøver du å etablert rundt og i byen hvis det blir gjort trykkelige perspektivene i Kirkenes. Mange ønsker for prosjekt og som på utbyggingsplaner som viser Kirkenes.

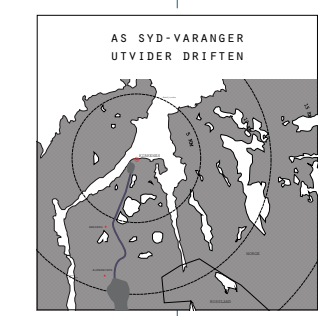


+ HURTIGTRUKAEN FLYTTES TIL SENTRUM OG SANLOKALISERES MED NY SENTRAL FOR VAREDISTRIBUSJON

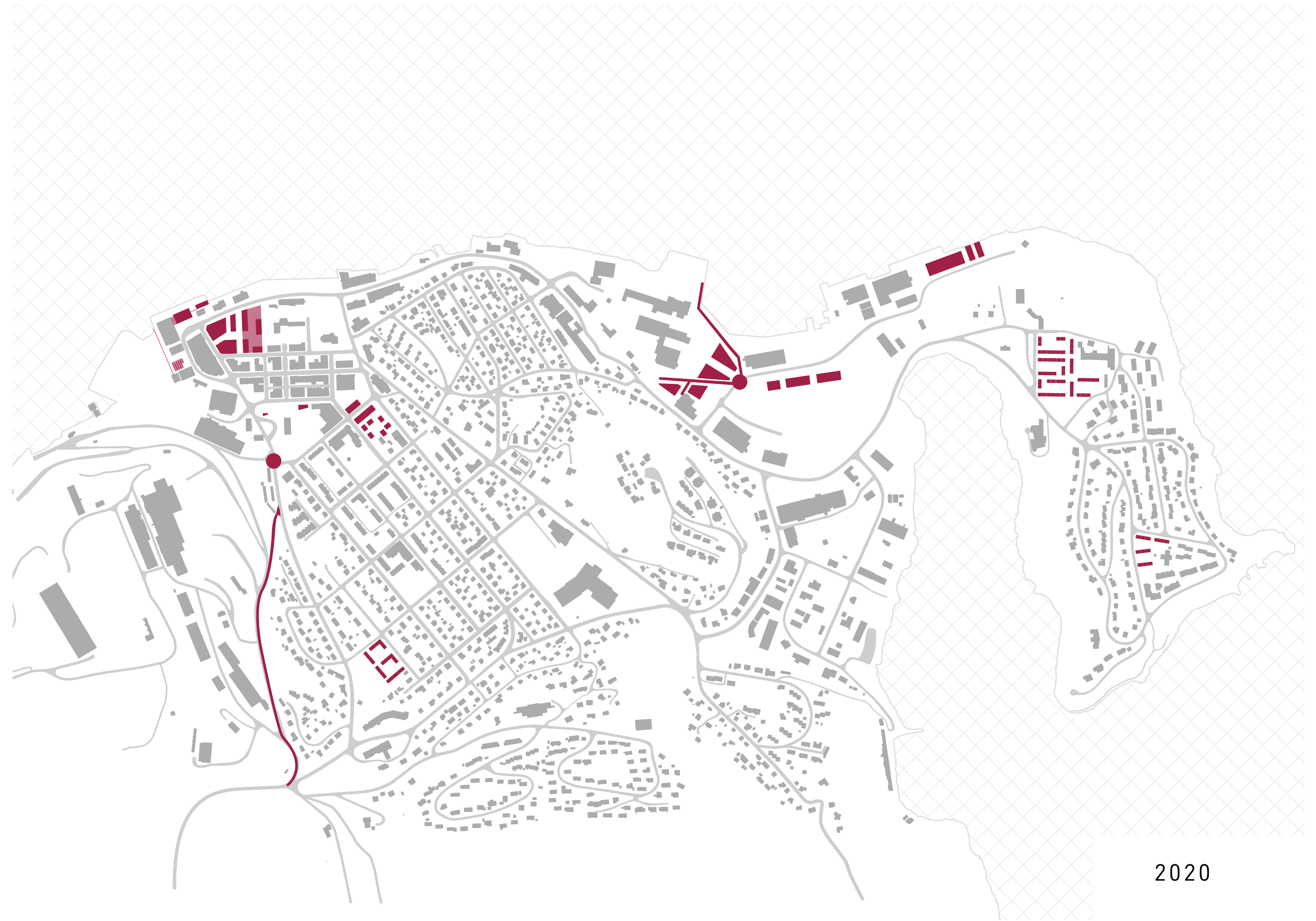


+ BILALTERNATIV FORBEDRES

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



- Mange flere arbeidsplasser
- Større press på boligmarkedet i Kirkenes

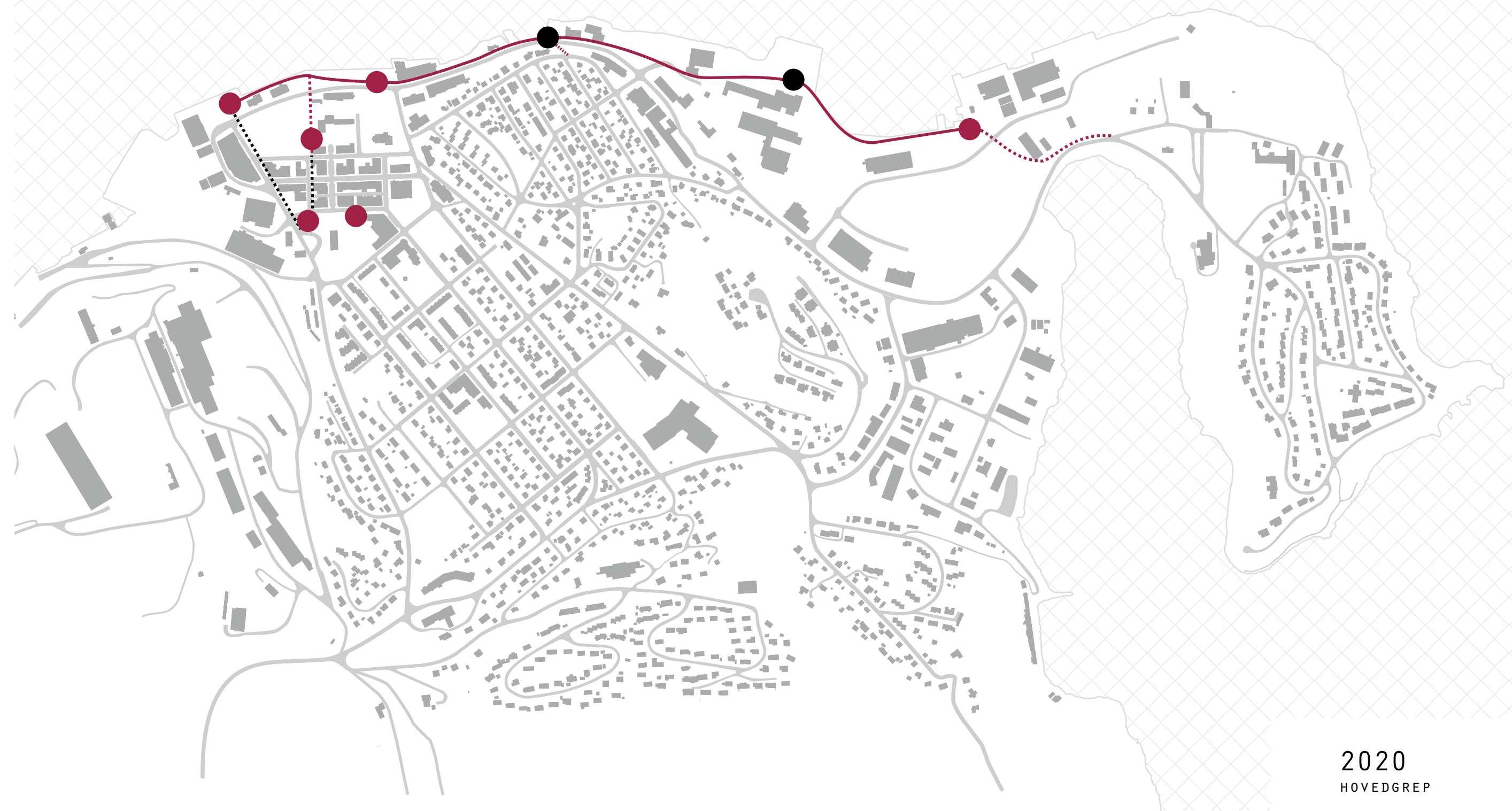


2020

- | | | | | | |
|---|---|----|--|----|---|
| 1 | 2755 m ² felles
1205 m ² bolig
5643 m ² næring | 5 | 2790 m ² næring | 13 | 2690 m ² varehus |
| 2 | 1334 m ² bolig
979 m ² felles
4398 m ² næring | 6 | 1764 m ² bolig kollektiv | 14 | 2817 m ² varehus |
| 3 | 2451 m ² parkering/
knutepunkt | 7 | 1764 m ² bolig kollektiv | 15 | 4696 m ² næring |
| 4 | 504 m ² servicebygg torget | 8 | 1764 m ² bolig kollektiv | 16 | 5575 m ² småindustri |
| | | 9 | 4320 m ² bolig leiligheter | 17 | 7344 m ² bolig rekkehus i hage |
| | | 10 | 2031 m ² service cruisehavn | 18 | 1872 m ² bolig rekkehus i hage |
| | | 11 | 6479 m ² næring | 19 | 2000 m ² lager til hurtigruta |
| | | 12 | 6479 m ² næring | | |



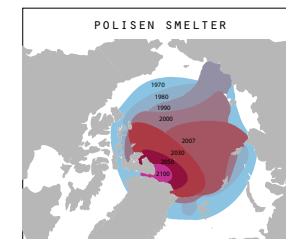
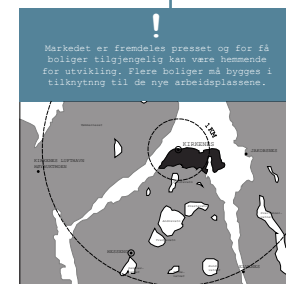
2020
UTBYGGINGSFELTER OG
AREAL



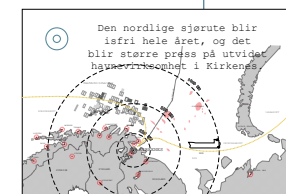
2020
HOVEDGREP

FASE 3
2020-2030

- Nye samarbeidsprosjekter og grenseoverskridende virksomheter etableres i Kjeknes og Mulsåsen.
- Økende antall toppåklige barn og nå også voksne, mange russiske studenter vil studere i Kjeknes.



Klimamålingene gir både utfordringer og muligheter for kommunene. Ulyde og støvbelastning blir mer tilgjengelig og flere og flere har uttrykt ønske på nærhet som politen, skole, barnehage og andre offentlige tjenester. Dette vil endring i utnyttelse og utvikling av sentrum og ikke minst i sentrum.



LOKALER FOR SMÅ BEDRIFTER OG VERKSOMHETER ETABLERES I SJØKANTEN FOR GOD EKSPONERING OG NÆRHET TIL SENTRUM

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

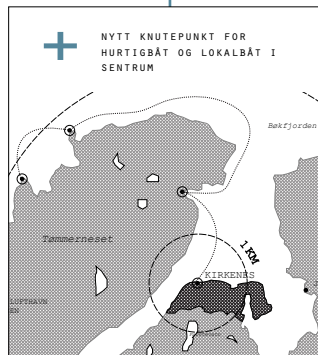
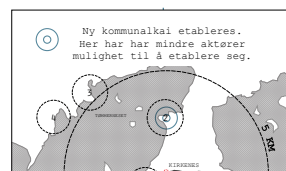
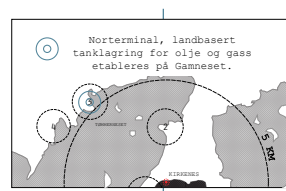
KUNNSKAPSPARKEN HAR VOKST UT AV LOKALENE I BARENTUNGET OG FLYTTES TIL ET NYTT BYGG I TILNÆYNING TIL GAMLE VERKSTED.



KJØPSENTRETT UTVIDES OG SPARELAND FLYTTER INN I NYE LOKALER I SENTRUM. GAMLE KIRKES LOKALER RYDDES OPP TIL PARKERINGSPASSASJER.

NÆRSKAPSKALLEN TILNÆTTER ADMINISTRASJON FOR BEDRIFTER PÅ TRØNDESSIDE OG KILA ETABLERES PÅ NØRDSIDEN AV KILA FOR SENTRUM.

Et godt utvalg av utvalgte objekter har blitt på Trøndelagsregionen og dermed skal utvikles videre.



ET LEGGES I TUNNELL VIA KILA TIL HUNDKAMPINGEN I SENTRUM, HV Vei gjennom SENTRUM VEST GÅR VIA SAMME HUNDKAMPING. VEIEN MELLOM KJØPSENTRETT OG RÅDHUSPLASSEN BLIR SÅGATE.

HØVEDVEIEN OVER PRESTØYA INDUSTRIOMRÅDE FLYTTES MOT LØDEN OG BLIR EN FORLEDELSE AV HØVEDVEIEN SOM GÅR GJENNOM SENTRUM. ET NYTT VEISYSTEM BENTRES OPP TIL DENNE FOR Å UTVIKLE PRESTØYA INDUSTRIOMRÅDE TIL FLERE ANDRE FORMÅL.

Økende etterspørsel etter mineraler kan gi større deler utvinning i Nord-Norge. Det vil være store muligheter for å utvikle nye prosjekter og bedrifter. Dette vil være en viktig del av økonomisk utvikling.



- | | | | |
|--|------------------------------------|---|--|
| 1 9240 m ² varehus | 8 700 m ² knutepunkt | 14 4628 m ² næring | 22 3528 m ² bolig tunhus |
| 2 9240 m ² varehus | 9 2754 m ² kontor | 15 1244 m ² næring | 23 4320 m ² bolig leiligheter |
| 3 7778 m ² næring | 459 m ² bolig | 16 1020 m ² parkering | 24 1344 m ² bolig rekkehus i hage |
| 4 5166 m ² høyskole | 432 m ² felles | 17 3451 m ² parkering | 1620 m ² bolig leiligheter |
| 886 m ² felles | | 18 1244 m ² næring | 135 m ² nabolagshus |
| 5 3277 m ² næring | 10 6800 m ² bypark | 19 2205 m ² småindustri | 25 1344 m ² bolig rekkehus i hage |
| 6 7890 m ² påbygning amfiserter | 12 10471 m ² næring | 20 13770 m ² bolig leiligheter | 1620 m ² bolig leiligheter |
| 7 500 m ² parkering | 13 2351 m ² småindustri | 21 1764 m ² bolig tunhus | 135 m ² nabolagshus |



- | | | |
|--|--|------------------------------------|
| 26 672 m ² bolig rekkehus i hage | 31 672 m ² bolig rekkehus i hage | 36 924 m ² bolig tunhus |
| 2700 m ² bolig leiligheter | 2700 m ² bolig leiligheter | 37 924 m ² bolig tunhus |
| 27 924 m ² bolig tunhus | 32 924 m ² bolig tunhus | 38 3120 m ² småindustri |
| 28 4320 m ² bolig leiligheter | 33 672 m ² bolig rekkehus i hage | |
| 29 1344 m ² bolig rekkehus i hage | 1080 m ² bolig leiligheter | |
| 1620 m ² bolig leiligheter | 34 1272 m ² bolig rekkehus i hage | |
| 1344 m ² bolig rekkehus i hage | 1080 m ² bolig leiligheter | |
| 1620 m ² bolig leiligheter | 135 m ² nabolagshus | |
| 135 m ² nabolagshus | 35 672 m ² bolig rekkehus i hage | |
| | 2700 m ² bolig leiligheter | |

2030
UTBYGGINGSFELTER OG
AREAL



2030
HOVEDGREP

FASE 3
2030 - 2040

+ FRI GRENSEBEDEL MELLON FINNMARK OG MURMANSK OBLAST

Grensebeobsløst utvidet til hele Finnmark og Murmansk fylke.

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

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

+ VIDERE UTVIDING AV KSTOKTOMRÅDET

Det bygges flere tuneller for å dekke etterspørselen etter alternativer til boliger til eldne og enslige.

+ ØKENDE ANTALL STUDENTER ØSKER BEHOV FOR FLERE KOLLEKTIVER

Klimamendringene fører til gode vekstutsikter for jordbruket i nord. Attraktive jordbruksprodukter fra Færøene vil øke eksport av næringsprodukter.

+ HØYSKOLEN ER EN VOKSENDE FORSKNINGSBASERT INSTITUSJON OG HAR BEHOV FOR SIKRANT TILSYNSET FELTARBEID. HØYSKOLEN BLIR UTVIDET MED BYGGSKANT MOT VEST. BYGGESUSUS ETABLERES FOR Å SKAPE MER ROM TIL FLERE SMÅVIRKSOMHETER OG GRENSE SOM SPRINGER UT AV SAMBRUKSHUSENE.

+ MELLON DET NYE NÆRINGSOMRÅDET OG NORDMAGEN BOLIGOMRÅDE UTVIKLES ET NÆRSENTER FOR BYDELSEN. FLERE ADMINISTRASJONSLOKALER ETABLERES I NÆRINGSOMRÅDET.

⊖ Pulkenett Maritime Park bygges ut

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

+ PRODUKTER FRA FISKE- OG ALGEPPORETT I KOPPEL SELGES LOKALT OG FORNIDLES TIL VERDEN GJENNOM SUBKANTEN I KIRKENES.

NYE EKSPORTRUTER FOR MINERALER

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

⊖ På grunn av økt lønnsnivå i næringslivet og store investeringer i Fiske- og Rindland har det blitt bygget jernbaner til Kirkenes som har gjort muligheten for å forberede, klatte. Dette har gitt økt utbytte og mulighet for å utnytte ressursene. De Fiske- og Rindland gir også nye muligheter for eksport av produkter.

⊖ Næringslivet representerer et stort økonomisk potensial i tilknytning til næringslivet. Utviklingen blir fortsatt positiv, og det forventes at det vil være en økning i eksport av næringsprodukter.



2040

1	1577 m ² felles	6	10471 m ² næring	14	4604 m ² nærserver	21	1176 m ² bolig rekkehus i hage
	5544 m ² høyskole	7	4106 m ² småindustri	15	9802 m ² skole		1080 m ² bolig leiligheter
2	2754 m ² næring	8	4628 m ² næring	16	5410 m ² idrettsanlegg	22	588 m ² tunhus
	459 m ² bolig	9	1479 m ² parkering	17	9768 m ² småindustri		
	432 m ² felles	10	5490 m ² varehus	18	4824 m ² bolig leiligheter		
3	1887 m ² varehus	11	3002 m ² næring	19	504 m ² bolig rekkehus i hage		
4	4778 m ² næring	12	748 m ² parkering	20	1176 m ² bolig rekkehus i hage		
5	2940 m ² bolig kollektiv	13	9720 m ² bolig leiligheter		1080 m ² bolig leiligheter		



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



Områder

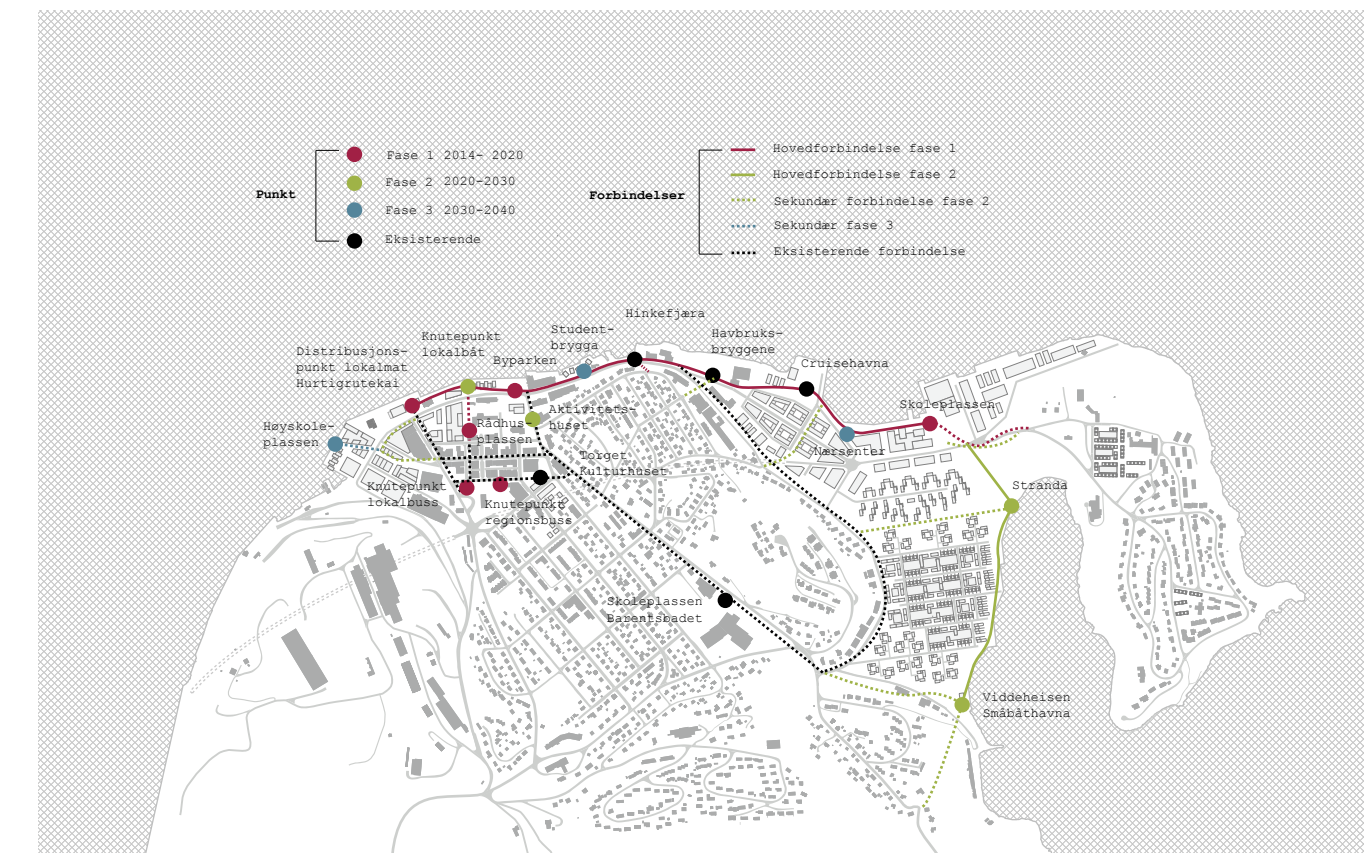


HOVEDGREP

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

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

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



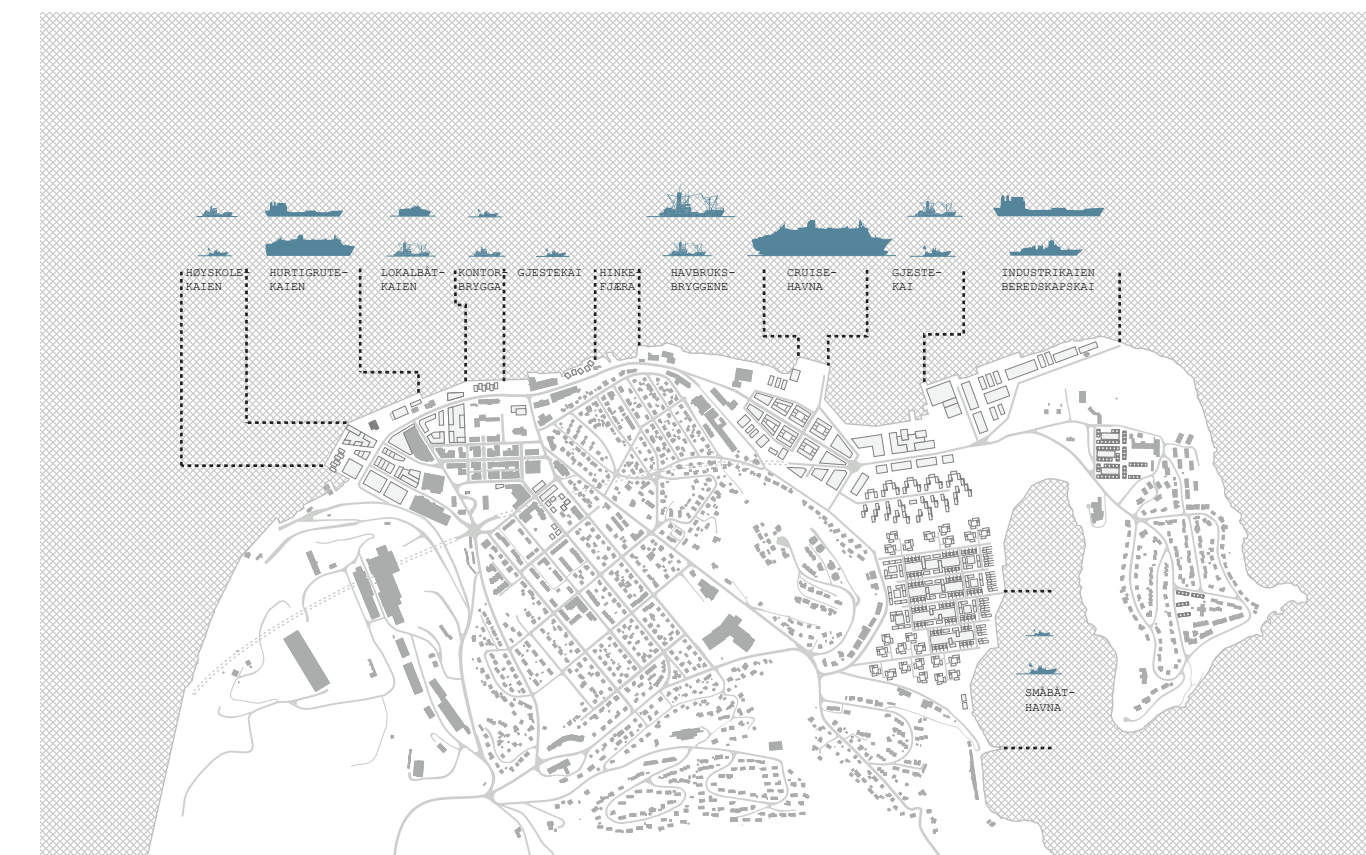
VIKTIGE SIKTLINJER OG FORBINDELSER FOR ORGANISERING AV OMRÅDENE



VIKTIGSTE FORBINDELSER



INNDELING AV SJØKANTEN



TYOLOGISTUDIER



FRA KOLLEKTIVENE PÅ
STUDENTBRYGGA

METODE: MIDLERTIDIGHET SOM REDSKAP FOR TYPOLOGIUTVIKLING

Flyttetall fra planstrategien viser at av et folketall på rundt 10 000 i kommunen har 5900 flyttet inn og 6000 flyttet ut de siste 10 årene. Slike flyttetall indikerer at en stor del av befolkningen føler liten stedstilhørighet og har en høy grad av mobilitet. På grunn av svingninger i næringslivet og problemer med å tiltrekke nye fastboende opplever Kirkenes å ha en varierende mengde pendlere. Rapporten konkluderer med at mangelen på varierte boformer kan settes i direkte forbindelse med problemene med å rekruttere kompetent arbeidskraft.

På grunn av politisk aktivitet blant annet i forbindelse med barentssekreteriatet, med næringslivet og ved å være snuavn 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 Sor-Varanger vokter grensen mot Russland. Hver 6. måned ankommer ca. 400 nye vernepliktige.

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

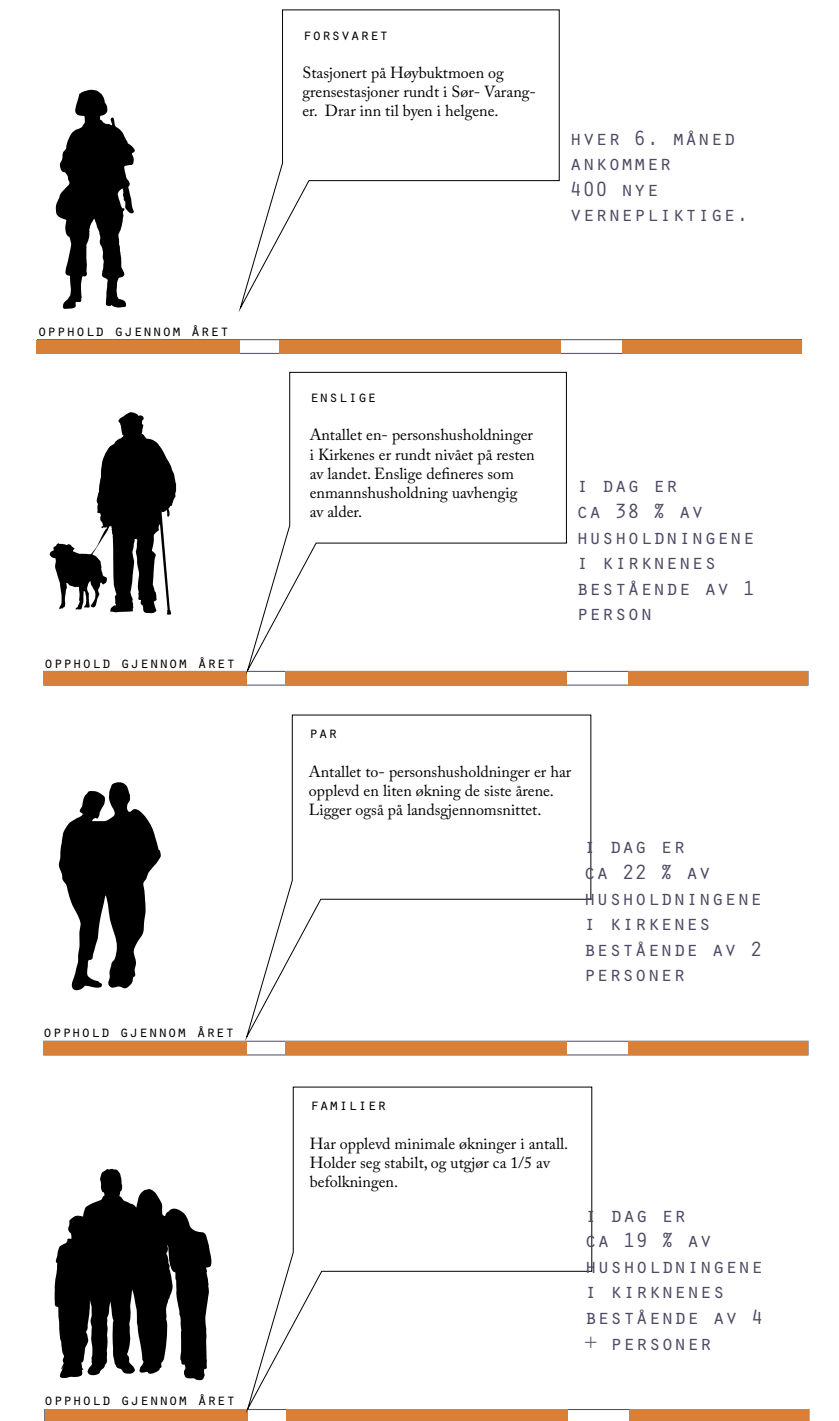
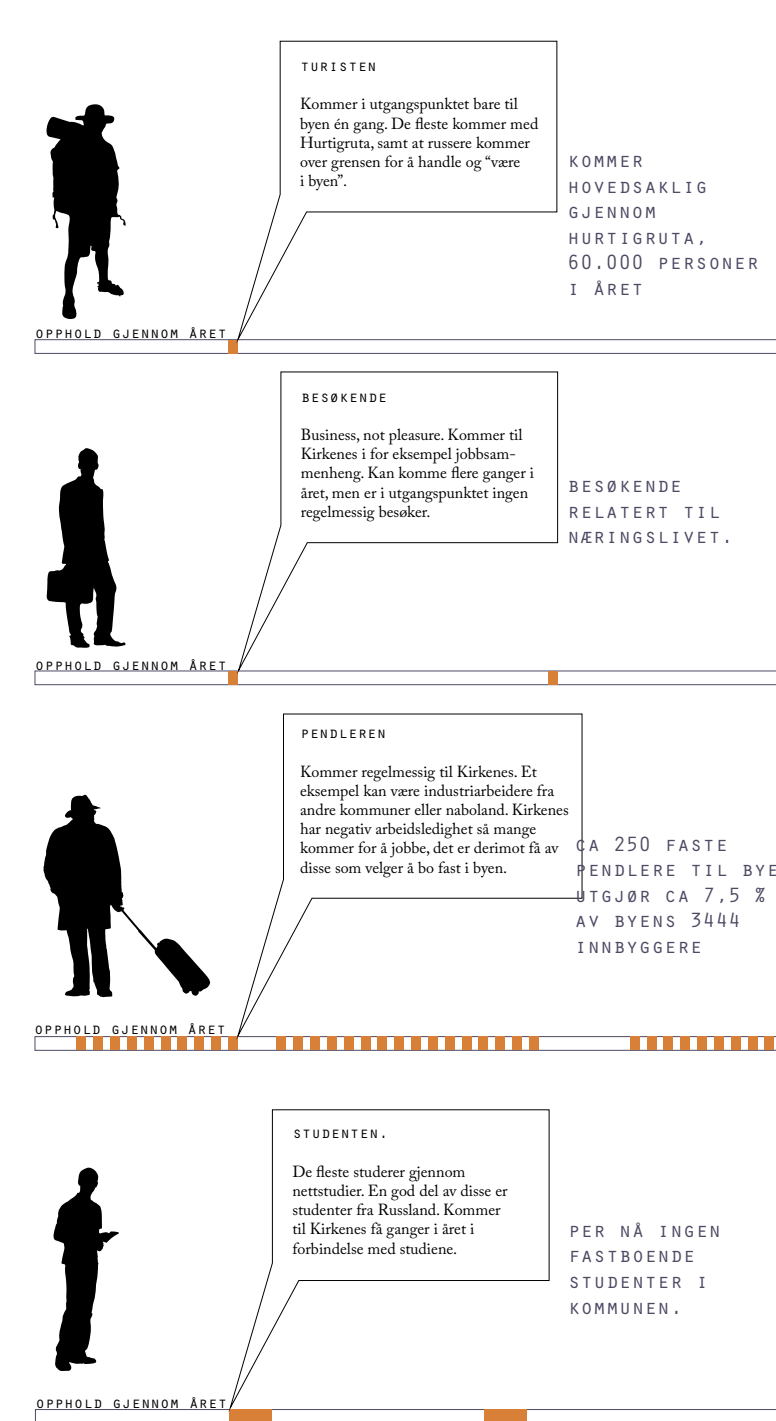
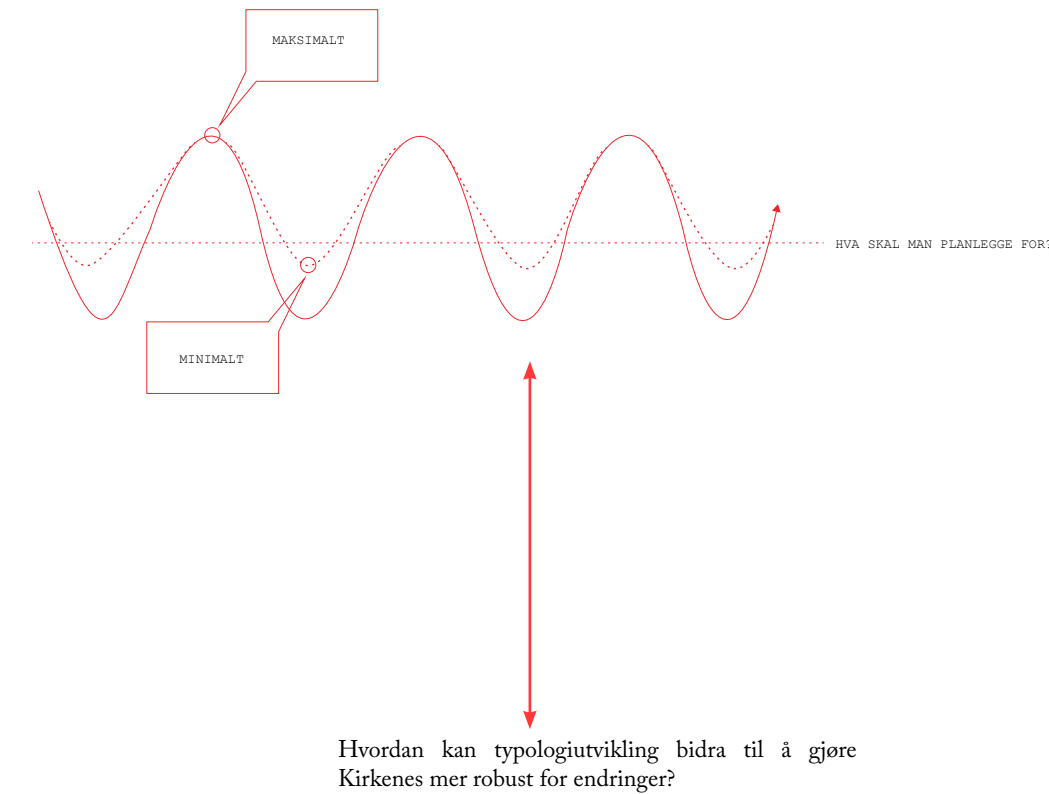
Boligtilbudet til fastboende i Kirkenes består av eneboliger og en liten andel rekkehus og leiligheter. Boligprisene er på 16000/m² for en enebolig og 24000/m² for leiligheter.

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

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

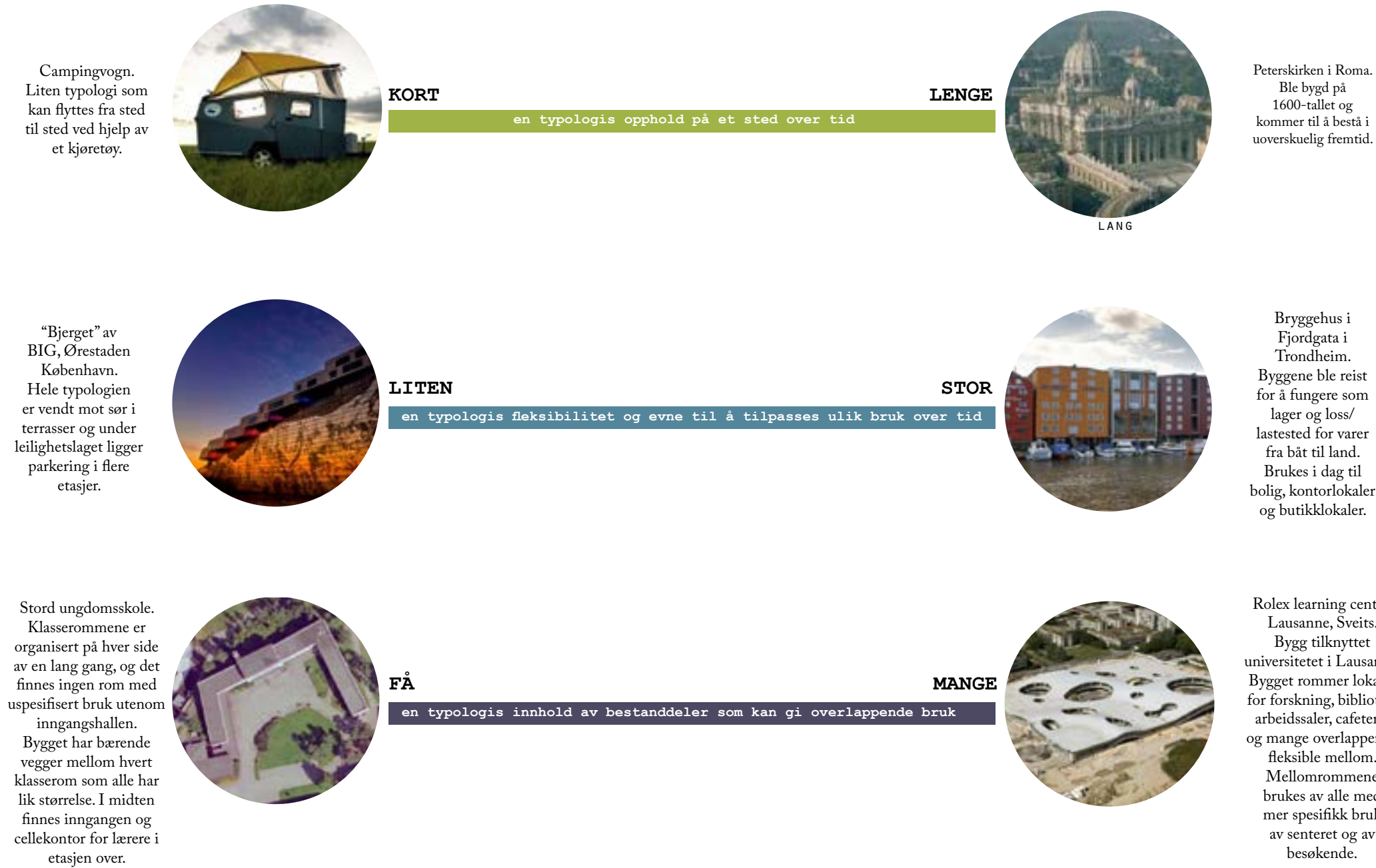
Et viktig resultat av arbeidet med de innledende undersøkelsene var at vi kan peke på en tendens i samfunnet i Kirkenes som vi har brukt som utgangspunkt for et typologistudie. Som vi kan sitere en ansatt i Kirkenes kunnskapspark på; " det er utrolig hvor mange mennesker som dras gjennom dette lille stedet". Vi ser at det er et behov for typologier som kan romme ulike typer midlertidighet i samfunnet i Kirkenes. Vi ønsker med denne metoden å undersøke hvordan typologier som kan romme denne tendensen i samfunnet kan fungere.

Dette er noe vi tror at kan bidra til å gjøre Kirkenes mer fleksibel for ulike samfunnsmessige behov og dermed mer robust for endringer.



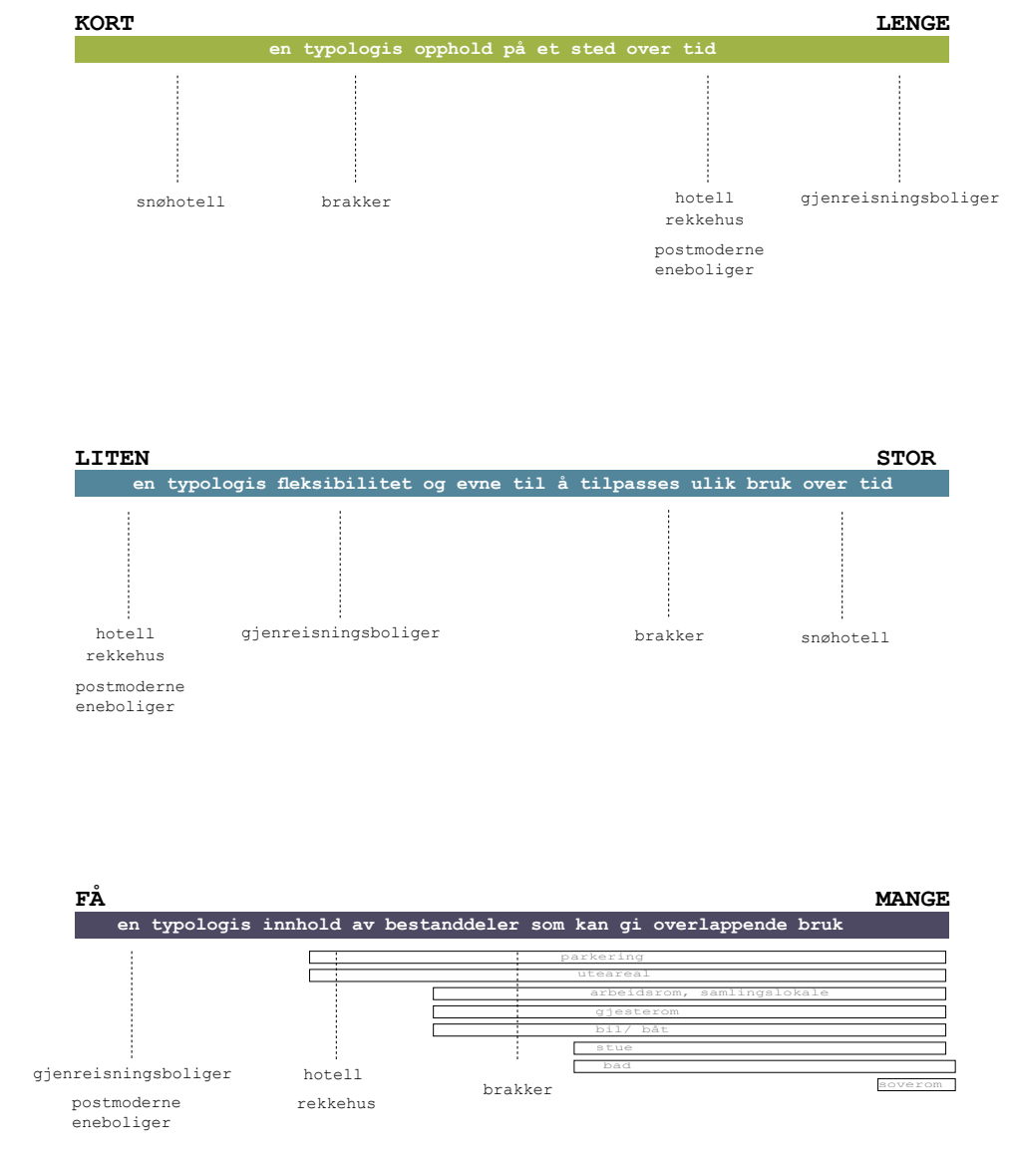
DEFINERING

VI UNDERSØKER OG DEFINERER 3 TYPER MIDLERTIDIGHET

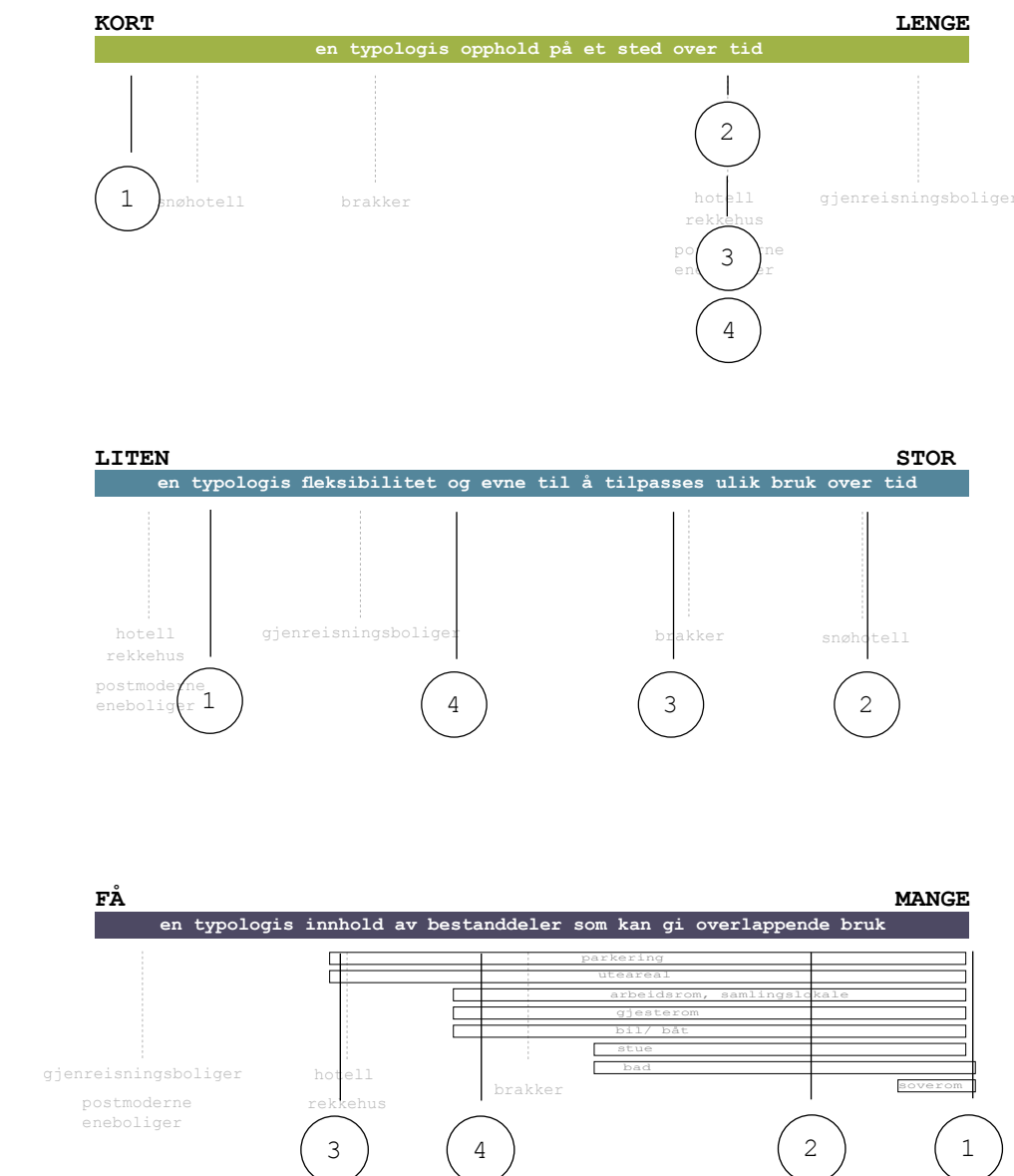


BOLIGTYPOLOGIUTVIKLING

KARTLEGGING AV DAGENS SITUASJON



VI ØNSKER Å JOBBE MED



1

“ENHETEN”

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

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

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

2

“KOLLEKTIVET”

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

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

3

“BOLIG/ NÆRING I SENTRUM”

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

Flere potensielle brukergrupper, derfor en stedsfast typologi.

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

Undersøkelsene finnes i sin helhet i boligheftet.

4

“BO LENGE SAMMEN”

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

KOLLEKTIV



26,5 KVM
PR. PERSON



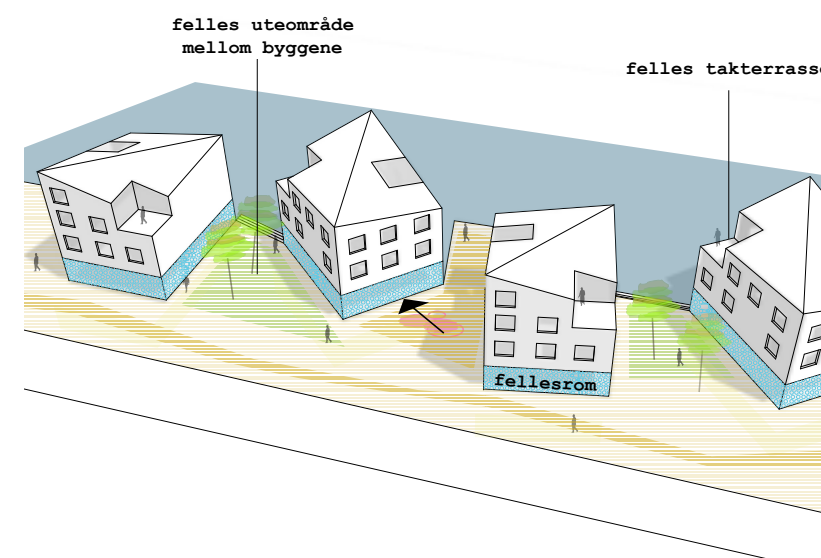
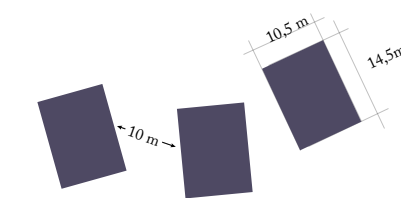
13
PERSONER



366
KVM

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

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



REKKER VED SJØEN



30,8 KVM
PR. PERSON



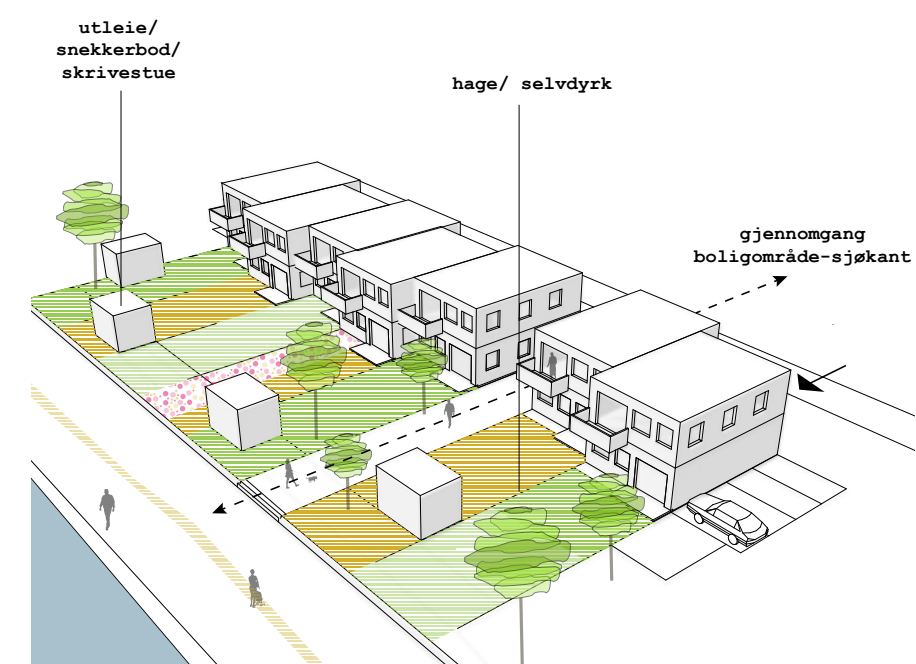
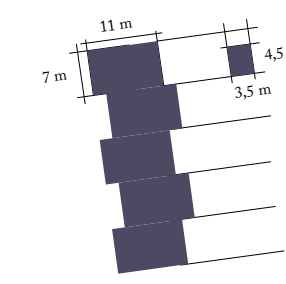
3-5
PERSONER



154
KVM

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

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

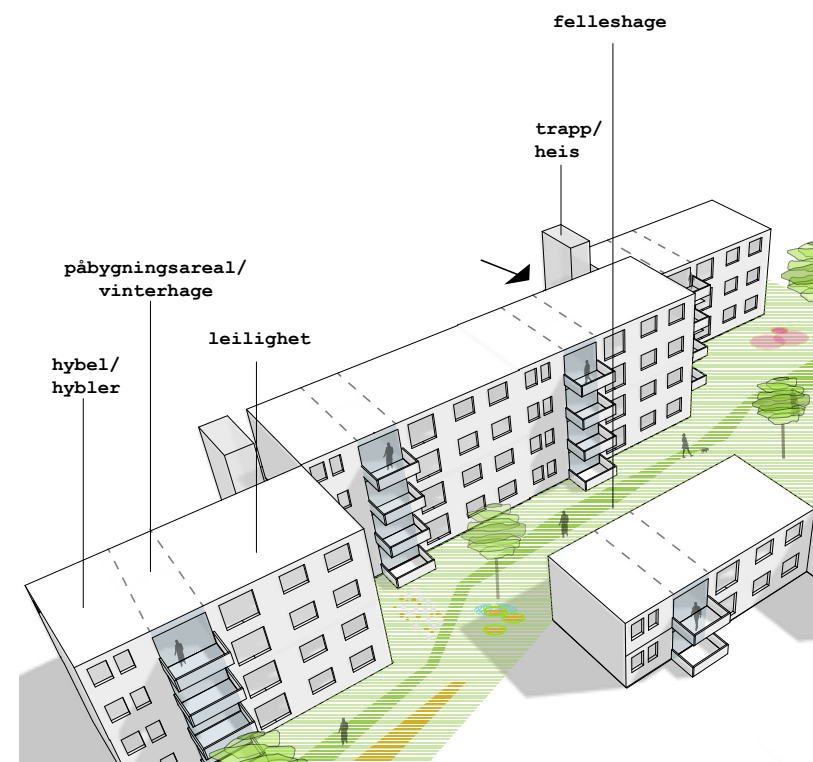
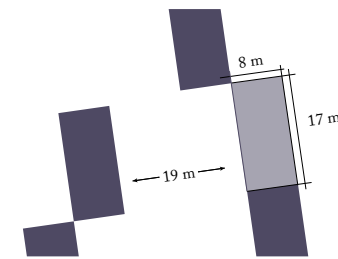


LEILIGHETER



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

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

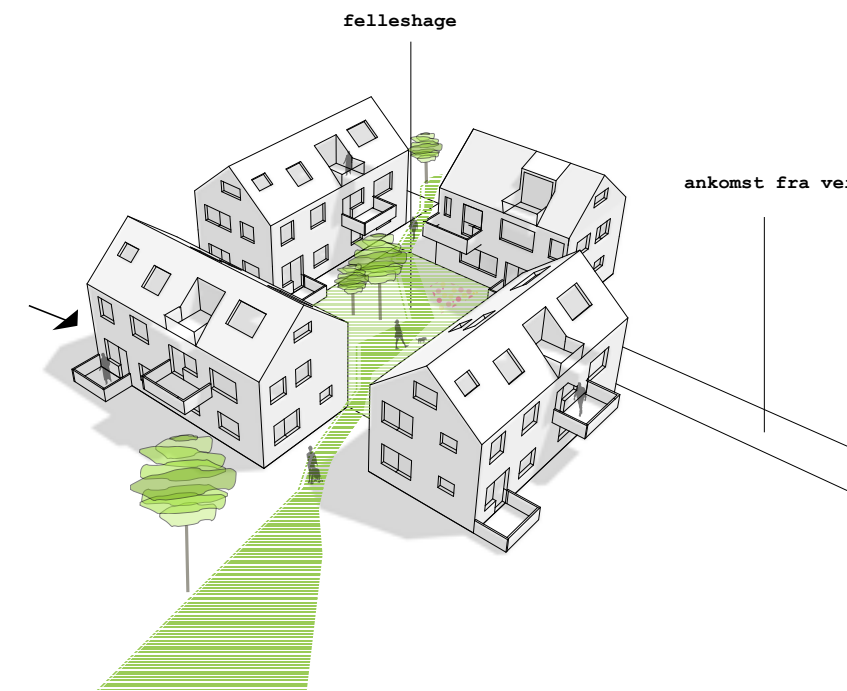
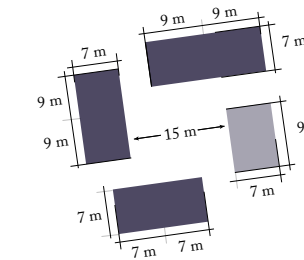


TUNHUS



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

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

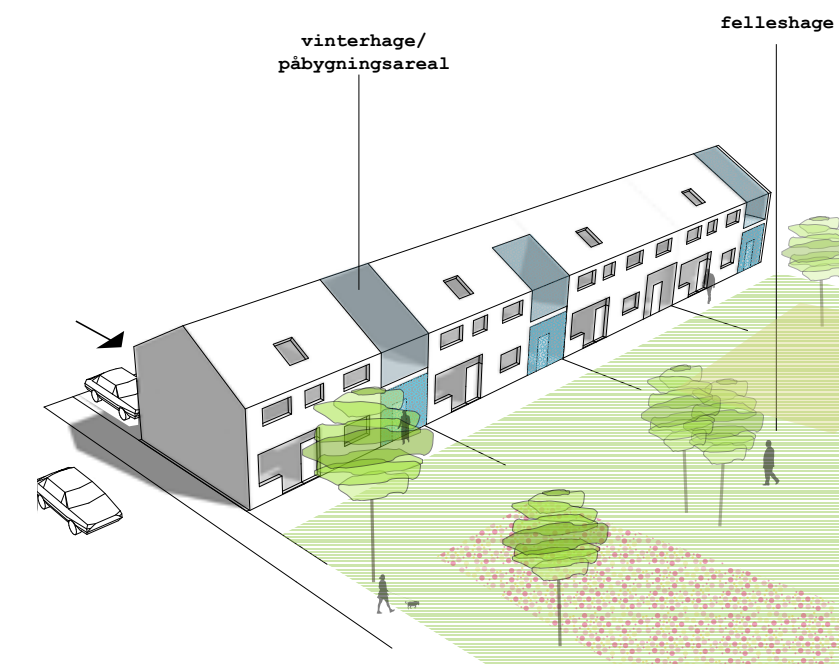
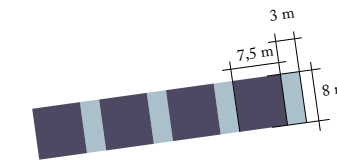


REKKER I HAGE



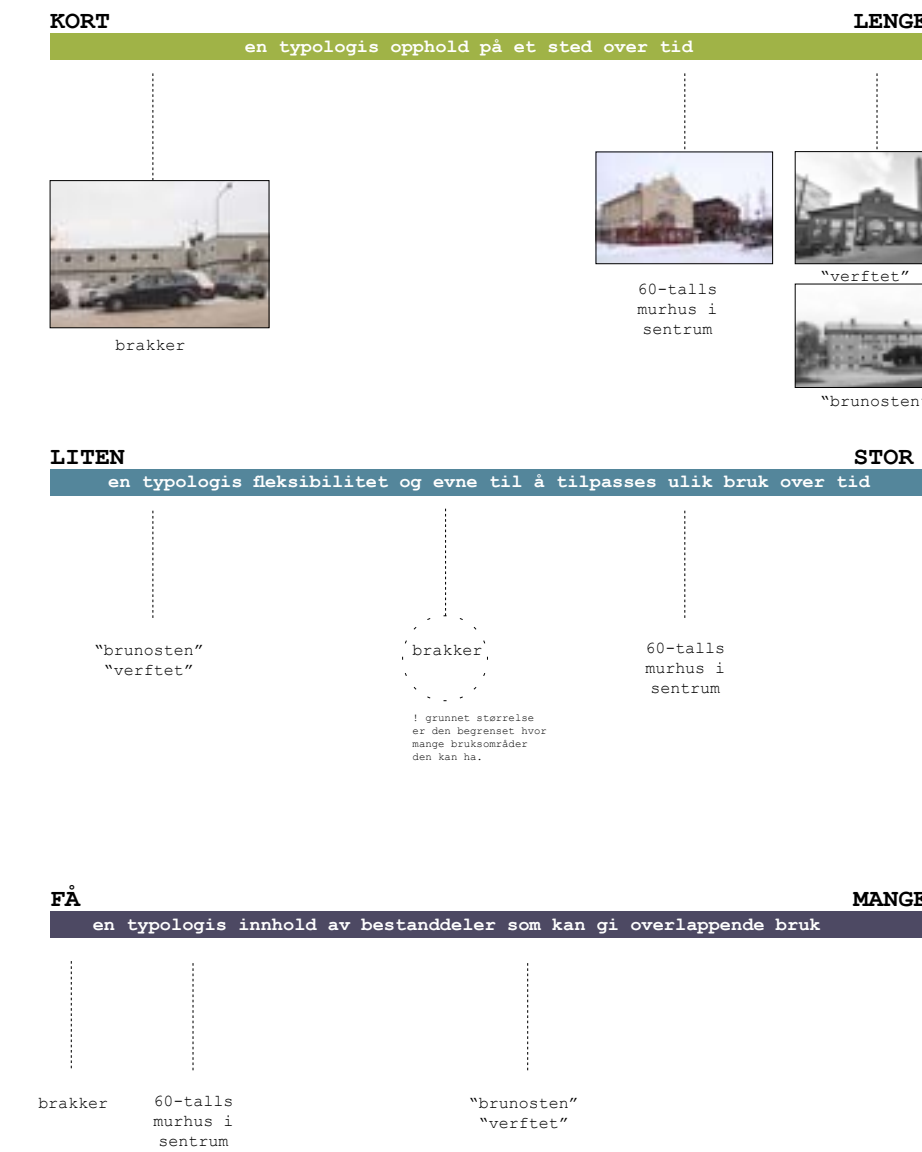
Rekker i hage består av boenheter over to plan, henvendt nord-sør. Motsatt side av inngangspartiet er henvendt mot en felles hage. Boenheten består av to deler, en fast og en transparent. Den faste delen inneholder fire soverom, kjøkken, stue og bad. Den transparente delen inneholder bod og gjennomgang/inngang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

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

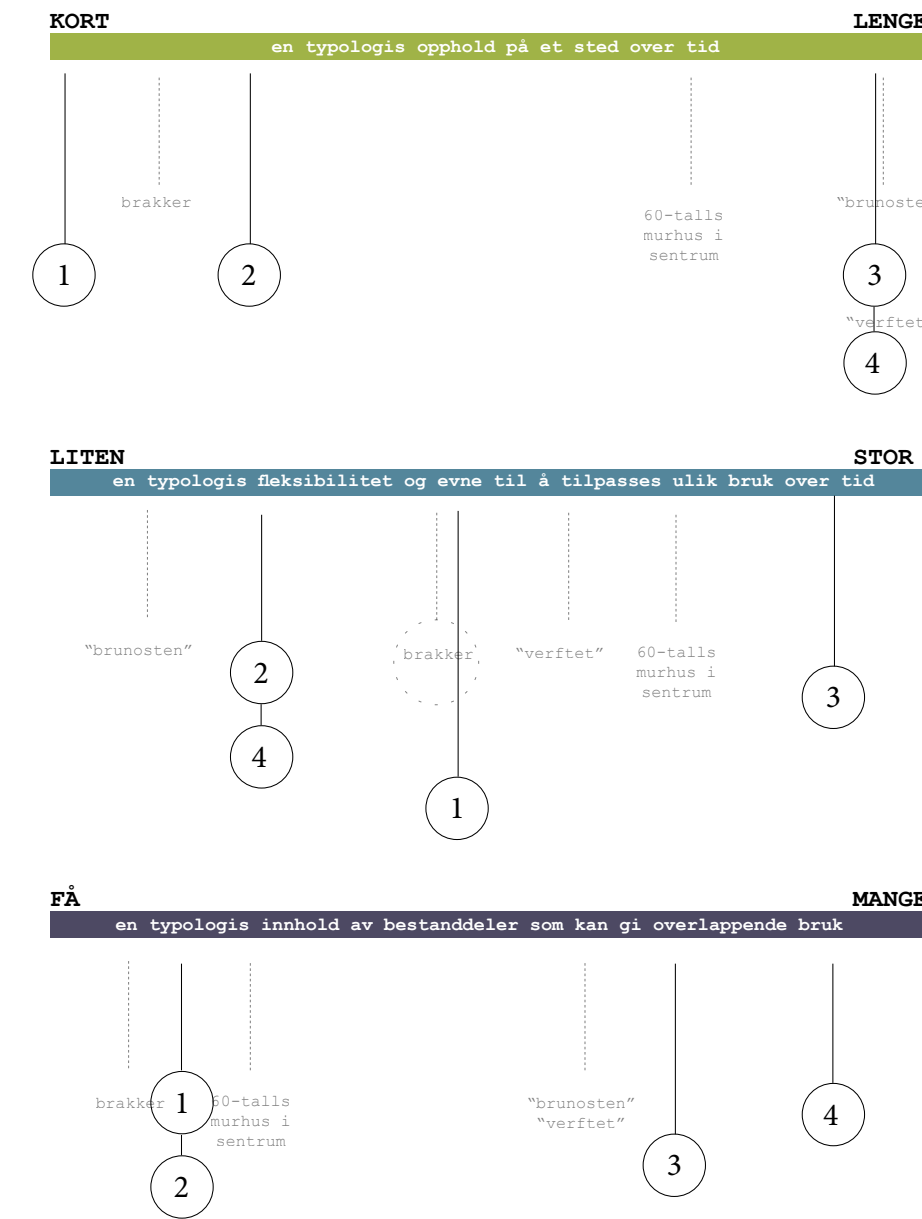


SENTRUMSTYPOLOGIUTVIKLING

KARTLEGGING AV DAGENS SITUASJON



VI ØNSKER Å JOBBE MED



1

"ENHETEN"

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

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

2

"ARBEIDSROMMET"

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

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

3

"BRYGGEHUS"

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

Plasseringen ved vei og sjøkant gir synlighet og tilgjengelighet.

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

4

"SAMBRUKSHUSET"

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

Typologien skal inneholde mangen bestanddeler som kan gi overlappende bruk.

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

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

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

Undersøkelsene finnes i sin helhet i sentrumsutviklingheftet.

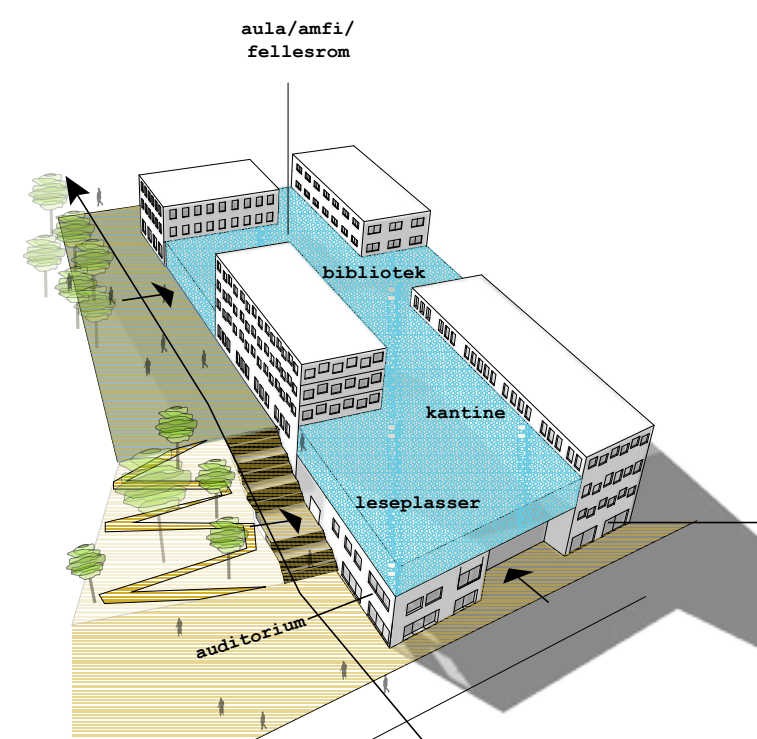
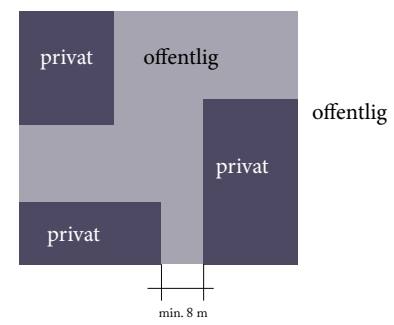
SAMBRUKSHUS



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

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

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

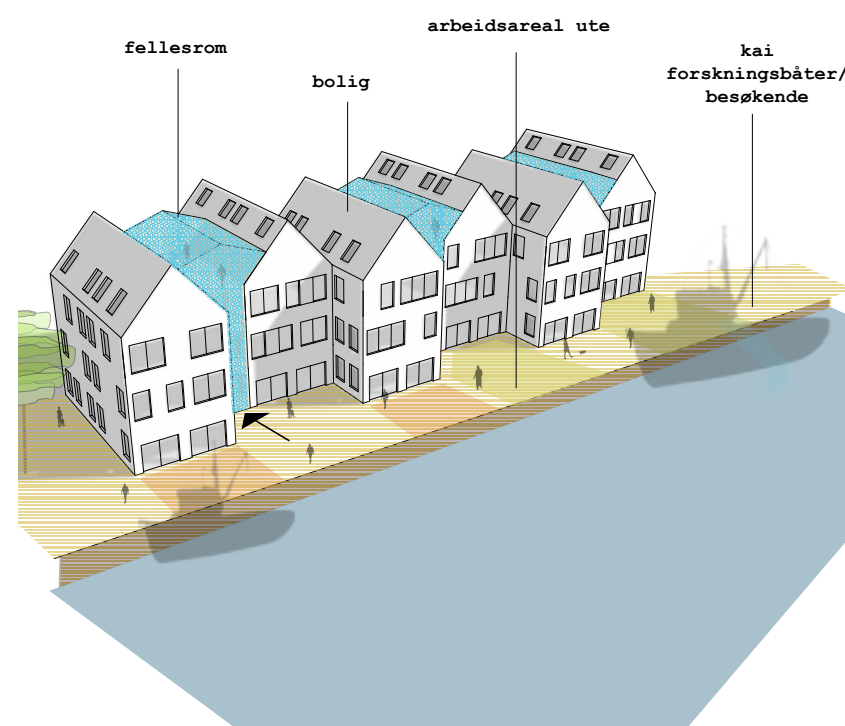
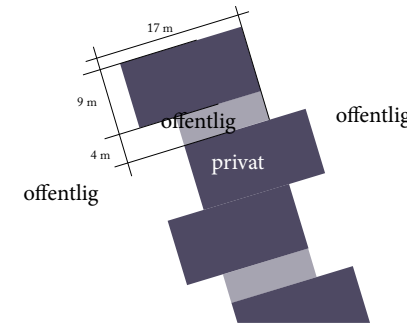


BRYGGEHUS



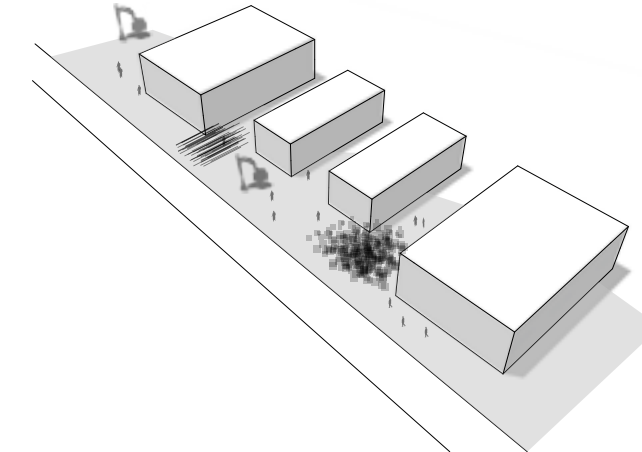
Bryggehusene er sambrukshus hvor mindre aktører kan få etablere seg. Bryggehusene arbeidslokaler med fellesfunksjoner og fellesrom mellom husene, som møterom, kjøkken og garderobe. Den øverste etasjen av bryggehusene er boliger.

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

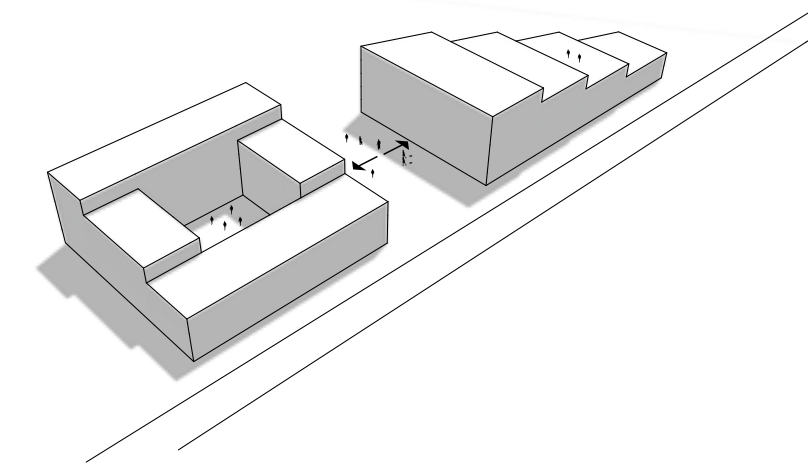


ANDRE TYPOLOGIER

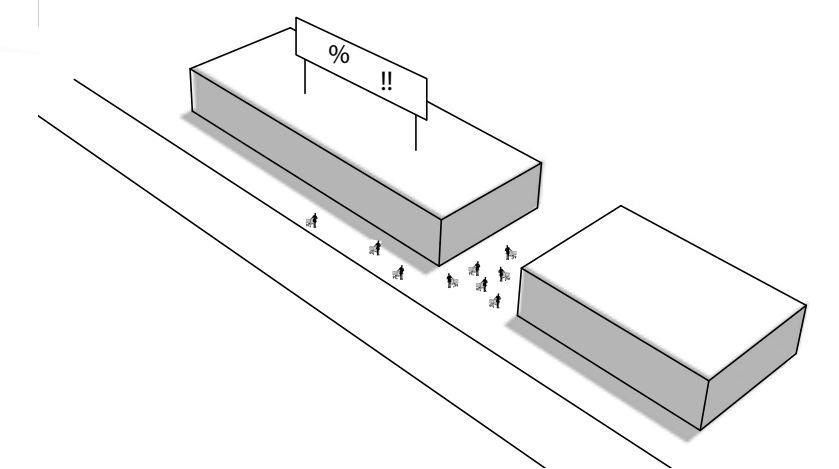
SMÅINDUSTRI



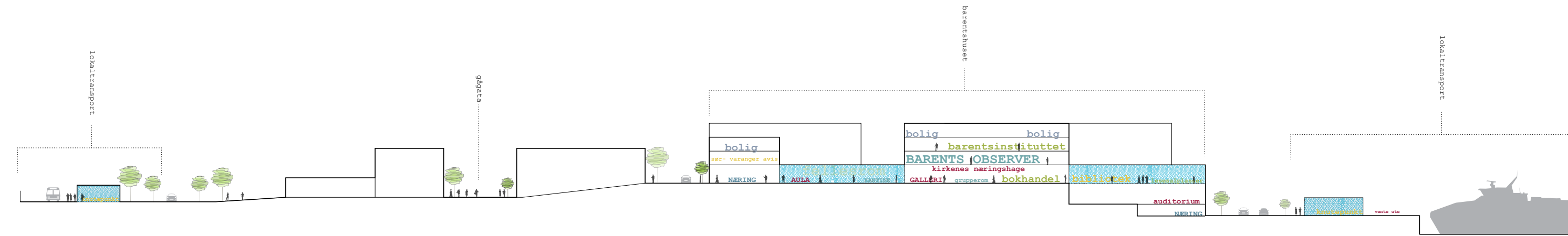
NÆRINGSBYGG



VAREHUS



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



SNITT GJENNOM SAMBRUKSHUSET FRA KNUTEPUNKT TIL KNUTEPUNKT



HAVNA I KIRKENES: LOKALMATPLASSEN OG UTSALG VED HURTIGRUTA

INFRASTRUKTUR

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

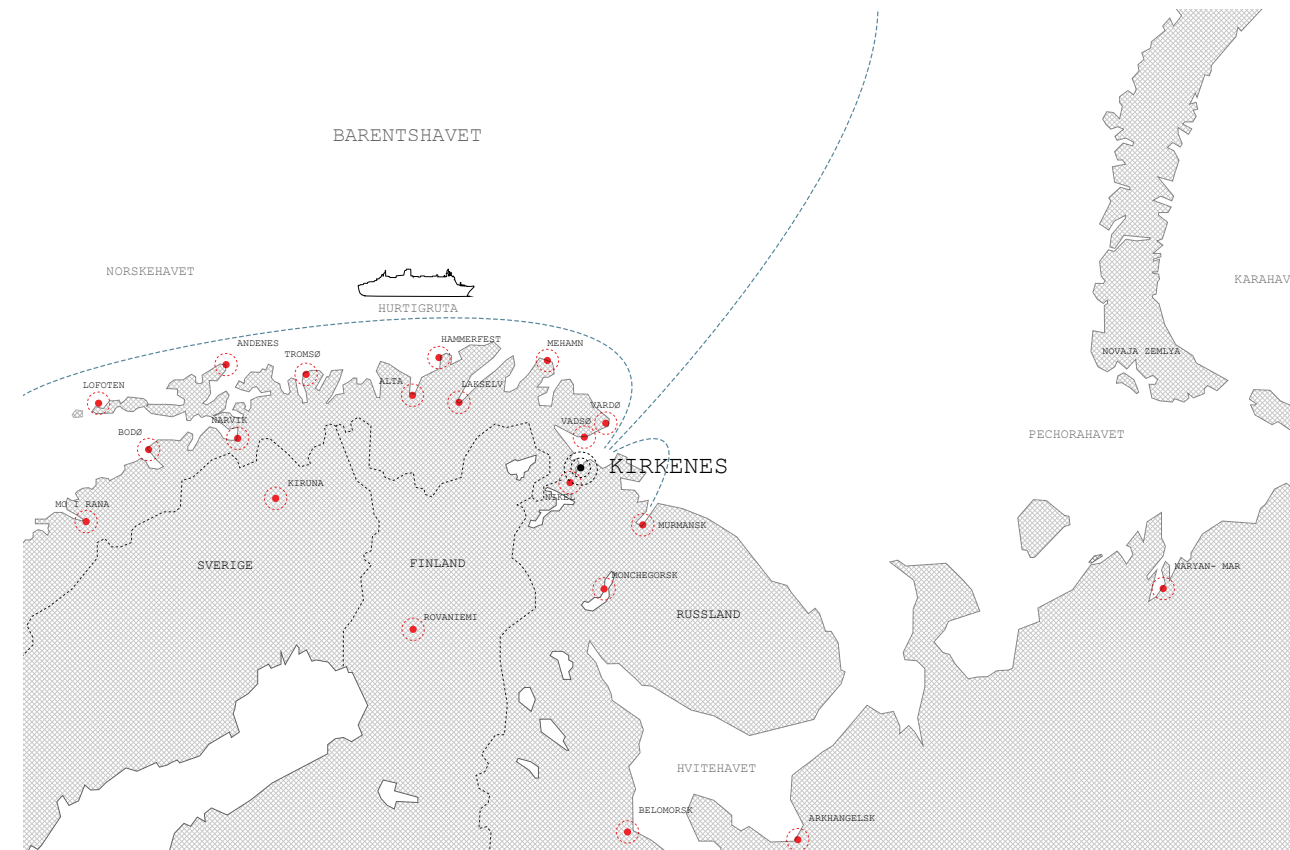
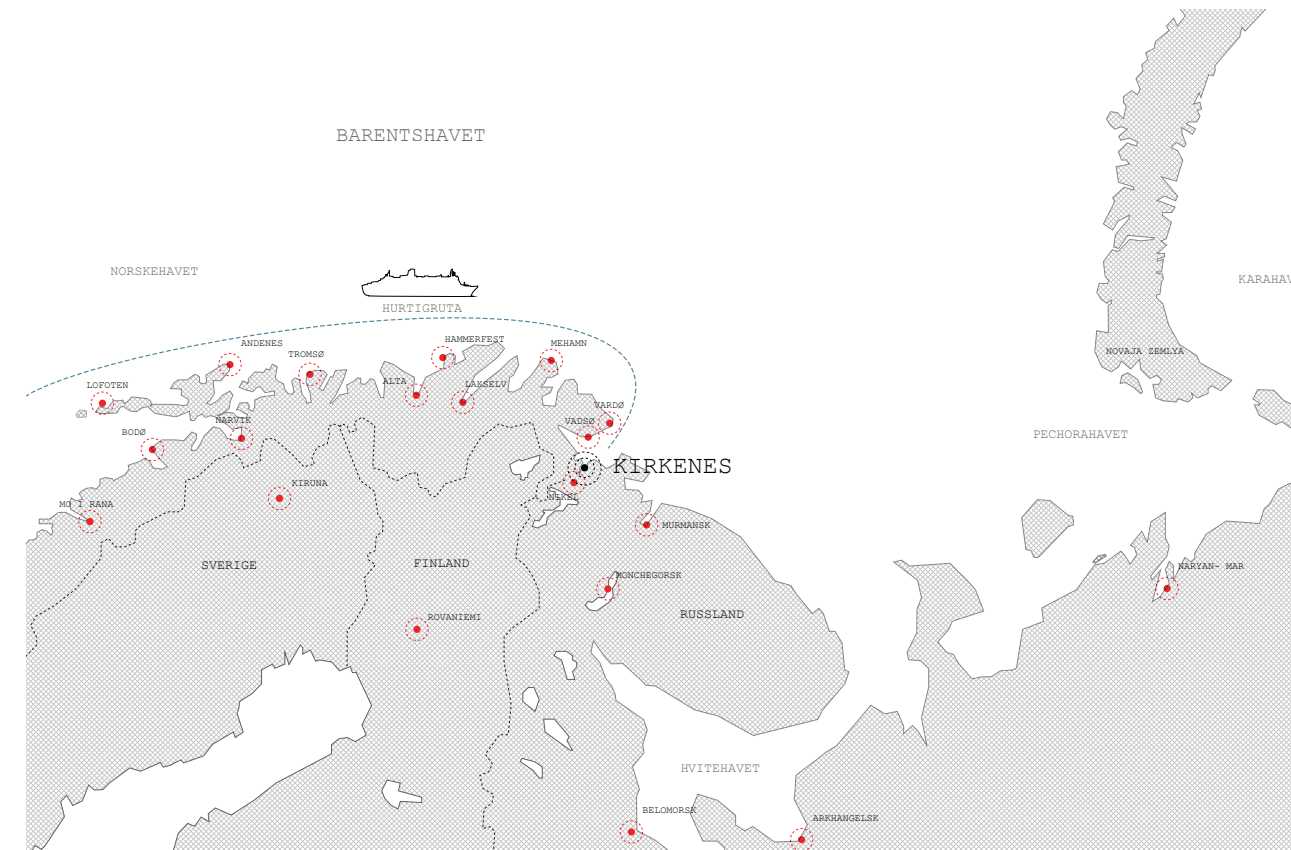
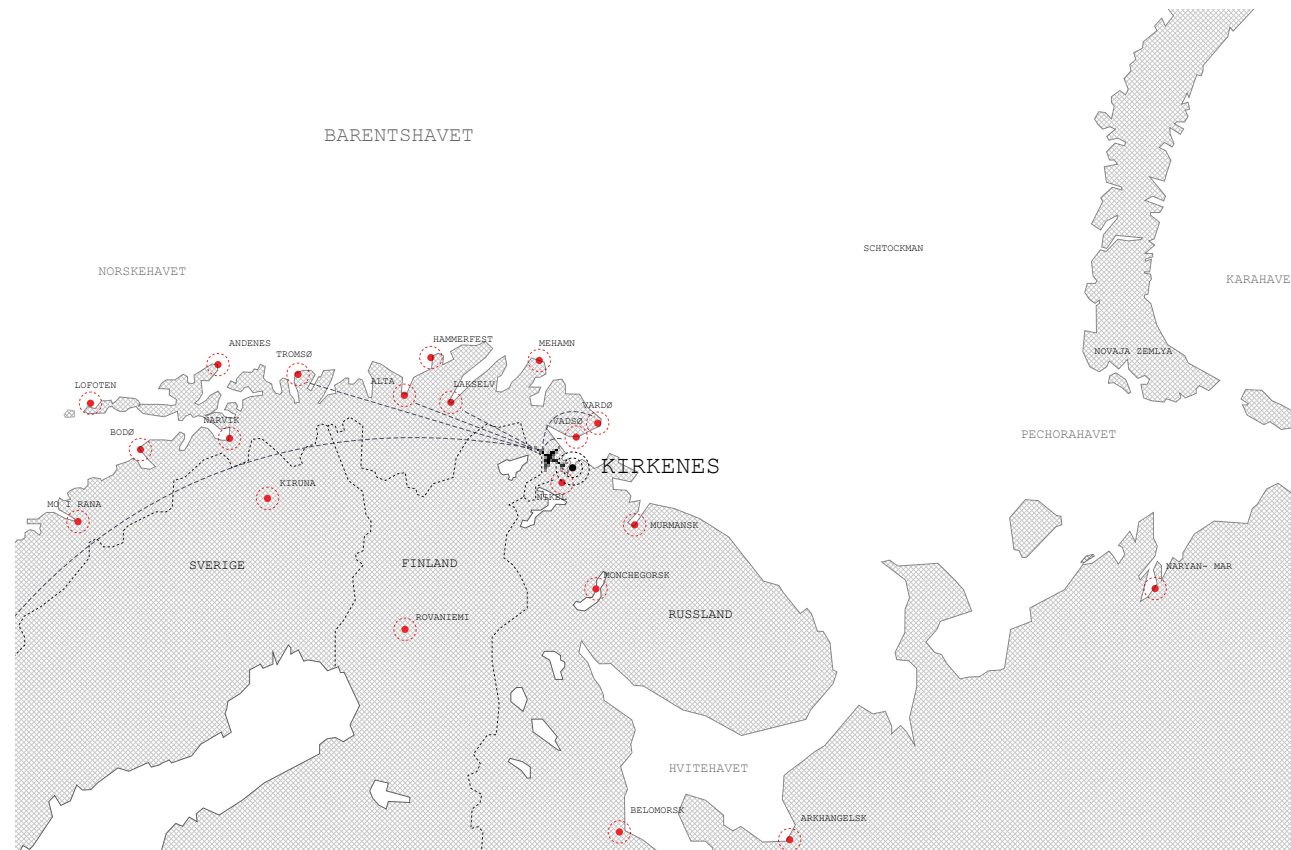
Det har vært viktig å forstå hvilke biter transportsystemene består av, hva som transporteres, hvor og med hva. Det har vært viktig å forstå blant annet for å vite hva som trenger og bør få plass ved sjøkanten.

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

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

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

FLYTRAFIKK



I DAG

Kirkenes flyplass Høybuktnoen er storflyplass og har avganger til Oslo flere ganger daglig. Høybuktnoen er også standkvarter for Garnisonen i Sør-Varanger (GSV). Flyplassen ligger 12 km fra Kirkenes, og har flybussforbindelse.

Flyplassen er viktig for turisme og næringsliv i Kirkenes, mange besøkende og pendlere kommer med fly. På grunn av de store avstandene er fly innad i Finnmark en viktig forbindelse for fastboende, og det går daglige avganger fra Kirkenes til Alta, Vardø, Vadsø og Tromsø. Mange russere med grenseboerbevis reiser over grensa til og videre med fly fra Kirkenes fordi flybilletter er mindre kostbart i Norge. Flyplassen blir også brukt til transport av kongekrabbe.

POTENSIALE

Flyplassen bør bygges ut om veksten i næringslivet skal fortsette i Kirkenes. Flyplassen har ikke nok kapasitet i dag, og Kirkenes geografiske posisjon gjør at byen bør ha gode flyforbindelser og ha en flyplass med nok kapasitet.

Om det etableres et knutepunkt i Kirkenes knyttet til trafikk i den nordlige sjørute vil det bli en betraktelig økning i frekvensen på flyvningene. Det kan bli aktuelt å fly inn skipspersonale fra hele verden, og en kan også forvente en stor økning i besøkende tilknyttet næringslivet og muligens turisme.

Hvis oljeaktiviteten i Barentshavet blir stor kan det også bli behov for å kunne fly folk ut og inn fra en eventuell base i Kirkenes.

Vi vil ikke undersøke mulige nye flyforbindelser videre.

I DAG

Hurtigruta stopper i Kirkenes hver dag fra kl 09.00- 12.30. Mange har Kirkenes som siste stoppested, men også noen starter reisen sørover fra Kirkenes eller blir med nedover igjen. Flyplassen er en viktig forbindelse for folk ut og inn.

Hurtigruta skaper grunnlag for lokal verdiskapning oppover hele kysten, og selskapet regner selv med å stå for 15% av hotellopphold i Norge fra utlandet. De regner seg selv som en reiselivsmotor og ønsker fremover å satse i større grad på arktisk turisme og norsk lokalmat. Turisme har vokst frem som er viktig næring i Kirkenes, og tilknytningen til Hurtigruta sørger for en jevn strøm av turister. (60 tusen i året i følge hurtigruta selv)

Vinteraktivitetene som selges tilknyttet Hurtigruta har blitt firedoble mellom 2006 og 2012. De mener at potensialet er stort for å utvikle Finnmark som en helårsdestinasjon for turisme. I Kirkenes bli turister i dag tilbudt mange aktiviteter som hundesledeskjøring, kongekrabbesafari og turer til grensen til Russland. Mange som kommer til byen med Hurtigruten reiser også rett hjem.

POTENSIALE

Vi tror på å legge opp til at endestinasjonen Kirkenes blir et sted en blir værende i noen dagen når turen med hurtigruta er over.

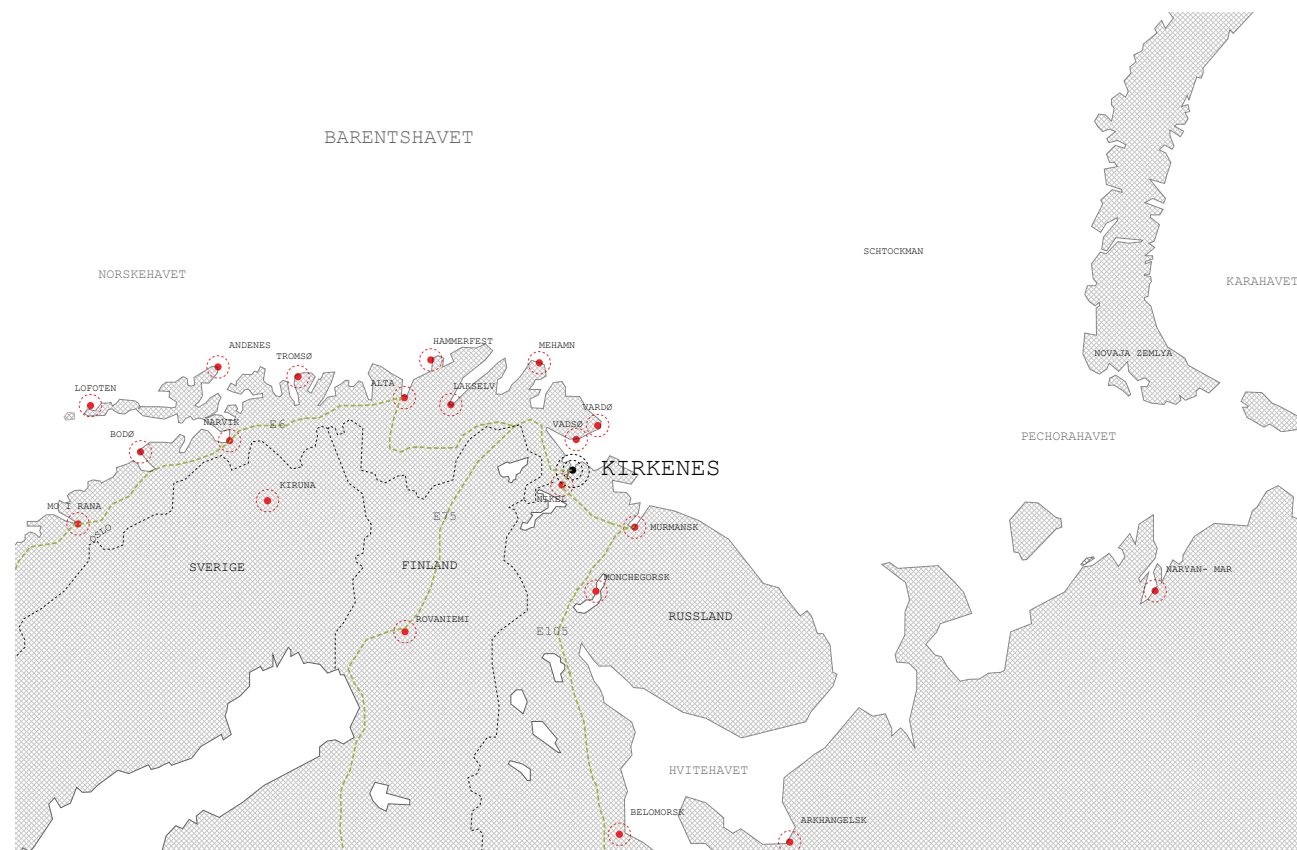
Potensialet i at flere tettsteder rundt byen kan dra nytte av turistene i større grad er stort. I både Pasvik og Bugøynes har de i det siste opplevd vekst i det lokale næringsgrunnlaget og har mye å tilby turistene av såkalte nisjeopplevelser og arktisk turisme.

Om vi styrker lokale opplevelers synlighet i sentrum, og i større grad legger opp til at turister og besøkende kan komme seg til sentrum, tror vi at potensialet som ligger i turistmengden som kommer med hurtigruta kan bli utnyttet. Vi tror også at Kirkenes sentrum som sted, med gjenreisningsarkitektur og et homogent 60-talls sentrum har et stort urealisert og interessant potensiale som reiselivsdestinasjon i seg selv.

Lokal matproduksjon, "arktisk jordbruk" som gir produkter med annerledes smak på grunn av vekstforholdene i nord, kan knyttes mot Hurtigruta og turisme, og kanskje etter hvert til verdensmarkedet gjennom NSR.

Selv ser Hurtigruta for seg å starte cruiseturisme til nordpolen, og å krysse grensa mot russland med sine passasjerer. Kan Kirkenes bli et knutepunkt for dette?

VEI



I DAG

E6 går gjennom Hesseng til Kirkenes og går i sentrum gjennom Solheimslia langs sjøkanten til Hurtigrutekaien.. Veistrekningen Hesseng- Kirkenes er en av de mest trafikkerte veistrekningen i hele Finnmark. Avstandene er store og gjør mange avhengig av bil for å komme seg rundt i kommunen. I Sør-Varanger kommune bruker de fleste bil, men kollektivtilbud finnes. Det går buss en gang i timen mellom Kirkenes, Hesseng og Bjørnevattn, og skolebusser går til flere av de andre små tettstedene rundt.

Det stor økning i antall grenseoverganger mellom Norge og Russland, og i 2013 ble det rapportert hele 300.000 overganger. Tallet ventes å nå 400.000 i 2015. Økningen ble særlig tydelig etter at grenseboerbevis ble innført for beboere i en radius av 30 km fra grensen. Storskog grensestasjon har for liten kapasitet og ønskes utbygd.

Veien mellom Kirkenes og Russland brukes foruten passasjertransport til generell godstransport, som fisk, tømmer, gruveindustriprodukt og produkter til maritim industri.

Kirkenes forbindes via E6 øst og sørover, og har også daglige bussavganger til Alta, Karasjok, Tana Bru, Hammerfest, Varangerbotn og Vadsø.

POTENSIALE

Vi vil se på veiforbindelsene i sentrum av Kirkenes og foreslå hvordan kjøremønsteret kan endres i sammenheng med hvordan vi ser for oss at byen kan og bør utvikles.

Vi ser stort potensiale i å utvikle kollektivtilbudet mellom Kirkenes, Hesseng og Bjørnevattn. Denne strekningen er veldig trafikkert, og det finnes heller ikke gang/sykkelvei eller fortau langs veien. Vi tror at dette kan være tiltak som kan bidra til mindre bilbruk.

Antallet turister som kommer til Kirkenes fra Russland er stigende, og potensialet for økt grenseturisme via bilvei er absolutt tilstede. Både enslige og hele russiske familier har etter at grenseboerbeviset ble innført i større grad reist til Kirkenes, for en helgetur, for å handle eller for å selv selge noe på det russiske markedet i byen. Vi ser at kulturutveksling og kontakt mellom innbyggere i Kirkenes russerne med grenseboerbevis i stor grad foregår gjennom handel. Derfor ønsker vi å etablere en bedre situasjon for russerhandel i Kirkenes. I dagens situasjon ligger russernes handlemekka "Spareland" utenfor sentrum, og russermarkedet ligger på torget som er ganske forblåst og trafikkert. Dette ønsker vi å gjøre noe med.

NSR

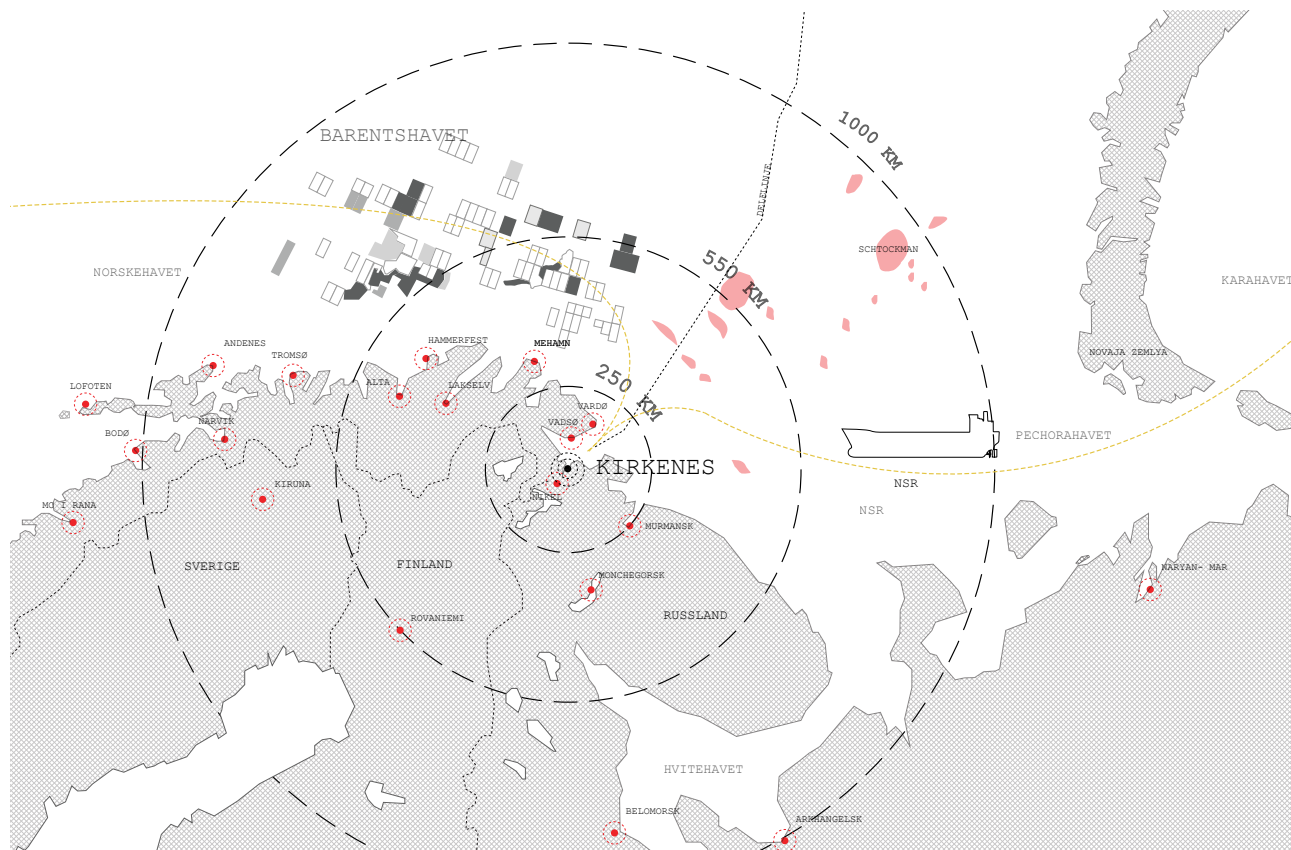


I DAG

I dag er den nordlige sjørute så vidt i bruk. I 2013 seilte 71 skip gjennom nordøstpassasjen. Det anslås at man sparer opp mot 40 prosent av transportstrekningen og om lag 20 prosent i drivstofforbruk på å gå igjennom NSR kontra via Suezkanalen på strekningen Yokohama-Hamburg. Erfaring tilsier at man fra Murmansk til Japan sparer 13 dager på å gå via NSR kontra Suez-kanalen, 11 dager på å gå til Sør-Korea og åtte dager til Kina. Russland som må stå for mye av utbyggingen av sikkerhets- og miljøberedskapen ønsker utvikling.

Lokalt i Kirkenes planlegges flere prosjekter som tenkes knyttet til oljevirkosomhet i Barentshavet og Nordlige sjørute. Både at vi finner olje og at politen smelter er ganske sikkert, men beredskaps-og miljøikkerhet er i begge tilfeller uavklart og vil kunne påvirke utfallet av hva som vil skje. I "Joint Barents transportplan" anbefaler utvalget å styrke havnene i Murmansk, Narvik og Kirkenes for fremtidig utvikling i regionen. I dag er havnen i Kirkenes brukt i forbindelse med maritim industri, havbruk og frakt av jernmalm.

Det kan være aktuelt å frakte med isskrogsskip over NSR før isen har smeltet tilstrekkelig om vinteren. Fordi slike skip er kostbare, er det aktuelt å etablere omlastningshavner der en laster over fra vanslige til isskrogsskip. Kirkenes er en aktuell i denne sammenheng. Logistikken i norske havner er veldig god sammenlignet med russiske havner og havnen i Kirkenes er lite værutsatt og i umiddelbar nærhet til ruten.



POTENSIALE

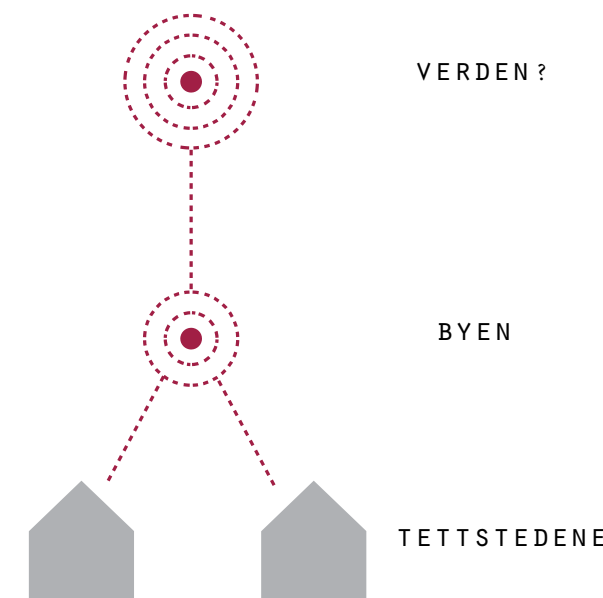
Om den nordlige sjørute skal benyttes mer i fremtiden er det avhengig av når og hvor fort politen smelter. En isfri rute hele året kan gi stabile og sikre transportruter, og om en eventuell omlastningshavn etableres nær Kirkenes vil dette gi store ringvirkninger for byen. Andre byer, som Hammerfest og Murmansk er også aktuelle for dette formålet. At sjøruten blir mer brukt, er ganske sikkert. Men om et omlastningspunkt etableres i Kirkenes, er usikkert.

Vi vil se på hvordan Kirkenes kan utvikles uavhengig av hvor et slikt knutepunkt etableres.

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

	cruiseskip	lasteskip	fly	hurtigbåt	tankskip	tog
turisten	●		●			(+)
pendleren			●	+		(+)
besøkende			●	+		(+)
fastboende			●	+		(+)
student			●	+		(+)
kongekrabbe	+	+	●			(+)
fisk	+	+	●			(+)
malm		●				(+)
kjøtt	+	+	●			(+)
tømmer		+				(+)
jordbruksprodukt	+	+				(+)
olje og gass					(+)	
konklusjoner	etablere et anløpssted for cruiseturisme ved dyptvannskaia	etablere et knutepunkt som kan formidle varer mellom Kirkenes sentrum og et omlastningspunkt for NSR.		foreslå en forbindelse mellom Kirkenes og nærliggende steder som har gjensidig nytte av en ny sjøforbindelse		

- Forbindelse som legges til på bakgrunn av fokusområder
- Forbindelse som legges til på bakgrunn av ytre påvirkninger
- Eksisterende forbindelse
- Eksisterende forbindelse som styrkes
- Eksisterende forbindelse som endres

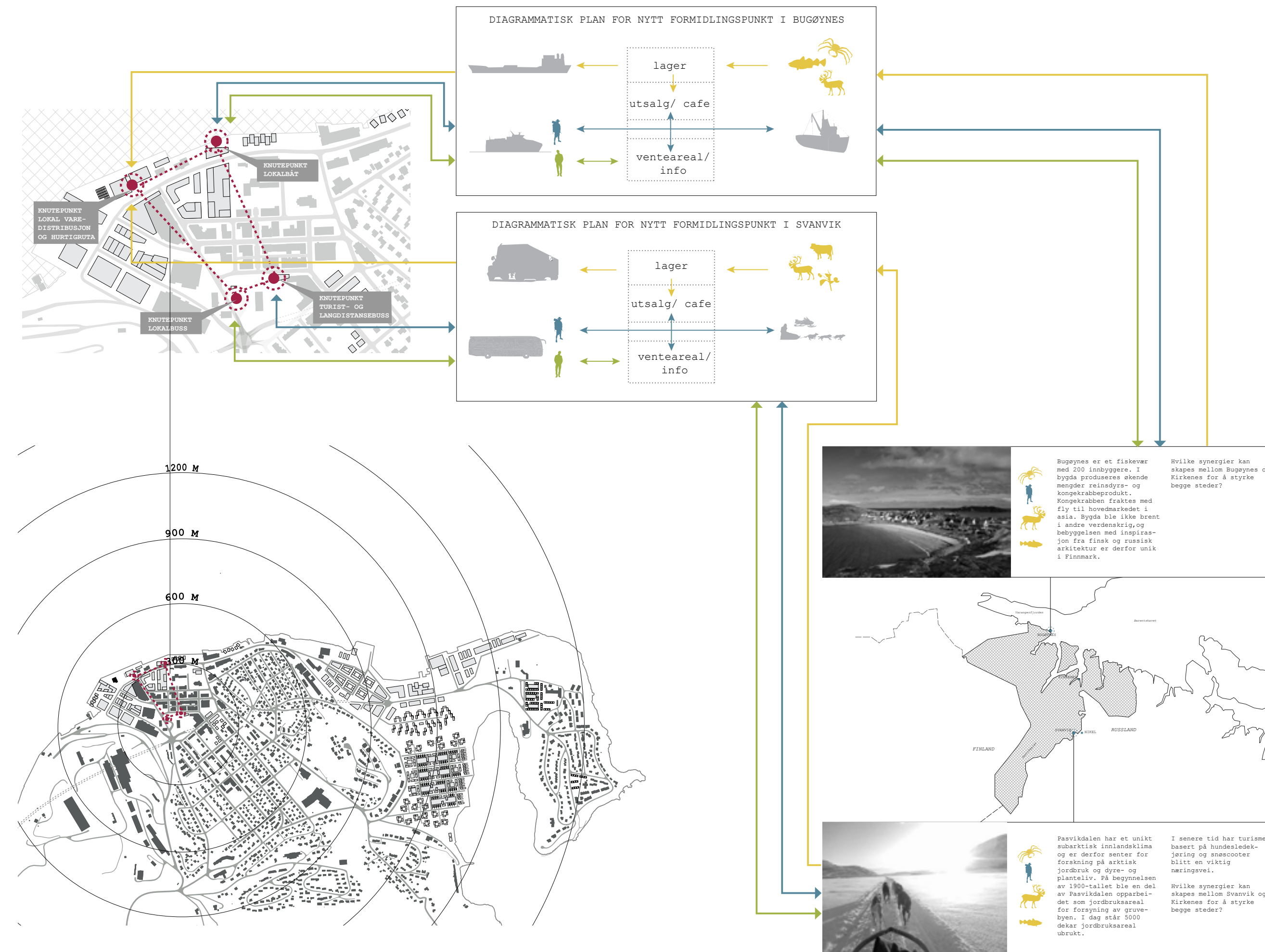


TETTSTEDENE, BYEN OG VERDEN

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

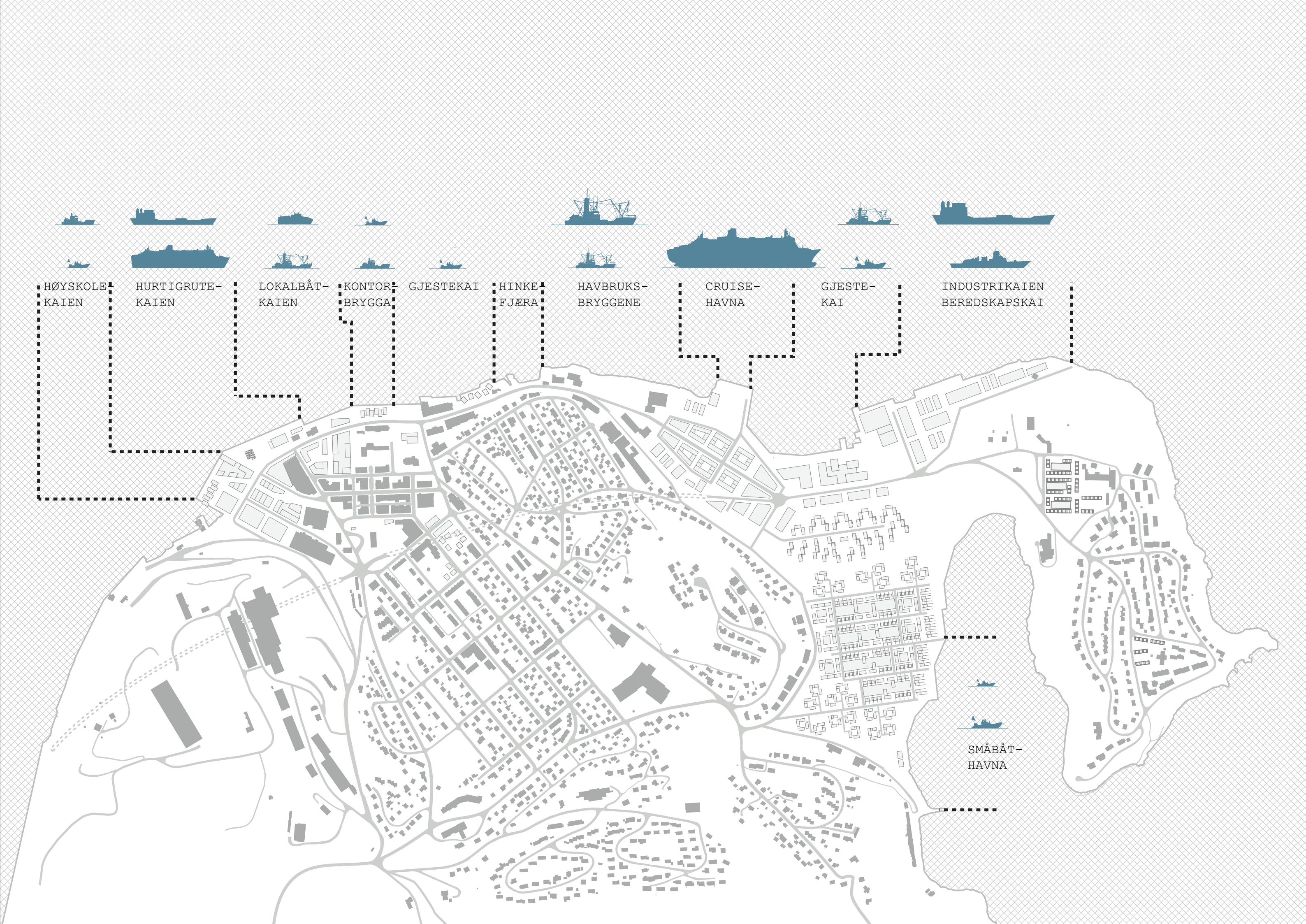
Å ha etablert et internt system for styrking av resursser i tettstedene i kommunen tror vi kan være viktig uavhengig av om et logistikknutepunkt etableres i Kirkenes. Det kan styrke tettstedene i dag og det kan bli forsterket når og om de store transportrutene blir tatt i bruk.

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





FORMIDLINGSPUNKTET I BUGØYNES



REDUSERT BILBRUK

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

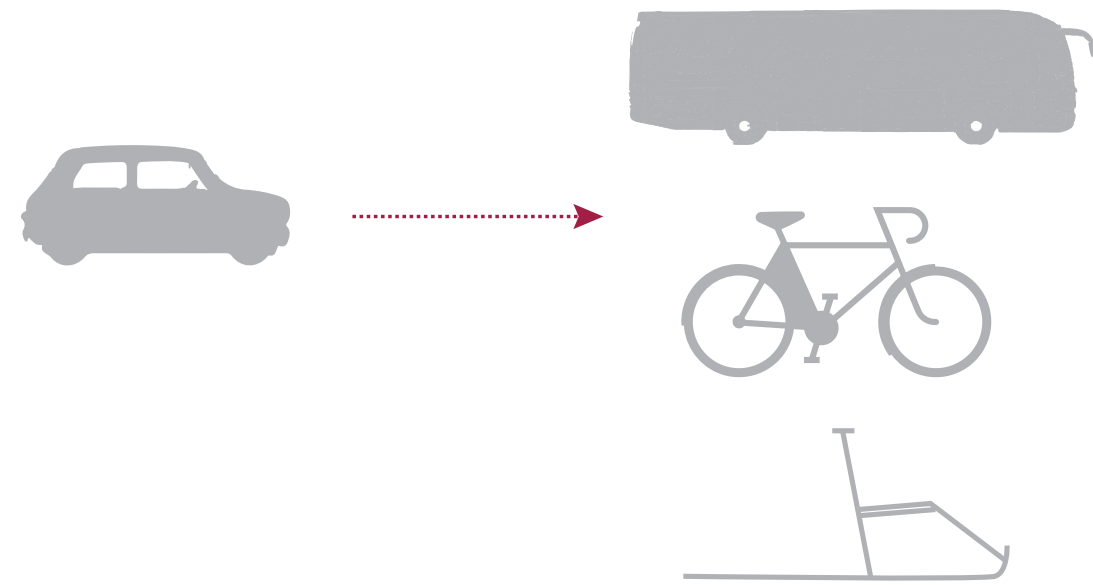
I dag sentraliseres bosettingen til de tre største stedene i kommunen; forvarets bolig tettsted Hesseng, gruvebygda Bjørnevatn og Kirkenes sentrum.

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

BO I KIRKENES UTEN BIL

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

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



SØR- VARANGER

ARBEIDSBÅT



Hurtigbåt til Vadsø og Bugøynes?

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

SCOOTERLØYPER

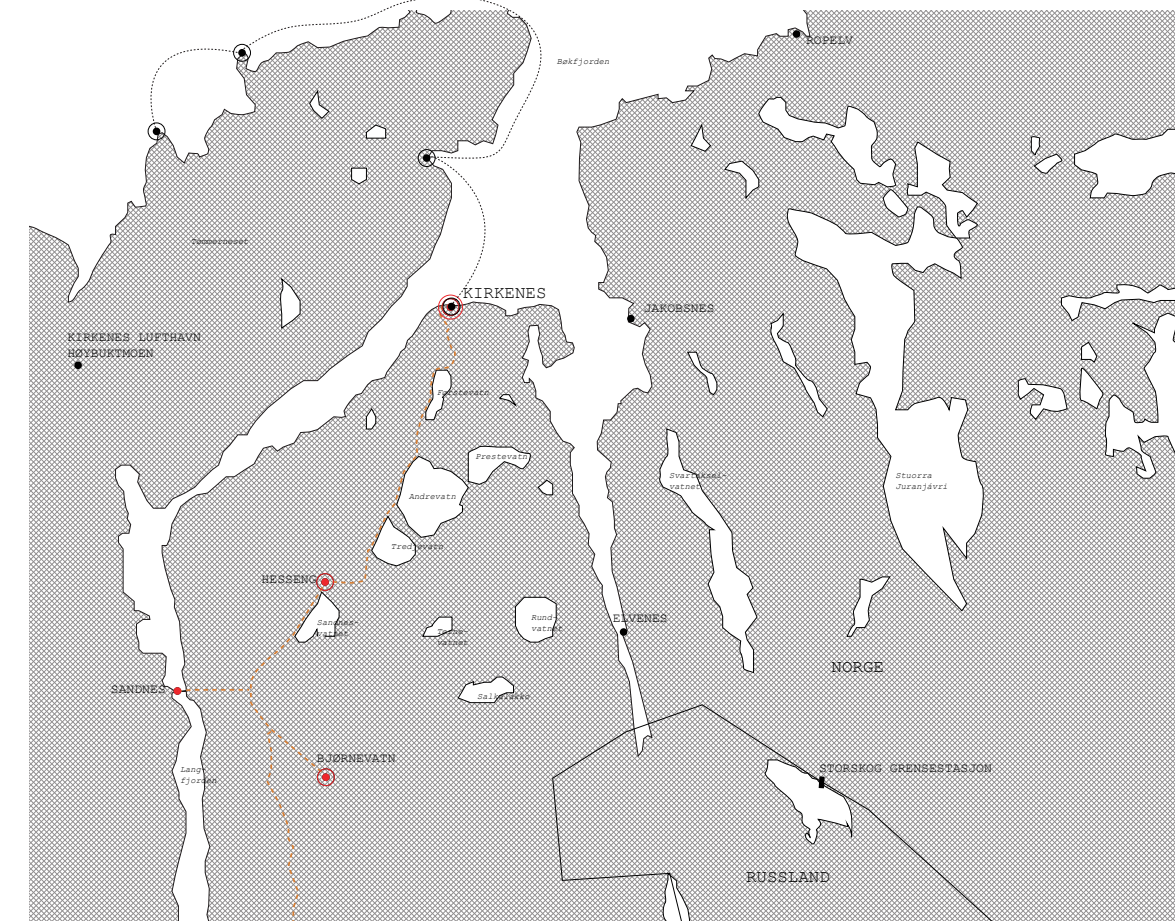


Knytte scooterløypene i kommunen til kollektivnettet?

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

KIRKENES- HALVØYA

KOLLEKTIVFORBINDELSER: BUSS OG BÅT



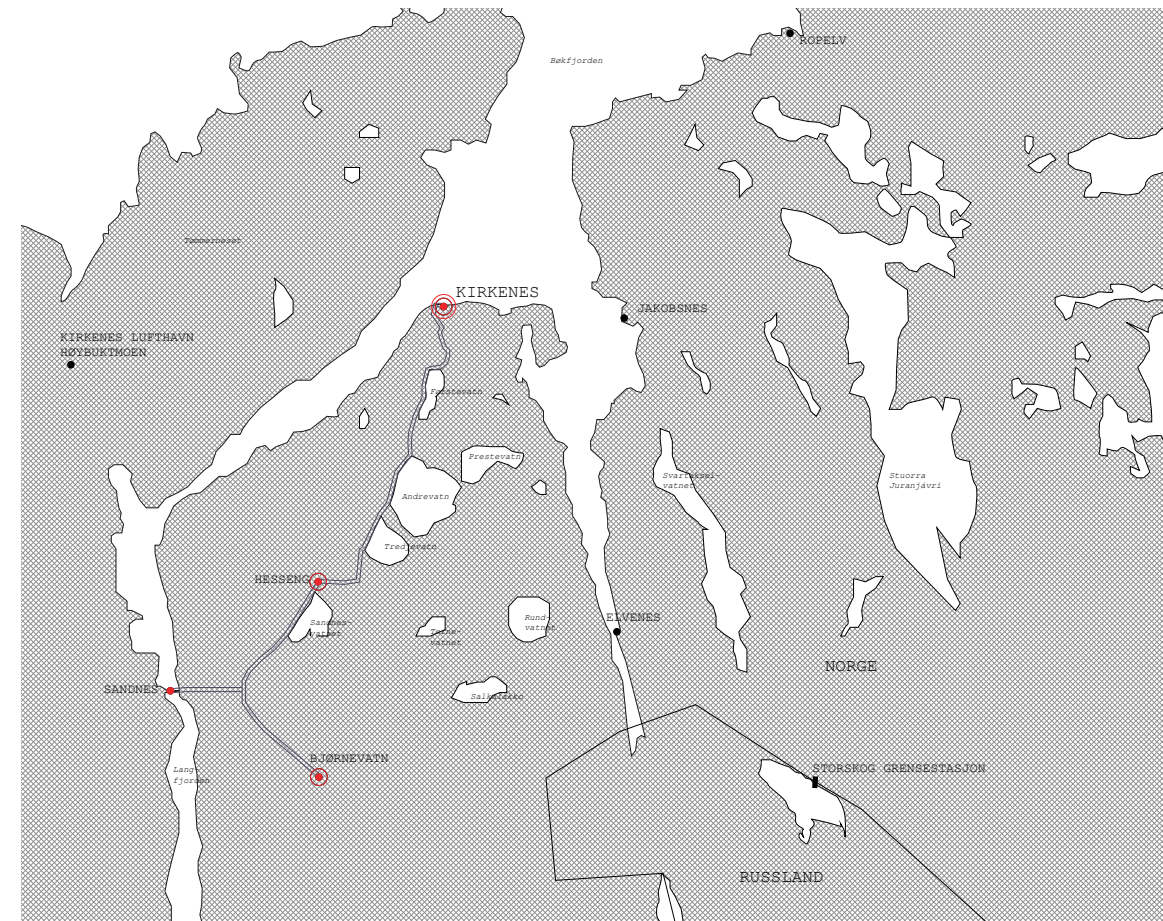
Styrke kollektivtilbudet

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

Arbeidsbåt til Tømmerneset?

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

GANG- OG SYKKELVEI MELLOM DE STØRSTE ST-



Sykle, sparke og gå mellom de største tettstedene?

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

KIRKENES SENTRUM

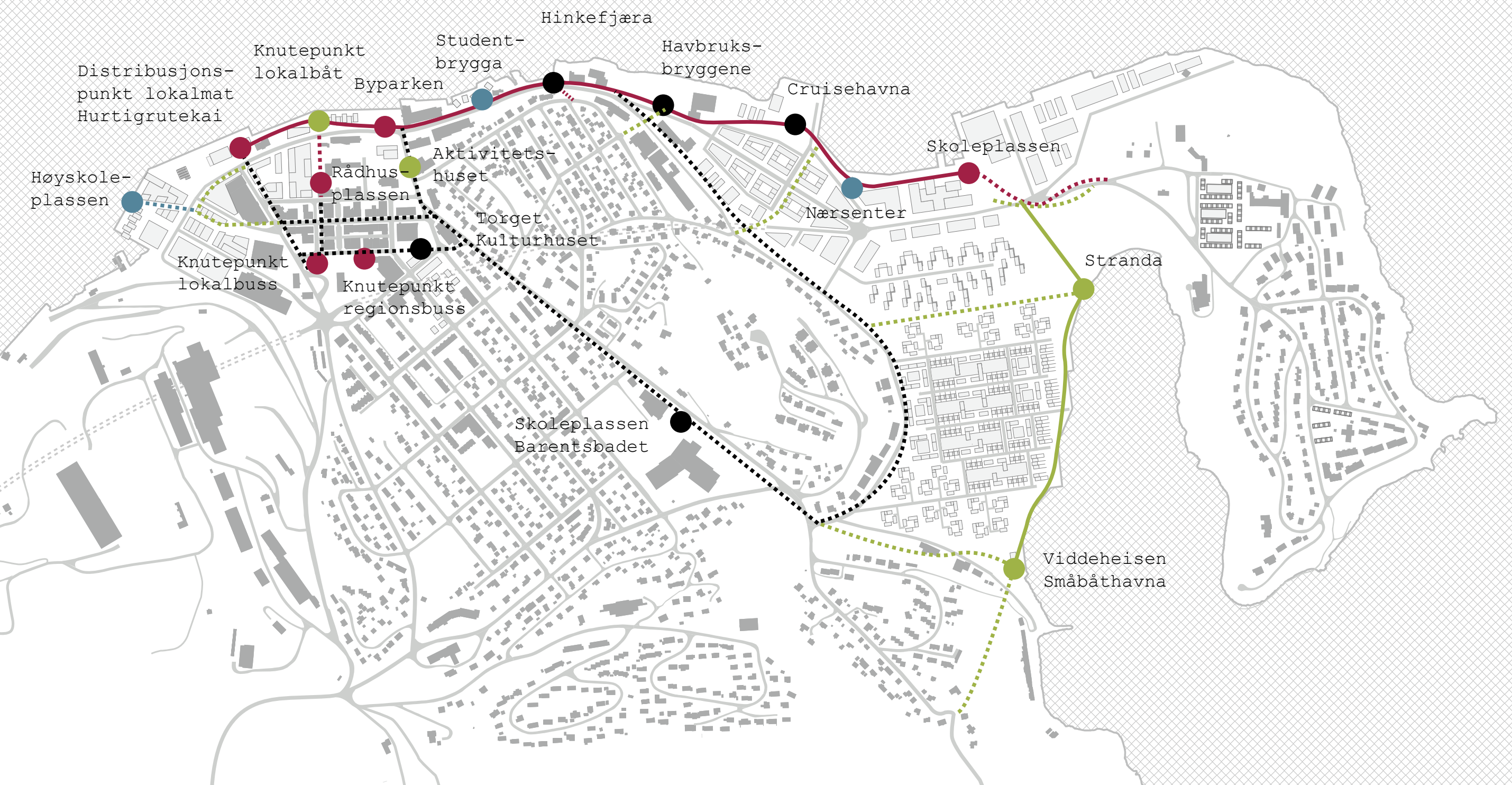


- Hovedforbindelse myke trafikanter
- Hovedforbindelse kjøretøy
- Sekundær forbindelse myke trafikanter og kjøretøy



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

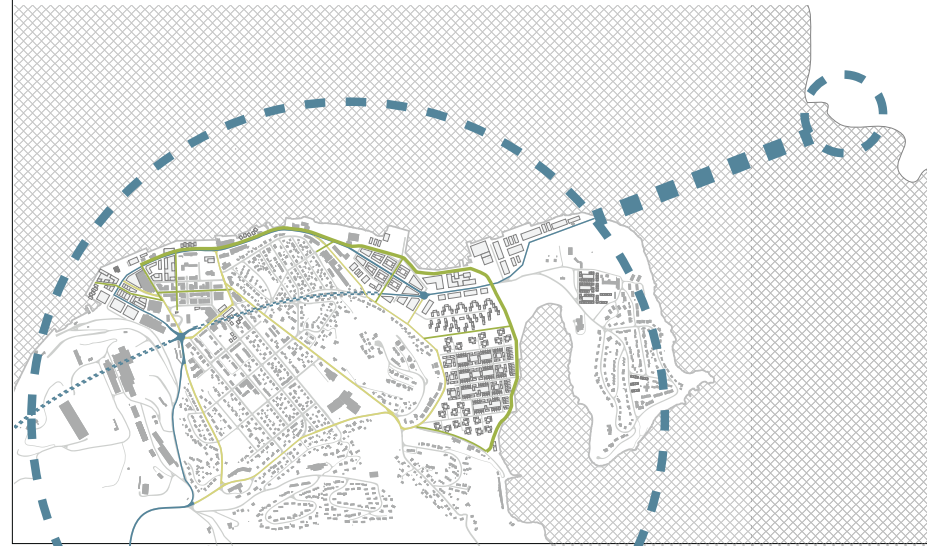
- Forbindelser**
- Hovedforbindelse fase 1
 - Hovedforbindelse fase 2
 - Sekundær forbindelse fase 2
 - Sekundær fase 3
 - Eksisterende forbindelse





ETTER 2040?

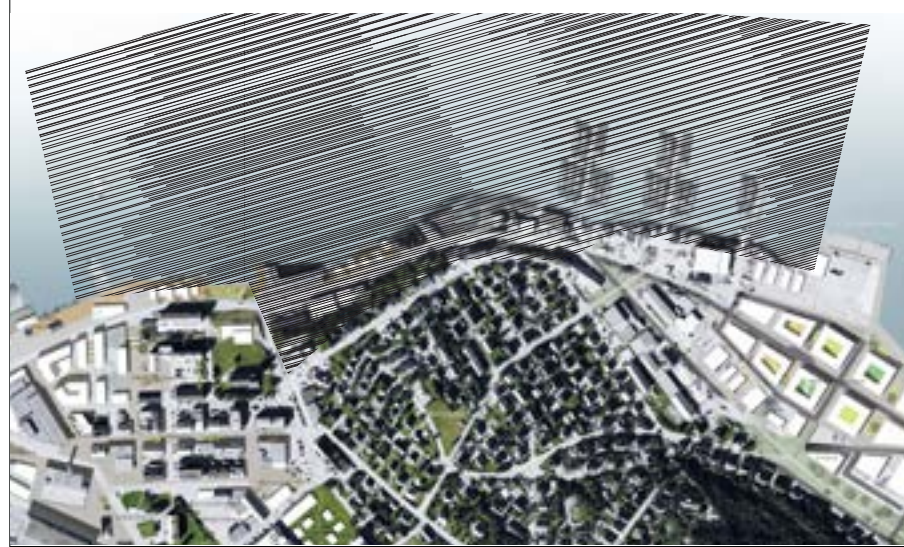
BYEN UTVIDES MOT ØST. KIRKENES KNYTTES TIL TETTSTEDET JAKOBSNES MED BRO OVER FJORDEN.



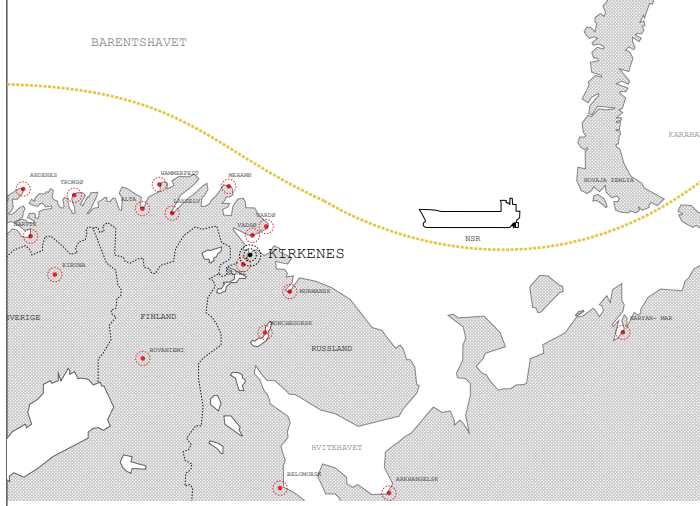
KIRKENES BLIR ARKTISK KLIMAHOVEDSTAD OG DISKUSJONSENTRUM FOR NOROMRÅDEPOLITIKK



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



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



NYE ARKTISK JERNBANE BYGGES UT FRA KIRKENES TIL HONG KONG



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



GRENSEHANDELEN NÅR NYE HØYDER, KIRKENES BLIR NORDOMRÅDENES SVINESUND



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

35

Bolystprosjekt sluttprosjekt, kirkenes næringsshage

Kommunal planstrategi 2012-2015, sør- varanger kommune

Boligpolitisk handlingsplan 2009-2012, sør- varanger kommune.

NETTIDER

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

Kirkenes næringsshage: <https://www.facebook.com/flytttilkirkenes/posts/580894205294381>

KIMEK skipsverft: <http://www.finnmarken.no/nyheter/sorsia/article7035577.ece>

Syd-Varanger gruveselskap: <http://www.sydvarangergruve.no/om-oss.146738.no.html>

AHO- kurs om mineralindustri: <http://www.arkitektnytt.no/vil-vare-i-forkant-av-utviklingen>

Mineralindustri i Norge: <http://www.sintef.no/upload/Byggforsk/Fagartikler/Byggeindustrien-2012-17-Mineralindustri.pdf%20-%20Adobe%20Acrobat%20Pro.pdf>

Gravedrift og forurensning: <http://naturvernforbundet.no/forurensning/gravedrift/krev-forbod-mot-dumping-av-gruveavfall-i-sjoen-article25176-2868.html>

http://www.imr.no/temasider/forurensning/gruveavfall_1/dumping_av_gruveavfall_kysten_rundt/nb-no

Om fiskeri og havbruk: <http://www.sintef.no/Fiskeri-og-Havbruk-AS/Nyheter/Hvilke-verdier-skapes-i-fiskeri--og-havbruksnaringen/>

Fiskebestanden i Barentshavet: <http://www.miljostatus.no/Tema/Hav-og-kyst/Barentshavet/Indikatorer-barentshavet/>

Indikator-Gytebestand-hos-torsk/

Delelinjen: <http://www.economist.com/node/13649265>

Arktisk jordbruk: http://www.bioforsk.no/ikbViewer/page/fagomrader/fagomrade/omrade/tema/artikkel?p_document_id=91355&cp_dimension_id=16846

Planteproduksjon og klima: http://www.bioforsk.no/ikbViewer/page/fagomrader/fagomrade/omrade/tema/tema?p_dimension_id=16641&cp_dimension_under=16641

Jordbruk i Pasvikdalen: <http://www.felleskjopet.no/landbruk/Sider/apent-VMS-fjos-i-Sor-Varanger.aspx>

<http://no.wikipedia.org/wiki/Pasvikdalen>

Om reindrift: http://www.pasvikelva.no/index.php?article_id=93&page_id=4

"Strategi for Sør- Varanger kommune angående miljøverkemidler innen jordbruket 2005- 2008" <https://www.sor-varanger.kommune.no/planerforskriftergebyrer.17885.no.html>

"Kirkenes- in pole position" http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=919338&name=DLFE-18651.pdf

Kart over oljeressurser og utbygging i Barentshavet <http://www.arctic-europe.com/images/>

Høring om utslippstillatelse, Syd-Varanger gruveselskap : http://www.imr.no/filarkiv/2009/09/horing-uts.till.sydvaranger_gruvev_none.pdf

Miljøstatus i Barentshavet: http://www.imr.no/overvakinggruppen/miljotilstanden_i_norske_havomrader/barentshavet_og_omradet_rundt_lofoten/nb-no

"Arktiske fiskerier- klimaendringer og utfordringer" <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2013/Klima%20og%20fiskeri>

"Arctic natural resources in a global perspective" http://www.ssb.no/a/english/publikasjoner/pdf/sa84_en_kap3.pdf

"Joint Barents transport plan" http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint_Barents_Transport_Plan_2013.pdf

Info om grenseboerbevis: <http://www.barents.no/info-om-grenseboerbeviset.5055033-41098.html>

Vinterturisme i Kirkenes: <http://www.nordnorge.com/sites/n/nordnorge.com/files/>

Utvildelse av Storskog grensestasjon: http://www.finnmarken.no/nyheter/nord_norge/article6994062.ece

Vri Finnmark- foresight Finnmark, 4 scenarier: <http://www.vriffinmark.no/media/dokument/2013-06/Scenarier%20ferdig%2010.06.13.pdf>

"Endrede rutetider for hurtigruta" (<http://img2.custompublish.com/getfile.php/2443625.652.udeabpbawr/Hurtigruten+rutetabell+2014.jpg?return=sor-varanger.custompublish.com>)

"Handelen vil øke med ny vei", Finnmark dagblad (<http://www.finnmarkdagblad.no/nyheter/article6912979.ece>)

"Record number in border crossings" Barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/borders/2014/01/2013-saw-record-number-border-crossings-03-01>)

"Cross- border shopping hits record high" barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/borders/2013/07/cross-border-shopping-hits-record-high-02-07>)

"The Russians are coming" barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/sections/articles/russians-are-coming>)

"More arctic poll calls in northern norway" barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/business/2014/01/more-arctic-port-calls-northern-norway-15-01>)

"Railway to arctic ocean is a great opportunity" barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/12/katainen-railway-arctic-ocean-great-opportunity-03-12>)

"Fifty procent increase on North Sea Route (NSR)" barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/12/fifty-percent-increase-northern-sea-route-03-12>)

"Demografi og levekår i Nord- Norge og Norge" Rapport, Helse Nord RHF (http://www.helse-nord.no/getfile.php/RHF%20INTER/Rapporter/Demografi_og_levekar_oktober2012.pdf)

"Great opportunities for a green economy" barentsobserver.com

"In windy arctic, a new emerging power center" barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/energy/2014/01/windy-arctic-new-emerging-power-center-13-01>)

"To drill or not to drill – that is not the question " barentsobserver.com (<http://barentsobserver.com/en/energy/2013/09/drill-or-not-drill-not-question-27-09>)

http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/tema/nordomradene/arktisk_rad/arktisk-rad.html?id=449397

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/tema/nordomradene/barentssamarbeid/barentssamarbeidet.html?id=446944>

Rapport: "The future of Arctic Shipping- A New Silk Road for China?" The Arctic Institute | Center for Circumpolar Security Studies. 2007

"Forstudie av jernbanelinje mellom Rovaniemi – Kirkenes" <https://www.sor-varanger.kommune.no/getfile.php/1287594.652.aqyusbbbs/Forstudie+jernbane+Rovaniemi+-+Kirkenes.pdf>

Arktiske transportruter: <http://www.thearcticinstitute.org/2012/11/the-future-of-arctic-shipping-along.html>

Kirkenes røngering på kommunalt barometer: http://kommunal-rapport.no/tema/kommunebarometeret_2013_0

"Planstrategi for Sør-Varanger kommune 2012-1015" <http://www.sor-varanger.kommune.no/kunngjoering-av-vedtatt-kommunal-planstrategi-for-soer-varanger-kommune.5149532-43048.html>

Pikene på broen/barents spetakkel: <http://pikene.no/projects%2Fbarents-spektakel>

Nye Kirkenes sykehus: <http://www.norconsult.no/?did=9102254>

Garnisonen i Sør-Varanger:

<http://forsvaret.no/om-forsvaret/fakta-om-forsvaret/tjeneststeder-i-norge/alle-tjeneststeder/sor-varanger-kirkenes/sider/sor-varanger-kirkenes.aspx>

Varanger museum: <http://www.varangermuseum.no/no/sor-varanger/>

Høgskolen i Finnmark: http://www.hifm.no/eng/www_hifm_no-1/barents-international-school?lang=eng&PHPSES-SID=8p9k391aobp47jrc2nvv26v2h3

Utdanning i Sør-Varanger: <http://www.sor-varanger.kommune.no/restoptak-praktisk-pedagogisk-utdanning-ppu-i-kirkenes.5172254-17830.html>

Pasvik folkehøgskole: <http://pasvik.fhs.no/om-skolen/hvorfor-pasvik-fhs>

"En grensesprengende kommune" <http://www.visbrosjyre.no/sor-varanger-kommune/>